

Vorschau auf die Herbstsession 2024 der Eidgenössischen Räte

Argumente & Empfehlungen der ASTAG



Inhalt

Ständerat

Empfehlung

24.3390	Mo. KVF-NR. Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen	Annahme	3
24.3389	Mo. KVF-NR. Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben	Annahme	4
24.017	Geschäft des Bundesrats. Gütertransportgesetz. Totalrevision	Änderung	5
17.3748	Mo. Imark. Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen	Annahme	7

Nationalrat

24.045	Geschäft des Bundesrats. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur	Annahme	8
24.3816	KVF-N. Grundversorgungsauftrag und Tätigkeitsbereich der Post vor weiterem Um- und Abbau klären	Ablehnung	9

Kontakt

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

Niels Volken, Fachverantwortlicher Politik, +41 31 370 85 53, n.volken@astag.ch

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

Ständerat

24.3390

Mo. KVF-NR. Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen

Einreichungsdatum: 25.03.2024

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Der Bundesrat soll in Zusammenarbeit mit dem BAV und der SBB Puffergleise für den Güterverkehr auf der Nord-Süd Achse bereitstellen. Damit sollen Ausfälle und Verzögerungen verhindert werden und der Güterverkehr auf der Schiene stabilisiert werden. Der Bundesrat will dieses Anliegen im Rahmen des nächsten Verlagerungsberichts prüfen und empfiehlt die Annahme der Motion, dieselbe Haltung nahm der Nationalrat mit 127 zu 66 Stimmen ein.

Stellungnahme ASTAG

Die Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf die Schiene stockt aufgrund unzureichenden Zulaufstrecken im Ausland. Es wird noch Jahrzehnte dauern, bis deren Ausbau abgeschlossen ist. Puffergleise können rascher Abhilfe bieten und dazu beitragen, die instabile Verkehrslage auf der Schiene zu beruhigen. Die ASTAG bekennt sich zum verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag und setzt auf Ko-Modalität. Puffergleise leisten einen Beitrag zur Stärkung der Schiene, ohne die Wettbewerbsbedingungen für den Strassentransport zu verschlechtern. Die ASTAG empfiehlt Annahme der Motion.

Empfehlung: **Annahme**

24.3389

Mo.KVF-NR. Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben

Einreichungsdatum: 25.03.2024

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Die Motion will zweierlei Ziele erreichen, im Einklang mit den Motionen [20.3003](#) und [22.3000](#):

4-Meter Korridor in Metz-Strasbourg(-Basel) Region

Der Bundesrat soll die nötigen Schritte einleiten, damit das Nadelöhr der Tunnels auf dem NEAT-Zubringer Metz-Strasbourg(-Basel) für den Kombinierten Verkehr (KV) auf 4-Meter-Korridor-Profil ausgebaut werden kann.

Grand Est und Deutschland

Der Bundesrat soll erwirken, dass die Linie Wörth-Strasbourg als NEAT-Zubringerlinie verwendet werden kann und elektrifiziert wird bzw. alternativ zumindest für einen kontinuierlichen Güterzugverkehr mit Hybrid- und Dieseltraktion ertüchtigt werden kann.

Der Bundesrat empfiehlt Annahme der Motion, der Nationalrat hat sich mit 126 zu 68 Stimmen ebenfalls dafür ausgesprochen.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG bekennt sich zum Verlagerungsauftrag für den «alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze» (BV Art. 84) und setzt dazu auf Ko-Modalität. Der weitere Erfolg der schweizerischen Verlagerungspolitik hängt aber wesentlich vom Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken in den benachbarten Ländern ab.

Der Verlagerungsbericht 2023 zeigt wiederholt auf, dass die Schiene unzuverlässig ist, obschon Potenzial brachliegt. Neben der langen Rangierzeiten sind die überlasteten Zulaufstrecken Kernauslöser dieser Mankos. Für effektive Fortschritte in der Verlagerung sind deshalb zwingend Massnahmen notwendig, die eigentlich Aufgabe und Pflicht von Deutschland und Frankreich wären. Die ASTAG befürwortet deshalb die Förderung des Schweizer Erfolgsrezept der Verlagerung im Ausland und empfiehlt die Annahme der vorliegenden Motion.

