



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

# Sommersession 2023 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Argumente & Empfehlungen**

## Inhalt

### Nationalrat

---

- |               |   |          |
|---------------|---|----------|
| <b>23.032</b> | <b>Geschäft des Bundesrats. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz</b> | <b>3</b> |
| <b>23.033</b> | <b>Geschäft des Bundesrats. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2025 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr</b>   | <b>4</b> |
- 

### Ständerat

---

- |                |  |              |
|----------------|--|--------------|
| <b>22.064</b>  | <b>Geschäft des Bundesrates. Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung</b> | <b>5</b>     |
| <b>21.4665</b> | <b>Mo. Ettl. Stellenmeldepflicht. Wiedereinführung eines praxistauglichen Schwellenwertes</b>  | <b>6</b>     |
| <b>22.3884</b> | <b>Mo. WAK-N. Treibstoffpreise: Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe</b>  | <b>7</b>     |
| <b>22.061</b>  | <b>Geschäft des Bundesrates. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision</b>   | <b>8 - 9</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

### 23.032 Geschäft des Bundesrats. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Einreichungsdatum: 22.02.2023

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat will die akute Stauproblematik auf dem Nationalstrassennetz aktiv angehen. Zu diesem Zweck wird das Strategische Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen laufend fortgeschrieben und in der Regel alle vier Jahre dem Parlament vorgelegt. Die neueste Version umfasst ein Investitionsvolumen von insgesamt 34,1 Mia. Franken. Bis 2030 sollen Ausbauprojekte in Höhe von rund 11,6 Milliarden Franken in Angriff genommen werden, die vor allem in städtischen Agglomerationen. Dazu kommen rund 8,8 Mia. Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen auf den bestehenden Nationalstrassen für die Zeit von 2024 bis 2027. Damit will der Bundesrat die Verfügbarkeit und die Sicherheit der Nationalstrassen weiter erhöhen und einen Beitrag zur besseren Verträglichkeit des Strassenverkehrs leisten. Zudem wird gewährleistet, dass für Tunnel, Brücken und Beläge in den nötigen Wert-erhalt investiert werden kann.

#### Stellungnahme ASTAG

Das Schweizer Nationalstrassennetz ist die unverzichtbare Grundlage von Wachstum und Wohlstand des Landes. In den Grundzügen stammt es jedoch noch aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts, seither kamen kaum substantielle Erweiterungen hinzu. Inzwischen ist aber der Motorfahrzeugbestand regelrecht explodiert und das Mobilitätsbedürfnis stark gestiegen. Eine Modernisierung und ein Ausbau des Strassennetzes sind vor diesem Hintergrund unbedingt notwendig. Nur so kann die gestiegene Nachfrage an Mobilität und Transportdienstleistungen bewältigt werden. Denn wenn das Nationalstrassennetz den Verkehr nicht bewältigen kann, ist mit einer noch stärkeren Zunahme von Staus und Behinderungen zu rechnen. Es entsteht Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz mit negativen Folgen in Bezug auf Lärm und Verkehrssicherheit in den Quartieren. Ohne Gegenmassnahmen werden voraussichtlich bis 2040 rund 20% des Schweizer Nationalstrassennetzes (ca. 453 km) regelmässig überlastet sein.

→ Empfehlung: Zustimmung

## Nationalrat

### 23.033 Geschäft des Bundesrats. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2025 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Einreichungsdatum: 22.02.2023

[Link zur Vorlage](#)

*Für Agglomerationsprogramme der vierten Generation sollen nach Vorstellung des Bundesrats in den nächsten Jahren rund 1,6 Mia. Franken investiert werden. Gegenüber der Vernehmlassungsvorlage sind es 285 Mio. Franken mehr. Profitieren sollen 32 Agglomerationen. Je höher die erwartete Wirkung des jeweiligen Programms auf Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt ist, desto höher würde auch die Beteiligung ausfallen.*

#### Stellungnahme ASTAG

Die Nachfrage nach Mobilität und Transportdienstleistungen wächst rasant. Insbesondere in den Städten und deren Agglomerationen ist ein starker Zuwachs an Verkehr und zu verzeichnen. Daher ist der Ausbau der Strasseninfrastruktur auch in den Agglomerationen unumgänglich.

Die vom Bundesrat geplanten Investitionen in Verkehrsprojekte sind deshalb der richtige Ansatz und Teil der Lösung. Wichtig ist dabei, dass der Fokus auf der Sicherstellung des Verkehrsflusses und damit auf dem Strassenausbau liegt. Die Strasseninfrastruktur muss modernisiert und ausgebaut werden. Gelder aus dem Strassenfonds NAF dürfen nicht (nur) in den öV und den Bau von Velowegen investiert werden. Projekte zur Verkehrsbehinderung sind weder zielführend, noch dienen sie dem Sinn und Zweck der Agglomerationsprogramme.

