



24.017

**Gütertransportgesetz  
(Gütertransport durch Bahn- und  
Schiffahrtsunternehmen).  
Totalrevision**

**Loi sur le transport de marchandises  
(Transport de marchandises  
par des entreprises de chemin de fer  
ou de navigation). Révision totale**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 24.09.24 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.03.25 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.03.25 (FORTSETZUNG - SUITE)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.25 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.03.25 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.03.25 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.03.25 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**1. Bundesgesetz über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen  
1. Loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles**

*Antrag der Mehrheit*  
Eintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Giezendanner, Gartmann, Imark, Knutti, Quadri, Rutz, Schnyder, Tuena)  
Nichteintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Schnyder, Sollberger, Tuena)  
Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat  
mit dem Auftrag, insbesondere die nachfolgenden Elemente zu überarbeiten:  
1. Die Finanzierung der Subventionierung ist nicht über den BIF abzuwickeln, damit die knappen Mittel des Fonds auch zukünftig für den Unterhalt und Neubauten vorhanden sind.  
2. Der EWLK soll auch zukünftig "möglichst" eigenwirtschaftlich erfolgen. Die Subventionen im EWLK sind im Sinne des "service public" zu verteilen. Der EWLK soll auch weiterhin in der Fläche abgewickelt werden und Subventionen sollen insbesondere für Bedienpunkte, die aufgrund der kleinen Frequenz wegfallen würden, verwendet werden.  
3. Der EWLK braucht ein nachhaltiges Konzept und soll nicht auf Kosten der Strasse und Teil- (Ganz-)zügen verschwinden.

*Proposition de la majorité*  
Entrer en matière

*Proposition de la minorité*  
(Giezendanner, Gartmann, Imark, Knutti, Quadri, Rutz, Schnyder, Tuena)  
Ne pas entrer en matière



*Proposition de la minorité*

(Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Schnyder, Sollberger, Tuena)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de réviser notamment les éléments suivants:

1. Le financement du subventionnement ne doit pas passer par le FIF, afin que les ressources limitées du fonds restent disponibles à l'avenir pour assurer l'entretien et les nouvelles constructions.
2. Le TWCI doit continuer à s'autofinancer "autant que possible". Il y a lieu de répartir les subventions dans le TWCI

AB 2025 N 61 / BO 2025 N 61

dans l'esprit du service public. Le TWCI doit continuer de se déployer à large échelle et les subventions doivent être utilisées en particulier pour les points de desserte qui seraient supprimés en raison de la faible fréquence.

3. Le TWCI a besoin d'une stratégie à long terme et ne doit pas disparaître au détriment de la route et des trains partiels (complets).

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Wir beraten das Eintreten auf die vier Vorlagen und die Anträge der Minderheiten Giezendanner auf Nichteintreten und auf Rückweisung der Vorlage 1 in einer einzigen Debatte.

**Jauslin** Matthias Samuel (GL, AG), für die Kommission: Die KVF-N hat das Geschäft an den Sitzungen vom 15. Oktober und 4. November 2024 beraten. Es ist zu beachten, dass wir Zweitrat sind. Ausserdem lag von der Finanzkommission ein Mitbericht vor, der in die Diskussion eingeflossen ist.

Das heute geltende Gütertransportgesetz konnte nicht die gewünschten Impulse für eine umfassende Nutzung des Schienengüterverkehrs geben. Dies ist in erster Linie durch die Wettbewerbssituation im Güterverkehrsmarkt auf der Schiene und auf der Strasse bedingt, die es Eisenbahnverkehrsunternehmen erschwert, aus der normalen Geschäftstätigkeit gute Angebote aufzubauen. Mit diversen Vorstössen hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in den Regionen neu auszurichten. Der vorliegende Entwurf schlägt nun Massnahmen vor, die eine Stärkung des Schienengüterverkehrs zur Folge haben und die Güterschifffahrt mit gezielten Massnahmen stärken sollen. Im Zentrum der Vorlage steht die unter Aspekten der Transportlogistik, Versorgungssicherheit und Regionalpolitik zu betrachtende wichtige Frage nach der Zukunft des Einzelwagenladungsverkehrs und dessen Modernisierung. Dies bedingt auch eine finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr. Es ist also der Verkehr, bei dem einzelne Güterwagen an eine Verladestation geführt werden.

Die Mehrheit der KVF-N begrüsst grundsätzlich die Vorlage und damit die Aufrechterhaltung des Einzelwagenladungssystems und die entsprechenden Optimierungsmassnahmen, die vorgesehen sind. Die Subventionierung soll zeitlich beschränkt werden. Auch einen zusätzlichen Investitionsbeitrag an automatische Kupplungen von Schienenfahrzeugen erachtet die Kommission als sinnvoll – sie erachtet ihn sogar als sehr wichtig. Dies dient nicht nur der Effizienz, sondern wird auch die Sicherheit deutlich erhöhen. Der Kommission ist es aber bewusst, dass diese umfangreichen Umbauten Zeit in Anspruch nehmen, vor allem, wenn sie auch europäisch umgesetzt werden sollen. Die mit den zusätzlichen Fördermassnahmen verbundenen Mehrausgaben für den Bund würden durch die Kürzung der Einlagen aus dem Bundesanteil am Reinertrag der LSVA in den Bahninfrastrukturfonds vollständig gegenfinanziert, sodass dem Bundeshaushalt direkt keine Mehrbelastung entstehen würde.

Eine Minderheit der Kommission stellt jedoch unter anderem genau diese vorgesehene Finanzierungslösung infrage. Indem die Einlage aus der LSVA in den Bahninfrastrukturfonds gekürzt wird, stehen dem BIF künftig weniger finanzielle Mittel zur Verfügung. Zudem wird mit den Finanzierungsbeiträgen am Einzelwagenladungsverkehr ein System staatlich subventioniert, welches mangels Eigenwirtschaftlichkeit seit Jahren eigentlich defizitär wäre. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb konnte trotz diverser Massnahmen bis heute nicht erreicht werden. Die Minderheit empfiehlt, nicht auf das Geschäft einzutreten oder zumindest das Geschäft nachher an den Bundesrat zurückzuweisen.

Auch die Expertengruppe Gaillard empfahl, auf die Förderung des Güterverkehrs zu verzichten. Die Expertengruppe ist der Ansicht, dass eine weitergehende Subventionierung des Güterverkehrs auf der Schiene volkswirtschaftlich, aber auch klimapolitisch kaum begründet werden kann.

Der Bundesrat hat diese Empfehlung nicht aufgenommen, weil die Vorlage bereits im Parlament war. Der Bundesrat verwies auch in der Kommissionssitzung explizit darauf, dass ein Verzicht massive negative Auswirkungen auf den zukünftigen Gütertransport auf der Schiene hätte.

Die Mehrheit der Kommission schliesst sich genau dieser Auslegeordnung des Bundesrates an, stimmt dem



Eintreten mit 16 zu 8 Stimmen zu und empfiehlt Ihnen, dies ebenfalls zu tun.

**Storni Bruno** (S, TI), per la commissione: Con la revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione il Consiglio federale vuole rendere più efficiente – anche col sostegno finanziario della Confederazione – il traffico merci su rotaia e via nave affinché treni e battelli possano garantire un maggiore contributo alla sicurezza dell'approvvigionamento sull'intero territorio nazionale.

