



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**

*Fortsetzung – Suite*

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**

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Die Anträge der verschiedenen Minderheiten beraten wir in einer Debatte.

**Tuena Mauro** (V, ZH): Ich spreche im Namen meiner Kommissionsminderheiten zu den folgenden Änderungsanträgen zu Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 10 Absatz 5, Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 25 Absatz 3.

Es ist nicht so, dass wir mit der vorliegenden Totalrevision des Gütertransportgesetzes etwas dringend reparieren müssen, weil es heute nicht funktioniert. Im Gegenteil: Der Transport und die Verteilung der Güter funktionieren sehr gut. Wirtschaft und Bevölkerung werden in unserem Land gut versorgt. Sie werden so bedient, wie sie es wünschen und wie es nötig ist.

Hüten wir uns davor, das im Eifer des Reglementierens zu gefährden und kaputt zu reformieren. Dies gilt ganz besonders für den bimodalen und trimodalen Umschlag der Transportgüter. Dort verfügen wir in der Schweiz heute über eine überaus effiziente Struktur, die sich an den Bedürfnissen von Markt und Kunden orientiert.



Was dabei sehr positiv auffällt: Diese Terminals werden heute in aller Regel von privaten Unternehmen gebaut, betrieben, unterhalten und weiterentwickelt.

Dieser gut funktionierenden Terminallandschaft müssen wir Sorge tragen. Diese Struktur funktioniert und ist effizient. Sie kann gemäss den Bedürfnissen der Zeit weiterentwickelt und ausgebaut werden. Aber es braucht unter keinen Umständen ein Vorgehen mit der Abrissbirne und auch keinen Neustart auf der grünen Wiese. Es wäre komplett falsch, hier eine Baustelle zu eröffnen, die es nicht braucht.

Mit unseren Änderungsanträgen sorgen wir für eine organische Weiterentwicklung dessen, was heute schon gut funktioniert. Ich bitte Sie daher um Ihre Unterstützung, insbesondere in Bezug auf den Minderheitsantrag zu Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d. Was die heutige Terminallandschaft prägt und auszeichnet, sind der freie Markt und der Wettbewerb, die hier bestens funktionieren. Das ist der eigentliche Grund für die festgestellte Effizienz und Kundennähe, von denen wir alle als Konsumentinnen und Konsumenten profitieren. Wir können nicht immer von Markt und von Wettbewerb reden und diese dann aber da, wo sie bestens funktionieren, infrage stellen und gefährden oder gar neue Monopole schaffen. Auch deswegen bitte ich Sie, die Minderheitsanträge zu Artikel 10 Absätze 3 und 5 sowie zu Artikel 25 Absatz 3 zu unterstützen.

Ich finde es sehr typisch, dass die SBB AG in Hinblick auf die Totalrevision, die heute vor uns liegt, vor ein paar Monaten eine neue Tochtergesellschaft geschaffen hat. Diese heisst SBB Intermodal AG und soll für die SBB die Terminallandschaft in der Schweiz erobern und die privaten Mitbewerber aus dem Feld schlagen. Ausgerechnet die SBB, die in den letzten dreissig Jahren Hunderte von Industrie- und Anschlussgeleisen stillgelegt haben und nicht mehr bedienen, ausgerechnet die SBB, die dafür gesorgt haben, dass heute bei den allermeisten Bahnhöfen keine Güter mehr auf die Schiene verladen werden können, ausgerechnet diese SBB träumen jetzt davon, im bi- und trimodalen Güterumschlag möglichst noch ein von ihr kontrolliertes Monopol zu schaffen. Das braucht es nicht, und das wollen wir nicht.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, wie die SBB mit ihren Milliarden schulden und ihrem chronisch defizitären Güterverkehr einen solchen Vorstoss in den freien Markt finanzieren, wenn sie diesen doch von Gesetzes wegen nicht aus öffentlichen Mitteln quersubventionieren dürfen. Genau darum geht es im Minderheitsantrag zu Artikel 13 Absatz 6, der solche Querfinanzierungen klar unterbinden will. Gerade die Meldung von Mitte Februar zu den erneuten Verlusten von SBB Cargo zeigen, dass hier ein Fass ohne Boden weiter gefüllt wird.

Für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Güterumschlages ist es entscheidend, dass die Marktteilnehmer über gleich lange Spiesse verfügen und keiner privilegiert oder durch marktverzerrende Subventionen verdrängt wird. Genau hier setzen unsere Minderheitsanträge an. Während der Minderheitsantrag zu Artikel 10 Absatz 3 verhindern soll, dass einzelne Projekte bevorzugt subventioniert und dadurch private Betreiber aus dem Markt gedrängt werden, stellen die Minderheitsanträge zu Artikel 10 Absatz 5 und zu Artikel 25 Absatz 3 sicher, dass auch wettbewerbliche Kriterien an den relevanten Stellen explizit berücksichtigt werden. Lassen wir den Markt spielen, dann funktioniert es. Auch im Sinn von Wettbewerb und Marktwirtschaft bitte ich Sie um Unterstützung dieser Anträge.

Erlauben Sie mir, Herr Bundesrat, zum Schluss noch eine Bemerkung zum Stichwort "Verlagerung auf die Schiene". In diesem Zusammenhang weckt die Vorlage, so wie sie jetzt daherkommt, völlig falsche Erwartungen. Nur wegen der im Gütertransportgesetz vorgesehenen Neuorganisation des bi- und trimodalen Güterumschlages wird kein einziger Container zusätzlich mit der Bahn reisen. Einerseits sind Container bereits heute da, wo es Sinn macht, mit dem Zug unterwegs. Lediglich für den letzten Teil der Reise zwischen Bahn und Destination werden sie auf LKW verladen. Andererseits sind bereits heute mehr als genügend Kapazitäten für den

AB 2025 N 125 / BO 2025 N 125

Güterumschlag vorhanden. Es bestehen sogar noch bedeutende Ausbaupotenziale; man muss sie nur nutzen. Gerade deshalb plädiere ich dafür, den Minderheitsantrag zu Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d zu unterstützen. Was die Verlagerung betrifft, handelt es sich bei der heute diskutierten Vorlage um das Paradebeispiel eines Papiertigers – vielleicht müsste man besser sagen, einer Papierlokomotive. Wer von einer generellen Verlagerung des Gütertransports, auch im Binnen- und Import-Export-Verkehr mit der Schweiz, spricht, sollte sich zudem bewusst sein, dass unsere Bundesverfassung dafür keine Grundlage bietet. Im Gegenteil: Der Verfassungsgeber hat es beim Erlass von Artikel 81a der Bundesverfassung ausdrücklich abgelehnt, einen solchen Auftrag zu beschliessen – auch dem müssen wir heute Rechnung tragen.

