



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

# Vorschau auf die Frühjahrssession 2024 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Argumente & Empfehlungen**

## Inhalt

National- und Ständerat		Empfehlung	
22.061	CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision	Änderung	3
23.021	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Änderung	Änderung	5
23.055	Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»	Änderung	6
<b>Ständerat</b>			
23.063	Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung	Ablehnung	7
21.4516	Mo. Schilliger. Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern	Annahme	9

## Kontakt

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

**Daniel Laubacher**  
Grundlagen Politik  
+41 31 370 85 33  
d.laubacher@astag.ch

## National- & Ständerat

### 22.061 CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Einreichungsdatum: 16.09.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024 bezweckt die Festlegung von Reduktionszielen für die Zeit von 2025 bis 2030. Der Fokus liegt dabei auf Massnahmen im Gebäude- und im Industriesektor sowie im motorisierten Individualverkehr und im öV.

Auf einem «Nebenschauplatz» geht es auch um das Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG. Konkret beantragt der Bundesrat, LKW mit Elektro- und Wasserstoffantrieb analog der heutigen Regelung bis 2030 weiterhin **vollständig** von der LSVA zu befreien, dies aber neu auf Gesetzes- statt nur auf Verordnungsstufe in Art. 4 Abs. 1<sup>bis</sup> SVAG festzuschreiben.

Die Positionen im Parlament sind aktuell sehr verschieden:

- In der Herbstsession 2023 entschied der Ständerat, am Status quo auf Verordnungsstufe festzuhalten, d.h. auf eine gesetzliche Regelung vorerst zu verzichten; die Thematik soll mit der grundlegenden Neugestaltung der LSVA, die in Kürze mit einer Vernehmlassung lanciert wird (Februar / März 2024) gesamtheitlich diskutiert werden.
- Der Nationalrat sprach sich hingegen in der Wintersession 2023 – analog Bundesrat – für einen neuen Gesetzesartikel aus, zugleich aber auch für einen Paradigmenwechsel weg von einer LSVA-Befreiung nur für LKW mit Elektro- und Wasserstoffantrieb hin zu gesetzlich verankerten Rabatten für sämtliche alternativen Antriebsformen, dies bis zum 31. Dezember 2030 für acht Jahre ab Inverkehrsetzung des Fahrzeugs.
- In der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des Ständerats wurde der Beschluss des Nationalrats mit knapper Mehrheit von 5 zu 4 Stimmen gutgeheissen; jedoch soll das Rabattsystem (Reduktion der LSVA) für acht Jahre ab Inkrafttreten der neuen Regelung gelten (nicht: ab Inverkehrsetzung des Fahrzeugs). Die Minderheit beantragt, am Beschluss des SR festzuhalten und beim geltenden Recht zu bleiben.

### Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG steht der Neuauflage der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes positiv gegenüber. Von zentraler Bedeutung ist jedoch, dass die Neuregelung der LSVA für alternative Antriebe im Sinne der gesamten Branche vorgenommen wird. Sowohl der Vorschlag des Bundesrats als auch der Beschluss des Nationalrats sind daher problematisch. Positiv ist die Version der UREK-S.



### 1. Position Bundesrat (vollständige Befreiung nur für Elektro / H2)

Mit Annahme der Mo. 19.4381 im März 2021 hat sich das Parlament bereits einmal für die Ablösung der bisherigen Befreiung nur für Wasserstoff- und Elektro-LKW ausgesprochen. Neu sollen alle emissionsarmen Antriebsformen von einem Rabatt profitieren. Insofern geht die Position des Bundesrats am Willen des Parlaments vorbei. Zu beachten sind zudem die folgenden Argumente:

- Mit einer Weiterführung der LSVA-Befreiung nur für Elektro- und Wasserstoff-LKW wird der Grundsatz der Technologieneutralität verletzt.
- Alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben müssen gleichbehandelt werden – nur so ist fairer Wettbewerb mit gleichen Chancen für alle Antriebsformen möglich.

### 2. Position Nationalrat

Die Neuformulierung des Nationalrat geht in die richtige Richtung (Technologieneutralität, Rabatte statt Befreiung). Die Laufdauer von acht Jahren ab Erstinverkehrssetzung (Satz 2) würde jedoch dazu führen, dass für exakt gleiche Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt unterschiedlich viel LSVA bezahlt werden müsste. Beispielsweise würde ein E-LKW, der noch 2030 in Verkehr gesetzt wird, bis 2037 von Rabatten profitieren, während dasselbe Fahrzeug (typengleich, identische Emissionswerte), 2031 in Verkehr gesetzt, sofort voll besteuert wäre.

