



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

Wintersession 2021 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Geschäfte in beiden eidgenössischen Räten

21.064 Geschäft des Bundesrates. Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise **3**

21.066 Covid-19-Gesetz. Änderungen (Verlängerung von einzelnen Bestimmungen) **4**

Nationalrat

21.3977 Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr **5**

Ständerat

21.4182 Einbezug der Wissenschaft in der Klimapolitik stärken **6**

19.4443 Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr **7**

Kontakt

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

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

Geschäfte in beiden eidgenössischen Räten

21.064 Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Einreichungsdatum: 26.08.2021

[Link zur Vorlage](#)

Zur Deckung von Covid-19-bedingten Einbussen im öffentlichen Verkehr soll ein zweites Massnahmenpaket verabschiedet werden. Der Bundesrat sieht dazu 215 Mio. Franken für den regionalen Personenverkehr und neu für den Ortsverkehr und touristische öV-Angebote vor. Für den Güterverkehr auf der Schiene wurden bereits früher zusätzlich 25 Mio. Franken beantragt.

Stellungnahme ASTAG

Während der Coronakrise ist das Verkehrsaufkommen im öV stark zurückgegangen. Noch immer sind die Frequenzen klar tiefer als in «normalen» Zeiten. Als Folge brachen auch die Erträge ein – mit der Folge von Defiziten. Aufgrund der Betriebs- und Fahrplanpflicht hat der öV nicht dieselbe unternehmerische Flexibilität wie private Transportunternehmen. Insofern ist es nachvollziehbar, den regionalen Personenverkehr – nach äusserst grosszügiger Hilfe bereits für 2020 / 2021 – mit einem weiteren Massnahmenpaket zu unterstützen.

Hingegen spricht sich die ASTAG klar gegen Finanzhilfe für touristische öV-Angebote aus. Es kann nicht sein, dass öV-Betriebe auch für Leistungen ausserhalb der Grundversorgung staatlich subventioniert werden. Die Folge wäre sonst eine massive Wettbewerbsverzerrung von privaten Transportunternehmen, namentlich der Reisebusbranche, die sich im gleichen Markt bewegt.

Empfehlung:

→ **Ablehnung der Vorlage**

Eventualiter:

→ **Streichung von Art. 28a (Touristische Angebote)**

Geschäfte in beiden eidgenössischen Räten

21.066 Covid-19-Gesetz. Änderungen (Verlängerung von einzelnen Bestimmungen)

Einreichungsdatum: 27.10.2021

[Link zur Vorlage](#)

Einzelne Bestimmungen des Covid-19-Gesetzes sollen verlängert werden, insbesondere in den Bereichen Gesundheit, Arbeitnehmerschutz, Sport und Kultur. Nicht verlängert werden sollen die Bestimmungen im Bereich der Härtefallhilfen und der Arbeitslosenversicherung. Den Kantonen soll jedoch mehr Zeit für die Bearbeitung hängiger Härtefallgesuche eingeräumt werden.

Stellungnahme ASTAG

Die Strassentransportbranche ist insbesondere im Bereich Personentransport stark von der Covid-19-Pandemie betroffen. Ohne finanzielle Unterstützung im Rahmen von Härtefallhilfen hätten zahlreiche Betriebe nicht weiter bestehen können. Zwar sollen die Bestimmungen zu Härtefallhilfen nicht weiter verlängert werden. Die Verlängerung der Bearbeitungsfrist für Kantone ist jedoch begrüssenswert. Der Verband unterstützt in diesem Sinne den Vorstoss, fordert jedoch zwingend eine Ausdehnung der Verlängerung bzw. Korrektur bei nachfolgenden Artikeln:

- Der geltende Art. 15 Abs. 1 betr. Erwerbsausfallentschädigung soll in dieser Form weiterhin beibehalten werden. Die «massgebliche Einschränkung» für die Bezugsberechtigung von EO würde andernfalls wegfallen, was sich auf Carhalter (als indirekt Betroffene) negativ auswirken könnte.
- Der geltende Art. 12 regelt die Härtefallmassnahmen und soll ebenfalls verlängert werden. Andernfalls würden Härtefallgesuche nur noch bis am 31.12.2021 eingereicht werden können, was aus Sicht der gebeutelten Reisebusbranche nicht akzeptabel wäre.
- Der geltende Art. 17 betreffend Arbeitslosenversicherung / Kurzarbeit darf nicht per Ende 2021 wegfallen. Eine Rückkehr zum regulären Kurzarbeitsprozedere gemäss Arbeitslosenversicherungsgesetz würde bedeuten, dass wichtige Unterstützung (Karenzfrist, Bezugsdauer, arbeitgeberähnliche Bezugsberechtigte etc.) wegfallen würden. Für den Art. 17 wird ebenfalls eine Verlängerung gefordert

So wird die dringend benötigte Unterstützung im privaten Personentransportbereich weiterhin ermöglicht.

→ **Empfehlung: Annahme des geänderten Gesetzes**

Nationalrat

21.3977 Mo. KVF-N. Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr

Einreichungsdatum: 30.08.2021

[Link zur Vorlage](#)

Mit der Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, die Förderung und Finanzierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im öffentlichen Busverkehr zu regeln. Dabei sollen Kantone, Gemeinden und öV-Branche eingebunden werden. Zudem seien die Mineralölsteuerbefreiung für den öV zu befristen und die Mehreinnahmen zweckgebunden zur Förderung nichtfossiler Verkehrsträger einzusetzen.