Ich danke Ihnen, dass Sie unsere Änderungsanträge unterstützen.

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Herr Farinelli vertritt den Antrag der Minderheit Jauslin und spricht



auch für die FDP-Liberale Fraktion.

**Farinelli Alex** (RL, TI): La revisione della legge sul trasporto di merci, rappresenta un passo importante per garantire un sistema logistico moderno ed efficiente. La minoranza Jauslin esprime una chiara riserva sul fatto che in questa legge venga introdotto, all'articolo 3 capoverso 1 lettera f, l'inserimento di obiettivi di trasferimento modale, un'imposizione non necessaria che rischia di rivelarsi controproducente.

Se davvero vogliamo rafforzare il trasporto ferroviario e la navigazione, dobbiamo farlo garantendo condizioni quadro favorevoli e non semplicemente andando ad enunciare in una legge obiettivi che in realtà sono già inclusi in altre disposizioni legali, non da ultimo nella nostra Costituzione per quanto riguarda il traffico attraverso le Alpi. Le quote rigide di trasferimento non tengono conto dell'evoluzione naturale del mercato e delle esigenze di una logistica moderna. La competitività del traffico ferroviario deve essere infatti il risultato di un miglioramento dei servizi, della digitalizzazione, della semplificazione burocratica e non semplicemente un'imposizione normativa.

Questa legge vuole proprio andare in questa direzione, andando a garantire delle condizioni quadro al settore e anche degli importanti aiuti finanziari che possano permettere di sviluppare il trasporto ferroviario e multimodale, e quindi a trasferire una quantità di merci superiore su mezzi di trasporto alternativi a quelli che possono essere dati dalla strada.

Inoltre, riteniamo – e qui difendo la posizione del gruppo liberale-radical – che agli articoli 10 capoverso 5 e 32 capoverso 2 sia importante che vengano tenuti in considerazione, tra gli altri aspetti, anche quelli legati alla concorrenzialità e alle distorsioni della concorrenza.

Per quanto riguarda l'articolo 10 capoverso 5 riteniamo fondamentale che le sovvenzioni al traffico merci su rotaia siano chiaramente delimitate nel tempo e negli obiettivi. Gli aiuti devono servire ad accompagnare un'evoluzione tecnologica organizzativa e non a sostituire un modello di business che nel lungo periodo deve potersi reggere autonomamente. In più, in un periodo in cui le finanze federali sono sotto forte pressione, qualsiasi nuova forma di sostegno deve essere giustificata con grande attenzione e monitorata con chiari criteri.

Per quanto riguarda l'articolo 32 capoverso 2 occorre garantire che i contributi agli investimenti privati nel settore logistico e ferroviario non creino distorsioni nel mercato. Il rischio, infatti, è di favorire alcuni attori rispetto ad altri, un rischio che deve essere limitato. Il principio della neutralità concorrenziale deve essere rispettato e la regolamentazione deve evitare di generare squilibri tra le diverse modalità di trasporto.

Detto questo, il nostro gruppo riconosce gli aspetti positivi della revisione della legge. Il trasporto ferroviario e la navigazione possono essere rafforzati, ma attraverso strumenti di mercato e investimenti mirati, senza introdurre obblighi eccessivi o schemi di finanziamento che potrebbero diventare permanenti. Non sarebbe conforme a un utilizzo delle risorse che eviti, in qualche modo, di legare queste a compiti che si sviluppano nel tempo e che non vengono mai rivisti e che quindi non permettono di eventualmente adempiere a nuovi compiti. Per questi motivi invitiamo il Consiglio nazionale a respingere le modifiche all'articolo 3 capoverso 1 lettera f e anche a riconsiderare l'introduzione degli elementi di concorrenzialità negli articoli 10 capoverso 5 e 32 capoverso 2.

**Schlatter Marionna** (G, ZH): Bei der kleinen, aber wichtigen Minderheit zu Artikel 3 Absatz 2 geht es um die Eigenwirtschaftlichkeit des Einzelwagenladungsverkehrs. Meine Minderheit beantragt, dass im Gesetz darauf verzichtet wird, abschliessend die Eigenwirtschaftlichkeit für den Einzelwagenladungsverkehr zu fordern, und dem Bundesrat eine gewisse Flexibilität zugestanden wird.

Die Begründung des Antrages liegt auf der Hand. Der Einzelwagenladungsverkehr ist teuer und wird teuer bleiben, solange der Strassengüterverkehr seine externen Umweltkosten wie CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfälle und Infrastrukturverschleiss nicht vollständig trägt. Wir haben also sozusagen ein Marktversagen durch falsche Kostenanreize. Der Lastwagenverkehr ist künstlich günstiger, weil Steuern und LSVA nicht die vollen externen Kosten decken. Er ist günstiger, weil die Strassen teilweise durch allgemeine Steuermittel finanziert werden, und er ist billiger, weil der CO<sub>2</sub>-Ausstoss bisher nicht vollständig eingepreist ist. Der Schienenverkehr auf der anderen Seite ist teuer, weil Bahnunternehmen Trassenpreise bezahlen müssen, während LKW die Strasse subventioniert nutzen. Dazu verursacht die Infrastruktur wie Rangierbahnhöfe oder Bedienpunkte hohe Fixkosten, und zudem ist der Einzelwagenladungsverkehr personalintensiv.

