



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

# Frühjahrssession 2022 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Argumente & Empfehlungen**

## Inhalt

### Nationalrat

<b>21.080</b>	<b>Geschäft des Bundesrats. Strassenverkehrsgesetz. Änderung</b>	<b>3</b>
<b>20.3531</b>	<b>Mo. Caroni. Fairer Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen</b>	<b>4</b>
<b>20.3532</b>	<b>Mo. Rieder. Fairer Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen</b>	<b>5</b>
<b>22.3000</b>	<b>Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg</b>	<b>6</b>

### Ständerat

<b>21.039</b>	<b>Geschäft des Bundesrates. Personenbeförderungsgesetz. Änderung</b>	<b>7</b>
---------------	---	----------

## Kontakt

**Dr. André Kirchhofer**  
Vizedirektor  
Tel. +41 31 370 85 21  
a.kirchhofer@astag.ch

**Anna Lena Kaufmann**  
Leiterin Geschäftsfeld Politik  
Tel. +41 31 370 85 69  
a.kaufmann@astag.ch

## Nationalrat

### 21.080 Geschäft des Bundesrats. Strassenverkehrsgesetz. Änderung

**Einreichungsdatum: 17.11.2021**

[Link zur Vorlage](#)

*Umweltfreundliche Technologien sollen gefördert werden. Mit der Vorlage wird eine verbesserte Grundlage geschaffen, damit neue Antriebsformen auf freiwilliger Basis vermehrt angewendet werden können. Auch die digitale Transformation soll durch die Bereitstellung der nötigen gesetzlichen Grundlagen gefördert werden. Der Bundesrat kann dadurch das automatisierte Fahren frühzeitig regeln.*

#### Stellungnahme ASTAG

Die Vorlage des Bundes greift wichtige Anliegen des Strassengüterverkehrs auf und schlägt praktikable Lösungen vor. So wird beispielsweise die Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebssysteme bei schweren Nutzfahrzeugen und bei Lieferwagen oder die Kompensation der Mehrlänge bei wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen ermöglicht. Die in der Vorlage vorgeschlagenen Massnahmen werden dazu beitragen, die Bereitschaft der Fahrzeughalter für Investitionen in alternative Fahrzeugkonzepte zu erhöhen. Wichtig ist in erster Linie, dass das Prinzip der Technologieneutralität gewahrt wird und der Fokus auf Energie aus sauberer und regenerativer Quelle liegt.

Die Inkraftsetzung der Änderungen des SGV ist gestaffelt ab 2023 vorgesehen.

→ **Empfehlung: Zustimmung zur Vorlage**

## Nationalrat

### 20.3531 Mo. Caroni. Fairer Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen

**Einreichungsdatum: 08.06.2020**

[Link zur Vorlage](#)

*Die Wettbewerbsverzerrung durch Staatsunternehmen soll eingedämmt werden. Private Wirtschaftsteilnehmer sollen im Wettbewerb mit Staatsunternehmen nicht mehr benachteiligt werden (Finanzierung, Besteuerung, Regulierung, Quersubventionierung, Datennutzung). Zentral ist dabei, dass der bürokratische Aufwand tief gehalten und die föderalistische Zuständigkeit beachtet wird.*

#### Stellungnahme ASTAG

In der Strassentransportbranche stehen private Unternehmen häufig in einem Konkurrenzverhältnis zu staatsnahen Betrieben. Insbesondere im Personentransport werden private Anbieter gegenüber Anbietern der öffentlichen Hand benachteiligt. Aktuellstes Beispiel ist die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes, das Subventionierung von Schulausflügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln beinhaltet. Private Anbieter werden bei der Subventionierung von Schulausflugreisen komplett aussen vorgelassen. Die ASTAG fordert auch hier eine Gleichbehandlung von Staatsbetrieben und privater Wirtschaft und unterstützt in diesem Zusammenhang die Motion Caroni und die gleichlautende Motion Rieder.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

## Nationalrat

### 20.3532 Mo. Rieder. Fairer Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen

**Einreichungsdatum: 08.06.2020**

[Link zur Vorlage](#)

*Die Wettbewerbsverzerrung durch Staatsunternehmen soll eingedämmt werden. Private Wirtschaftsteilnehmer sollen im Wettbewerb mit Staatsunternehmen nicht mehr benachteiligt werden (Finanzierung, Besteuerung, Regulierung, Quersubventionierung, Datennutzung). Zentral ist dabei, dass der bürokratische Aufwand tief gehalten und die föderalistische Zuständigkeit beachtet wird.*

