

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

**Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch
Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (BRG 24.017)**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Baltisser, Lena

Citations préféré

Baltisser, Lena 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (BRG 24.017), 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 23.06.2025.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1

Abréviations

EBG	Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BIF	Bahninfrastrukturfonds
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Kommission für den Eisenbahnverkehr
AIHK	Aargauische Industrie- und Handelskammer

BFEG	Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USAM	Union suisse des arts et métiers
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Commission des chemins de fer
AIHK	Aargauische Industrie- und Handelskammer

Chronique générale

Infrastruktur et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.01.2024
LENA BALTISSER

Mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs und der Güterschifffahrt zu verbessern, präsentierte der Bundesrat im Januar 2024 seine **Botschaft für eine Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen**. Die letzte Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG) hatte im Jahr 2016 stattgefunden. Gemäss dem Bundesrat hatten die damals ergriffenen Massnahmen zur Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs jedoch nicht die gewünschte Wirkung gezeigt. Im Rahmen verschiedener parlamentarischer Vorstösse waren zudem weitere Massnahmen im Bereich Güterverkehr gefordert worden. Vier dieser Vorstösse beantragte der Bundesrat mit seiner neuen Botschaft zur Abschreibung (Mo. 20.3221, Mo. 20.3222, Mo. 20.3286, Po. 21.3198).

Der Bundesrat hatte zuvor zwischen November 2022 und Februar 2023 eine **Vernehmlassung** durchführen lassen, in welcher sich die Vernehmlassungsteilnehmenden zu zwei möglichen Varianten der Weiterentwicklung des Güterverkehrs äussern konnten. Die erste Stossrichtung hatte eine weitreichende Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene und einen verstärkten Fokus auf den klimaneutralen Gütertransport beinhaltet. Die zweite Stossrichtung hatte darauf abgezielt, dass der Strassengüterverkehr die Angebote des Schienengüterverkehrs «in kurzer Zeit in gleicher Kapazität und Qualität» übernehmen könnte. Der Binnenschienengüterverkehr wäre somit nicht weiter gefördert und das Angebot stark reduziert worden. Beide Varianten hatten die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) und die Förderung des Güterschiffverkehrs auf dem Rhein beinhaltet. Die grosse Mehrheit der 103 Vernehmlassungsteilnehmenden hatte die erste Variante bevorzugt. So hatten beispielsweise SP, Grüne, GLP und Mitte das Anliegen aus klima-, energie- und verkehrspolitischen Gründen unterstützt. Die FDP hatte ebenfalls die erste Stossrichtung unterstützt, hatte aber gefordert, dass die Subventionierung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) zeitlich begrenzt werde. Die SVP dagegen hatte aus finanz- und wettbewerbstechnischen Gründen die zweite Version unterstützt. Die zweite Stossrichtung war ebenfalls vom Kanton St. Gallen und dem Centre Patronal Paudex sowie von der CST und der AIHK gutgeheissen worden. Ganz abgelehnt worden war die Vorlage vom SGV, der Swissterminal AG und der Wirtschaftskammer Baselland.

Der Bundesrat konkretisierte im Anschluss an die Vernehmlassung die erste Stossrichtung und stellte dazu in seiner Botschaft **sechs zentrale Massnahmen** vor. Diese sollten den Kern der Totalrevision bilden. Erstens sollte mit der Einführung der DAK die technische Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs gefördert werden. Zweitens sollte der EWLK etabliert und finanziell unterstützt werden. Im EWLK werden im Gegensatz zu den Ganzzügen verschiedene Bahnwagen oder Wagengruppen je nach Bestimmungsort wiederholt neu zusammengestellt. Ohne unterstützende Massnahmen sei der EWLK aber nicht wirtschaftlich. Weiter sollte die Nutzung des schienenseitigen Güterverkehrs erhöht werden, wobei ein besonderer Fokus auf sogenannten multimodalen Transportketten liegen sollte. So sah der bundesrätliche Entwurf zum Beispiel vor, im Konzept für den Güterverkehr auch den Gütertransport über Wasser oder mit Seilbahnen und den unterirdischen Transport einzuführen. Viertens sollte der Gütertransport stärker in die Raumplanung von Bund und Kantonen einbezogen werden. Die Kantone würden mit dem revidierten GüTG dazu verpflichtet, das Konzept des Güterverkehrs in ihre kantonale Sachplanung einzubeziehen. Auch sollte fünftens die Rheinschifffahrt vermehrt gefördert werden. Schliesslich plante der Bundesrat, die Attraktivität klimaneutraler Antriebe im schienen- und wasserseitigen Güterverkehr zu erhöhen, beispielsweise durch die Sprechung von Investitionsbeiträgen für klimafreundliche Fahrzeuge. Zusätzlich beantragte der Bundesrat auch Änderungen am Schwerverkehrsabgabengesetz (SVAG), am EBG sowie am Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG). Mit den Änderungen sollten die entsprechenden Gesetze auf das totalrevidierte GüTG abgestimmt werden.