Empfehlung: **Annahme**

24.017

BRG. Gütertransportgesetz (Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen). Totalrevision

Einreichungsdatum: 10.01.2024

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Mit einer Totalrevision des Gütertransportgesetzes GüTG soll der Schienengüterverkehr in der Fläche mit Bahn und Schiff gestärkt werden – zwecks mehr «Versorgungssicherheit» für die Schweiz (vgl. Botschaft, S. 11). Dazu sind Subventionen von 155 Mio. Franken pro Jahr bzw. total 680 Mio. CHF für vorerst sechs (DAK) bzw. vier Jahre vorgesehen:

– Investitionsbeiträge für Digitale Automatische Kupplung (6 Jahre)	180 Mio.
– Betriebsbeiträge für Einzelwagenladungsverkehr EWL	260 Mio.
– Umschlags- / Verladebeiträge	200 Mio.
– Beteiligung an Angeboten von Schmalspurbahnen	40 Mio.

Ein wichtiger Punkt betrifft die UKV-Rückerstattung, geregelt in Art. 4 Abs 3 SVAV. Heute erhalten Fahrzeughalter pro Ladebehälter, der von der Strasse auf die Bahn umgeschlagen wird, bis zu 33 Franken (abhängig von Grösse des Ladebehälters). Neu soll die Rückerstattung für die Fahrzeughalter gestrichen und durch einen «Verladebonus» direkt an die Betreiber von Terminals ersetzt werden.

Die KVF-S ist sich einig, dass Vorkehrungen zur Vermeidung von Marktverzerrungen und Vorgaben zur Verrechnung unternehmensinterner Leistungen in der Vorlage festzuhalten sind (Art. 13 Abs. 6 und Abs. 7). Zudem soll gewährleistet werden, dass die an die Anlagebetreiberinnen geleisteten pauschalen Umschlags- und Verladebeiträge an die Absender und Empfänger weitergegeben werden (Art. 14 Abs. 1 und Abs. 3).

Stellungnahme ASTAG

Der Güterverkehr innerhalb der Schweiz (Binnenverkehr) verläuft primär über die Strasse. Der Anteil der Schiene liegt bei lediglich 21 Prozent (Botschaft, S. 17). Die Versorgungssicherheit der Schweiz wird somit im Wesentlichen durch das Strassentransportgewerbe gewährleistet, nämlich mit einem Anteil von 79 (!) Prozent. Dabei nehmen die spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeug laufend ab; mit der Umstellung auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen steht zudem eine komplette Dekarbonisierung bevor. Die Botschaft ist insofern sehr einseitig zugunsten des Schienengüterverkehrs formuliert und vernachlässigt die Bedeutung und Rolle des Strassentransports zu sehr.

Trotzdem spricht sich die ASTAG im Grundsatz für die Vorlage aus. Hauptgrund ist, dass es weder sinnvoll noch möglich wäre, weitere Transporte, statt auf der Schiene zusätzlich auf der Strasse abzuwickeln. Die Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs EWL, wie es ohne Subventionen zweifellos erforderlich wäre, ist daher keine Option. Umgekehrt kann es jedoch auch nicht sein, den EWL quasi zum «Service public» zu erklären und dauerhaft finanziell zu unterstützen. Stattdessen braucht es unternehmerische Ambitionen der Betreiberfirmen, d.h. von SBB Cargo, mit dem Ziel, die



Eigenwirtschaftlichkeit schrittweise zu erreichen. Insofern ist eine degressive Ausgestaltung der Betriebsbeiträge aus Sicht der ASTAG zwingend.