*«Für Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion. Diese gilt bis zum 31. Dezember 2030 für acht Jahre ab der Erstinverkehrssetzung.»*

### 3. Position ASTAG, VöV, LITRA und Mehrheit UREK-S

Eine bessere Lösung – auch aus Gründen der Investitionssicherheit – ist eine zeitliche Limitierung, die für alle Fahrzeuge gleich ist. Zusammen mit VöV und LITRA empfiehlt die ASTAG daher, den Beschluss des Nationalrats (Ziff. II Art. 4 Abs. 1<sup>bis</sup>) wie folgt zu ändern:

*«Für Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion. Diese gilt für acht Jahre ab Inkrafttreten dieser Regelung.»*

Der grosse Vorteil ist, dass gleiche Fahrzeuge zu jedem Zeitpunkt gleich besteuert werden, d.h. dass die Planbarkeit und die betriebswirtschaftliche Kalkulation für alle Transportfirmen identisch ist.

→ **Empfehlung:**

- Zustimmung
- SVAG, Art. 4 Abs. 1<sup>bis</sup>: gemäss Mehrheit UREK-S (vgl. Kasten)

## 23.021 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Änderung

Einreichungsdatum: 17.05.2023

[Link zur Vorlage](#)

Das Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) soll an das geltende EU-Recht angepasst werden. Der wichtigste Punkt betrifft die Ausdehnung der Lizenzpflicht für gewerbliche Transporte mit Lieferwagen ab einem Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen (bisher: 3,5 Tonnen). Davon betroffen wäre allerdings nur der grenzüberschreitende Verkehr, für den Binnenverkehr ist keine Änderung geplant.

Mit den neuen Regelungen soll zudem eine dauerhafte und tatsächliche Niederlassung von ausländischen Transportunternehmen in der Schweiz sichergestellt werden (Verhinderung von «Briefkastenfirmen»). Zudem ist eine Ausdehnung der Haftung bei Kabotageverstössen vorgesehen.

*Achtung: Nicht gewerbsmässige Werkzeug- und Materialtransporte von Handwerkern sollen weiterhin von der Lizenzpflicht ausgenommen sein.*

### Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG begrüsst die geplanten Änderungen. Wichtigstes Argument ist, dass damit mehr Fairness im Wettbewerb, d.h. eine Angleichung der Rahmenbedingungen, geschaffen wird. Stand heute gelten die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, die Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV, die Chauffeurzulassungsverordnung CZV, das Nachtfahrverbot und die Lizenzpflicht nur für gewerbsmässige Gütertransporte mit schweren Nutzfahrzeugen. Für Lieferwagen gelten überall Ausnahmebestimmungen. Es ist deshalb richtig, zumindest die Lizenzpflicht im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf Transporte mit Fahrzeugen ab 2,5 Tonnen auszudehnen. Positiv sind auch die Regeln rund um «Briefkastenfirmen». Damit kann der Schutz vor verbotenen Kabotagetransporten verbessert werden.

Andererseits gilt es unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden. Einige Bestimmungen, vor allem die Ausdehnung des Kriteriums «Zuverlässigkeit» (Art. 4 Abs. 6) von bisher einer Person («Verkehrsleiter») auf die gesamte Geschäftsleitung eines Transportunternehmens, wurden erfreulicherweise bereits gestrichen.

Es verbleibt eine Differenz im Zusammenhang mit dem sogenannten «ERRU-Register» für Angaben seitens Fahrzeughalter an das Bundesamt für Verkehr BAV. Gemäss Vorlage des Bundesrats sollen neu auch die Anzahl der beschäftigten Personen sowie die **amtlichen Fahrzeug-Kennzeichen** pro Firma gemeldet werden müssen (Art. 9 Abs. 3 Bst. f-g).

- Position Ständerat: streichen
- Position KVF-N (Mehrheit): gemäss Bundesrat
- Position KVF-N (Minderheit): gemäss Ständerat

#### → Empfehlung

- grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage
- Art. 9 Abs. 3 Bst. f-g (ERRU-Register): Streichen = Position Ständerat

## 23.055 Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»

Einreichungsdatum: 16.08.2023

[Link zur Vorlage](#)