Unser gemeinsames Ziel ist ein fossilfreier Güterverkehr. Das realisieren wir nicht von heute auf morgen. Die Investitionen in die Digitalisierung und Automatisierung machen den Einzelwagenladungsverkehr effizienter und günstiger. Ohne politische Unterstützung bleibt er aber so lange im Nachteil gegenüber dem Güterverkehr auf der Strasse, bis die Umweltkosten korrekt eingepreist werden.



Ein nachhaltiger Güterverkehr braucht also eine gezielte, gewollte politische Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs, und zwar nicht nur heute, sondern grundsätzlich auch morgen, nämlich so lange, bis der Strassengüterverkehr seine wahren Kosten nicht mehr auf die Allgemeinheit abwälzen und dadurch künstlich billiger sein kann. Meine Minderheit gibt dem Bundesrat die nötige Flexibilität, um eine zukunftsfähige Verkehrspolitik zu machen.

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Herr Pult begründet den Antrag seiner Minderheit und spricht auch für die SP-Fraktion.

**Pult Jon** (S, GR): Ich kann gerade dort anschliessen, wo Frau Schlatter aufgehört hat. Ich glaube, wenn wir wirklich eine nachhaltige, eine effiziente, eine gute Güterverkehrspolitik machen wollen, dann tun wir gut daran, heute bei dieser Beratung das Ambitionsniveau der Vorlage gegenüber dem Entwurf des Bundesrates und auch den Beschlüssen des Ständerates etwas zu erhöhen. Wir tun das, ich habe es schon im Eintretensvotum vor zwei Tagen gesagt, in erster Linie, indem wir bei Artikel 3 Absatz 1 eben diese neue Litera f einfügen und damit für den Güterverkehr in der Fläche in unserem Land ebenfalls ein Verlagerungsziel einführen. Das ist der Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission.

Eine zweite Möglichkeit, das Ambitionsniveau zu erhöhen, dafür zu sorgen, dass die Transportmengen der Güterbahn nicht einfach nur etwas langsamer zurückgehen, sondern die Güterbahn wieder in die Offensive kommt, haben Sie mit meiner Minderheit bei Artikel 14 Absatz 2. Wie Sie der Fahne entnehmen können, regelt dieser Artikel die Verladebeiträge, also die Pauschalen, die der Bund vergibt, um die Verlagerung zu stärken. Da bitte ich Sie eben, das Ambitionsniveau zu erhöhen und auch klar ins Gesetz zu schreiben, was die wichtigen Kriterien für die Dimensionierung und auch für die Vergabe dieser Beiträge sind. Ich bitte Sie, zwei Kriterien aufzunehmen: Erstens sollen diese Beiträge so dimensioniert

AB 2025 N 126 / BO 2025 N 126

sein, dass sie die Erreichung der volkswirtschaftlichen sowie der verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes unterstützen. Zweitens, und das ist letztlich fast noch das Wichtigere, sollen diese Beiträge so dimensioniert sein, dass sie Anreize für zusätzliche Transporte mit der Eisenbahn setzen. Also bitte ich Sie hier bei Artikel 14 Absatz 2, meiner Minderheit zu folgen.

Dann bitte ich Sie ebenfalls, die Minderheit Schlatter zu unterstützen. Frau Schlatter hat ausgeführt, warum das richtig ist. Wir müssen, wenn wir ehrlich sind, tatsächlich feststellen, dass wir, wenn wir das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit zu dogmatisch umsetzen, dann wahrscheinlich weiterhin einen Niedergang der Güterbahn in der Fläche unseres Landes haben, vielleicht einfach etwas langsamer. Daher ist es, glaube ich, richtig, dass wir auch anerkennen: Es gibt zwar das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit, aber es gilt in dem Sinn nur grundsätzlich; es wird aufgeweicht. Der Bundesrat hat mehr Flexibilität, um die Güterbahn zu stärken, um dafür zu sorgen, dass die Verlagerung beim Transport von Gütern eben nicht so geschieht wie leider heute in der Fläche, nämlich von der Schiene auf die Strasse, sondern umgekehrt, so, wie wir das beim Transitgüterverkehr geschafft haben.

Deshalb nochmals: Ich bitte Sie, bei Artikel 3 Absatz 1 diese neue Litera f, ein Verlagerungsziel, einzuführen. Ich bitte Sie weiter, bei Artikel 14 Absatz 2 bezüglich der Gestaltung der Verladebeiträge meiner Minderheit zu folgen und eben klar zu sagen, dass sie so zu dimensionieren sind, dass es Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene gibt. Ich bitte Sie ferner, bei Artikel 3 Absatz 2 der Minderheit Schlatter zu folgen, damit der Bundesrat dann bei der Gestaltung der Verordnung, bei der Umsetzung dieses Gesetzes, mehr Flexibilität hat. Bei allen anderen Minderheiten, bei allen anderen Abstimmungen bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen, damit wir mit diesem Gesetz tatsächlich etwas tun, das für die Güterbahn gut ist, damit wir den Niedergang der Güterbahn in der Fläche unseres Landes aufhalten können. Das ist gut für unsere Verkehrspolitik, das entlastet unsere Strassen, das entlastet unsere Umwelt, das hilft mit, die Klimaziele zu erreichen, und vor allem: Es hilft mit, einen wichtigen Vektor der Logistik des Gütertransports in unserem Land zu stärken, der für die Versorgungssicherheit und die gute wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes entscheidend ist. Ich bitte Sie, entsprechend abzustimmen, und danke Ihnen namens der SP-Fraktion dafür.

**Klopfenstein Broggini Delphine** (G, GE): En Suisse, grâce à l'initiative des Alpes, nous avons une situation unique relative au trafic de transit à travers les Alpes: la part du transport de marchandises par rail est nettement plus élevée que celle du transport routier; on arrive même à 72 pour cent de part modale. Cela a été rendu possible par la volonté politique et, bien sûr, par des mesures appropriées, que nous avons réussi à mettre en oeuvre ensemble.

La situation est toute autre dans le reste de la Suisse, où la part du rail est inférieure à 40 pour cent. Nous



avons besoin de toute urgence d'un objectif de transfert sur l'ensemble du territoire, car nous savons que la décarbonation du transport de marchandises est particulièrement difficile et que le rail doit prendre une plus grande part dans ce domaine. Il ne suffit pas d'avoir un bon exemple dans les Alpes pour estimer que cela se répercute sur l'ensemble du territoire.

