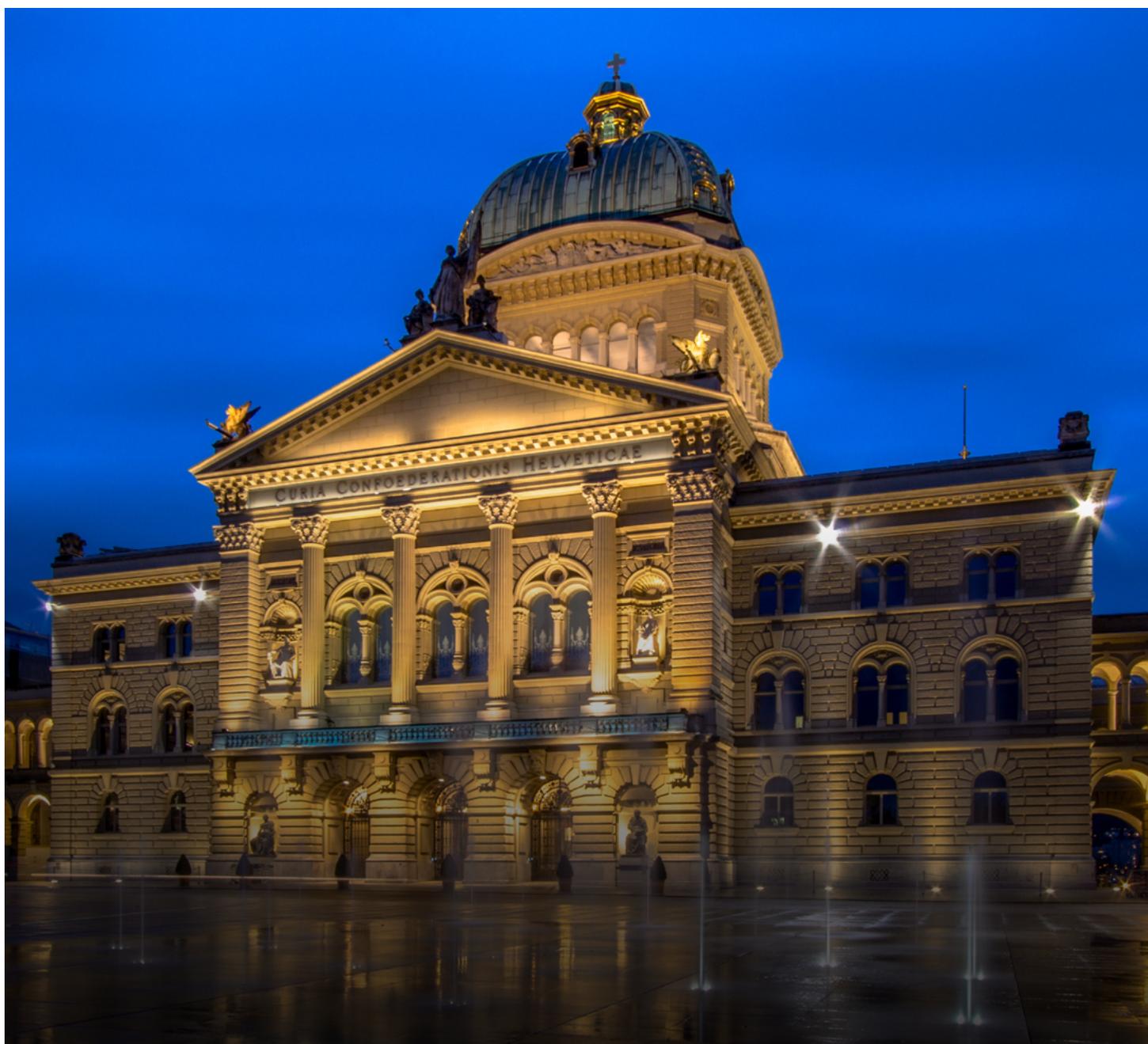


# Vorschau auf die Herbstsession 2025 der Eidgenössischen Räte

**Argumente & Empfehlungen der ASTAG**



# Inhalt

<b>Nationalrat</b>		Empfehlung	
25.3949	<b>KVF-N. Mittel für die Verlagerungspolitik sichern</b>	Ablehnung	3
<hr/>			
<b>Ständerat</b>			
25.3543	<b>Mo. Burkart. Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel (mit 25.3551 Mo. Candinas)</b>	Annahme	4
24.096	<b>BRG. Bundesgesetz über die Allgemeinverbindlicherklärung von GAV</b>	Annahme	5
22.451	<b>Pa. Iv. Pfister. Schlankes und wirksames CO<sub>2</sub>-Gesetz</b>	Ablehnung	6