*In den vergangenen Jahrzehnten wurde das Schienennetz in der Schweiz stetig ausgebaut. Grundlage sind der Bahninfrastrukturfonds (BIF), das Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP) und – im Sinne einer rollenden Planung im Rahmen des STEP – die beiden Ausbauschritte 2025 und 2035. Mit der aktuellen Botschaft bzw. Vorlage informiert der Bundesrat über den Stand der vier Programme NEAT, HGV-Anschluss, ZEB und Vier-Meter-Korridor sowie der Ausbauschritte 2025 und 2035 des STEP. Beantragt werden Verpflichtungskredite in der Höhe von zusätzlich 2,6 Mia. Franken aus dem BIF. Der Ständerat beschloss den Kredit nochmals um 350 Millionen Franken aufzustocken. Unter anderem sollen damit der Lötschberg-Basistunnel durchgehend auf zwei Spuren ausgebaut und die Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels in Abstimmung mit dem Netzprojekt der Swissgrid vorangetrieben werden.*

*Zudem aktualisiert der Bundesrat unter dem Titel «Perspektive Bahn 2050» die «Langfristperspektive Bahn». Damit lassen sich die nächsten Ausbauschritte auf aktualisierte Grundlagen stellen und wichtige Entwicklungen angemessen einbeziehen. Zur «Perspektive Bahn 2050» sind keine Entscheide zu fällen; es geht um eine Kenntnisnahme durch das Parlament.*

### Stellungnahme ASTAG

Im Sinne der Ko-Modalität befürwortet die ASTAG grundsätzlich die Stärkung der Schiene durch den Ausbau des Schienennetzes. Im Umkehrschluss wird dadurch die Strasse für die Feinverteilung entlastet. Der geplante Vollausbau des Basistunnels am Lötschberg ist daher zu begrüssen – die zusätzlichen Kapazitäten müssen aber gezielt für den Güterverkehr, nicht für den Personenverkehr eingesetzt werden.

Völlig unnötig ist hingegen ein Tunnel am Grimsel. Die ASTAG bewertet es deshalb positiv, dass kein Vorentscheid, sondern nur eine Prüfung vorgesehen ist. Die budgetierten Kosten und deren Finanzierung sowie die tatsächliche Notwendigkeit aus Sicht des Bundes müssen genauestens geprüft werden. Einen Blankocheck für ein regionalpolitisch geprägtes Projekt darf es nicht geben – zumal die Finanzierung letztlich aus dem BIF erfolgt und dadurch vom Strassenverkehr getragen wird.

#### → Empfehlung

- grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage
- **BB 21.06.2019, Art. 1 Abs. 2 Bst. k (Grimseltunnel): streichen**

## Ständerat

### 23.063 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung

Einreichungsdatum: 15.09.2023

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat will die Finanzsituation der SBB stabilisieren und ihre Investitionsfähigkeit stärken. Zugleich soll die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert werden. Vorgesehen sind drei Massnahmen:

#### 1. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Investitionsbedarf der SBB wird seit 2004 mit rückzahlbaren Tresoreriedarlehen des Bundes gedeckt – ausserhalb der Schuldenbremse. Die Bruttoverschuldung des Bundes ist dadurch um knapp 6 Mia. CHF angestiegen. Neu sollen die SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau keine Tresoreriedarlehen mehr beanspruchen können, stattdessen muss der Bundesrat bei der Bundesversammlung Kredite im Rahmen des Bundeshaushalts beantragen. Dies sollte Schätzungen zufolge jedoch nicht vor Ende dieses Jahrzehnts nötig sein. Das Ziel ist, damit das Risiko einer Umgehung der Schuldenbremse zu beseitigen. Die KVF-S befürwortet die bisherige Praxis.

#### 2. Schuldenabbau durch einen einmaligen Kapitalzuschuss

Die finanzielle Situation und das Verschuldungsniveau der SBB geben trotz ihrer gesunden Bilanzstruktur und der Verbesserung der Geschäftsergebnisse seit Aufhebung der Covid-19-Massnahmen weiterhin Anlass zur Besorgnis. Der Bundesrat schlägt deshalb einen Kapitalzuschuss von 1,15 Mia. CHF vor. Die Höhe bemisst sich an den zwischen 2020 und 2022 erlittenen Verlusten im Fernverkehr. Dadurch reduzieren sich die Schulden der SBB und verbessert sich deren Investitionsfähigkeit. Für den einmaligen Kapitalzuschuss bedarf es einer Gesetzesänderung. Die KVF-S beantragt den Betrag auf 600 Millionen Franken zu kürzen.