Die drei verbleibenden Entwürfe der bundesrätlichen Vorlage behandelten die **Finanzierung der geplanten Massnahmen**. Der Bundesrat erwartete dabei keine

Mehrbelastung für den Bundeshaushalt, da die Finanzierung über die Einnahmen der LSVA geschehen solle, die regulär in den BIF eingelegt werden. Im Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene sah der Bundesrat vor, die Einführung der DAK einmalig mit CHF 180 Mio. zu unterstützen. Der EWLK sollte im Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Modernisierung und Aufrechterhaltung des Einzelwagenladungsverkehrs auf der Schiene mit einem auf acht Jahre beschränkten Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 260 Mio. gefördert werden. Weiter wollte der Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene ermöglichen, dass der Bund Kantone, die ein Angebot des Schienengütertransports bestellen, finanziell unterstützen kann. Der bundesrätliche Entwurf sah hierfür einen Zahlungsrahmen von CHF 40 Mio. während vier Jahren vor.

In der **Medienberichterstattung** wurden verschiedene Stimmen zur Revision des GüTG laut. Allen voran wurde über die insgesamt knapp CHF 500 Mio. berichtet, die für die Förderung des Gütertransports aufgewendet werden sollten. La Liberté sah im Versuch, die Finanzierung ohne Mehrbelastung des Bundeshaushalts umzusetzen, die wahre «tour de force». Die Finanzierung der Massnahmen über eine Kürzung des BIF könnte im «notorisch bahnfrendlichen Parlament» womöglich einen schweren Stand haben, prophezeite die NZZ. Der Tages-Anzeiger interpretierte die bundesrätlichen Massnahmen als Eingeständnis, «dass die bisherige Verlagerungspolitik erfolglos war». Ob die ergriffenen Massnahmen die stockende Verkehrsverlagerung ins Rollen bringen würden, sei aber noch offen.¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.09.2024
LENA BALTISSER

Als Erstrat beriet der **Ständerat** in der Herbstsession 2024 die **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** (GüTG). Die Massnahmen der letzten Totalrevision des GüTG 2015 hätten bisher nicht die angestrebte Wirkung gezeigt, so Kommissionssprecher Josef Dittli (fdp, UR) im Rat. Mit der erneuten Totalrevision solle nun der multimodale Gütertransport gefördert und insbesondere der Schienengüterverkehr weiter gestärkt werden. Dadurch könne eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindert und ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden. Weiter berichtete Dittli, dass die KVF-SR die Entwürfe in den Gesamtabstimmungen jeweils mit 11 zu 2 Stimmen angenommen habe und dass die mitberichtende FK-SR die Finanzierung ohne Mehrbelastung des Bundeshaushalts begrüsst habe.

Anschliessend beantragte das KVF-SR-Mitglied Esther Friedli (svp, SG) Nichteintreten auf die Vorlage. Friedli bestritt nicht, dass der multimodale Güterverkehr wichtig sei für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Im bundesrätlichen Entwurf werde der Güterverkehr auf der Strasse jedoch benachteiligt, während für den bereits stark geförderten Schienengüterverkehr weitere Subventionen geschaffen würden. Die SVP-Ständerätin verwies zudem auf die Expertengruppe zur Aufgaben- und Subventionsüberprüfung, die in ihrem Bericht geraten hatte, auf weitere Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs zu verzichten. Diese Subventionierung sei aus volkswirtschaftlicher und klimapolitischer Sicht nicht mehr sinnvoll.

Verkehrsminister Albert Rösti legte in seinem Votum die in der Vorlage geplanten Massnahmen dar, mit welchen der multimodale Gütertransport gestärkt werden solle. Der Bundesrat habe die Empfehlungen der genannten Expertengruppe genau beraten und schliesslich entschieden, an der Förderung des Schienengüterverkehrs festzuhalten. Der Bundesrat sei der Überzeugung, dass viele Wirtschaftszweige und insbesondere die ländlichen Regionen auf einen multimodalen Güterverkehr angewiesen seien. Zudem werde damit gerechnet, dass durch eine Einstellung der Subventionierung des Schienengüterverkehrs rund 300'000 zusätzliche Lastwagen auf der Strasse verkehren würden, was zu einem Verkehrschaos führen werde, so Rösti.