Au-delà de l'objectif de transfert sur le rail, qui vient d'ailleurs enfin combler une lacune importante, ce qui est donc un des éléments centraux de la loi sur le transport de marchandises, un autre élément important s'y niche certainement: la promotion du transport par wagon complet isolé. C'est un élément central et indispensable du transport de marchandises, qui permet de transporter par rail de plus petites quantités de marchandises, de manière efficace et écologique. Ceci est particulièrement important dans le trafic intérieur d'importation et d'exportation.

Concernant les propositions de minorité, le groupe des Verts vous invite à accepter la proposition de minorité Schlatter, à l'article 3 alinéa 2, qui vise que la loi renonce à exiger explicitement la rentabilité du transport par wagon isolé. On le sait, le transport par wagon isolé est coûteux et le restera tant que le transport routier de marchandises ne prendra pas en charge l'intégralité de ses coûts environnementaux externes. Cela vaut vraiment la peine de le rappeler encore une fois: qu'entend-on par coûts externes? Ce sont les émissions de CO<sub>2</sub>, la pollution de l'air, la pollution sonore, les accidents et l'usure de l'infrastructure. La minorité Pult apporte, elle, une incitation financière par opération de chargement, une sorte de bonus de chargement. Cette nouvelle incitation pourrait ainsi contribuer de manière significative aux objectifs de la loi sur le climat et l'innovation.

Le groupe des Verts vous invite à suivre la majorité et à rejeter toutes les propositions de minorité, en particulier la proposition de minorité Jauslin, à l'article 3 alinéa 1 lettre f, qui rejette le nouvel objectif de la loi sur le transport de marchandises visant à augmenter la part de transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câble pour l'ensemble des transports de marchandises, alors qu'il s'agit certainement de la pièce maîtresse de cette loi.

De manière générale, il est évident que les conditions-cadres doivent être favorables. Nous savons que les grands trains de marchandises transportent de grandes quantités de la même marchandise, ce qui est évidemment rentable, mais qu'il est difficile de le faire au moyen de wagons isolés, avec de plus petites quantités de marchandises. C'est pourquoi la révision de cette loi apporte ce nouvel élément qui est aujourd'hui essentiel, d'autant que de plus en plus de points de transbordement ont disparu, ce qui a déclenché une spirale descendante.

Le groupe des Verts se félicite donc expressément que ce projet vise à soutenir le transport de marchandises par rail, notamment, par wagons isolés. Nous espérons vivement que ce projet, largement soutenu, permettra d'inverser la tendance. Nous voulons soutenir ce type de transport de marchandises qui permet aussi, naturellement, de désengorger les routes.

**Stadler Simon (M-E, UR):** Artikel 3 definiert die Ziele und den Grundsatz des Gesetzes. Die Minderheit Tuena möchte den Fokus auf das bestehende Netz legen. Die Mitte-Fraktion unterstützt hier die Mehrheit. Für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs sind der Bau und Betrieb von modernen Umschlags- und Verladeanlagen zentral. Heute ermöglichen der Zustand und zum Teil auch der Standort nicht immer einen leistungsfähigen Betrieb. Wir fordern unter Absatz 2, dass der Gütertransport auf der Schiene eigenwirtschaftlich sein muss. Dies bedingt einerseits einen Erneuerungsschub bei den bestehenden Anlagen, andererseits sollen auch neue, leistungsfähigere Anlagen möglich sein.

Die Mehrheit der Kommission hat mit Buchstabe f ein zusätzliches Ziel aufgenommen. Unsere Fraktion unterstützt hier die Mehrheit, die eine Erhöhung des Anteils des Gütertransports auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen an sämtlichen Gütertransporten fordert. Die Kapazitäten auf der Strasse, aber auch auf der Schiene sind beschränkt. Es ist deshalb wichtig, dass wir das Wachstum des gesamten Güterverkehrs im Auge behalten. Dazu gehören neben den Strassen auch andere gute Verkehrsinfrastrukturen für den Güterverkehr. Eine weitere Verschiebung von der Schiene zurück auf die Strasse kann nicht im Interesse der Autofahrerinnen und Autofahrer und auch nicht eine Lösung für das Problem der knappen Strassenkapazitäten sein.

Die Minderheit Schlatter fordert eine Änderung bei Artikel 3. Dieser definiert das Ziel, dass das Angebot des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser eigenwirtschaftlich sein muss. Diese Definition möchte die Minderheit Schlatter etwas aufweichen. Die Vorlage versucht eben gerade, den Spagat zwischen der Eigenwirtschaftlichkeit und einer Förderung durch Bundesgelder zu erreichen. Wir werden hier die Mehrheit unterstützen, sodass wir eine gewisse Balance behalten.

Zu Artikel 10 gibt es zwei Minderheiten. Die Minderheit Tuena zu Absatz 3 möchte den Investitionsbeitrag des Bundes für Projekte von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung auf maximal 60 Prozent begrenzen. Unsere Fraktion unterstützt

**AB 2025 N 127 / BO 2025 N 127**

hier die Mehrheit. Denn es gibt bereits heute mehrere Projekte von nationaler Bedeutung, die für das Funktionalisieren des Verkehrs wichtig sind und somit auch einen etwas höheren Beitrag rechtfertigen.

Die zweite Minderheit Tuena möchte Absatz 5 ergänzen. Sie möchte dort zusätzlich wettbewerbliche Kriterien aufnehmen. Dies wäre eine Änderung zur heutigen Praxis und des heutigen Gesetzes. Auch hier werden wir die Mehrheit und somit das bewährte System unterstützen.

Bei Artikel 13 geht es explizit um die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs. Hier folgen wir dem Antrag der nationalrätlichen Kommission, das heisst, mit Ausnahme von Absatz 7, dem Beschluss des Ständerates. Mit der Zustimmung zur Minderheit Tuena in Absatz 6 würde der Bund auch in Querfinanzierungen in Bereichen eingreifen, wo er nichts mitfinanziert. Man darf sich an dieser Stelle schon fragen, ob man hier etwas regeln würde, was den Bund eigentlich gar nichts angeht.

