

# Vorschau auf die Wintersession 2025 der Eidgenössischen Räte

**Argumente & Empfehlungen der ASTAG**



## Kontakt

---

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

---

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

---

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

---

# Inhalt

<b>Ständerat</b>		<b>Empfehlung</b>	<b>Seite</b>
25.4147	<b>Mo. Herzog. Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr</b>	Ablehnung	3
24.4302	<b>Mo. Broulis. Ein Staatssekretariat für Verkehr für eine koordinierte Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität</b>	Ablehnung	5
25.3004	<b>Mo. KVF-N. Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements</b>	Ablehnung	6
<b>Nationalrat</b>			
25.058	<b>BRG. Leistungsabhängige Scherverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision</b>	Änderungen	7
25.3956	<b>Mo. KVF-N. Anpassung der Scherverkehrsabgabeverordnung</b>	Ablehnung	8

# Ständerat

**25.4147 Mo. Herzog.**

## Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr

Eingereicht am: 25.09.2025

---

Die Motion verlangt, dass der Bundesrat SBB Cargo für die Leistungsperiode 2026–2029 verbindliche Vorgaben macht, um weitere Angebotskürzungen im Wagenladungsverkehr (WLV) zu verhindern und ein Kernnetz im Kombinierten Verkehr zu sichern. Insbesondere sollen alle Terminalanlagen mit Mindestmengen weiterhin regelmässig bedient und Preissteigerungen nur entsprechend der Teuerung vorgenommen werden. Anlass ist die laufende Transformation des Schienengüterverkehrs im Inland durch SBB Cargo.

### Stellungnahme der ASTAG

Die finanzielle Situation von SBB Cargo ist dramatisch. 2024 resultierte ein Defizit von 76 Mio. CHF; bei einem Umsatz von 18 Mio. CHF wurde im Kombinierten Verkehr (KV) ein Verlust von 12 Mio. CHF erzielt.

Zur Kurskorrektur läuft aktuell eine Neuausrichtung des Binnengüterverkehrs auf der Schiene. Grundlage ist das neue Gütertransportgesetz (GüTG). Demnach ist der Binnengüterverkehr in der Schweiz eigenwirtschaftlich zu betreiben; ein Verlagerungsziel im Inland – also ein Service-Public-Auftrag – wurde abgelehnt. Der Verlagerungsauftrag (BV Art. 84) gilt ausschliesslich für den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze. Im Binnen-, Import- und Exportverkehr gibt es keine Vorgaben: Gemäss GüTG Art. 3 müssen Angebote eigenwirtschaftlich sein. Einzige Ausnahme bildet der Einzelwagenladungsverkehr (EVLV), wo vorübergehende Subventionen von 65 Mio. CHF pro Jahr bewilligt wurden.

Die Motion Herzog will entgegen diesem Bekenntnis zu betriebswirtschaftlichen Prinzipien von Parlament und SBB Cargo einen Service-Public-Auftrag in der Fläche erzwingen, indem es stärker kontrolliert und in diversen betriebs- und marktwirtschaftlichen Aspekten verpflichtet wird:

- Im Wagenladungsverkehr (WLV) sind keine weiteren Angebots- oder Leistungsabbauten zu machen – und dies ohne Zustimmung der Kunden;
- Im KV ist ein Kernnetz aufrechtzuerhalten und alle Terminalanlagen in den Regionen zu bedienen;
- Preissteigerungen ab 2026 sind nur im Rahmen der Teuerung vorzunehmen.

Die unternehmerische Freiheit von SBB-Cargo wäre damit erheblich eingeschränkt;

de facto würde ein Service-Public-Auftrag, wie er im GüTG verworfen wurde, und entgegen dem BV Art. 84, im Nachhinein doch noch eingeführt. Es kann nicht sein, dass die betriebswirtschaftlich orientierten Bestrebungen von SBB Cargo mit der rückwärtsgewandten Kommissionsmotion Herzog zunichtegemacht werden, bevor sie überhaupt Wirkung zeigen. Eine Position, die möglichst tiefe Transportpreise auf der Schiene zulasten von SBB Cargo bzw. der Eidgenossenschaft fordern, ist anmassend und ordnungspolitisch völlig verfehlt.