#### 3. Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIF

Die Einnahmen des Bundes aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden gemäss aktueller Gesetzgebung **vorab** für die Finanzierung der Bahninfrastruktur verwendet. Neu soll der Bund seinen Anteil von zwei Dritteln des LSVA-Reinertrags – ein Drittel geht weiterhin an die Kantone – **ausschliesslich** dem BIF zuweisen. Dadurch soll die Liquidität des BIF gesichert und ein höherer Finanzbedarf des BIF im Falle einer von der SBB beantragten Senkung des Trassenpreises für den Fernverkehr kompensiert werden können. Der Entwurf sieht daher vor, dass der Maximalanteil des Bundes in den BIF einfließt, wenn dessen Reserven nicht mindestens 300 Mio. CHF betragen.

Nicht einverstanden ist der Nationalrat mit dem Vorschlag des Bundesrats, wonach die SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau von Tresorerie- zu Haushaltsdarlehen des Bundes übergehen müssen. Damit würden die Gelder der Schuldenbremse unterstehen und andere Bundesaufgaben konkurrenzieren. Zudem beschloss die grosse Kammer, im Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) festzuhalten, dass die angemessene Reserve des BIF mindestens 300 Mio. CHF betragen soll. Die KVF-S begrüsst diesen Vorschlag.



## Stellungnahme ASTAG

### 1. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Die ASTAG steht hinter dem Anliegen, dass die Schuldenbremse künftig auch für die SBB gelten soll. Von entscheidender Bedeutung ist zudem, dass Darlehen des Bundes nicht für **kommerzielle** Investitionen der SBB vergeben werden. Zuständig ist stattdessen der freie Kapitalmarkt, so wie bei anderen (Transport-) Unternehmen, die in direkter Konkurrenz zur SBB stehen. Nur so kann fairer Wettbewerb gewährleistet werden.

Der Beschluss des Nationalrats weicht ausgerechnet in diesem absolut zentralen Punkt von der Vorlage des Bundesrats und der Position der ASTAG ab. Das Hauptziel der Vorlage, nämlich die SBB endlich der Schuldenbremse zu unterstellen, würde damit verfehlt.

### 2. Schuldenabbau durch einen einmaligen Kapitalzuschuss

Sehr kritisch steht die ASTAG dem Schuldenabbau der SBB gegenüber. Aufgrund der stabilen Bilanz sowie intakten Aussichten, die Gewinnschwelle wieder zu erreichen, gibt es keinen nachvollziehbaren wirtschaftlichen Grund für einen Kapitalzuschuss à fonds perdu in der Höhe von 1,15 Mia. CHF. Keine andere Transportunternehmung in der Schweiz erhebt Anspruch auf Unterstützung in vergleichbarem Ausmass. Als Unternehmen im Eigentum des Bundes verfügt die SBB zudem ohnehin de facto über eine Staatsgarantie. Eine Entschuldungsaktion erübrigt sich daher.

### 3. Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIF

Eine Verwendung des LSVA-Reinertrags des Bundes ausschliesslich für den BIF zwecks «angemessener Reserve» ist klar abzulehnen. Die LSVA dient gemäss Art. 1 des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG dazu, dass der «Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken» soll. Deshalb darf sie nicht (noch stärker als heute) für Bahninfrastrukturprojekte, von denen primär der Personenverkehr auf der Schiene profitiert, zweckentfremdet werden. Die LSVA-Erträge des Bundes sollten im Gegenteil möglichst direkt zur Reduktion von externen Kosten des Strassengütertransports eingesetzt werden, beispielsweise für eine Anschubfinanzierung zur Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben.

#### → Empfehlung

- SBBG, Art. 20 (Finanzierung): Zustimmung
- SBBG, Art. 26b (Kapitalzuschuss): Ablehnung
- SVAG, Art. 19 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>: Ablehnung



## 21.4516 Mo. Schilliger. Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern

Einreichungsdatum: 16.12.2021

[Link zur Vorlage](#)

*Der Bundesrat soll beauftragt werden, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Die neuen Bestimmungen sollen nicht nur die Funktionen der verschiedenen Strassen erhalten, wie sie in den VSS-Normen festgelegt sind, sondern auch die entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, vorab 50 km/h auf den innerörtlichen verkehrorientierten Strassen und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Siedlungsstrassen zu reduzieren. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) empfiehlt die Annahme.*

### Stellungnahme ASTAG

Die bestehende Hierarchie des Strassennetzes ist die Grundlage zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf übergeordneten Strassen in den Städten und Gemeinden. Durch die Einführung von flächendeckend Tempo 30 wird die Strassenhierarchie ausgehebelt. Dies führt zu Ausweichverkehr in die Wohnquartiere, da sich die Verkehrsteilnehmenden den kürzesten und schnellsten Weg suchen.

→ **Empfehlung: Annahme**