#### Stellungnahme ASTAG

In der Strassentransportbranche stehen private Unternehmen häufig in einem Konkurrenzverhältnis zu staatsnahen Betrieben. Insbesondere im Personentransport werden private Anbieter gegenüber Anbietern der öffentlichen Hand benachteiligt. Aktuellstes Beispiel ist die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes, das Subventionierung von Schulausflügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen will. Private Anbieter werden bei der Subventionierung von Schulausflugreisen komplett aussen vorgelassen. Die ASTAG fordert auch hier eine Gleichbehandlung von Staatsbetrieben und privater Wirtschaft und unterstützt in diesem Zusammenhang die Motion Rieder und die gleichlautende Motion Caroni.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

## Nationalrat

### **22.3000 Mo. Romano. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zurbringers Wörth-Strasbourg**

**Einreichungsdatum: 11.01.2022**

[Link zur Vorlage](#)

*Die Motion enthält Forderungen nach Massnahmen zur Beseitigung des Nadelöhrs des NEAT-Zubringers «südliche deutsche Rheintalstrecke» und eine rechtzeitige Inbetriebnahme der Strecke vor 2030. Gemeinsam mit Frankreich und Deutschland soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Zudem sollen die Verhandlungen mit Frankreich und Belgien über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) weitergeführt werden. Damit wird die bisherige Verlagerung vorangetrieben.*

#### **Stellungnahme ASTAG**

Die ASTAG bekennt sich zum Verlagerungsauftrag (BV Art. 84) für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze und setzt auf Ko-Modalität, die gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Der jüngste Verlagerungsbericht unterstreicht die erfolgreiche Verlagerung in der Schweiz, zeigt jedoch auch ihre Grenzen auf. Die Strassentransportbranche hat diesbezüglich mit grossem Engagement und hohen Investitionen ihren Teil zur Erfolgsgeschichte beigetragen. Damit noch mehr Güter auf die Schiene verlagert werden können und somit der steigenden Nachfrage an Transportdienstleistungen entsprochen werden kann ist ein Ausbau der Schienen-Zulaufstrecken im Ausland und vorab in Deutschland dringend notwendig. Nur so kann der Transitverkehr von Grenze zu Grenze – wie im Verlagerungsauftrag festgehalten – effizient und zeitverzugslos abgewickelt werden. Die NEAT-Zulaufstrecken sind hier ein grundlegender Bestandteil des Schweizer Verlagerungsziels. Es braucht dafür verbindliche Verträge. Die Schweiz hat Milliarden für die Verlagerung investiert, jetzt müssen die betroffene EU-Länder endlich ihre seit langem gemachten Versprechungen erfüllen. Die ASTAG empfiehlt deshalb die Vorlage zur Annahme – für eine Stärkung der Schiene statt Schwächung der Strasse!

→ **Empfehlung: Zustimmung zur Vorlage**

## Ständerat

### 21.039 Geschäft des Bundesrates. Personenbeförderungsgesetz. Änderung

**Einreichungsdatum: 07.05.2021**

[Link zur Vorlage](#)

*Der Bundesrat hat eine Gesetzesänderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG verabschiedet, die mehr Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr bringen soll. Allerdings soll mit der Anpassung auch ermöglicht werden, dass öV-Betriebe vom Bund künftig Subventionen für Schulausflüge erhalten (vergünstigte Tageskarten für Schülerinnen und Schüler, Art. 15). Der Bund übernimmt dabei jährlich 20 Mio. Franken.*

#### Stellungnahme ASTAG

Bereits heute wird der öffentliche Verkehr massiv subventioniert und soll nun bei Klassenfahrten erneut vom Bund unterstützt werden. Von dieser Subventionierung können jedoch nur öffentliche Unternehmen profitieren, private Transportfirmen mit demselben Angebot werden nicht berücksichtigt. Dies entbehrt jeglicher logischen Grundlage, wo doch Fahrzeuge privater Unternehmen mindestens auf dem gleichen Stand bezüglich Modernität und Umweltfreundlichkeit sind wie Fahrzeuge öffentlicher Unternehmen. Diese einseitige Unterstützung ist mit einer Marktverdrängung gleichzusetzen.

Der Transport von Schülerinnen und Schülern bzw. Schulklassen gehört seit jeher zu den wichtigsten Betätigungsfeldern der privaten Reisebusbranche. Aufgrund der staatlich ermöglichten öV-Dumpingpreise wären private Transportunternehmen in diesem Sektor kaum noch konkurrenzfähig. So würde für die von der Pandemie gebeutelte private Reisebusbranche ein dringend benötigter Einkommenszweig entfallen.

Die ASTAG vertritt daher die Haltung, dass wenn schon Subventionen geschaffen werden, dann müssen diese auch für Fahrten mit dem Car gelten. Artikel 15 soll dementsprechend angepasst werden, dass Subventionen von Tageskarten bei Klassenfahrten auch für private Transportunternehmen gelten. Ohne Anpassung des Vorlagetextes muss Artikel 15 zur Ablehnung empfohlen werden.

→ **Empfehlung: Ergänzung des Artikels 15 um Subventionen von Tageskarten bei Klassenfahrten auch für private Transportunternehmen**