

Vorschau auf die Frühlingsession 2025 der Eidgenössischen Räte

Argumente & Empfehlungen der ASTAG



Inhalt

Ständerat		Empfehlung	
24.307	Kt. Iv. GE Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen!	Ablehnung	3
24.3816	Mo. KVF-NR. Grundversorgungsauftrag und Tätigkeitsbereich der Post vor weiterem Um- und Abbau klären	Ablehnung	4
Beide Räte			
24.017	Geschäft des Bundesrates. Gütertransportgesetz (Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen). Totalrevision	Änderung	5

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

24.307

Kt. Iv. GE Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen!

Einreichungsdatum: 07.05.2024

[Link zur Vorlage](#)

Der Kanton Genf fordert die Bundesversammlung auf, die EU-Richtlinie zur Erhöhung der maximalen Abmessungen und Gewichte von Lastwagen abzulehnen und gegenüber der EU ein Zeichen zu setzen. Der Grosse Rat des Kanton Genfs argumentiert, dass die geplante Zulassung von bis zu 25,25 Meter langen und 60 Tonnen schweren Gigalinern der Schweizer Verkehrspolitik widerspricht, sie belastet die Infrastruktur und stelle eine Gefahr für den Strassenverkehr dar. Zudem sei eine kostspielige Anpassung der Zoll- und Strasseninfrastruktur notwendig. Verbände, Umwelt- und Verkehrsexperten lehnen Gigaliner ab.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG stellt sich grundsätzlich gegen die Zulassung von 60-Tonnen schweren Lastwagen auf Schweizer Strassen. Die geographischen Gegebenheiten und Strassen in der Schweiz sind für Fahrzeugen mit diesen Dimensionen nicht geeignet. Die Gigaliner kämen vor allem für grössere Distanzen zum Einsatz und würden somit dem Verlagerungsauftrag für den Gütertransport von Grenze zu Grenze zuwiderlaufen. Der internationale Transitverkehr gehört gemäss Verfassung auf die Schiene. Die bestehenden Sicherheit im Landverkehrsabkommen und in der Schweizer Gesetzgebung sind jedoch ausreichend; es besteht kein Grund für eine weitergehende Regulierung.

Empfehlung: **Ablehnung**

24.3816 **Mo. KVF-NR. 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. Die Absicht dieser Motion ist es, die Hierarchie zwischen Gesetz, Verordnung und strategischen Zielen bei der Post wieder in die richtige Ordnung zu bringen.

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 prinzipiell 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.

Empfehlung: **Ablehnung**

Beide Räte

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 EWLK	260 Mio.
– Umschlags- / Verladebeiträge	200 Mio.
– Beteiligung an Angeboten von Schmalspurbahnen	40 Mio.

Der Ständerat entschied, 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).

Mit Art. 3 Bst. f will die **KVF-N** (13 zu 12 Stimmen) nun massgeblich in den Markt eingreifen. Das Gesetz sieht neu «die Erhöhung des Anteils der Gütertransporte auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen an **sämtlichen Gütertransporten**» vor.

Stellungnahme ASTAG

Bereits in der Herbstsession 2024 und im Parl. Beirat für die Wintersession 2024 wies die ASTAG darauf hin, dass die Vorlage den Güterverkehr auf der Strasse und insbesondere dessen Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft vernachlässigt.

Der von der KVF-N geforderte Verlagerungsauftrag für den Binnengüterverkehr (Art. 3 Bst. f) geht eindeutig zu weit. Die Verlagerungspolitik der Schweiz beschränkt sich ausdrücklich auf den «alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze» (BV Art. 84 Abs. 2); in der Verfassung gibt es keinen Auftrag zur Verlagerung in der Fläche.

Die Verfügbarkeit von Slots für den Güterverkehr auf der Schiene ist begrenzt; eine weitere Zunahme von Schienengütertransporten würde zulasten von Slots für den Personenverkehr auf der Schiene gehen. Ausserdem ist die Qualität des alpenquerenden Schienengüterverkehrs gemäss Bundesrat (Verlagerungsbericht 2023, S. 21) an einem «Tiefstand» angelangt. Hauptproblem sind – nicht zuletzt aufgrund der Kapazitätsengpässe – massive Verspätungen. Bei noch mehr Güterverkehr auf der Schiene käme es zu noch mehr Qualitätseinbussen.



Ein Hauptbedürfnis seitens Kundschaft und Wirtschaft sind pünktliche Lieferungen und Abholungen in Echtzeit. Transportdienstleistungen «just in time» können Stand heute fast nur auf der Strasse erbracht werden. Die Schweizer Wirtschaft ist dezentral organisiert. Feinverteilung in Rand- und Bergregionen ohne Bahnanschluss ist ohnehin nur auf der Strasse möglich.

Hinzu kommen Güterstruktureffekte, die gegen eine Verlagerung auf die Schiene sprechen, Die Sendungsgrössen im Güterverkehr nehmen seit Jahren ab; statt Massengüter (z.B. Steine, Erden), die sich tendenziell besser für die Bahn eignen, werden hochwertige, aber leichtere/kleinere Stückgüter mittels LKW befördert. Eine politisch gewollte Zunahme des Bahnanteils im Binnengüterverkehr würde – aufgrund der vorangehend beschriebenen Faktoren – zu Ineffizienzen, Produktivitätsverlusten sowie höheren Investitions- und Betriebskosten im Gesamtsystem führen. Die negative Folge wären Preissteigerungen für Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung.

Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung eines Verlagerungsauftrags in der Fläche insgesamt negativ zu bewerten. Nebst der fehlenden Verfassungsgrundlage ergeben sich praktische, technische und infrastrukturelle Schwierigkeiten, die Kostenfolgen wären enorm, und aufgrund der Dekarbonisierung des Strassengütertransports ergeben sich auch keine wesentlichen Vorteile für Umwelt und Klima.

Empfehlung: **Art. 3 Bst. f: Streichen**
Art. 14 Abs. 1: gemäss Ständerat
