



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

Herbstsession 2022 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Ständerat

22.3804	Mo. Bischof. Treibstoffpreise: Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen	3
22.3000	Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg	4
22.3013	Mo. KVF-N. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken	5
21.501	Pa. Iv. Indirekter Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative. Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050	6

Nationalrat

22.046	Covid-19-Gesetz. Änderung (Verlängerung und Änderung ausgewählter Bestimmungen)	7
--------	---	---

Diverse Vorstösse zur Kostenreduktion im Energie- und Treibstoffbereich

Ständerat

22.3634	Mo. Chiesa. Aufhebung Mineralölsteuer	8
22.3635	Mo. Chiesa. Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen	8

Nationalrat

22.3115	Mo. Page. Aufhebung Mineralölsteuer	8
22.3202	Mo. Giezendanner. Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen	8

Kontakt

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

Anna Lena Kaufmann
Leiterin Geschäftsfeld Politik
Tel. +41 31 370 85 69
a.kaufmann@astag.ch

Ständerat

22.3804 Mo. Bischof. Treibstoffpreise: Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen

Einreichungsdatum: 16.06.2022

[Link zur Vorlage](#)

Ein frei zugänglicher Treibstoffpreisrechner soll in der Schweiz analog zum Treibstoffpreisrechner in Österreich eingeführt werden. Diese Massnahme ermöglicht mehr Transparenz bei der Kraftstoffpreisbildung. In Österreich sind gemäss Vorstoss nach der Einführung des Online-Werkzeugs die Benzinpreise um 20 Prozent gesunken.

Stellungnahme ASTAG

Öffentlich zugängliche Treibstoffpreisrechner führen nach Einschätzung der ASTAG und unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Nachbarländern, die das Online-Werkzeug bereits anwenden, zu zwei Problemen:

- Erstens entstehen bei der «Jagd» nach der günstigsten Tankstelle vermehrt Umwegfahrten durch Verkehrsteilnehmende, was wiederum zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zu einem grösseren Staurisiko führt.
- Zweitens führt ein entsprechendes Tool zu einem dynamischen Preisgefüge an Tankstellen. Die günstigste Station wird kundenseitig bevorzugt und verzeichnet damit einen übermässigen Verbrauch. Für das Strassentransportgewerbe (Tankwagen) ist dieser Effekt kaum zu bewältigen, die logistische Planung zur Bedienung der Tankstellen wäre eine enorme Herausforderung.

→ **Empfehlung: Überweisung in Kommission zwecks vertiefter Diskussion**

Ständerat

22.3000 Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg

Einreichungsdatum: 11.01.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion verlangt Massnahmen zur Beseitigung des Nadelöhrs des NEAT-Zubringers «südliche deutsche Rheintalstrecke» und eine rechtzeitige Inbetriebnahme der Strecke vor 2030. Gemeinsam mit Frankreich und Deutschland soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Zudem sollen die Verhandlungen mit Frankreich und Belgien über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) weitergeführt werden.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG bekennt sich zum Verlagerungsauftrag (BV Art. 84) für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze und setzt auf Ko-Modalität, die gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Der jüngste Verlagerungsbericht unterstreicht die erfolgreiche Verlagerung in der Schweiz, zeigt jedoch auch ihre Grenzen auf. Die Strassen-transportbranche hat diesbezüglich mit grossem Engagement und hohen Investitionen ihren Teil zur Erfolgsgeschichte beigetragen. Damit noch mehr Güter auf die Schiene verlagert werden können und somit der steigenden Nachfrage an Transportdienstleistungen entsprochen werden kann, ist ein Ausbau der Schienen-Zulaufstrecken im Ausland und vorab in Deutschland dringend notwendig. Nur so kann der Transitverkehr von Grenze zu Grenze – wie im Verlagerungsauftrag festgehalten – effizient und zeitverzugslos abgewickelt werden. Es braucht dafür verbindliche Verträge. Die Schweiz hat Milliarden für die Verlagerung investiert, jetzt müssen die betroffene EU-Länder endlich ihre seit langem gemachten Versprechungen erfüllen. Die ASTAG empfiehlt deshalb die Vorlage zur Annahme – für eine Stärkung der Schiene statt Schwächung der Strasse!

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

22.3013 Mo. KVF-N. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken

Einreichungsdatum: 01.02.2022

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat soll beauftragt werden, den alpenquerenden kombinierten Verkehr verstärkt zu fördern. Konkret werden Massnahmen verlangt, die auf Neuverkehre sowie auf Regionen mit heute geringem Marktanteil der Schiene, aber hohem Verlagerungspotential abzielen. Die für die Umsetzung notwendigen Rechtsanpassungen und Finanzbeschlüsse sollen dem Parlament mit einer Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vorgelegt werden.