In particolare, la revisione si occupa del traffico a carri completi isolati, abbreviato TCCI, che da tempo non copre i costi essendo esposto alla forte concorrenza del trasporto stradale più flessibile e diretto per trasporti singoli punto-punto, per rapporto ai processi richiesti dagli spostamenti di carri completi isolati.

La revisione della legge sul trasporto merci pone le basi finanziarie per un'importante innovazione, direi una rivoluzione nel trasporto merci ferroviario. Finalmente si introduce il DAC, il meccanismo per l'accoppiamento e il disaccoppiamento automatico dei carri. Si inizia con la versione meccanica ma che servirà da base per la digitalizzazione dei carri, meccanismo che in altri continenti è in esercizio da oltre un secolo.

Il DAC era stato richiesto con la mozione Dittli 20.3221, "Sfruttare l'automazione per un trasporto su rotaia più efficiente", approvata dal Consiglio nazionale nel 2020. La mozione chiedeva al Consiglio federale di presentare un programma di finanziamento per innovazioni tecniche che consenta, in particolare, un'automazione parziale dell'ultimo miglio nel traffico merci su rotaia e una semplificazione dell'interfaccia strada-ferrovia nelle catene logistiche multimodali. Il nostro Paese, dopo quasi un secolo di immobilità e tagli, negli anni Novanta ha finalmente ripreso ad investire nell'infrastruttura ferroviaria, da Ferrovia 2000 ad Alptransit. E grazie a politiche attive per promuovere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia ha ottenuto buoni risultati nel traffico combinato di transito, pur non raggiungendo ancora l'obiettivo di scendere a 650 000 camion all'anno attraverso le Alpi.

Il TCCI è però rimasto al palo, vittima di completa assenza di innovazioni sui carri ancora dotati con l'accoppiamento a vite inventato a fine del 800. Con il DAC si vuole finalmente aggiornare alle esigenze e tecnologie del 21-esimo secolo anche il traffico ferroviario dei carri merci – per i treni passeggeri è già utilizzato da tempo.

Trasportare merci su ferrovia con ruote di ferro su rotaie di ferro con attrito minimo è nettamente più efficiente per rapporto al trasporto stradale gomma su asfalto; inoltre la ferrovia in Svizzera è alimentata ad elettricità rinnovabile. Sono condizioni che contribuiscono alla defossilizzazione del trasporto di merci, sostenendo attivamente la politica climatica ed energetica svizzera. Ricordo che il trasporto di merci su ferrovia consuma sei volte meno energia che su strada ed è nettamente più sicuro, causando otto volte meno incidenti.

Ma per rapporto al traffico sulla strada, il traffico merci a carri singoli è rimasto fermo a livello di innovazioni, ritardo che ora dobbiamo finalmente affrontare.

Per sostenere questa transizione il messaggio prevede un finanziamento dell'esercizio TCCI che rimarrà deficitario ancora per diversi anni; voteremo un credito d'impegno di 260 milioni di franchi per gli anni 2026–2029. Mentre per il finanziamento dell'introduzione del DAC è stanziato un credito d'impegno di 180 milioni di franchi per gli anni 2027–2032. Per l'indennità dell'offerta ordinata del trasporto di merci per ferrovia per il periodo 2026–2029 è previsto un limite di spesa di 40 milioni di franchi.

Per quanto riguarda la navigazione il messaggio vuole sostenere e garantire la posizione dei porti renani svizzeri, assicurando lo sviluppo coordinato delle infrastrutture. I termini sono descritti al nuovo articolo 11 della legge sul

AB 2025 N 62 / BO 2025 N 62

trasporto di merci, "Promovimento dell'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno".

Concludo con l'invito a votare l'entrata in materia come anche deciso dalla maggioranza della commissione, con 16 voti favorevoli e 8 contrari.

**Nicolet Jacques** (V, VD), pour la commission: Lors de sa séance des 10 et 11 octobre 2024, notre commission s'est penchée sur les aspects financiers de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. La commission a examiné la modification de l'article 12 du projet de loi proposée par le Conseil des Etats sous l'angle de la politique budgétaire. Elle estime qu'il est judicieux de transformer le plafond de dépenses de 40 millions de francs pour l'indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises en un crédit d'engagement. Selon notre commission, cette modification permettrait d'offrir aux acteurs une plus grande sécurité de planification et de permettre des commandes pluriannuelles. La commission se félicite par ailleurs du fait que la réduction du versement de la part fédérale du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations au fonds d'infrastructure ferroviaire n'entraîne aucune charge supplémentaire pour le budget fédéral.



Notre commission, sans opposition, recommande d'approuver les crédits proposés par le Conseil fédéral et, de ce fait, se rallie ainsi aux décisions du Conseil des Etats.

**Zybach** Ursula (S, BE), für die Kommission: Gerne gebe ich Ihnen die Überlegungen der Finanzkommission bekannt. Die Finanzkommission beantragt ohne Gegenantrag, sich den Beschlüssen des Ständerates zu den Entwürfen 1 bis 4 anzuschliessen. Die Zustimmung der Finanzkommission beruht zum einen auf der sachlichen Notwendigkeit der Vorlage, zum andern aber auf dem Ziel, dass für den Bundeshaushalt keine Mehrbelastung entsteht.

Zwei Hinweise aus der Diskussion möchte ich hier gerne noch festhalten, und zwar zu Artikel 12 Absatz 4 des Gütertransportgesetzes und zur Änderung des Zahlungsrahmens in einen Verpflichtungskredit im Bundesbeschluss 4: Der Ständerat beschloss bei Artikel 12 des Gütertransportgesetzes die zusätzlichen Absätze 4 und 5. Absatz 4 sieht vor, dass die Bundesversammlung für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportes jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit beschliesst. Nach Absatz 5 kann das Bestellverfahren für zwei Jahre durchgeführt werden. Aufgrund der Gesetzesänderung musste konsequenterweise auch der Bundesbeschluss 4 angepasst werden, da Artikel 12 des Gütertransportgesetzes dessen Rechtsgrundlage bildet. Die FK-N weist hier auf die Auswirkungen dieser Änderung hin. Dazu möchte ich ganz kurz noch erläutern, was der Unterschied zwischen den beiden Kreditarten ist. Diese sind im Finanzhaushaltsgesetz (FHG) und auch in der Finanzhaushaltsverordnung festgehalten.

In Artikel 20 Absatz 1 FHG steht: "Der Zahlungsrahmen ist ein von der Bundesversammlung für mehrere Jahre festgesetzter Höchstbetrag der Voranschlagskredite für bestimmte Ausgaben." Artikel 20 Absatz 3 FHG hält explizit fest, dass ein Zahlungsrahmen keine Kreditbewilligung darstellt. In Artikel 21 Absatz 1 FHG steht: "Sollen über das laufende Voranschlagsjahr hinaus wirkende finanzielle Verpflichtungen eingegangen werden, so ist in der Regel ein Verpflichtungskredit einzuholen." Nach Artikel 21 Absatz 2 FHG setzt ein Verpflichtungskredit "den Höchstbetrag fest, bis zu dem der Bundesrat für einen bestimmten Zweck finanzielle Verpflichtungen eingehen kann". Sowohl der Zahlungsrahmen als auch der Verpflichtungskredit sind Instrumente für die finanzielle Planung. Sie sollen der Verwaltung, aber auch Dritten wie Subventionsempfängern eine gewisse Planungssicherheit geben. Bei Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen verpflichtet sich das Parlament politisch, aber eben nicht rechtlich, die Ausgaben, die sich aus dem bewilligten Verpflichtungskredit ergeben, sowie die mit dem Zahlungsrahmen eingeplanten Ausgaben in der beschlossenen Zeitperiode zu bewilligen. Bei beiden ist für die Auszahlung zusätzlich ein Beschluss der Räte beim Voranschlag notwendig.