---

Empfehlung: **Ablehnung**

---

**24.4302 Mo. Broulis.**

**Ein Staatssekretariat für Verkehr für eine koordinierte Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität**

Eingereicht am: 05.12.2024

---

Die Motion fordert die Schaffung eines Staatssekretariats für Verkehr zur besseren Koordination zwischen den zahlreichen Akteuren im Mobilitätsbereich. Sie beabsichtigt eine effizientere, übergreifende Verkehrspolitik auf nationaler und internationaler Ebene, ohne neue Stellen zu schaffen. Hintergrund sind zunehmende Projektkonflikte sowie massive Investitionsvolumina, die besser abgestimmt werden sollen. Der Bundesrat lehnt die Motion ab.

**Stellungnahme der ASTAG**

Insbesondere vor dem Hintergrund der angespannten Bundesfinanzen ist die Schaffung eines neuen Staatsekretariats abzulehnen. Dass ein solches ohne die Schaffung von zusätzlichen Stellen realisierbar ist, ist zumindest in Frage zu stellen.

Eine weitere Schnittstelle in der Bundesverwaltung birgt das Risiko von zusätzlicher Bürokratie, Kompetenzgerangel und Verzögerungen. Verantwortlichkeiten werden verwässert. Eine Aufblähung der Verwaltung läuft jeglichem Effizienzgedanken zuwider.

---

Empfehlung: **Ablehnung**

---

**25.3004 Mo. KVF-N.**

**Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen**

Eingereicht am: 14.01.2025

---

Die Motion fordert eine gesetzliche Anpassung, damit die Kantone Uri, Graubünden und Tessin bei besonders prekärer Verkehrsüberlastung die Möglichkeit haben, ihre Kantonsstrassen vorübergehend für den Ausweichverkehr zu sperren.

Eine Minderheit in der Kommission bezweifelt die Umsetzbarkeit und warnt vor Ungleichbehandlung anderer Kantone und Ortschaften, die auch vom Umfahrungsverkehr betroffen sind. Der Bundesrat empfiehlt die Motion zur Ablehnung, bereits heute besteht die Möglichkeit, den Verkehr sinngemäss der Motion zu leiten. Der Erstrat (NR) stimmte der Motion dennoch zu.

**Stellungnahme der ASTAG**

Die Motion schafft ungünstige Präzedenzfälle. Was in Uri, Graubünden und im Tessin beginnt, könnte sich schweizweit ausbreiten. Temporäre Sperrungen weiterer Transitachsen drohen, etwa in Aargau, Solothurn oder Zürich. Das gefährdet eine einheitliche Verkehrsführung und führt zu einem Flickenteppich aus Einzelfahrverboten.

Durchgangsstrassen gewährleisten die Erreichbarkeit von Ortschaften und Regionen. Ihre Sperrung widerspricht diesem Zweck, die Versorgungssicherheit leidet: Logistik und Gütertransport brauchen verlässliche, planbare Routen.

---

**Empfehlung: Ablehnung**

# Nationalrat

**25.058 BRG.**

## **Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung.**

### **Teilrevision**

Eingereicht am: 28.05.2025

---

Die Vorlage sieht eine Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Rahmen einer Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) vor. Ziel ist es, die LSVA inhaltlich und technisch an neue Entwicklungen anzupassen, insbesondere in Bezug auf alternative Antriebe: Elektrisch betriebene Fahrzeuge sollen in die Abgabe eingebunden, aber übergangsweise mit Rabatten unterstützt werden. Die Revision soll ausserdem zur Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beitragen und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sichern.