Die Minderheit Pult möchte Absatz 2 von Artikel 14 ergänzen und damit die Beiträge in weitere Ziele einbetten. Unsere Fraktion wird auch hier der Mehrheit folgen, weil sich die erwähnten Ziele bereits heute aus anderen Gesetzen und Vorgaben ergeben. In unseren Augen handelt es sich deshalb um eine unnötige Wiederholung. Auch bei Artikel 25 werden wir der Mehrheit folgen. Der Ständerat hat das Anliegen der Minderheit Tuena bereits mit einer Ergänzung unter Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b aufgenommen und fördert so eigentlich den internen Wettbewerb.

Bei Artikel 32 geht es um den Vollzug. Auch hier möchte die Minderheit Absatz 2 ergänzen und ausdrücklich den Wettbewerb erwähnen. Unsere Fraktion wird hier der Mehrheit folgen, denn die Railcom überwacht bereits heute den Wettbewerb und achtet auf einen diskriminierungsfreien Netzzugang. Zudem sorgt das Kartellgesetz dafür, dass ein funktionierender Wettbewerb sichergestellt ist. Der Minderheitsantrag ist deshalb überflüssig. Unsere Fraktion wird überall der Mehrheit folgen.

**Rösti Albert, Bundesrat:** Ich gebe gerne die Position des Bundesrates zu den einzelnen Anträgen bekannt.

Ich komme zuerst zum Antrag der Minderheit Tuena zu Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d: Für die Weiterentwicklung der Anlagelandschaft ist nicht nur das bestehende Netz relevant, sondern es ist generell der Bedarf an Umschlagskapazitäten massgeblich. Wenn die Leistungsfähigkeit bestehender Umschlagsanlagen mangelhaft ist und zu einem Wettbewerbsnachteil der Schiene führt, ist eine Modernisierung erforderlich, und das ist hier der Fall. Dies kann über neue oder modernisierte Anlagen erfolgen. Mit dem vorliegenden Antrag wird ein Bestandesschutz sowie ein Schutz für Unternehmen, die heute schon am Markt sind, vor allfälliger Konkurrenz gewährt. Ich bin der Meinung, das sollten wir nicht tun, denn dies ist wettbewerbsfeindlich und verunmöglicht Modernisierung und Effizienzsteigerungen. Deshalb bitte ich Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Ich bitte Sie aber auch, den Antrag der Mehrheit, in Artikel 3 Absatz 1 einen neuen Buchstaben f einzufügen, abzulehnen. Diese neue Bestimmung wäre ein Verlagerungsauftrag bzw. ein Auftrag, weniger Transporte auf der Strasse durchzuführen. Diesbezüglich haben Sie recht, Herr Tuena: Es wird wahrscheinlich zu keiner grossen Verlagerung kommen. Was wir mit dem vorliegenden Gesetz vor allem machen wollen, ist, sicherzustellen, dass die bestehenden Transporte auf der Schiene bleiben können und dass das aktuelle Defizit, das Sie zu Recht erwähnt haben und das uns Sorgen macht, mit Preismassnahmen, mit Effizienzmassnahmen und mit Subventionen übergangsmässig gedeckt werden kann. Deshalb bitte ich Sie, diesen spezifischen Mehrheitsantrag abzulehnen.

Ich komme zum Minderheitsantrag bei Artikel 3 Absatz 2 des Gütertransportgesetzes. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen, und zwar weil das Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit in dieser Formulierung nur an den Bund gerichtet ist und nur für ihn bindend ist. Der Bund korrigiert oder beeinflusst die finanziellen Marktergebnisse nicht direkt. Die Ausnahmen, wo von der Eigenwirtschaftlichkeit abgewichen werden kann, sind in Artikel 3 genau aufgezeigt, und deshalb ist das hier grundsätzlich nicht erforderlich.

Zu Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f betreffend Anlagen für den Gütertransport auf Schweizer Binnengewässern: Es handelt sich nicht um öffentliche Anlagen, sie stellen private Umschlags- und Verladeanlagen gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c dar oder sind anderweitig kantonal geregelt. Mit einer Aufnahme in das Konzept würden diese Anlagen als eigene Kategorie erfasst, die Durchgriffsmöglichkeit des Bundes, aber auch der Kantone sind in der Raumplanung bekannterweise beschränkt. Ich erachte diese Bestimmung nicht als notwendig, wehre mich aber auch nicht dagegen, wenn Sie das hier aufführen, damit man sieht, dass auch die Binnenschifffahrt eine Rolle spielt.

Ich komme zu Artikel 10 Absatz 3 des Gütertransportgesetzes. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Die vom Bundesrat beantragte Regelung bestand schon im bisherigen Gütertransportgesetz und hat sich bewährt. Faktisch wird mit dem Minderheitsantrag eine Verschlechterung der Förderung für grosse Anlagen



von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung beantragt. Diese betrifft zuvorderst das Projekt Gateway Basel Nord, das schon lange in Erarbeitung ist und das für einen effizienten und leistungsfähigen kombinierten Import- und Exportverkehr aus unserer Sicht unverzichtbar ist. Deshalb bitte ich Sie, die Subventionsmöglichkeit hier nicht zu schmälern.

Ich komme zum Minderheitsantrag bei Artikel 10 Absatz 5 und bitte Sie, auch diesen abzulehnen. Die Formulierung des Bundesrates bestand schon im bisherigen Gütertransportgesetz und hat sich bewährt; die hier beantragte Ergänzung bringt keinen Mehrwert. Der Bund ist bereits heute angehalten, bei den Fördergesuchen den Grundsatz der Gleichbehandlung konsequent anzuwenden, egal, ob die Unternehmen vollständig oder nur teilweise in privatem Besitz sind. Projekte werden dann gefördert, wenn der Bedarf nach diesen Umschlagskapazitäten besteht bzw. die mangelnde Leistungsfähigkeit bestehender Umschlagskapazitäten zu einem Wettbewerbsnachteil der Schiene führen sollte.