Stellungnahme ASTAG

Der öffentliche Verkehr auf der Strasse mit Bussen und der private Reisebusverkehr mit Cars unterscheiden sich einzig durch die Eigentumsform – hier privat, dort öffentlich. Schon heute ist die Umwelt- und Klimabilanz von Busfahrten bzw. -reisen sehr gut. Der CO₂-Ausstoss ist so gering wie bei keinem anderen Verkehrsmittel, vor allem bei einer hohen Auslastung der Fahrzeuge, was infolge Rentabilitätsüberlegungen bei privaten Transportunternehmen fast immer der Fall ist.

Vor diesem Hintergrund rechtfertigt es sich auf gar keinen Fall, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bzw. mit erneuerbarer Primärenergie ausschliesslich im öV zu fördern, hingegen die private Reisebusbranche aussen vor zu lassen. Wenn sich der Staat schon engagiert, dann muss sich die finanzielle Unterstützung, sei es bei der Anschaffung oder beim Betrieb der Fahrzeuge, zwingend auf sämtliche Transportunternehmen erstrecken – ungeachtet der Rechtsform. Nur so kann fairer Wettbewerb gewährleistet und massive Ungleichbehandlung vermieden werden. Entscheidend ist dabei insbesondere der Umstand, dass Fahrzeuge im öffentlichen Eigentum auch für private, touristische Fahrten eingesetzt werden dürfen und dies auch werden.

Die Motion in der vorliegenden Form kann deshalb nicht unterstützt werden.

→ **Empfehlung: Ablehnung der Motion**

→ **Eventualiter: Bei einer Annahme der Motion fordert die ASTAG als Ergänzung des Vorstosses eine finanzielle Unterstützung der privaten Strassentransportanbieter analog zur Unterstützung der öffentlichen Anbieter.**

Ständerat

21.4182 Mo. Reichmuth. Einbezug der Wissenschaft in der Klimapolitik stärken

Einreichungsdatum: 30.09.2021

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat wird beauftragt, das sogenannte «Beratende Organ für Fragen der Klimaänderung» (OCC) durch eine neue Expertenkommission zu ersetzen, die dem Anliegen der Sicherstellung institutioneller Beziehungen zwischen Politik und Wissenschaft auch im Bereich Klimaschutz gerecht wird. Die Expertenkommission soll den Gesamtbundesrat unterstützen und nicht nur das UVEK.

Stellungnahme ASTAG

In Kernthemen der Verkehrs- und Klimapolitik zeichnet sich eine deutliche Zunahme des Einflusses der Wissenschaft in Entscheidungsprozessen ab. Bestes Beispiel dafür ist die Berechnungsmethodik der externen Kosten des Verkehrs, die in einem direkten Zusammenhang mit der zulässigen Obergrenze der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA steht. Hier liegt die Deutungshoheit zunehmend und fast ausschliesslich bei externen Beratungsbüros und den zuständigen Bundesämtern. Dadurch wurde ein eigentlicher «Kostenerfindungsmechanismus» in Gang gesetzt, der es möglich macht, dem Schwerverkehr immer mehr externe Kosten aufzubürden und somit auch neue Abgaben zu erheben.

Diese Verschiebung der Entscheidungsbefugnisse lehnt die ASTAG ganz grundsätzlich ab. Beim Klimaschutz, aber auch in anderen Themenfeldern muss das Primat der Politik gelten; die Wissenschaft hat lediglich eine «Zuhörerfunktion», aber keine Entscheidungsmacht.

→ **Empfehlung: Ablehnung der Motion**

Ständerat

19.4443 Mo. Candinas. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr

Einreichungsdatum: 16.12.2019

[Link zur Vorlage](#)

Der öffentliche Verkehr hat heute einen Anteil («Modal Split») am Binnenverkehr innerhalb der Schweiz von 21 Prozent. Die Motion bezweckt eine Steigerung. Konkret wird eine Verlagerung «zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern» angestrebt. Als Hauptargument wird auf die positive Klimabilanz des öV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem LKW-Verkehr hingewiesen.

Stellungnahme ASTAG

Der öffentliche Verkehr definiert sich über die Eigentumsform. Öffentliche Verkehrsunternehmen befinden sich in staatlichem Besitz. Kein Bezug besteht hingegen zur Art der eingesetzten Fahrzeuge, d.h. auch nicht zur Umwelt- und Klimabilanz der betreffenden Unternehmen. Es ist somit völlig falsch zu behaupten – wie es die Motion tut – dass öffentlicher Verkehr auf der Strasse («Busse») wenig CO₂ ausstossen und daher gefördert werden müssen. Wenn schon, müsste dann auch die private Reisebusbranche miteinbezogen werden.

Ganz grundsätzlich enthält die Bundesverfassung keine Bestimmungen oder Zielvorgaben zum Modal Split im Verkehr. Einzige Ausnahme ist der «alpenquerende Transitverkehr von Grenze zu Grenze»; er soll auf der Schiene erfolgen. Im Gegenteil hat sich das Schweizer Stimmvolk über die Jahrzehnte immer wieder gegen eine Verkehrsteilung ausgesprochen. Insofern fehlt jegliche verfassungsrechtliche Grundlage zur angestrebten Förderung des öV im Binnenverkehr. Stattdessen muss die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet sein.

Gerade bei der Versorgung mit Gütern und Waren sowie der Entsorgung zeigt sich zudem, dass keine Alternative zum Strassentransport besteht. Die Feinverteilung im gesamten Land ist nur mit und dank Lastwagen möglich.

Von daher macht es keinerlei Sinn, den öV aus ideologischen Gründen fördern zu wollen. Notwendig ist stattdessen eine gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel («Ko-Modalität»), wie es die ASTAG seit mehreren Jahren immer wieder betont. Eine einseitige Förderung ist der falsche Weg.

→ **Empfehlung: Ablehnung der Motion**