



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

Vorschau auf die Wintersession 2023 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Ständerat

23.3346	Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen	3
23.021	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Änderung	4
23.055	Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»	6
23.3668	Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne-Genf	7

Nationalrat

23.063	Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung	8
22.061	CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision	10

Kontakt

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

Daniel Laubacher
Wiss. Mitarbeiter Politik
+41 31 370 85 33
d.laubacher@astag.ch

Ständerat

23.3346 Mo. Hess. Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen

Einreichungsdatum: 17.03.2023

[Link zur Vorlage](#)

Das Ziel der Motion ist, die Autobahn A1 auf den Streckenabschnitten Bern – Zürich und Lausanne – Genf durchgehend auf mindestens sechs Spuren auszubauen. Als Begründung wird angeführt, dass die Auslastung – die heute schon sehr hoch ist – weiterhin zunehmen wird. Einige Abschnitte wurden zwar bereits auf sechs Fahrspuren erweitert, dennoch bleibt die Verbindung chronisch überlastet, was zu täglichen Staus führt. Ein Ausbau der A1 ist daher unumgänglich.

Stellungnahme ASTAG

Das Nationalstrassennetz ist in weiten Teilen chronisch und massiv überlastet. Jedes Jahr nimmt die Anzahl der Stau-stunden zu – regelmässig werden Rekordwerte erreicht. Für das Strassentransportgewerbe sind die Folgen enorm: Unverschuldet und ohne Möglichkeit zur Schadensbegrenzung entstehen massive Produktivitätseinbussen. Dies wie-derum führt zu enormen Mehrkosten für Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung. Zugleich werden Umwelt und Klima unnötig belastet. Je mehr Stau mit «Stop-and-Go» es gibt, desto höher sind der Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen. Der Wohlstand und das Wachstum der Schweiz basieren auf einer funktionsfähigen Mobilität und Logistik. Dafür müssen die nötigen Kapazitäten geschaffen werden – Kapazitäten, die langfristiges Planen verlangen. Aus Sicht der ASTG müssen daher die überfällige Modernisierung sowie der Ausbau der Autobahn A1 schnellstmöglich vorangetrieben werden.

→ **Empfehlung: Annahme**

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. Der Nationalrat hat sich im Grundsatz für den Vorschlag des Bundesrats ausgesprochen, will jedoch eine sehr klare Trennung von gewerblichen und nicht-gewerblichen Transporten vornehmen. Explizit sollen Lieferwagen für nicht transportorientierte Tätigkeiten (z.B. Transport von Gütern für Servicedienstleistungen oder Ersatzteile) von der Lizenzpflicht befreit bleiben.

Mit den neuen Regelungen soll zudem eine dauerhafte und tatsächliche Niederlassung von Transportunternehmen in der Schweiz sichergestellt werden (Verhinderung von «Briefkastenfirmen»), ebenso geht es um eine Ausdehnung der Haftung bei Kabotageverstössen.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG begrüsst die Vorschläge des Bundesrats im Grundsatz. Die Vorlage zielt auf eine weitergehende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ab und geht damit in die richtige Richtung:

- **Lizenzpflicht für Lieferwagen** (vgl. Art. 3 Abs. 1^{bis}): Die Ausweitung der Lizenzpflicht auf Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr ist aus Sicht der ASTAG als wichtigster Positivfaktor zu werten. Bisher wurde das Transportgeschäft mit Lieferwagen kaum reguliert, was zu einem unfairen Wettbewerbsvorteil für Fahrzeuge bis 3,5 t geführt hat.
- **Ausnahmeregelung** (Art. 3 Abs. 1^{ter} Bst. a^{bis}): Betriebe, die Serviceleistungen mit Lieferwagen erbringen, stehen nicht in Konkurrenz mit dem gewerblichen Strassentransport. Die Ausnahmeregelung gemäss Beschluss des Nationalrats ist deshalb zu begrüessen.
- **Verhinderung von «Briefkasten-Firmen»** (vgl. Art. 4 Abs. 1): Für eine Lizenz soll ein Transportunternehmen künftig – nach Ansicht der ASTAG völlig zu Recht – den Nachweis erbringen müssen, dass die Firma über Räumlichkeit in der Schweiz verfügt. Zudem muss die Nutzung der Fahrzeuge so organisiert werden, dass sie spätestens acht Wochen nach Verlassen des Landes wieder zum Unternehmensstandort zurückkehren.
- **Kabotage-Haftung** (vgl. Art. 8a): Neu sollen Sektionen gegenüber Versendern und Spediteuren möglich sein, wenn sie Aufträge zur Güterbeförderung erteilen, die gegen transportrechtliche Bestimmungen und gegen die Kabotagevorschriften verstossen. Die ASTAG sieht hier eine grosse Chance für eine verbesserte Bekämpfung von verbotenen Kabotagetransporten durch ausländische Unternehmen im Inland. →

Mit der Vorlage droht andererseits eine gewisse Überregelung, verbunden mit sehr hohem und unnötigem bürokratischem Aufwand:

- **Zusätzliche Angaben für ERRU-Register** (Art. 9 Abs. 3 Bst. f-g): Das bestehende Register der Strassentransportunternehmen soll neu mit der Anzahl der beschäftigten Personen und den amtlichen Fahrzeug-Kennzeichen pro Firma erweitert werden. Die Folge wäre ein enormer administrativer Aufwand für betroffenen Unternehmen.
- **Ausdehnung der «Zuverlässigkeit»** (vgl. Art. 4 Abs. 6): Die «Zuverlässigkeit» als ein Kriterium zur Erteilung einer Lizenz ist aktuell nur für eine Person («Verkehrsleiter») pro Unternehmen nachzuweisen. Mit der Revision soll künftig die gesamte Geschäftsleitung einbezogen werden – selbst wenn kein direkter Bezug zum Tagesgeschäft besteht. Die Änderung hat keinerlei Nutzen und kann weggelassen werden.