Noch ein Hinweis: Die Finanzkommission hat festgehalten, dass Verpflichtungskredite im Rahmen der Budgetdebatte gemäss aktueller Praxis der Bundesversammlung in der Regel nicht gekürzt werden. Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen können aber im Rahmen von Entlastungspaketen nach unten korrigiert werden, wie wir es im Moment ja auch sehen. Ich weise auch darauf hin, dass die im Voranschlag eingestellten Kredite gekürzt werden können, entweder vom Bundesrat im Rahmen der Verabschiedung seines Budgetentwurfes oder von den Räten anlässlich der Budgetberatung. Auslöser für die Kürzung kann das Erfordernis sein, das Budget schuldenbremsenkonform zu erarbeiten respektive zu beschliessen.

Zum Schluss noch einmal: Wir halten fest, dass weder die Form eines Zahlungsrahmens noch die Form eines Verpflichtungskredits vor einer möglichen Kürzung schützt.

Die FK-N beantragt ohne Gegenantrag, sich den Beschlüssen des Ständerates zu den Entwürfen 1 bis 4 anzuschliessen.

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Herr Imark vertritt die Anträge der Minderheiten Giezendanner.

**Imark** Christian (V, SO): Die SVP-Fraktion hat grosse Vorbehalte gegenüber dieser Vorlage. Hört man sich bei Schweizer Industriebetrieben um, ist ebenfalls grosses Unbehagen festzustellen. In der jüngsten Zeit wurden von den SBB massive Preiserhöhungen durchgesetzt, gleichzeitig werden Schliessungen von Bedienpunkten angekündigt. Dies geschieht, ohne zu sagen, welche Bedienpunkte tatsächlich geschlossen werden sollen und welche nicht. Insgesamt sprechen wir aber von einer Halbierung der Bedienpunkte, und wir sprechen von zusätzlich 260 Millionen Franken, die uns diese Vorlage kosten wird.

Die Befürworter behaupten, die Vorlage koste den allgemeinen Bundeshaushalt nichts. Das stimmt für den Haushalt, aber die Zusatzausgaben gehen zulasten des Bahninfrastrukturfonds. Dort fehlt dieses Geld am Ende für andere Projekte. Wir wissen schon heute, dass das Geld knapp werden wird und darum viele Projekte gar nicht realisiert werden können.

Die Befürworter dieser Vorlage behaupten, durch die automatischen Wagenkupplungen werde der Schienengüterverkehr konkurrenzfähiger gegenüber dem Strassenverkehr. Das tönt im ersten Augenblick plausibel. Das Problem ist aber, dass die Umstellung auf die automatische Kupplung innerhalb der EU noch sehr viel Zeit in



Anspruch nehmen wird. Man rechnet hier mit mindestens zehn bis fünfzehn Jahren, bis der Einzelwagenladungsverkehr tatsächlich effizienter wird. In dieser Zeit werden sehr viele kleinere SBB-Kunden längst auf Lastwagen umgestellt haben. Die Befürchtung der SVP-Fraktion ist daher, dass der Einzelwagenladungsverkehr mit dieser Vorlage schneller sterben wird, als dies ohnehin der Fall ist.

Immer wieder wird auch argumentiert, es brauche diese Vorlage, um die Klimaziele zu erreichen. Das hat der Kommissionssprecher Jauslin vorher richtig gesagt: Im Bericht Gaillard – Herr Gaillard ist ja eher ein SP-naher Funktionär – steht explizit, die Expertengruppe sei der Ansicht, dass eine weitergehende Subventionierung des Güterverkehrs auf der Schiene volkswirtschaftlich, aber auch klimapolitisch nicht begründet werden könne.

Auch die Landwirtschaft sollte auf der Hut sein. Im Zusammenhang mit dieser Vorlage wird gesagt, es sei für die Landwirtschaft wichtig, diese zusätzliche Subvention anzunehmen. Allerdings wird weniger prominent darüber gesprochen, dass eben die Hälfte aller Bedienpunkte geschlossen werden solle, und dies nach einem Businessplan der SBB. Das bedeutet: nach einem Businessplan nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen. Ohne jetzt den Teufel an die Wand malen zu wollen: Denken Sie nicht auch, dass ein landwirtschaftlicher Bedienpunkt gegenüber einem Bedienpunkt der Zementindustrie wirtschaftlich eher im Nachteil ist und möglicherweise zuerst geschlossen wird? Ich wäre bei dieser Vorlage aus Sicht der Landwirtschaft um einiges kritischer unterwegs.

**AB 2025 N 63 / BO 2025 N 63**

Weil die Einführung der automatischen Kupplungen in der EU noch sehr viel Zeit in Anspruch nehmen wird, sind wir auch nicht in Eile. Wir können diese Vorlage getrost zurückweisen und noch einmal in aller Ruhe überprüfen und austarieren lassen, ob diese befürchteten Nachteile nicht beseitigt werden können.

An dieser Stelle ziehe ich also den Nichteintretensantrag, den ich von Herrn Giezendanner übernommen habe, zurück, zugunsten des Rückweisungsantrags, den ich ebenfalls von Herrn Giezendanner übernommen habe.

**Pult** Jon (S, GR): Ich glaube, bei diesem Geschäft muss man mit der Feststellung beginnen, die auch von den Kommissionsberichterstattenden gemacht wurde, wonach das heutige Gesetz gescheitert ist. Zumindest ist es gescheitert gemessen am Anspruch, dass wir auch in der Fläche unseres Landes weiterhin eine funktionierende Güterbahn haben und dass wir nicht weiterhin zuschauen, wie es eine Erosion der Mengen gibt, die diese Güterbahn transportiert. Es ist auch gescheitert gemessen an der Beobachtung, dass es eigentlich eine schleichende Verlagerung von der Schiene auf die Strasse gibt.

Ich gehe davon aus, dass es das politische Ziel einer Mehrheit ist, dass es weiterhin auch in der Fläche dieses Landes eine funktionierende Güterbahn gibt und dass wir etwas dagegen tun, dass ein immer höherer Anteil der transportierten Güter auf die Strasse geht. Das ist nämlich nicht erwünscht. Nicht erwünscht ist es in erster Linie aus verkehrspolitischer Sicht. Alle, die Auto fahren – ich gehöre bekanntlich nicht dazu –, haben keine Freude daran, wenn sehr viele Lastwagen, mehr Lastwagen als heute, auf den Schweizer Autobahnen und Strassen unterwegs sind. Dass es diesen Rückgang in Bezug auf die Güterbahn gibt, ist aber auch aus klimapolitischer Sicht nicht erwünscht. Es ist auch nicht erwünscht aus der Sicht eines flächen- und energieeffizienten Gütertransports, und es ist – das scheint mir gerade auch in diesen schwierigen Zeiten wichtig – auch aus Sicht der Versorgungssicherheit sicherlich nicht erwünscht, dass es zu einer weiteren Erosion der Mengen, die auf der Schiene transportiert werden, kommt. Deshalb ist es einfach mal richtig zu sagen, dass das heutige Gesetz keine zukunftssträchtige Grundlage darstellt, auf der wir Transport- und Logistikpolitik machen können.