### **Stellungnahme der ASTAG**

Die ASTAG spricht sich im Grundsatz für die Vorlage aus. Die schrittweise Integration von E-Fahrzeugen in die LSVA-Systematik ist sinnvoll, auch diese Fahrzeuge beanspruchen die Strasseninfrastruktur. Der Umstieg hin zu alternativen Antrieben im Schwerverkehr ist für die Erreichung der Klimaziele von entscheidender Bedeutung - aber für Transportunternehmen mit hohen Kosten verbunden. Insofern ist es richtig, sollen E-Fahrzeuge für eine Übergangszeit Rabatte auf die LSVA erhalten. Besonders wichtig ist aus Sicht der ASTAG zudem, dass der Planungssicherheit mehr Stellenwert zugemessen werden soll. Der Bundesrat bekennt sich dazu, Änderungen der LSVA-Tarife frühzeitig bekanntzugeben. Das Strassentransportgewerbe braucht zwingend eine planbare LSVA um Kosten, Amortisationsfristen und Frachtraten verlässlich berechnen zu können.

Für diese wichtigen Neuerungen fehlen aber ein verlässlicher Zeitplan und Umsetzungsgarantien. Der vorgeschlagene Inkrafttretenszeitpunkt per 2029 kommt abrupt, in der Vernehmlassung war noch 2031 vorgesehen. Zusätzlich braucht es eine gesetzlich gesicherte Planungssicherheit für Investitionen von sieben Jahren. Der Bundesrat will zwar Tarifänderungen künftig mit Vorlauf bekanntgeben. Eine Pflicht, dabei eine Frist von sieben Jahren einzuhalten, besteht aber nicht. Ebenso ist eine gesetzliche Verankerung der Rabatte vorzusehen. Gemäss Entwurf steht es aber dem Bundesrat frei, ob und in welcher Höhe er die Rabatte einführt. Weitere wichtige Anliegen der ASTAG betreffen die Technologieneutralität, d.h. die Einreihung der neuesten EURO-Norm VII in die beste Tarifkategorie, sowie die festen Obergrenzen der Tarife.

---

**Empfehlung: Zustimmung mit Änderungen**

**25.3956 Mo. KVF-N.**

**Anpassung der Scherverkehrsabgabeverordnung**

Eingereicht am: 26.08.2025

---

Die Motion verlangt eine Erhöhung der LSVA-Abgabesätze ab 2027, um die Tarifobergrenze des Landverkehrsabkommens (LVA) mit der EU vollständig auszuschöpfen. Der Bundesrat prognostiziert bei Umsetzung Mehreinnahmen von jährlich rund 68 Mio. CHF, was einer Tarifanhebung um 4 Prozent entspricht. Ziel der Motion ist es, die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu stärken und den unter Druck geratenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu entlasten. Eine Minderheit der KVF-N beantragt die Ablehnung der Motion.

**Stellungnahme der ASTAG**

Die derzeit laufende Weiterentwicklung der LSVA verläuft in enger Abstimmung mit allen betroffenen Kreisen und berücksichtigt sowohl wirtschaftliche Realitäten als auch technologische Fortschritte. Vorgezogene Tariferhöhungen gefährden diesen konstruktiven Prozess.

Die aktuellen Hindernisse für die Verlagerungspolitik liegen im Ausland: fehlende Kapazitäten, politische Blockaden und mangelhafte NEAT-Zulaufstrecken bremsen den alpenquerenden Schienengüterverkehr. Tarifanpassungen haben darauf keinen Einfluss.

Die LSVA-Tarife wurden bereits per Januar 2025 erhöht. Eine erneute steuerliche Mehrbelastung für die Strasse erschwert Investitionen in alternative Antriebe und untergräbt die unternehmerische Planungssicherheit.

Zusätzliche finanzielle Belastungen des Strassentransports führen somit weder zu weniger LKW-Verkehr noch zu mehr Gütern auf der Schiene. Sie schwächen lediglich die inländische Wirtschaft und sorgen für Planungsunsicherheit - kurz vor Verabschiedung der LSVA-Weiterentwicklung.

---

Empfehlung: **Ablehnung**