Ich komme zu Artikel 13 Absatz 6 des Gütertransportgesetzes: Ich bitte Sie auch hier, den Antrag der Minderheit abzulehnen. Der Antrag zielt darauf ab, sämtliche Querfinanzierungen im Geltungsbereich des Gesetzes zu verbieten, selbst in Bereichen, in denen der Bund gar nicht mitfinanziert. Ich glaube nicht, dass Sie einer Firma vorschreiben können, was sie wo und wie finanziert, wenn der Bund gar nicht beteiligt ist. Deshalb bitte ich Sie auch hier, den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Ich beantrage Ihnen bei Absatz 7, den Antrag der Kommissionsmehrheit abzulehnen und dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen. Der Bundesrat kann den Wunsch nach mehr Transparenz selbstverständlich nachvollziehen. Es besteht gemäss Obligationenrecht aber keine Publikationspflicht für den Geschäftsbericht, so dass die Informationen lediglich den Eigentümern der Gesellschaft oder den Gläubigern bei einem schutzwürdigen Interesse zukommen würden, solange das Unternehmen nicht börsennotiert ist. Der Antrag basiert wohl auf der Annahme, dass nur SBB Cargo den Einzelwagenladungsverkehr erbringen und Nutzniesser der Förderung sein kann. Dies macht heute den Anschein, muss aber nicht immer so sein. Es ist gut möglich, dass dereinst auch wettbewerbsfähige Teile von Privaten übernommen werden. Auch SBB Cargo muss heute keinen Geschäftsbericht publizieren, vielmehr wird nur eine konsolidierte Rechnung der SBB veröffentlicht. Der Mehrwert dieser Regelung ist daher für den Bundesrat nicht erkennbar.

Zu Artikel 14 Absatz 2 des Gütertransportgesetzes: Ich bitte Sie auch hier, den Minderheitsantrag abzulehnen. Die Berücksichtigung der verschiedenen übergeordneten Ziele des Bundes ist selbstverständlich und muss nicht in jedem Artikel nochmals explizit aufgeführt werden.

Dann bitte ich Sie ebenso, den Minderheitsantrag zu Artikel 25 Absatz 3 abzulehnen. Der Artikel regelt die Zuständigkeiten von Bund und Kantonen bei der Raumplanung sowie die Bewilligungsverfahren für Bau und Betrieb bei Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Die Ergänzung ist hier

#### AB 2025 N 128 / BO 2025 N 128

sachfremd. Wettbewerb ist bei Fragen der Raumplanung und bei Bau- und Betriebsbewilligungen kein relevantes Kriterium.

Ich komme abschliessend zu Artikel 32 Absatz 2: Auch hier bitte ich Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen und der Mehrheit bzw. dem Bundesrat zu folgen. Die Kompetenzen des Bundesrates und der Wettbewerbskommission zu Fragen und Sachverhalten des Wettbewerbs sind im Kartellgesetz und im Binnenmarktgesetz ausreichend und klar geregelt. Im Gütertransportgesetz ist festgehalten, wo ein diskriminierungsfreier Zugang zu Anlagen oder Leistungen geboten ist. Es ist unklar, worauf die Formulierung im Minderheitsantrag abzielt, und sie ergibt so keinen Mehrwert bzw. würde eher zu Unsicherheit betreffend Zuständigkeiten führen.

Damit fasse ich zusammen: Ich bitte Sie, überall der Mehrheit bzw. dem Bundesrat zu folgen.

**Jauslin** Matthias Samuel (GL, AG), für die Kommission: Ich berichte aus der Kommission, wobei ich mich auf die Artikel 1 bis 10 beschränke. Zu den restlichen Artikeln wird dann mein Kollege Storni sprechen.

Es geht hier um das Gütertransportgesetz, und zwar um eine Totalrevision. Bitte denken Sie bei der Abstimmung daran: Wir sind der Zweitrat, und je nachdem wird es noch Differenzbereinigungen geben. Das Hauptziel dieser Vorlage ist, dass wir den Einzelwagenladungsverkehr stärken können. Ebenfalls ein wichtiger Teil in diesem Gesetz ist die Einführung von automatischen Kupplungen, die dann sehr dazu beitragen werden, die Effizienz innerhalb des Schienentransportverkehrs zu steigern.

Ich komme zu Artikel 3 Buchstabe d und zur Minderheit Tuena. Die Kommission hatte den Antrag Tuena mit 16 zu 8 Stimmen abgelehnt. Die Mehrheit ist der Ansicht, dass die Weiterentwicklung des bestehenden Netzes zwar wichtig ist, dass es aber vor allem auch darum geht, bei den bestehenden Transportkapazitäten eine entsprechende Optimierung vorzunehmen. Der Bundesrat hat uns glaubhaft aufgezeigt, dass auch neue Anlagen oder Anlageverschiebungen durchaus notwendig sein könnten. Darum möchte sich die Mehrheit der



Kommission nicht nur auf bestehende Netze beschränken, sondern wir möchten, dass für die zuständige Behörde auch eine Flexibilität möglich ist.

Bei Artikel 3 hat die Mehrheit Ihrer Kommission neu Litera f eingefügt. Hier ist die Mehrheit der Kommission überzeugt, dass eine Verlagerung auf die Schiene auch im Flächenbereich, also nicht nur Nord-Süd, sondern auch West-Ost, durchaus ein wichtiger Bestandteil dieses Gesetzes sein muss und unbedingt in diese Gesetzesberatung hineingehört. Sie haben es gehört, die Kommission hat Litera f klar zugestimmt und hat den entsprechenden Antrag, aus dem die jetzige Minderheit Jauslin entstanden ist, mit 13 zu 12 Stimmen abgelehnt.

Der zweite Teil in diesem Artikel betrifft die Minderheit Schlatter. Die Minderheit Schlatter möchte das Wort "grundsätzlich" einfügen, um so noch ein bisschen mehr Flexibilität in die Finanzierung einzubringen. Die Kommission hat diesen Antrag mit 12 zu 11 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Man war der Meinung, dass diese zusätzliche Ergänzung in dieser Form nicht nötig ist.

Die restlichen Mehrheits- und Minderheitsanträge wird Ihnen Herr Storni erklären.