Nun stellt die SVP-Fraktion durch den ursprünglichen Antragsteller Giezendanner und jetzt durch die Begründung von Herrn Imark eine, das will ich zugeben, nicht unberechtigte Frage. Hilft denn jetzt das neue Gesetz, das nun vorliegt, tatsächlich, um diesen Rückgang der Mengen, die auf der Schiene transportiert werden, aufzuhalten? Ich muss es sagen, sie haben einen gewissen Punkt getroffen. Wenn das Gesetz nun einfach genau so durchkommen würde, wie es der Ständerat beschlossen hat, würde relativ viel Steuergeld zusätzlich in dieses System investiert, und dies bei einem trotzdem stattfindenden Rückgang; dieser wäre wahrscheinlich einfach etwas langsamer, als wenn man gar nichts machen würde.

Genau deshalb hat die Mehrheit unserer Kommission im Zielartikel dieses Gesetzes, nämlich in Artikel 3 Absatz 1, einen neuen Buchstaben eingefügt, Buchstabe f, der es als Ziel dieses Gesetzes festlegen will, dass es beim Gütertransport auf der Schiene wiederum ein Wachstum geben soll und dass diese Erosion nicht einfach so mit zusätzlichem Geld weitergehen soll. Hierin sehen wir von der Sozialdemokratischen Fraktion die Chance dieser Gesetzgebung: einerseits darin, dass wir die starre, unwidersprochene Logik der Eigenwirtschaftlichkeit insofern ein wenig überwinden, als wir jetzt doch, wenn auch nur befristet, den Einzelwagenladungsverkehr finanziell etwas stützen; andererseits im Zusatz, den unsere Kommission in Artikel 3 Absatz 1 beschlossen



hat, der ein Verlagerungsziel auch in der Fläche setzt, indem einfach als Ziel gesagt wird, dass es nicht sein kann, dass der Anteil der Schiene am Gütertransport in unserem Land ständig zurückgeht. Wenn das Parlament diese Zielsetzung festschreiben würde, dann hätten wir immerhin ein Instrument, diesen Rückgang oder, man muss es sagen, diesen Niedergang der Güterbahn in der Schweiz etwas aufzuhalten.

Deshalb beantrage ich Ihnen im Namen der Sozialdemokratischen Fraktion, die Vorlage nicht zurückzuweisen. Sie können sie heute – oder wahrscheinlich wird es am Donnerstag sein – so, wie sie von der Mehrheit unserer Kommission vorgeschlagen wurde, verabschieden. Das ist immer noch nicht ein optimales, noch nicht ein perfektes Gesetz, dessen sind wir uns völlig bewusst, auch in der Sozialdemokratischen Fraktion. Aber es ist ein besseres Gesetz als der Status quo, als das bestehende Gesetz.

Erlauben Sie mir zum Schluss, noch ein Wort darüber zu verlieren, wie die SBB und namentlich die SBB Cargo in den letzten Wochen und Monaten mit dieser Thematik umgegangen sind. Es ist hochgradig problematisch, wenn das Management der SBB in einer Situation, in der die Politik darüber spricht, substanziell neues Steuergeld in das System zu pumpen, den grossen Abbau ankündigt und vorantreibt. Das ist, glaube ich, tatsächlich nicht im Interesse der Sache, es ist nicht im Interesse der Verkehrspolitik, nicht im Interesse der Klimapolitik und nicht im Interesse einer effizienten Logistik und einer effizienten Versorgungssicherheit in diesem Land. Trotzdem bitte ich Sie im Namen der Sozialdemokratischen Fraktion, auf diese Vorlage einzutreten. Es ist besser, diese Vorlage zu haben, als keine Vorlage zu haben.

**Töngi Michael (G, LU):** Wir haben in der Schweiz dank der Alpen-Initiative die einmalige Situation, dass wir im Transitverkehr durch die Alpen einen bedeutend höheren Anteil Gütertransporte auf der Schiene als auf der Strasse haben. Das wurde mit einem politischen Willen, mit einem Volksentscheid und selbstverständlich mit Massnahmen, die ergriffen wurden, möglich.

Leider haben wir aber gesamtschweizerisch eine ganz andere Situation. Hier liegt der Anteil der Bahn beim Güterverkehr nur bei etwa 40 Prozent. Wir brauchen unbedingt auch in der Fläche ein besseres Ziel und bessere Massnahmen, damit wir eben auch den Gütertransport dekarbonisieren können. Ein solches Ziel ist wichtig, ist aber schwieriger zu erreichen als beim Personenverkehr. Es genügt nicht, dass wir beim alpenquerenden Verkehr quasi ein leuchtendes Beispiel haben, aber in Bezug auf die ganze Fläche viel zu wenig machen. Deshalb ist es sehr wichtig, dass wir das Verlagerungsziel auch in dieses Gesetz hineinschreiben.

Wir haben in diesem Land die Situation, dass wir viel zu lange an die Eigenwirtschaftlichkeit in diesem Bereich geglaubt haben, und auch das Problem, dass wir das Thema den SBB und SBB Cargo überlassen haben. Die SBB haben sich lange Zeit nicht sehr dafür interessiert, ob es überhaupt eine Verlagerung gibt. Ich glaube, es braucht hier mehr Ehrgeiz, um grössere Marktanteile zu erreichen.

Nun ist es so, dass die Rahmenbedingungen stimmen müssen. Wir wissen, dass grosse Gütertransportzüge mit grossen Mengen der gleichen Waren nach wie vor attraktiv sind und wirtschaftlich funktionieren können, dass es aber schwierig ist, mit Einzelwagenladungen rentabel zu fahren. Wir haben es gehört: Immer mehr Umschlagpunkte sind verschwunden, was eine Spirale nach unten ausgelöst hat. Die Grünen begrüssen deshalb ausdrücklich, dass mit dieser Vorlage der Einzelwagenladungsverkehr Unterstützung erhalten soll, womit hier hoffentlich auch eine Gegenentwicklung in Gang kommt. Wir wollen diese Gütertransporte unterstützen, denn sie entlasten letztlich auch die Strasse.

Ebenfalls unterstützen wir, dass der Bund die digitale automatische Kupplung unterstützt. Diese Innovation ist wichtig, Europa wird mitmachen, aber jemand muss in diesem Bereich vorangehen, und wir werden dies zusammen mit den Nachbarländern machen.

Noch zum Rückweisungsantrag: Ja, es ist richtig, wir haben ein Problem beim BIF, und wir werden das Problem diskutieren müssen, aber das Problem wird nicht viel grösser oder kleiner, wenn wir diese Vorlage heute zurückweisen. Wir müssen das Thema, wie wir den BIF in fünf oder zehn Jahren alimentieren, diskutieren. Wir müssen über gewisse Geldquellen und Verteilungen sprechen, aber das wird in einem Gesamtpaket nötig sein, das können wir hier jetzt nicht mit einer Rückweisung lösen.