Der Ständerat beschloss schliesslich mit 33 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen Eintreten. Für Nichteintreten stimmten nur die SVP-Ständerätinnen und -räte.

Nach der wortreichen Eintretensdebatte folgte eine weit kürzere **Detailberatung**, auch wenn der Ständerat im ersten Teil der Vorlage über insgesamt sieben Änderungsanträge der KVF-SR abzustimmen hatte. Die Mehrheit der Änderungsanträge bezog sich auf die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV), wobei unter anderem auch der Kritik der RailCom in Bezug auf die Wettbewerbssituation zwischen dem Einzelwagenladungsverkehr und dem Verkehr mit Ganzzügen Rechnung getragen wurde. All diese von der KVF-SR vorgeschlagenen Anpassungen hiess der Ständerat diskussionslos gut.

Weiter schlug der Bundesrat in diesem Teil der Vorlage auch verschiedene Anpassungen an anderen Erlassen neben dem GüTG vor. Änderungen gegenüber dem

bundesrätlichen Entwurf wurden im Rat für das Eisenbahngesetz beantragt. Betreffend die Aufgaben der RailCom als Aufsichtsbehörde schlug die KVF-SR vor, ihre Schlichtungskompetenzen auch auf den EWLK auszudehnen. Laut Kommissionssprecher Dittli würde so ein weiterer Kritikpunkt der RailCom am Erlassentwurf aufgenommen. Gegen diesen Antrag stellte sich eine Kommissionsminderheit, die von Baptiste Hurni (sp, NE) vertreten wurde: Die Aufsicht über den EWLK sei keine Kompetenz der RailCom und Streitigkeiten im Bereich des EWLK seien bisher nie aufgetaucht. Zudem würde diese Kompetenzerweiterung zu einer Doppelspurigkeit zwischen der RailCom und der Weko führen, so Hurni. Diese Haltung vertrat auch Bundesrat Rösli, welcher sich hinter den Minderheitsantrag stellte. Der Ständerat folgte dieser Empfehlung und lehnte mit 24 zu 18 Stimmen (keine Enthaltung) die Kompetenzerweiterung der RailCom ab, wobei sich die Mehrheit der Mitte- und SVP-Fraktion sowie zwei Stimmen aus der FDP für den Antrag der Kommissionsmehrheit ausgesprochen hatten. In allen anderen Punkten folgte der Ständerat dem bundesrätlichen Entwurf.

Schlussendlich war die Zustimmung zu diesem ersten Teil der Vorlage gross: In der Gesamtabstimmung wurde er mit 35 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen. Gegen die Vorlage stimmten einzig drei Mitglieder der SVP.

Die Teile 2 bis 4 des bundesrätlichen Entwurfs regelten die **Finanzierung** der verschiedenen vorgesehenen Anpassungen am GÜTG. Beim Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Förderung und Modernisierung des EWLK auf der Schiene folgte der Ständerat stillschweigend dem Entwurf des Bundesrats und nahm die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 34 zu 4 Stimmen (4 Enthaltungen) an. Zu einem noch etwas deutlicheren Ausgang kam es beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung: Die Vorschläge des Bundesrats wurden kommentarlos gutgeheissen und die Gesamtabstimmung fiel mit 37 zu 4 Stimmen (1 Enthaltung) zugunsten der Vorlage aus. Der letzte Teil der Vorlage betreffend den Zahlungsrahmen für die Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene passierte die Gesamtabstimmung diskussionslos mit 33 zu 3 Stimmen (5 Enthaltungen) für den bundesrätlichen Entwurf. Die Gegenstimmen stammten jeweils aus der SVP-Fraktion.

Schliesslich genehmigte der Ständerat auch die Abschreibung von vier parlamentarischen Vorstössen, welche in der Totalrevision des GÜTG aufgegriffen worden waren (Mo. 20.3221, Mo. 20.3222, Mo. 20.3286 und Po. 21.3198).²

1) BBI 2024 300; BBI 2024 301; BBI 2024 302; BBI 2024 303; BBI 2024 304; Ergebnisbericht Vernehmlassung; Medienmitteilung Bundesrat vom 10.1.24; LT, Lib, NZZ, TA, 11.1.24

2) AB SR, 2024, S. 889 ff.; Medienmitteilung FK-SR vom 28.3.24; Medienmitteilung KVF-SR vom 20.8.24; Medienmitteilung KVF-SR vom 21.6.24; Medienmitteilung KVF-SR vom 7.5.24