→ Empfehlung: Zustimmung

## Ständerat

### 22.064 Geschäft des Bundesrates. Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung

Einreichungsdatum: 30.09.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die «Rollende Landstrasse» (Rola) zur Beförderung von ganzen LKW (inkl. Zugfahrzeug) ist ein Auslaufmodell in der Schweizer Verlagerungspolitik. Aufgrund zu geringer Nachfrage kann sie grundsätzlich nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Das Rollmaterial gelangt zudem ans Ende der Lebensdauer. Der Bundesrat beantragt deshalb eine Einstellung per 2026 und bis dahin Subventionen in der Höhe von 64 Mio. Franken. Im Nationalrat wurde die Frist auf 2028 verlängert, was total 106 Mio. Franken kosten würde. Die ständerätliche Verkehrskommission beantragt hingegen wieder die Variante des Bundesrats.

#### Stellungnahme ASTAG

Für die ASTAG ist klar, dass die Rola so rasch als möglich einzustellen ist. Die Gründe sind ein äusserst schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, bedingt durch eine hohe Tara-Last, die auf der Rola transportiert wird, sowie die fehlende Auslastung der Rola. Die Nachfrage geht seit Jahren zurück, das Angebot ist offensichtlich nicht (mehr) marktfähig. Entsprechend zeigen die Eigner der heutigen Betreiberin RAlpin (SBB AG, BLS AG und Hupac SA) geringe Bereitschaft, finanzielle Risiken zu tragen und weitere Investitionen zu tätigen. Das Geschäftsmodell der Rola ist nicht selbsttragend.

Eine möglichst zeitnahe Einstellung der Rola ist aus Sicht der ASTAG deshalb zwingend notwendig. So wurde es bereits in der Stellungnahme bei der Vernehmlassung zur entsprechenden Vorlage gefordert. Auf keinen Fall in Frage kommt eine Ausdehnung der Einstellungsfrist auf 2028, wie von RAlpin gefordert.

Im Sinne einer lösungsorientierten Kompromissfindung wird die Vorlage zur Einstellung der Rola per 2026 – wie von der KVF-S gefordert – unterstützt.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

## Ständerat

### 21.4665 Mo. Ettlin. Stellenmeldepflicht. Wiedereinführung eines praxistauglichen Schwellenwertes

Einreichungsdatum: 17.12.2021

[Link zur Vorlage](#)

*Berufe mit einer gesamtschweizerischen Arbeitslosenquote von 5 Prozent sind Stand heute der Stellenmeldepflicht unterstellt. Neu soll der Schwellenwert von 5 auf 8 Prozent erhöht werden. Der administrative Aufwand für das Gewerbe soll dadurch markant verringert werden.*

*Artikel 53a Absatz 1 der Arbeitsvermittlungsverordnung (SR 823.111) wird in diesem Sinne angepasst. Die Stellenmeldepflicht ist in Artikel 21a Absatz 3 des Ausländer- und Integrationsgesetzes (SR 142.20) vermerkt.*

#### Stellungnahme ASTAG

Die Schweizer Strassentransportbranche ist von der Stellenmeldepflicht in ihrer heutigen Form nur am Rande betroffen. Berufsbilder, zu denen die Berufschaffeuere von Lastwagen, Reiseautos und Lieferwagen gehören, haben eine Arbeitslosenquote von unter 5 Prozent zu verzeichnen und fallen deshalb nicht unter die Stellenmeldepflicht.

Allerdings gilt die geltende Stellenmeldepflicht für andere Berufe, die ebenfalls im Tätigkeitsgebiet der Branche anzusiedeln sind:

- Allrounder/in Logistik (Hilfskraft)
- Kehrriechtafuhrarbeiter/in
- Recyclist/in
- Staplerfahrer/in
- Taxichauffeur/euse
- Zügfachleute

Für Strassentransportunternehmen fallen aus diesem Grund häufig administrative Mehraufwände im Zusammenhang mit der Stellenmeldepflicht an. Eine wie vom Motionär geforderte Erhöhung des (Arbeitslosigkeits-) Schwellenwertes auf 8% hätte zur Folge, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit zumindest ein Teil dieser meldepflichtigen Berufe von der Liste wegfallen würde. Das wiederum senkt die administrative Belastung für viele Strassentransportunternehmen. So entfallen beispielsweise die Meldungen an die Regionalen Arbeitsvermittlungen (RAV) mit anschliessender Wartefrist, bevor eine Stelle in diesem Tätigkeitsbereich ausgeschrieben und neu besetzt werden kann.