AB 2025 N 64 / BO 2025 N 64

Den Rest habe ich ehrlich gesagt nicht ganz verstanden. Herr Imark hat gejammer, dass immer mehr abgebaut werde; er hat das aufgezählt. Ja, das ist ein Problem, aber dann müssen wir doch etwas dagegen tun, und das machen wir mit diesen Änderungen in diesem Gesetz. Es ist ja ein bisschen ein Witz, wenn man das bejammert und dann keine Lösung oder keine Massnahme vorschlägt, wie man das anders machen könnte. Ich möchte Sie daran erinnern, Herr Imark, dass Sie bei der Diskussion um Stahl Gerlafingen sehr stark ökologisch und in Bezug auf Transporte argumentiert haben. Ich finde, jetzt haben wir eine Vorlage, mit der wir das noch stärker fördern können, damit auch Einzelwagenladungen eingesetzt und auch kleinere Men-



gen umgelagert werden können. Das ist extrem wichtig, damit wir die Waren in dem Sinne auch ökologischer transportieren können.

In dem Sinne sind wir für Eintreten und lehnen den Rückweisungsantrag ab.

**Imark** Christian (V, SO): Wir wehren uns nicht gegen Ökologie, sondern wir sagen, dass der Einzelwagenladungsverkehr durch diese Vorlage noch schneller sterben wird, weil sie keine gute Lösung ist. Gerade weil wir derzeit keine gute Lösung haben, beantragen wir die Rückweisung, damit wir es besser machen können. Wenn Sie also sagen, wir wollten alles auf die Strasse verlagern, haben Sie auch nicht gut zugehört.

**Töngi** Michael (G, LU): Sie schreiben in Ihrem Rückweisungsantrag: "Der EWLTV soll auch zukünftig 'möglichst' eigenwirtschaftlich erfolgen." Ich weiss nicht, wie man das dann umsetzt, wenn man schon in der Formulierung Anführungs- und Schlusszeichen setzt. Und das ist das Einzige, was Sie in diesem Rückweisungsantrag vorgeben. Wenn Sie das wirklich genauer machen möchten, müssten Sie schon ein Konzept für einen Gegenvorschlag haben.

**Stadler** Simon (M-E, UR), für die Kommission: Mit dem Gütertransportgesetz und den Bundesbeschlüssen für zwei Verpflichtungskredite liegt ein Reformpaket auf dem Tisch, mit dem wir den Schienengüterverkehr in der Fläche stärken können. Mit einem weiteren Bundesbeschluss wollen wir die Ausgaben für die Beteiligung des Bundes an der Bestellung von Gütertransportanlagen der Kantone neu über einen Zahlungsrahmen steuern. Beide Räte haben diese Totalrevision des Gütertransportgesetzes mittels verschiedener Vorstösse gefordert. Es ist deshalb auch konsequent, wenn wir hier dem Rückweisungsantrag Giezendanner, übernommen von Kollege Imark, nicht zustimmen.

Der Einzelwagenladungsverkehr steht an einem Kipppunkt, ja, er ist sogar in seiner Existenz bedroht, und wir haben es bisher nicht geschafft, den Binnengüterverkehr auf ein gutes eigenwirtschaftliches Fundament zu stellen. Der gesamte Güterverkehr wird laut den Verkehrsperspektiven 2050 um rund 31 Prozent zunehmen. Die Kapazitäten auf der Strasse, aber auch die Kapazitäten auf der Schiene werden knapp. Vor dem Hintergrund des Volksneins zum Autobahnausbau muss uns allen klar sein, was Hunderttausende zusätzliche Lastwagen auf der Strasse bedeuten würden. Ich persönlich möchte das jedenfalls nicht. Wir sind deshalb gut beraten, wenn wir in den Güterverkehr auf der Schiene investieren und diesen stärken und nicht noch zusätzlich schwächen. Denn auch ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr ist ein Teil einer effizienten Lieferkette und trägt damit zur Versorgungssicherheit der Schweiz und unserer Wirtschaft bei.

Die Totalrevision des Gütertransportgesetzes beinhaltet fünf wesentliche Punkte:

1. Das Gütertransportgesetz soll zu einer Verminderung der Treibhausgasemissionen im Güterverkehr beitragen. Es unterstützt somit auch die Ziele des Bundesrates.
2. Es setzt aber auch Anreize für den Einsatz von dekarbonisierten Antrieben im Schienengüterverkehr und in der Güterschifffahrt.
3. Es ergänzt die Fördertatbestände für den Einzelwagenladungsverkehr und ermöglicht so eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs als Netzwerkangebot. Mit einem neuen Tatbestand kann der Bund auch Leistungsvereinbarungen für das Erbringen eines Angebotes im Einzelwagenladungsverkehr unterstützen.
4. Das Gütertransportgesetz, aber auch der Bundesbeschluss 2 ermöglichen eine finanzielle Unterstützung für die Modernisierung und Aufrechterhaltung des Einzelwagenladungsverkehrs. Es soll nun damit die Basis für ein späteres eigenwirtschaftliches Geschäftsmodell gelegt werden. Das Gesetz fördert auch die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK). Die Umrüstung auf die DAK ist für uns ein Meilenstein. Der Schienengüterverkehr kann so kostengünstiger, einfacher und vor allem auch effizienter betrieben werden.
5. Das vorliegende Gesetz versucht den Spagat zwischen dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit und einer finanziellen Beteiligung des Bundes. So kann sich der Bund weiterhin an den von den Kantonen bestellten Angeboten für den Schienengüterverkehr beteiligen. Neu kann der Bund aber z. B. auch die Rheinschifffahrt direkt oder indirekt fördern. Dadurch untersteht auch der Gütertransport auf dem Wasser dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit.

Unsere Fraktion wird auf die Vorlage eintreten – das ist jetzt obsolet – und den Rückweisungsantrag ablehnen.

**Schaffner** Barbara (GL, ZH): Wir alle wissen, dass der Gütertransport eine zentrale Rolle für unsere Wirtschaft und unsere Versorgungssicherheit spielt. Gleichzeitig steht der Verkehrssektor unter massivem Druck, seinen Beitrag an die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten. Hier liegen eine grosse Verantwortung, aber auch eine grosse Chance: Der Schienengüterverkehr kann und muss einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen.



Doch entgegen den politischen Vorgaben, dass der Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben sei, zeigte sich in der Realität der vergangenen Jahre, dass dies nicht umsetzbar ist. Ohne gezielte Unterstützung wäre insbesondere der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht mehr aufrechtzuerhalten. Dies hätte massive negative Folgen: eine erhebliche Verlagerung auf die Strasse mit mehreren hunderttausend zusätzlichen Lastwagenfahrten pro Jahr, eine stärkere Belastung der Umwelt und eine Schwächung der nachhaltigen Verkehrsträger.