Klar abgelehnt wird die Streichung der UKV-Rückerstattung bzw. deren Umwandlung in einen «Verladebonus» an die Betreiber von Anschlussgleisen und Umschlagsplattformen. Nicht sie erbringen die Leistung, die damit abgegolten werden soll, sondern die Fahrzeughalter. Daher müssen die Fahrzeughalter auch künftig direkt die Entschädigung erhalten und sich nicht «via die marktlichen Vertragsbeziehungen» (Botschaft, S. 83) darum bemühen müssen. Die Gefahr ist – vorab für kleinere Transportunternehmen ohne entsprechende «Marktmacht» – zu gross, dass der Verladebonus durch die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen einbehalten wird. Art 14 braucht deshalb zwingend eine Ergänzung, sodass die pauschalen Beiträge nicht an die Betreiber, sondern an die Absender und Empfänger weitergegeben werden.

-
- Empfehlung:
- **Zustimmung zur Vorlage**
 - **Art. 13: Gemäss KVF-S (Art. 13 Abs. 6 und 7)**
 - **Art. 14: Gemäss KVF-S (Art. 14 Abs. 1 und Abs. 3)**
-

17.3748

Mo. Imark. Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen

Einreichungsdatum: 27.09.2017

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Durch bürokratische Vereinfachungen soll es möglich gemacht werden, sogenannte Pannestreifenumnutzungen PUN schnell und effektiv umzusetzen. Der Vorteil von PUN ist, dass sie im Vergleich zu regulären Ausbausritten deutlicher weniger Aufwand verursachen.

Stellungnahme ASTAG

Die Umnutzung von Pannestreifen eröffnet die Möglichkeit, auf dem Nationalstrassennetz kurzfristig zusätzliche Kapazitäten auf stark belasteten Streckenabschnitten zu schaffen. Gemäss ASTRA sind die Erfahrungen mit der seit 2010 zwischen Morges und Ecublens bestehenden PUN «durchwegs positiv». Neben Staureduktion sank die Unfallrate sowie die Lärmbelastung. Zur Umsetzung einer PUN ist heute ein ordentliches und umfassendes Plangenehmigungsverfahren notwendig. Dieser Prozess ist unnötig, im Idealfall sind PUN vorübergehende Massnahmen bis zu einem Ausbau des betroffenen Streckenabschnitts. Eine Vereinfachung des Bewilligungsprozesses spart Zeit und Geld und führt letztlich zu mehr Effizienz auf dem sehr stark ausgelasteten Nationalstrassennetz. Den überfälligen Nationalstrassenausbau an Engpässen können PUN aber nicht ersetzen.

Empfehlung: **Annahme**

Nationalrat

24.045

Geschäft des Bundesrats. Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028

Einreichungsdatum: 15.05.2024

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Das Geschäft beinhaltet drei Vorlagen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Bahninfrastruktur:

- 16'442 Mio. Franken für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur sowie Systemaufgaben von 2025 bis 2028 ([BBl 2024 1281](#))
- Verpflichtungskredit von 185 Mio. Franken für 2025 bis 2028 ([BBl 2024 1282](#))
- Verlängerung Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen (2021-2024) bis zum 31. Dezember 2025 ([BBl 2024 1283](#))

Der grösste Teil der beantragten Mittel, rund 13 Mia. Franken, sind für den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur vorgesehen. Für Betriebsabgeltungen, d.h. für ungedeckte Kosten, die nicht vom Trassenpreis gedeckt werden, sind 2 Mia. Franken veranschlagt. Eine halbe Milliarde Franken soll Systemaufgaben (Kundeninformation, Kontrollsysteme, Bahnstromversorgung) zugutekommen. Schliesslich sollen private Güterverkehrsanlagen mit 185 Millionen Franken subventioniert werden, was eine Verlängerung eines bestehenden Förderinstruments darstellt.