→ **Empfehlung:**

- **grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage**
- **Art. 3 Abs. 1^{ter} Bst. a^{bis}: Zustimmung zum Beschluss des Nationalrats**
- **Art. 4 Abs. 6 (Zuverlässigkeit): Streichen**
- **Art. 9 Abs. 3 Bst. f-g (ERRU-Register): Streichen**

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 Ausbauschnitte 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 Ausbauschnitte 2025 und 2035 des STEP. Beantragt werden Verpflichtungskredite in der Höhe von zusätzlich 2,6 Mia. Franken aus dem BIF. 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 Ausbauschnitte 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 Strassentransport getragen wird.

→ Empfehlung:

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

23.3668 Mo. Français. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne – Genf

Einreichungsdatum: 13.06.2023

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion verlangt, dass die Bahnstrecke zwischen Lausanne und Genf ausgebaut wird, so dass die Verbindung auch bei Unterbrüchen stets sichergestellt werden kann. Dies soll in die Ausbauprogramme Perspektive BAHN 2050 integriert werden.

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. Gerade zwischen Lausanne und Genf, wo es keine Notfalllösung gibt, sind Erweiterungen zwingend notwendig. Wichtig zu erwähnen ist, dass der Ausbau der Schiene und der Ausbau der Strasse sich gegenseitig ergänzen müssen. Die A1 entlang dem Genfersee muss ihrerseits ausgebaut werden.

→ **Empfehlung: Annahme**

Nationalrat

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. Franken 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.

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. Franken 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.

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 Millionen Franken betragen.



Stellungnahme ASTAG

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.

Sehr kritisch steht die ASTAG dem Schuldenabbau der SBB gegenüber. Aufgrund der stabilen Bilanz der SBB sowie intakten Aussichten, die Gewinnschwelle wieder zu erreichen, gibt es keinen nachvollziehbaren wirtschaftlichen Grund für einen Kapitaleinschuss 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. Die Bilanzstruktur ist daher ohne grosse Bedeutung. Eine Entschuldungsaktion – als eine Wiederholung von früheren vergeblichen Sanierungen, letztmals 1999 – erübrigt sich daher.

Klar abgelehnt wird eine Verwendung des LSVA-Reinertrags des Bundes ausschliesslich für den BIF. 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, d.h. für eine Anschubfinanzierung zur Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben im Schweizer Strassentransport.

→ Empfehlung:

- **SBBG, Art. 20 (Finanzierung): Zustimmung**
- **SBBG, Art. 26b (Kapitalzuschuss): Ablehnung**
- **SVAG, Art. 19 Abs. 2 und 2^{bis}: Ablehnung**

22.061 CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Einreichungsdatum: 16.09.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 kommt allmählich auf die Zielgerade. 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 SVAG. Konkret beantragt der Bundesrat, Nutzfahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb analog der heutigen Regelung bis 2030 weiterhin komplett von der LSVA zu befreien, dies aber neu auf Gesetzes- statt nur Verordnungsstufe in Art. 4 Abs. 1bis festzuschreiben. In der Herbstsession hat sich der Ständerat dagegen ausgesprochen; er will an der bestehenden Verordnungsnorm festhalten bzw. die grundlegende Neugestaltung der LSVA im Rahmen des laufenden Projekts LSVA-Weiterentwicklung abwarten. Die UREK-N hingegen möchte einen Paradigmenwechsel weg von einer kompletten LSVA-Befreiung nur für Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb hin zu Rabatten für alle alternativen Antriebsformen; dies soll bereits jetzt gesetzlich verankert werden.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG steht der Neuauflage der Revision des CO₂-Gesetzes grundsätzlich sehr positiv gegenüber. Klar abgelehnt werden jedoch die LSVA-Pläne des Bundesrats bis 2030. Die wichtigsten Argumente sind:

- 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.
- Für die Durchsetzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben am Markt ist zudem der Kaufpreis sehr viel entscheidender als ein Rabatt auf LSVA-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 LSVA-Ermässigungen – mit der Folge einer unerwünschten, durch staatliche Vorgaben beschleunigten Konsolidierung der Branche.



Die ASTAG vertritt daher dezidiert die Haltung, dass es einen Paradigmenwechsel braucht. Anzustreben sind dabei die Rahmenbedingungen, wie sie das Parlament mit Annahme der Motion 19.4381 («Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge») bereits beschlossen hat:

- LSVA-Reduktion statt vollständige Befreiung
- Rabatt für **alle** Fahrzeuge mit alternativen Antrieben statt nur für E-/H2-LKW

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 CO2-neutralem Produktionsprozess angetrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion.»

→ **Empfehlung:**

- **Zustimmung**
- **SVAG, Art. 4 Abs. 1^{bis}: Änderung gemäss obigem Wortlaut**