Deshalb unterstützt die Grünliberale Fraktion die vorliegende Totalrevision des Gütertransportgesetzes. Unser Ziel ist klar: Wir wollen den Güterverkehr, soweit möglich, von der Strasse auf die Schiene verlagern respektive auf der Schiene halten und dabei auch alternative Verkehrsträger wie Seilbahnen und die Schifffahrt berücksichtigen. Genau so möchte es die Kommission in den Zweckartikel schreiben, und so habe ich es auch von Herrn Imark gehört. Nur scheinen wir uns bei den Massnahmen nicht ganz einig zu sein. Aus unserer Sicht enthält der vorliegende Gesetzentwurf zentrale Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen. Ein wichtiger Teil ist die finanzielle Förderung über die Verpflichtungskredite, die auf das vorliegende Gesetz aufbauen.

Für uns von der Grünliberalen Fraktion ist entscheidend, dass diese Mittel gezielt in die Modernisierung insbesondere des EWLV fliessen, damit dieser langfristig effizienter und wettbewerbsfähiger wird. Das Ziel bleibt immer noch eine möglichst eigenwirtschaftliche Finanzierung. Aber der Weg dorthin erfordert eine Transformation und damit eine finanzielle Unterstützung durch den Staat.

Mithilfe eines Tricks kann die Finanzierung ohne eine direkte Belastung des Bundeshaushalts erfolgen. So soll das Geld aus der LSVA-Abgabe kommen, die in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) eingelegt wird. Die Grünliberale Fraktion ist auch nicht glücklich über diesen Abtausch, denn auch dem BIF fehlt das Geld für alle unsere Wünsche. Wir sehen aber zurzeit keinen anderen Weg, die dringlichen Investitionen in den Schienengüterverkehr zu tätigen.

Um sicherzustellen, dass diese Gelder an den richtigen Ort fliessen, begrüssen wir ein klares Verbot der Quersubventionierung aus dem subventionierten Bereich in andere Bereiche. Dies ist aber nicht zu verwechseln mit Quersubventionierungen in nicht subventionierte Bereiche des Güterverkehrs. Dort möchte der Minderheitsantrag Tuena ebenfalls

**AB 2025 N 65 / BO 2025 N 65**

eingreifen. Die Grünliberale Fraktion lehnt diesen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit der Transportunternehmen jedoch ab.

Damit habe ich mich implizit schon zu einigen Minderheitsanträgen geäussert. Ich leiste hier einen Beitrag zur Ratseffizienz und werde in der Detailberatung nicht mehr sprechen. Deshalb gebe ich Ihnen an dieser Stelle noch bekannt, dass die Grünliberale Fraktion bis auf eine Ausnahme mit der Mehrheit stimmen wird, die fast immer mit der Position des Bundesrates und des Ständerates übereinstimmt. Die einzige Minderheit, die wir unterstützen, ist die Minderheit Schlatter bei Artikel 3 Absatz 2. Die Ergänzung des Worts "grundsätzlich" drückt genau das aus, was wir hier machen: Wir möchten einen eigenwirtschaftlichen Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser, aber wir sehen ein, dass das nicht immer möglich ist. So werden in diesem Absatz 2 eben auch Ausnahmen aufgezählt, wie der Bund bei Bedarf unterstützen kann.

Ohne gezielte Massnahmen, wie sie das vorliegende Gesetz vorsieht, verliert der Schienengüterverkehr weiter an Bedeutung – mit gravierenden Folgen für Umwelt, Verkehr und Versorgungssicherheit. Die vorliegende Gesetzesrevision ist ein essenzieller Schritt, um den Schienengüterverkehr zu modernisieren und zukunftsfähig zu machen. Die Verpflichtungskredite sind für die Transitionsphase notwendig. Unterstützen Sie deshalb zusammen mit der Grünliberalen Fraktion diesen Weg. Sorgen wir gemeinsam dafür, dass der Güterverkehr auf nachhaltigen Bahnen bleibt.

**Giezendanner Benjamin (V, AG):** Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes will der Bundesrat den regulatorischen, aber auch den finanziellen Rahmen des Schienengüterverkehrs verbessern. Neben dem Güterverkehr auf der Strasse und im Wasser bildet der Schienengüterverkehr einen wichtigen Bestandteil der wirtschaftlichen Landesversorgung.

Im Kern sieht die SVP den Revisionsbedarf beim Schienengüterverkehr oder im Speziellen beim Einzelwagenladungsverkehr. Die Zahlen von SBB Cargo zeigen, dass im ersten Halbjahr 2024 über 40 Millionen Franken Verlust geschrieben wurden. Per Ende des Jahres, wenn die Zahlen herauskommen, werden die SBB in der Sparte Cargo wahrscheinlich nahezu 100 Millionen Franken Verlust schreiben.

Deshalb haben wir einen gewissen Handlungsbedarf. Jetzt aber einfach eine Weiche zu stellen und diesen Güterzug auf ein Stumpengleis, auf ein Abstellgleis zu schicken, entspricht nicht einem verantwortlichen Handeln unsererseits. Wir sollten hier zumindest auf die Argumente von Kollege Imark eingehen und den Güterverkehr



und den Einzelwagenladungsverkehr im Detail anschauen. Sie wissen auch, dass wir genügend Zeit haben. Selbstverständlich schreiben die SBB in dieser Konzernsparte ein Minus. Aber wir haben in der letzten Session den SBB über 850 Millionen Franken Eigenkapital zugestanden, das nicht dringend oder zumindest nicht betriebsnotwendig war. Deshalb haben wir etwas Zeit. Nehmen wir uns diese Zeit und entwickeln wir eine Strategie, die es dem Einzelwagenladungsverkehr erlaubt, auch in acht, ja in zwölf Jahren noch zu bestehen. Ich erlaube mir, kurz auf die Hauptbestandteile des von Kollege Imark begründeten Rückweisungsantrages einzugehen:

1. Erarbeitung einer Strategie dieses Bereiches: Hier geht es vor allem darum, dass wir von europäischer Seite einen Riesendruck haben. Der Einzelwagenladungsverkehr wurde von der Europäischen Kommission bei der SNCF, aber auch bei der Deutschen Bahn auseinandergenommen, weil eine Quersubventionierung stattgefunden hat. Zukünftig werden ganz wenige dieser einzelnen Bahnwaggons noch über die Landesgrenzen verschoben werden, womit auch die SBB weniger Volumen im System haben werden.

2. SBB Cargo hat bereits im Herbst angefangen, an der Preisschraube zu drehen; das wurde heute schon erwähnt. Bei gewissen industriellen Kunden wurden die Preise – jetzt müssen Sie zuhören – um 20 bis 60 Prozent erhöht. Das Spannende ist Folgendes: Ich habe hier viel von der Zukunftsfähigkeit dieses Bereichs gehört, aber niemand hat mir das Dreisäulensystem, das bei SBB Cargo verabschiedet wurde, erklärt. Der Herr Bundesrat wird es nachher noch sagen. Es sind drei Bestandteile: einerseits die Preiserhöhungen, zu denen man sich bekannt hat; andererseits die Effizienzsteigerungen; und das Dritte sind diese Subventionen im Einzelwagenladungsverkehr. Jetzt müssen Sie sehen – es hat hier einige Unternehmerinnen und Unternehmer unter uns -: Es ist ein wahnsinniger Spagat, den Sie machen müssen, wenn Sie auf der einen Seite die Preise erhöhen müssen und auf der anderen Seite die Leistungen abbauen.