→ Empfehlung: Zustimmung

## Ständerat

### 22.3884 Mo. WAK-N. Treibstoffpreise: Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe

Einreichungsdatum: 15.08.2022

[Link zur Vorlage](#)

Nach dem Scheitern der Mo. 22.3804 von Pirmin Bischof zum gleichen Thema steht erneut die Schaffung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe zur Debatte. Das Ziel ist mehr Transparenz zugunsten der Konsumentinnen und Konsumenten. Allerdings gibt es bereits ein privates Tool, betrieben durch den TCS. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben WAK des Ständerats beantragt deshalb mit 6 zu Stimmen, das Anliegen abzulehnen.

#### Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG ist – wie schon bei der Mo. 22.3804 – überzeugt, dass ein Online-Tool keinerlei Nutzen hat. Die Hauptprobleme sind wie folgt:

- Erstens entstehen bei der «Jagd nach der günstigsten Tankstelle» vermehrt Umwegfahrten durch Verkehrsteilnehmer, was wiederum zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zu einem grösseren Staurisiko führt.
- Zweitens führt ein entsprechendes Tool zu einem dynamischen Preisgefüge an Tankstellen. Die günstigste Station wird kundenseitig bevorzugt und verzeichnet damit einen übermässigen Verbrauch. Für die Tanklastwagenbranche ist dieser Effekt kaum zu bewältigen, die logistische Planung zur Bedienung der Tankstellen ist eine enorme Herausforderung.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

## Ständerat

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

Einreichungsdatum: 16.09.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Neuauflage für eine Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes kommt – nach dem knappen Nein in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2022 – deutlich schlanker daher als die erste Version. Im Grundsatz geht es um 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 jedoch auch um das Schwerverkehrsabgabegesetz SVAV, sprich: um die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA – was für das Strassentransportgewerbe langfristig von entscheidender Bedeutung ist. Konkret beantragt der Bundesrat, Nutzfahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb analog der heutigen Regelung bis 2030 weiterhin komplett von LSWA zu befreien (Art. 4 Abs. 1b SVAG).

#### Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG steht der Neuauflage der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes grundsätzlich positiv gegenüber. Kritische Punkte wie beispielsweise ein Klimafonds oder neue Treibstoffabgaben, die bei der ersten Revision bemängelt wurden und zu einem NEIN der ASTAG führten, sind nicht mehr in der Vorlage enthalten.

Höchst problematisch ist jedoch der Vorschlag des Bundesrats zur LSWA-Ausgestaltung bis 2030. Die Argumente sind wie folgt:

- Mit einer Weiterführung der LSWA-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.
- Für die Durchsetzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben am Markt ist zudem der Kaufpreis sehr viel entscheidender als ein Rabatt auf LSWA-Tarifen.
- Gerade kleinere Transportunternehmen mit wenig finanziellen Ressourcen, d.h. die ganz grosse Mehrheit der Branche, können sich heute noch kaum den Kauf von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben leisten.
- Ergo profitieren nur einige wenige Unternehmen von LSWA-Ermässigungen – mit der Folge einer unerwünschten, durch staatliche Vorgaben beschleunigten Konsolidierung der Branche.

Die ASTAG vertritt daher dezidiert die Haltung, dass es jetzt einen Paradigmenwechsel braucht:

- Reduktion statt vollständige Befreiung
- Rabatt für alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben statt nur für E-/H<sub>2</sub>-LKW

Mit Annahme der Motion 19.4381 («Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge») liegt der dazu nötige Parlamentsbeschluss bereits vor. Jedoch wurde der Auftrag von National- und Ständerat bei der Erarbeitung der Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes leider ignoriert.

Vor diesem Hintergrund sind die betroffenen Kreise, d.h. die ASTAG zusammen mit anderen interessierten Verbänden und Unternehmen, geschlossen der Meinung, dass es analog der erwähnten Motion eine technologieneutrale Formulierung braucht. Der Vorschlag lautet wie folgt:

**«Für Fahrzeuge, die mit Strom oder Treibstoffen aus CO<sub>2</sub>-neutralem Produktionsprozess angetrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion.»**

- Empfehlung:
- Zustimmung
  - Änderung von Art. 4 Abs. 1b SVAG gemäss obigem Wortlaut