Stellungnahme ASTAG

Der Strassentransport finanziert mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA den Bau und Unterhalt der Bahn massgeblich mit. Das Hauptfinanzierungsinstrument des Schienenausbaus, der von LSVA-Abgaben mitfinanzierte Bahninfrastrukturfonds BIF, gerät jedoch zunehmend unter Druck. Grund dafür sind unter anderem Ausbaugrossprojekte mit fraglichem Nutzen. Damit wird der Erhalt der Bestehenden Infrastruktur gefährdet, dem BIF droht ab 2028 ein Defizit. Die ASTAG erwartet eine besonnene Infrastrukturpolitik, damit der Unterhalt der Bahn auch weiterhin sichergestellt werden kann, ohne die Abgabenlast für das Transportgewerbe zu erhöhen.

In der vorliegenden Finanzierungsrunde werden erneut grosszügige Beiträge für private Anbieter gesprochen, was kritisch zu sehen ist. Die ASTAG stellt sich hinter die Verlagerung und die dafür erforderliche Infrastrukturfinanzierung, erwartet aber eine Subventionspolitik mit Augenmass. Eine einseitige Förderung des Schienengüterverkehrs im Inland ist nicht Teil des Verlagerungsauftrags. Eine weitere Aufstockung der Mittel über die Anträge des Bundesrats hinaus kommt deshalb nicht in Frage und würde – sofern entsprechende Forderungen gestellt werden – seitens ASTAG klar bekämpft.

Empfehlung: **Annahme**

24.3816

KVF-N. Grundversorgungsauftrag und Tätigkeitsbereich der Post vor weiterem Um- und Abbau klären

Einreichungsdatum: 02.07.2024

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Der Bundesrat soll den Auftrag erhalten, eine Revision des Postgesetzes vorzubereiten. Im Fokus steht eine Neudefinition des Grundversorgungsauftrags und des Tätigkeitsbereichs der Post. Bis zum Abschluss der Revisionsarbeiten soll der Bundesrat auf Anpassungen der Postverordnung verzichten und bei der Post mit geeigneten Mitteln durchsetzen, dass Pläne zum Verzicht auf die Zustellung in Kleinsiedlungen, zur Schliessung von Poststellen oder zur Reduktion der Pünktlichkeit von Paketen und Briefen sistiert werden.

Stellungnahme ASTAG

Die Post ist verpflichtet, landesweit eine postalische Grundversorgung anzubieten. Dafür wird dem Unternehmen in Bundesbesitz ein Teilmonopol über den Postmarkt gewährt. Anstatt sich auf diesen Kernauftrag zu fokussieren, expandiert der gelbe Riese aber in immer mehr postfremde Bereiche. Mit überwältigender Marktmacht werden kleinere Konkurrenten verdrängt.

Dieser Umstand war bereits Gegenstand mehrerer parlamentarischer Vorstösse (21.505, 23.3244), die sich aber auf einzelne Branchen wie Essenslieferdienste oder Verlagswesen fokussierten. Aus Sicht der ASTAG sind jedoch noch viele weitere Bereiche von der Problematik betroffen – insbesondere auch das Strassentransportgewerbe. Eine Gesamtprüfung und Präzisierung des postalischen Grundauftrags sind überfällig. Die Grundabsicht der Motion ist somit zu begrüssen.

Völlig verfehlt ist jedoch der damit verbundene «Schutzmechanismus»: Es kann nicht sein, dass die Post je nachdem auf Jahre hinaus an Reformmassnahmen gehindert bzw. (je nach Sichtweise) davor geschützt wird. Die notwendigen Anpassungen müssen so rasch wie möglich vorgenommen werden.

Die Präzisierung des Grundversorgungsauftrags (ASTAG-Position: Ja) und der Stopp von weiteren Reformmassnahmen (ASTAG-Position: Nein) sind zwei unterschiedliche Anliegen. Entsprechend sollte die Motion insofern abgeändert werden, dass zwei Anträge vorliegen.

Empfehlung: **- Auftrag zur Revision des Postgesetzes: Annahme**
- Sistierung von Reformmassnahmen: Ablehnung