Jetzt kommen wir zu den Leistungen. Es wurde den Kunden nicht nur mitgeteilt, dass sie jetzt zwischen 20 und 60 Prozent höhere Preise bezahlen müssen. Nein, es wurde ihnen auch gesagt, dass man dementsprechend die Rangierzeitfenster verkleinert habe und die Zahl der Bedienpunkte zurückgehe. Das heisst, sie haben vielleicht nicht mehr zwölf Stunden, während denen sie Waggons einspeisen und wieder ausspeisen können, sondern sie haben dann noch zweimal vier Stunden oder einmal zwei Stunden. Wie wollen Sie diesen Verkehr so in Zukunft noch gewährleisten? Sie sehen, SBB Cargo hat uns und den Bundesrat vor ein Fait accompli gestellt, bevor die parlamentarische Debatte überhaupt stattfinden konnte. Deshalb, schon allein davon ausgehend, müssen wir die Vorlage heute zurückweisen.

Wenn ich jetzt aber darauf zu sprechen komme, möchte ich Ihnen sagen, dass die Herausforderung nicht darin liegen wird, den Einzelwagenladungsverkehr zu schützen. Das Problem ist vielmehr, dass es eine Verlagerung bei der Bahn gibt: von dieser Verkehrsart auf die Containerzüge. Und bei den Containerzügen ist das Problem, dass sie einen Vorlauf und einen Nachlauf auf der Strasse haben. Wenn das System also zu sterben beginnt, wird es automatisch mehr Verkehr auf der Strasse geben.

In Anbetracht der Zeit muss ich mich etwas kürzer fassen. Heute ist der Tag, an dem Sie die Weichenstellung vornehmen, und ich bitte Sie, hören Sie auf, hier drin Märklin zu spielen. Nehmen Sie die verkehrspolitische Verantwortung wahr, helfen Sie uns, diese Vorlage zurückzuweisen und gemeinsam eine Strategie für SBB Cargo im Binnenverkehr zu entwickeln, die es auch in einem Jahrzehnt noch gibt und die zur Verlagerung auf die Schiene beiträgt.

**Farinelli Alex (RL, TI):** Il gruppo liberale-radicale sostiene l'entrata in materia e la trattazione in questa sessione della revisione della legge sul trasporto merci, riconoscendo da un lato la rilevanza strategica per garantire un sistema logistico efficiente, competitivo e sostenibile e, dall'altro, riconoscendo che la Svizzera ha bisogno di un trasporto merci moderno e performante che possa contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento e alla transizione verso la mobilità più efficiente, riconducendo anche nel contempo a un impatto ambientale minore. In questo contesto il progetto di revisione presenta elementi positivi che meritano di essere sottolineati. Da un lato l'attenzione posta sulla modernizzazione e sull'innovazione tecnologica, in particolare con l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale, rappresenta un passo avanti importante per migliorare la produttività del traffico merci su rotaia e per incentivare le soluzioni multimodali, favorendo l'interconnessione tra ferrovia, strada e navigazione. Dall'altro lato va pur detto che ci sono anche alcune criticità riferite a questa legge che riguardano soprattutto le questioni in abito finanziario. Infatti, in un momento in cui le finanze federali sono sotto forte pressione, è fondamentale garantire che ogni intervento da parte della Confederazione sia sostenibile, efficiente e proporzionato, e soprattutto limitato nel tempo. Le sovvenzioni e i crediti di impegno previsti da questa legge per il trasporto merci ferroviario devono essere quindi limitate nel tempo e accompagnate da una chiara strategia di uscita finché il settore possa evolvere verso una maggiore autosufficienza economica e concorrenzialità.



Il nostro gruppo ritiene essenziale che le misure di finanziamento siano strettamente legate a obiettivi di efficienza e non diventino quindi un meccanismo di sostegno strutturale che in qualche modo va ad alterare la concorrenza tra le diverse modalità di trasporto. Sarà inoltre necessario assicurarsi che gli investimenti previsti abbiano un impatto reale sulla competitività del settore, evitando dispersioni di risorse o

**AB 2025 N 66 / BO 2025 N 66**

interventi che producano risultati non attesi. Il principio della neutralità nella concorrenza deve rimanere un pilastro della nostra politica dei trasporti, così come della nostra politica economica.

Per questi motivi il gruppo liberale-radicale sostiene l'entrata in materia su questa revisione, riconoscendo l'importanza per il futuro del trasporto merci in Svizzera, ma sottolineando la necessità di una discussione approfondita sulle sue implicazioni finanziarie e regolatorie.

**Rösti** Albert, Bundesrat: Ich versuche, es in Anbetracht der Zeit kurz zu machen. Zum Eintreten: Die Ausgangslage ist klar, da sind wir uns alle einig. Die SBB machen seit Längerem Defizite beim Güterverkehr, insbesondere beim Einzelwagenladungsverkehr, und das soll mit dieser Vorlage korrigiert werden. Ich bitte Sie deshalb – das Eintreten ist ja nicht mehr bestritten –, die Vorlage auch nicht an den Bundesrat zurückzuweisen. Sie diskutieren hier über ein Förderungs- oder Entwicklungskonzept des Güterverkehrs, des Einzelwagenladungsverkehrs, das mit der ganzen Branche entwickelt wurde. Die Verlader sind sich einig und unterstützen dieses Konzept, die Bahn ist sich einig, aber auch die Astag ist sich einig, dass wir dieses Konzept brauchen. Deshalb, geschätzter Nationalrat Giezendanner, müssten Sie dann noch ausführen, welches die alternative Strategie ist. Sie haben nämlich die wesentlichen Punkte – Sie haben von einem Dreisäulensystem gesprochen – hier bestätigt. Und genau so ist es. Der Güterverkehr braucht primär mehr Effizienz. Dafür ist die digitale automatische Kupplung eine massiv bessere Massnahme. Heute wie vor vierzig Jahren werden die Güterwagen noch von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB in schwerer, risikoreicher Arbeit zusammengeschraubt. Mit der automatischen Kupplung, die auch digitale Übertragungen ermöglicht, wird ein massiver Effizienzschub ermöglicht.

Sie haben recht, das wird noch einige Jahre dauern, weil die Effizienz erst ermöglicht wird, wenn das System europäisch eingeführt wird, damit diese Züge auch überregional zusammengehängt werden können. Ich darf Ihnen sagen – ich bin in Kontakt mit Österreich, mit Deutschland, mit Belgien –, es wird vorwärtsgemacht. Trotzdem gebe ich Ihnen recht, es wird einige Jahre dauern. Aber genau weil diese Effizienzsteigerung einige Jahre dauert, brauchen wir jetzt übergangsmässig eine Unterstützung der SBB mit Leistungsvereinbarungen. Wir können gerne über die Art und Inhalte dieser Leistungsvereinbarung – die dann eine Vollzugsfrage ist, nicht eine Gesetzesfrage – sprechen, sodass wir das richtig machen. Sie wollen ja, dass das wettbewerbsfähig ist, dass es effizient verläuft. Dort müssen wir ansetzen, da bin ich mit Ihnen einverstanden. Die Leistungsvereinbarung, die Subventionen für den Einzelwagenladungsverkehr – es werden wohl die SBB sein, es können aber auch andere diese Subventionen nachfragen – müssen so eingestellt werden, dass dann längerfristig mehr Effizienz stattfindet. Darin haben wir überhaupt keine Differenz.