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Ja, Reden ist ein Bedürfnis, aber es findet hier vorne am Rednerpult statt. Zuhören hingegen ist eine Kunst. Seien Sie doch etwas mehr Künstlerinnen und Künstler.

**Storni Bruno** (S, TI), per la commissione: Intervengo per la commissione sulle minoranze non già trattate dal collega Jauslin.

Inizio dalla minoranza Tuena all'articolo 13 capoverso 6 che vuole, facendo riferimento all'articolo 1, la non ammissibilità di finanziamenti trasversali. Considerato che la minoranza Tuena vieterebbe anche finanziamenti trasversali in ambiti non soggetti ad aiuti federali, la maggioranza della commissione ha respinto la proposta corrispondente con 17 voti contro 8 e 0 astenuti e vi invita quindi a respingere la proposta di minoranza Tuena. La minoranza Pult all'articolo 14 capoverso 2 chiede l'inserimento di una frase: "Nel far ciò tiene conto degli obiettivi economici in materia di politica dei trasporti, dell'energia e della protezione dell'ambiente della Confederazione e prevede incentivi al fine di aumentare la quota di trasporto di merci su ferrovia." Ebbene, la maggioranza della commissione ritiene che gli obiettivi aggiuntivi proposti dalla minoranza siano già considerati in altre leggi. In commissione, una proposta analoga è stata respinta con 16 voti contro 8 e 1 astensione. Pertanto, la commissione vi invita a votare contro la proposta di minoranza Pult.

La minoranza Tuena all'articolo 25 capoverso 3 vuole inserire l'aggiunta "tenendo conto della concorrenza tra i diversi gestori di tali impianti". La maggioranza della commissione, ritenendo che trattandosi di un concetto di pianificazione del territorio come definito nel capoverso 4, vedi piani direttori cantonali, e che il concetto di concorrenza è già stato inserito all'articolo 5 capoverso 1 lettera b dal Consiglio degli Stati, ha respinto con 17 voti contro 8 e 0 astenuti la proposta di questa minoranza e vi invita a fare lo stesso.

La minoranza Giezendanner all'articolo 32 capoverso 2 vuole inserire l'aggiunta "nonché a garantire e promuovere la concorrenza". La maggioranza della commissione ritiene che questo argomento, come già spiegato bene dal consigliere federale, sia già considerato nella legge sui cartelli e nella legge sul mercato interno. Il mercato del traffico merci su rotaia è fondamentalmente aperto, l'accesso alla rete ferroviaria è garantito a tutte le aziende ferroviarie senza limiti. La Commissione del trasporto ferroviario, Comferr, vigila sull'accesso alla rete. Di conseguenza non è necessario specificarlo all'articolo 32 capoverso 2, come propone la minoranza Giezendanner. La maggioranza della commissione ha respinto la proposta con 13 voti contro 12 e 0 astenuti e vi invita a fare altrettanto.

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha infine approvato il progetto nella votazione sul complesso con 17 voti contro 6 e 2 astensioni e vi invita a votare a favore di questa importante revisione della legge sul trasporto di merci che finalmente permetterà di ammodernare il traffico di carri merci completi isolati con il nuovo accoppiamento digitale automatico.

### **Art. 3**

#### *Antrag der Mehrheit*

##### *Abs. 1*

...

f. die Erhöhung des Anteiles der Gütertransporte auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen an sämtlichen Gütertransporten.

##### *Abs. 2, 3*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





*Antrag der Minderheit*

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

*Abs. 1 Bst. d*

d. die Weiterentwicklung des bestehenden Netzes durch den Bau und Betrieb ...

*Antrag der Minderheit*

(Jauslin, Bühler, Cottier, Farinelli, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Schnyder Markus, Silberschmidt, Sollberger, Tuena)

*Abs. 1 Bst. f*

Streichen

*Antrag der Minderheit*

(Schlatter, Klopfenstein Broggini, Marti Min Li, Pult, Roth David, Storni, Töngi, Tuosto)

*Abs. 2 Einleitung*

... müssen grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein. ...

AB 2025 N 129 / BO 2025 N 129

**Art. 3**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1*

...

f. l'augmentation de la part du transport de marchandises par rail, par voie navigable et par installation à câbles dans l'ensemble des transports de marchandises.

*Al. 2, 3*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

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

*Al. 1 let. d*

d. le développement du réseau existant au moyen de la construction et l'exploitation ... que de leur liaison ...

*Proposition de la minorité*

(Jauslin, Bühler, Cottier, Farinelli, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Schnyder Markus, Silberschmidt, Sollberger, Tuena)

*Al. 1 let. f*

Biffer

*Proposition de la minorité*

(Schlatter, Klopfenstein Broggini, Marti Min Li, Pult, Roth David, Storni, Töngi, Tuosto)

*Al. 2 introduction*

... doivent en principe être autofinancées. ...

*Abs. 1 Bst. d – Al. 1 let. d*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30250)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 65 Stimmen

(1 Enthaltung)



*Abs. 1 Bst. f – Al. 1 let. f*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30251)

Für den Antrag der Mehrheit ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 93 Stimmen

(1 Enthaltung)

*Abs. 2 Einleitung – Al. 2 introduction*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30252)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

**Art. 4**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1, 3–5*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 2*

...

f. von Anlagen für den Güterumschlag zwischen Schifffahrt auf Schweizer Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern.

**Art. 4**

*Proposition de la commission*

*Al. 1, 3–5*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 2*

...

f. des installations de transbordement de marchandises entre la navigation sur les voies d'eau suisses et les autres modes de transport.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 5–9**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 10**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

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

*Abs. 3*

... auf höchstens 60 Prozent erhöht werden.



*Antrag der Minderheit*

(Tuena, Bühler, Cottier, Farinelli, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Jauslin, Quadri, Schnyder Markus, Silberschmidt, Sollberger)

*Abs. 5*

... wirtschaftliche und wettbewerbliche Kriterien und ...

**Art. 10**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

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

*Al. 3*

... portée à 60 pour cent au plus.

*Proposition de la minorité*

(Tuena, Bühler, Cottier, Farinelli, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Jauslin, Quadri, Schnyder Markus, Silberschmidt, Sollberger)

*Al. 5*

... les critères économiques et concurrentiels ainsi que les avantages ...