Stellungnahme ASTAG

Im Schienengüterverkehr hat der Unbegleitete Kombinierte Verkehr UKV (Containerverlad) mit Abstand am meisten Wachstumspotential. Es bietet sich daher an, die Förderung, sprich: finanzielle Unterstützung zwecks Stärkung der Schiene erneut zu intensivieren. Andererseits hängt die langfristige Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs jedoch entscheidend davon ab, dass die Angebote möglichst eigenwirtschaftlich funktionieren. Auf jeden Fall aber dürfen staatliche Gelder nur für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze eingesetzt werden. Alles andere wäre verfassungswidrig; denn ein Verlagerungsauftrag für den Binnen-, Import- und Exportverkehr besteht nicht, hier gilt die freie Verkehrsmittelwahl.

Von der geplanten Erhöhung der Abgeltung darf daher der Schienengüterverkehr innerhalb der Schweiz nicht profitieren – was bei der Umsetzung im Güterverkehrsverlagerungsgesetz zwingend zu beachten wäre (im Falle einer Annahme der Motion).

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

21.501 Pa. Iv. Indirekter Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative. Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050

Einreichungsdatum: 12.10.2021

[Link zur Vorlage](#)

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes stehen diverse Ideen zur Klimapolitik der Schweiz im Raum. Die Volksinitiative «Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)» fordert dazu ein Verbot von fossilen Brenn- und Treibstoffen ab 2050. Als Alternative wurde vom Parlament inzwischen ein indirekter Gegenentwurf formuliert. Er zielt darauf ab, dass die Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen für Wirtschaft und Bevölkerung tragbar sind, ohne dass die Sicherheit des Landes gefährdet wird. Auch soll die spezielle Situation der Berg- und Randregionen berücksichtigt werden.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG bekennt sich klar zum CO₂-Reduktionsziel gemäss Pariser Klimaabkommen, festgehalten in einer Klimaresolution der Delegiertenversammlung 2021. Die Branche hat sich verpflichtet, mit freiwilligen und auf den Betrieb zugeschnittenen Massnahmen die CO₂-Emissionen der Branche von 1990 bis 2030 zu halbieren.

Die im indirekten Gegenentwurf festgehaltenen Rahmenbedingungen und Eckwerte widersprechen den in der Klimaresolution festgehaltenen Grundsätzen der ASTAG nicht:

- Das Verminderungsziel für Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr beträgt bis 2040 57%, bis 2050 100% (Art. 4).
- Zudem wird gemäss Entwurf der nationalrätlichen Kommission vorgeschlagen, neuartige Technologien und Prozesse zu fördern (Art. 6). Nach Einschätzung der ASTAG würde eine Möglichkeit darin bestehen, alternative Antriebsformen im schweren Nutzfahrzeugverkehr mit Anschubfinanzierungen zu fördern. Der Bundesrat unterstützt die vorgesehene Technologieförderung aber nicht.
- Aus Sicht der ASTAG ist es zentral wichtig, die Regelungen und Massnahmen der bisherigen Gesetzgebung und im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes mit einem neuen Gesetz nicht auszuhebeln. Gemäss Art. 12 soll das vorliegende Gesetz im Einklang zu anderen Erlassen stehen.

Insofern kann der Indirekte Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative zur Annahme empfohlen werden.

→ Empfehlung: Zustimmung

Nationalrat

22.046 Geschäft des Bundesrats. Covid-19-Gesetz. Änderung (Verlängerung und Änderung ausgewählter Bestimmungen)

Einreichungsdatum: 03.06.2022

[Link zur Vorlage](#)

Gewisse Bestimmungen des Covid-19 Gesetzes sollen bis am 30. Juni 2024 verlängert werden. Unter anderem geht es auch um die Härtefallhilfe für besonders betroffene Unternehmen.

Eine Minderheit beantragt die Weiterführung der Massnahmen in den Bereichen Kultur, Härtefälle für Unternehmen (Art. 12), Erwerbsausfallentschädigung (Art. 15 Abs. 1), Arbeitslosenversicherung und Kurzarbeitsentschädigung (Art. 17).

Stellungnahme ASTAG

Die Strassentransportbranche ist insbesondere im Bereich Personentransport stark von der Covid-19-Pandemie und ihren Nachwirkungen betroffen. Ohne finanzielle Unterstützung im Rahmen von Härtefallhilfen hätten zahlreiche Betriebe nicht weiter bestehen können.