## Kontakt

---

**Dr. André Kirchhofer,**

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

---

**Niels Volken,**

Leiter Politik, +41 31 370 85 53, n.volken@astag.ch

---

**Daniel Laubacher,**

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

---

# Nationalrat

---

25.3949

## KVF-N. Mittel für die Verlagerungspolitik sichern

Einreichungsdatum: 01.07.2025

[Link zur Vorlage](#)

---

Die Motion fordert, dass die durch das vorzeitige Ende der Rollenden Landstrasse (Rola) freiwerdenden Mittel weiterhin für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene genutzt werden. Gemäss Mehrheit der KVF-N droht ohne Massnahmen ein Rückschritt in der Verlagerung. Betriebsbeiträge, beispielsweise zur Unterstützung des Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV), sollen der Rückverlagerung entgegenwirken.

### 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. Weitere Betriebsbeiträge sind zur Erreichung des Verlagerungsziels indes nicht zielführend. Die Verlagerung stockt derzeit vor allem aufgrund von Kapazitätsengpässen auf der Schiene.

Die Schweiz hat mit dem NEAT-Ausbau ihre Hausaufgaben dazu längst gemacht. Das Nadelöhr auf der Schiene besteht auf den Zulaufstrecken im Ausland. Der weitere Erfolg der schweizerischen Verlagerungspolitik hängt wesentlich vom Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken in den benachbarten Ländern ab. Betriebsbeiträge ändern nichts an diesem Umstand und sind daher ungeeignet, um die Verlagerung zu fördern.

---

Empfehlung: **Ablehnung**

---

# Ständerat

25.3543

**Mo. Burkart. Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke, um eine Rückverlagerung des alpenquerenden kombinierten Transitverkehrs auf die Strasse zu verhindern**

Einreichungsdatum: 02.06.2025

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion wurde gemeinsam mit [25.3551 Mo. Candinas](#) eingereicht. Sie fordert den Ausbau des linksrheinischen Korridors Antwerpen–Basel zum zweiten nördlichen NEAT-Zubringer, insbesondere durch die Finanzierung der Anpassung der Vogesen-Tunnel auf das Vier-Meter-Profil P400. Der Ausbau soll durch Umschichtung der freiwerdenden Mittel aus der Rollenden Landstrasse (RoLa) erfolgen und zur Sicherung der Verlagerung beitragen. Ziel ist es, die Resilienz im alpenquerenden Güterverkehr zu erhöhen und eine Rückverlagerung des Gütertransports von Grenze zu Grenze auf die Strasse zu verhindern.

## **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 im wesentlichen vom Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken in den benachbarten Ländern ab.

Der Verlagerungsbericht 2023 zeigt wiederholt auf, dass fehlende Verlagerungsfortschritte im Wesentlichen auf die mangelnde Qualität und Unzuverlässigkeit der Schiene zurückzuführen sind. Die überlasteten und störungsanfälligen Zulaufstrecken in Deutschland sind einer der Hauptgründe für diese Mängel. Für weitere Fortschritte in der Verlagerung ist deshalb die Erschliessung zusätzlicher NEAT-Zulaufstrecken notwendig, eine solche würde das ganze System stärken. Mit der Umschichtung der für die Rola vorgesehenen Mittel würde eine Finanzierung für den Bundeshausalt kostenneutral erfolgen. Die ASTAG empfiehlt die Motion zur Annahme.