*Abs. 3 – Al. 3*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30253)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

(1 Enthaltung)

*Abs. 5 – Al. 5*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30254)

Für den Antrag der Mehrheit ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 94 Stimmen

(1 Enthaltung)

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

AB 2025 N 130 / BO 2025 N 130

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30255)

Für Annahme der Ausgabe ... 129 Stimmen

Dagegen ... 65 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 11**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30256)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 12**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30257)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 13**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1–6*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 7*

... zu Marktkonditionen. Sie weisen die entsprechenden Finanzflüsse, die Kosten- und Ertragsentwicklung im EWLIV, sowie Indikatoren zur Eigenwirtschaftlichkeit jährlich explizit im Geschäftsbericht aus.

*Antrag der Minderheit*

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

*Abs. 6*

Querfinanzierungen im Bereich des Gütertransportgesetzes gemäss Artikel 1 sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen ...

**Art. 13**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1–6*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 7*

... aux conditions du marché. Ils présentent chaque année explicitement dans leur rapport annuel les flux financiers, l'évolution des coûts et des revenus dans le domaine du TWCI, ainsi que des indicateurs concernant la rentabilité propre de ce dernier.



*Proposition de la minorité*

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

*Al. 6*

Les financements transversaux dans le domaine de la loi sur le transport de marchandises selon l'article 1 ne sont pas autorisés. Il y a lieu ...

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30258)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30259)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 65 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 14**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Pult, Klopfenstein Broggin, Marti Min Li, Roth David, Schlatter, Storni, Töngi, Tuosto)

*Abs. 2*

... Beiträge fest. Dabei berücksichtigt er die volkswirtschaftlichen, verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und setzt Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene. Er kann eine Unter- und Obergrenze ...

**Art. 14**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Pult, Klopfenstein Broggin, Marti Min Li, Roth David, Schlatter, Storni, Töngi, Tuosto)

*Al. 2*

... montants forfaitaires. Ce faisant, il tient compte des objectifs économiques ainsi qu'en matière de politique des transports, de l'énergie et de l'environnement de la Confédération, et incite à effectuer davantage de transports par le rail. Il peut fixer pour chaque installation ...

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30260)

Für den Antrag der Mehrheit ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)



*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30261)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 15**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2025 N 131 / BO 2025 N 131

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30262)

Für Annahme der Ausgabe ... 130 Stimmen

Dagegen ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 16**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30263)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 17–24**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 25**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

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

*Abs. 3*

Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung des Wettbewerbs verschiedener Betreiber solcher Anlagen im Konzept für den Gütertransport ...

**Art. 25**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

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

*Al. 3*

... une importance nationale, en tenant compte de la concurrence entre les différents exploitants des installations concernées.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30264)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Art. 26–31**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 32**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Giezendanner, Bühler, Cottier, Farinelli, Hurter Thomas, Imark, Jauslin, Quadri, Schnyder Markus, Silberschmidt, Sollberger, Tuena)

*Abs. 2*

... zu verhindern und den Wettbewerb sicherzustellen und zu fördern.

**Art. 32**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



*Proposition de la minorité*

(Giezendanner, Bühler, Cottier, Farinelli, Hurter Thomas, Imark, Jauslin, Quadri, Schnyder Markus, Silberschmidt, Sollberger, Tuena)

*Al. 2*

... transport de marchandises ainsi qu'à garantir et à encourager la concurrence.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30265)

Für den Antrag der Minderheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 96 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**Art. 33–35**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Aufhebung und Änderung anderer Erlasse**

**Abrogation et modification d'autres actes**

**Ziff. I, II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Ch. I, II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 24.017/30266)

Für Annahme des Entwurfes ... 127 Stimmen

Dagegen ... 68 Stimmen

(1 Enthaltung)

**2. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Modernisierung und Aufrechterhaltung des Einzelwagenladungsverkehrs auf der Schiene**

**2. Arrêté fédéral relatif à un crédit d'engagement destiné au financement de la modernisation et du maintien du transport ferroviaire par wagons complets isolés**

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

AB 2025 N 132 / BO 2025 N 132

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Art. 1–3**

*Antrag FK-N/KVF-N*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates







**Titre et préambule, art. 1–3**

*Proposition CdF-N/CTT-N*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Art. 1*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30267)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 24.017/30268)

Für Annahme des Entwurfes ... 128 Stimmen

Dagegen ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**3. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene**

**3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement destiné à l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport ferroviaire de marchandises**

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Art. 1–3**

*Antrag FK-N/KVF-N*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1–3**

*Proposition CdF-N/CTT-N*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Art. 1*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.017/30269)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)



*Das qualifizierte Mehr ist erreicht  
La majorité qualifiée est acquise*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
(namentlich – nominatif; 24.017/30270)  
Für Annahme des Entwurfes ... 130 Stimmen  
Dagegen ... 65 Stimmen  
(0 Enthaltungen)

**4. Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene**  
**4. Arrêté fédéral allouant un plafond des dépenses pour l'indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises**

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

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Art. 1–3**  
*Antrag FK-N/KVF-N*  
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1–3**  
*Proposition CdF-N/CTT-N*  
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Art. 1*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 24.017/30183)  
Für Annahme der Ausgabe ... 129 Stimmen  
Dagegen ... 67 Stimmen  
(1 Enthaltung)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht  
La majorité qualifiée est acquise*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
(namentlich – nominatif; 24.017/30271)  
Für Annahme des Entwurfes ... 128 Stimmen  
Dagegen ... 67 Stimmen  
(0 Enthaltungen)

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*  
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse  
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBl 2024 300)



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2025 • Fünfte Sitzung • 06.03.25 • 08h00 • 24.017  
Conseil national • Session de printemps 2025 • Cinquième séance • 06.03.25 • 08h00 • 24.017



### *Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires  
selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2024 300)

### *Angenommen – Adopté*

**Präsidentin** (Riniker Maja, Präsidentin): Das Geschäft geht an den Ständerat zurück.

AB 2025 N 133 / BO 2025 N 133