Neben der automatischen Kupplung ist auch eine zweite Effizienzsteigerung nötig, und da braucht es eine Optimierung. Wir können nicht weiterhin 300 Bedienpunkte anfahren lassen. Das ist nicht effizient, und genau dort besteht ein gewisser Widerspruch hinsichtlich der Rückweisung. Wenn Sie verlangen, dass alle Bedienpunkte regional aufrechterhalten werden, bekommen wir die Wirtschaftlichkeit natürlich nicht hin. Hier braucht es eine gewisse Steigerung der Effizienz, aber nicht einen Abbau der Bedienpunkte auf 50, sondern etwa auf 200, damit wir regional noch überallhin transportieren können. Genau darum geht es in dieser Vorlage: Effizienzsteigerung mit der automatischen Kupplung und in der Abwicklung.

Dann – das haben Sie richtig gesagt – braucht es auch eine Anpassung der Preise, damit der Güterverkehr wettbewerbsfähig wird. Es geht im Durchschnitt um eine Preiserhöhung von etwa 20 Prozent. Ich muss Ihnen einfach sagen: Es gibt eine Korrektur über alle Anbieter. Einige Nachfrager der Leistungen der SBB haben lange viel zu wenig bezahlt, und dort kommt es zu höheren Preissteigerungen. Dann gibt es Nachfrager, die genug bezahlt haben, dort ist die Preissteigerung praktisch null. Im Schnitt sind es nicht 60 Prozent, sondern es sind 20 Prozent. Damit das für den Güterverkehr tragbar ist, ist die Vorlage eben so konzipiert, dass es unbegrenzte pauschale Verladebeiträge gibt, und die kommen der Branche zugute.

Das Gesamtkonzept Effizienzsteigerung, Preisanpassung und übergangsmässig Subventionen wird verhindern, dass wir in den nächsten Jahren 650 000 Lastwagen mehr auf der Strasse haben. Das können wir uns definitiv nicht leisten, denn dafür fehlt uns schlicht die Kapazität.

Ich bitte Sie deshalb, auf dieses ausgewogene Paket für eine beschränkte Unterstützung einzutreten. Alle, die wollen – ich spreche hier auch die Bauernvertreterinnen und -vertreter an –, dass die Produkte der Fenaco, der



Migros, von Planzer, Feldschlösschen oder der Zementindustrie weiterhin möglichst auf der Schiene bleiben und nicht auf die Strasse kommen, sollten auf die Vorlage eintreten und sie nicht zurückweisen. Die bevorstehende Arbeit, die Leistungsvereinbarungen und dann deren rasche Umsetzung, können wir selbstverständlich auch in der Kommission besprechen. Ich meine, es handelt sich um eine ausgewogene Vorlage. Ich bitte Sie, entsprechend einzutreten und die Vorlage nicht zurückzuweisen.

**Giezendanner Benjamin (V, AG):** Herr Bundesrat, ich stelle Ihnen trotz der fortgeschrittenen Zeit und in Anbetracht dessen, dass alle zum Metzgerverband Schweiz gehen möchten, noch eine Frage. Sie sagen, dass es diese 20 bis 60 Prozent bräuchte, die beim Endkunden momentan aufgeschlagen werden. Auf der anderen Seite gibt es beim Strassenverkehr eine Dekarbonisierung, sprich LKW mit Elektroantrieb, die keine LSVA mehr bezahlen, sodass der heutige Tarif um 20 bis 40 Prozent sinkt. Es gibt also teilweise eine Diskrepanz von über 50 Prozent. Wie wollen Sie dem Endkunden erklären, dass er am Schluss weiterhin die Bahn benutzen soll, wenn er über die Strasse 50 Prozent günstiger transportieren kann? Und wie erklären Sie den Kollegen von der Landi und von der Fenaco hinsichtlich der Eigenwirtschaftlichkeit, dass in der Agglomeration draussen genau diese Bedienpunkte ohne die Subventionen bestehen bleiben sollen? Ein Projekt mit Bedienpunkten an diesen Orten ist garantiert nicht eigenwirtschaftlich.

**Rösti Albert, Bundesrat:** Also nochmals: Ihre Zahlen und die sich daraus ergebenden Differenzen stimmen so nicht. Bei den Pauschalbeträgen wissen Sie selbst ja noch nicht einmal, wie hoch diese sein werden, weil diese Berechnungen jetzt erst im Gang sind. Wir stehen mit der Transportbranche über die Höhe der Pauschalbeiträge in Verhandlungen. Die Beiträge dienen eben genau dazu, die Preiserhöhung abzufedern. Ich hatte die Branchenvertreter am Tisch, sie sind auch mit dem Bundesamt für Verkehr in Verhandlungen, und sie stimmen uns zu, dass das System genau so funktionieren kann. Schliesslich haben wir immer noch das Nachtfahrverbot. Es gibt zum Teil auch gar keine Alternativen. Es ist also nicht so, dass diese Unternehmen ihre Transporte einfach alle auf die Strasse verlagern. Das ist ein Punkt. Ein zweiter Punkt: Wir werden mit einer Vorlage zur Anpassung der LSVA kommen, bei der wir dann auch über die langfristige Abgabe für Elektrolastwagen diskutieren müssen, wenn die Äufnung des Bahninfrastrukturfonds überhaupt noch Bestand haben soll. So werden wir diesen Ausgleich schaffen.

Kommen Sie zu uns, ich lade Sie ein, damit wir gemeinsam diese Leistungsvereinbarungen diskutieren können – die Vereinbarungen sind ja eine Sache zwischen BAV und SBB. Aber geben Sie uns Eckwerte. Ich meine, als Spezialist kennen Sie die Transportbranche weit besser als ich. Ich garantiere Ihnen aber, wenn Sie die Vorlage ohne alternative Massnahmen einfach zurückweisen, dann werden wir diese Lastwagen in drei, vier Jahren auf der Strasse haben, ausser wir begleichen einfach weiterhin das Defizit der SBB. Aber dann wären wir gleich weit, ohne irgendwelche Effizienzsteigerung. Also, ich lade Sie zur Zusammenarbeit ein. Ich glaube, das wäre im Interesse der gesamten Transportbranche, weil auch Sie keine Freude haben, wenn sich die Lastwagen oder die Güter, die heute mit der Bahn transportiert werden,

AB 2025 N 67 / BO 2025 N 67

auf die Strasse verlagern – in diesem Punkt haben wir wahrscheinlich keine Differenz.

**Präsidentin (Riniker Maja, Präsidentin):** Die Berichterstatter verzichten auf ein Votum. Der Nichteintretensantrag der Minderheit Giezendanner wurde zurückgezogen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**Präsidentin (Riniker Maja, Präsidentin):** Wir stimmen über den Rückweisungsantrag der Minderheit Giezendanner ab.

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 24.017/30226)  
Für den Antrag der Minderheit ... 62 Stimmen  
Dagegen ... 124 Stimmen  
(2 Enthaltungen)



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2025 • Zweite Sitzung • 04.03.25 • 08h00 • 24.017  
Conseil national • Session de printemps 2025 • Deuxième séance • 04.03.25 • 08h00 • 24.017



*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen*  
*Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr*  
*La séance est levée à 13 h 00*

AB 2025 N 68 / BO 2025 N 68