Empfehlung: **Annahme**

---

24.096

**BRG. Bundesgesetz über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen. Änderung (Allgemeinverbindlicherklärung von Mindestlöhnen, die unter kantonalen Mindestlöhnen liegen)**

Einreichungsdatum: 13.12.2024

**[Link zur Vorlage](#)**

---

Die Gesetzesvorlage zur Änderung des Bundesgesetzes über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (AVEG) soll es ermöglichen, Gesamtarbeitsverträge (GAV) mit niedrigeren Mindestlöhnen als kantonale Regelungen für allgemeinverbindlich zu erklären, gemäss dem Auftrag der [Mo. Ettlín 20.4738](#).

Der Bundesrat lehnt dies ab, da es gegen verfassungsrechtliche Grundsätze wie die föderale Kompetenzverteilung verstosse. Auch die Kantone lehnten den Entwurf in der Vernehmlassung mehrheitlich ab, da sie ihre sozialpolitische Kompetenz gefährdet sehen. Der Nationalrat folgte an der Sommersession 2025 dem Änderungsvorschlag der WAK-N, der vorsieht GAVs gegenüber kantonalen Mindestlöhnen Vorrang einzuräumen.

**Stellungnahme ASTAG**

Die ASTAG engagiert sich für die Sozialpartnerschaft und pflegt seit Jahren ein gutes Verhältnis mit den Les Routiers Suisse. Gemeinsam werden regelmässig Lohngespräche geführt, um der Branche aktuelle und verlässliche Orientierungshilfen zu bieten. Dies trägt zu fairen Löhnen, Transparenz und Planbarkeit bei. Dieser Ansatz erlaubt es regionale Unterschiede zu berücksichtigen und stellt über die ganze Schweiz hinweg die bestmögliche Fairness sicher.

Ein Flickenteppich aus kantonalen und immer stärker auch kommunalen Mindestlöhnen erschwert den Alltag der Transportbranche, erhöht die administrative Komplexität und gefährdet faire Wettbewerbsbedingungen. Es braucht Rechtssicherheit – keine Schwächung bewährter sozialpartnerschaftliche Lohnregulative durch lokale Einzelregelungen.

Vor diesem Hintergrund begrüsst die ASTAG die Vorlage gemäss Nationalratsbeschluss.

---

Empfehlung: **Zustimmung gemäss Nationalrat**

---

---

22.451

**Pa.IV. Pfister. Ein neues schlankes und wirksames CO<sub>2</sub>-Gesetz**

Einreichungsdatum: 17.06.2022

[Link zur Vorlage](#)

---

Die parlamentarische Initiative fordert ein neues, einfaches und wirksames CO<sub>2</sub>-Gesetz, das alle Treibhausgasemissionen im Inland sowie Flüge ab der Schweiz nach dem Verursacherprinzip mit einer Abgabe belegt. Die Höhe der Abgabe soll dynamisch angepasst und die Einnahmen vollständig an Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt werden. Auch importierte Produkte würden entsprechend ihrem CO<sub>2</sub>-Fussabdruck besteuert, während Exporte emissionsintensiver Güter eine Rückerstattung erhalten sollen. Ziel ist Klimaneutralität bis 2050 bei gleichzeitiger Innovationsförderung und Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit.

**Stellungnahme ASTAG**

Im März 2024 stimmte das Parlament einer umfassenden Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zu, die per Januar 2025 in Kraft trat. Die Revision umfasst weitreichende Massnahmen: neue Förderinstrumente für die Industrie (Solarwärme, Biomethan) und den Verkehr (Umstellung auf Elektrobusse, Förderung internationale Nachtzüge) sowie strengere CO<sub>2</sub>-Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge. Seit der Einreichung der vorliegenden parlamentarischen Initiative hat die Schweizer Stimmbevölkerung ausserdem das Klimagesetz gutgeheissen, welches das Netto-Null-Ziel gesetzlich verankert und weitere Fördermassnahmen vorsieht.

Eine erneute Überarbeitung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes drängt sich vor diesem Hintergrund derzeit nicht auf. Sie käme zu früh und würde durch die Einführung einer Lenkungsabgabe dem freiwilligkeitsbasierten Ansatz des Klimaschutzes widersprechen. Die ASTAG spricht sich daher gegen die vorliegende parlamentarische Initiative aus.

---

Empfehlung: **Ablehnung, keine Folge geben**

---