Zwar hat sich die Lage in vielen Wirtschaftsbereichen des Landes wieder normalisiert. Aufgrund der nach wie vor angespannten Covid-19-Situation in einigen Regionen und den internationalen Turbulenzen – wie beispielsweise der Angriffskrieg in der Ukraine – sind die Auftragslage und die Kostensituation für die private Reisebusbranche nach wie vor extrem schwierig. Die Geschäftstätigkeit für betroffene Unternehmen ist auch nach zwei Jahren Pandemie so eingeschränkt, dass staatliche Hilfgelder nicht im vorgesehenen Zeitrahmen zurückbezahlt werden können. Vielmehr sind die Unternehmen auf die Weiterführung der Hilfsmassnahmen angewiesen, um ihre Liquidität zu erhalten.

Vor diesem Hintergrund unterstützt die ASTAG den Antrag der Minderheit, die Weiterführung der gesetzlichen Grundlagen für Massnahmen im Bereich Härtefälle für Unternehmen, Erwerbsausfallentschädigung, Arbeitslosenversicherung und Kurzarbeitsentschädigung zu verlängern. So wird die dringend benötigte Unterstützung für Unternehmen im privaten Strassentransportbereich weiterhin ermöglicht.

→ **Empfehlung: Zustimmung gemäss Minderheitsantrag**

Diverse Vorstösse zur Kostenreduktion im Energie- und Treibstoffbereich

Die Energie- und Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten auf Rekordniveau angestiegen. Als Folge davon wurden im Parlament mehrere Vorstösse eingereicht, die verlangen, dass der Staat Massnahmen zur Entlastung von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung vornimmt.

Zu erwähnen sind insbesondere nachfolgende Vorstösse:

Ständerat

22.3634 Mo. Chiesa. Aufhebung Mineralölsteuer

22.3635 Mo. Chiesa. Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen

Nationalrat

22.3115 Mo. Page. Aufhebung Mineralölsteuer

22.3202 Mo. Giezendanner. Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen

Stellungnahme ASTAG

Der massive Preisanstieg bei Treibstoffen stellt das Schweizer Strassentransportgewerbe erneut vor enorme Herausforderungen. Die Kostenbelastung für die Transportunternehmer, die im europaweiten Vergleich schon heute auf Rekordniveau liegt, nimmt weiter zu. Vorab bei mittleren und kleineren Transportunternehmen, d.h. der grossen Mehrheit der Branche, besteht das Risiko, dass die vorhandene Liquidität nicht mehr ausreicht, um Diesel in der erforderlichen Menge zu den aktuellen Marktpreisen einzukaufen. Die Folge wäre, dass einzelne Fahrzeuge oder sogar ganze Flotten stillgelegt werden müssten.

Die Branche hat reagiert und ist bereits selber aktiv geworden. Die höheren Dieselpreise wurden in den Kostenkalkulationen berücksichtigt. Das führt unter anderem auch zu Neuverhandlungen von bestehenden Frachtverträgen mit Kunden. Eine zumindest teilweise Weiterverrechnung an die Kundschaft dürfte in den meisten Fällen unausweichlich sein. Somit muss mit Preiserhöhungen am Transportmarkt, sprich: mit höheren Frachtraten gerechnet werden, dies zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und letztlich auch der Konsumentinnen und Konsumenten.

In der Transportbranche sind jedoch langfristige (Jahres-) Verträge üblich. In vielen Fällen wird es nicht möglich sein, kurzfristig Preisanpassungen vorzunehmen. Vorab kleinere KMU-Betriebe mit wenig Marktmacht haben deshalb kaum den jetzt notwendigen Handlungsspielraum. Trotz unternehmerischer Eigeninitiative und Effizienzsteigerungen in ihren internen Abläufen sind sie mit enormen Zusatzkosten konfrontiert – ohne jede Alternative zu weiteren Optimierungsmassnahmen.

Letztlich geht es darum, die Versorgung und Entsorgung in der ganzen Schweiz weiterhin ohne Beeinträchtigung sicherzustellen. So wie sich das Schweizer Strassentransportgewerbe während der Coronakrise als systemrelevant erwiesen hat, ist die zuverlässige, pünktliche und flexible Zustellung von Gütern und Waren in der Feinverteilung auch jetzt ohne Nutzfahrzeuge nicht möglich. Flottenstilllegungen, mit denen bei anhaltender Dieselpreisbelastung gerechnet werden muss, würden daher nicht nur die Branche betreffen, sondern die gesamte Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung.

In diesem Sinne empfiehlt die ASTAG die Vorstösse **22.3634**, **22.3635**, **22.3115** und **22.3202** zur Annahme.

→ Empfehlung: Zustimmung