

Vorschau auf die Wintersession 2024 der Eidgenössischen Räte

Argumente & Empfehlungen der ASTAG



Inhalt

Ständerat

Empfehlung

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	Annahme	3
24.3816	Mo. KVF-NR. Grundversorgungsauftrag und Tätigkeitsbereich der Post vor weiterem Um- Und Abbau klären	Ablehnung	4

Nationalrat

21.3848	Mo. Roduit. Für eine vollständige Wertschöpfungskette der Holzwirtschaft in der Schweiz	Annahme	5
24.017	Geschäft des Bundesrates. Gütertransportgesetz (Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen). Totalrevision	Änderung	6

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

24.045

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 Millionen Franken für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur sowie Systemaufgaben von 2025 bis 2028 ([BBl 2024 1281](#))
- Verpflichtungskredit von 185 Millionen 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 Nationalrat sowie die KVF-S stimmten dem Geschäft bereits zu.

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. Die ASTAG erwartet eine besonnene Schieneninfrastrukturpolitik, damit der Unterhalt der Bahn auch weiterhin sichergestellt werden kann. Eine Erhöhung der Abgabenlast für das Transportgewerbe muss ausgeschlossen bleiben.

In der vorliegenden Finanzierungsrunde werden erneut grosszügige Beiträge für private Güterverkehrsanlagen 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

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**

Nationalrat

21.3848

Mo. Roduit. Für eine vollständige Wertschöpfungskette der Holzwirtschaft in der Schweiz

Einreichungsdatum: 17.06.2021

[LINK ZUR VORLAGE](#)

Der Bundesrat soll die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, um das in der Schweiz vorhandene Holz vollständig zu nutzen und die Errichtung/Erweiterung von Betrieben zu fördern, welche in der Lage sind, Schweizer Holz zu verarbeiten. Die Wertschöpfung im Inland soll damit erhöht werden.

Der Bundesrat empfiehlt die Ablehnung, da er durch Subventionen Wettbewerbsverzerrung befürchtet.

Stellungnahme ASTAG

Für die Schweizer Holzindustrie ist die Ausgangslage seit Jahren schwierig. Schon heute werden zur Pflege der Wälder hohe Beiträge an die Waldbesitzer ausgerichtet. Diese werden zum grossen Teil für den Strukturerehalt der öffentlichen Forstbetriebe eingesetzt. Wenn aber die Holzpreise keinen Gewinn auf dem Holzschlag erwarten lassen, wird nicht geholt.

In den angrenzenden Ländern (zum Beispiel Österreich) hat man vor einigen Jahrzehnten die Säge- und Holzindustrie mit öffentlichen Mitteln «angestossen». Heute ist die Holzindustrie in Österreich ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Auch in Italien wurden Investitionen in die Sägerei- und Weiterverarbeitungsindustrie unterstützt. Zu Beginn mit 50 Prozent A-fonds-perdu-Beiträgen, die letzten drei Jahre noch mit 40 und ab 2024 mit 30 Prozent A-fonds-perdu-Beiträgen.

Diese Subventionen in den Nachbarländern sind unbestritten eine Marktverzerrung zu Ungunsten der Schweizer Holzindustrie. Damit die Holzwirtschaft in der Schweiz bestehen kann, braucht es gleich lange Spiesse.

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 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 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 (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. Neben 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**
