



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**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 24.09.24 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Antrag der Mehrheit
Eintreten

Antrag der Minderheit
(Friedli Esther, Stark)
Nichteintreten

Proposition de la majorité
Entrer en matière

Proposition de la minorité
(Friedli Esther, Stark)
Ne pas entrer en matière

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über Eintreten auf die Vorlagen 1 bis 4.

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Gleich zu Beginn habe ich eine Interessenbindung zu diesem Geschäft anzugeben: Ich bin Präsident des Verbandes der verladenden Wirtschaft.

Mit dieser Vorlage werden Massnahmen vorgeschlagen, die eine Stärkung des Schienengüterverkehrs zur Folge haben, sodass dieser einen grösseren Beitrag an die Gewährleistung der Versorgungssicherheit und an die Erreichung der Ziele des Bundesrates in der Umwelt- und Energiepolitik leisten kann. Auch die Güterschifffahrt soll mit gezielten Massnahmen gestärkt werden. Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes, die 2016 in Kraft trat, erfolgte letztmals eine umfassende Überprüfung und Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr. Das mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes festgelegte Instrumentarium konnte bis heute nicht die gewünschten Impulse für eine umfassendere Nutzung des Schienengüterverkehrs und einen anhaltend höheren Marktanteil der Schiene im Gütertransport setzen. Dies ist in erster Linie durch die Wettbewerbssituation im Güterverkehrsmarkt auf Strasse und Schiene bedingt, die es Eisenbahnverkehrsunternehmen erschwert, aus der normalen Geschäftstätigkeit attraktive neue Angebote zur Gewinnung neuer Kunden und zusätzlicher Transportmengen aufzubauen.

Im Zentrum der Vorlage steht die wichtige Frage nach der Zukunft des Einzelwagenladungsverkehrs und dessen Modernisierung. Für die Umsetzung hat der Bundesrat zwei unterschiedliche Stossrichtungen geprüft, welche er in Vorbereitung dieser Vorlage in die Vernehmlassung gegeben hat. Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung zeigen, dass von vielen Seiten in einem umfassenden Angebot des Schienengüterverkehrs mittel- bis langfristig ein Potenzial geortet wird. Auch ist die Redundanz des heutigen Güterverkehrsangebots





auf Strasse und Schiene für die Versorgungssicherheit der Schweiz wichtig. Dies spricht für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Angebote im Schienengüterverkehr mit geeigneten verkehrspolitischen Massnahmen, um so auch in Zukunft die volkswirtschaftlichen Vorteile des Bahngüterverkehrs für die Schweiz ausnützen zu können.

Die Vorlage umfasst eine Neuausrichtung der Rahmenbedingungen für den Gütertransportmarkt, insbesondere für den Bahngüterverkehr, dies in Form einer Neuformulierung der Zielsetzungen und eines Massnahmenpakets, welches eine Stärkung von Schiene und Rheinschifffahrt anstrebt und bestimmte Transportangebote sicherstellt. Unter den Gesichtspunkten Transportlogistik, Versorgungssicherheit und Regionalpolitik soll mit dieser Vorlage das Ziel- und Massnahmenpektrum des Gütertransportgesetzes so angepasst werden, dass eine massgebliche Verminderung der Treibhausgasemissionen des Gütertransports und eine nachhaltige Nutzung von Raum und Umwelt angestrebt werden und hierbei der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs eine massgebliche Rolle zukommt.

Die Vorlage umfasst dabei folgende sechs Massnahmen:

1. die Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr;
2. die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Einführung der digitalen automatischen Kupplung;
3. die Förderung multimodaler Transportketten und der verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr;
4. die stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone;
5. die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten;

AB 2024 S 889 / BO 2024 E 889

6. das Setzen von Anreizen für den Einsatz dekarbonisierter Antriebe bei Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs und der Güterschifffahrt.

Zur Umsetzung der finanziellen Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs und der Einführung der digitalen automatischen Kupplung liegen zwei Bundesbeschlüsse über Verpflichtungskredite vor. Darüber hinaus soll die Ausgabensteuerung für die Beteiligung des Bundes an der Bestellung von Gütertransportangeboten der Kantone neu über einen Verpflichtungskredit erfolgen. Hierfür liegt ebenfalls ein Bundesbeschluss vor.

Die mit den zusätzlichen Fördermassnahmen verbundenen Mehrausgaben für den Bund werden, sobald diese anfallen und in den Finanzplan aufgenommen werden, durch eine Kürzung der Einlage aus dem Bundesanteil am Reinertrag der LSVA in den Bahninfrastrukturfonds vollständig gegenfinanziert. Auf diese Weise entsteht dem Bundeshaushalt keine Mehrbelastung.

Ich führe nun die sechs Massnahmen kurz aus. Sie sehen, es ist eine grosse Vorlage, es ist mir aber trotzdem ein Anliegen, dass die wichtigsten Punkte hier in der Eintretensdebatte auf den Tisch kommen.

1. Zur Weiterentwicklung und finanziellen Förderung eines Netzwerkangebots im Schienengüterverkehr: Kernelement der Vorlage ist die befristete Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs. Diese soll mit dem Instrument einer Leistungsvereinbarung mit Netzanbietern vorgenommen werden. Heute wird diese Leistung von SBB Cargo erbracht; es sind aber alle Netzanbieter eingeladen, eine solche Vereinbarung abzuschliessen. Das Ziel dieser Leistungsvereinbarung soll es sein, einen gezielten Modernisierungsprozess zu initiieren und zu finanzieren.

Gegenstand einer solchen Leistungsvereinbarung soll das Angebot im Wagenladungsverkehr sein. Konkret soll darin geregelt werden, was die Produkte sind, wie die Produkt- und Preispolitik in diesem Bereich ist, wo Änderungen vorgesehen sind und was die Konditionen für eine Förderung auch seitens des Bundes sind; das könnte beispielsweise die rechnerische Trennung dieses Bereichs sein, wenn das Unternehmen noch in anderen Bereichen tätig ist. Der Bundesrat sieht diesbezüglich vor, sowohl das Instrument der Betriebsbeiträge wie auch das Instrument der Investitionsbeiträge einzusetzen.

Die Betriebsbeiträge haben vor allem zum Ziel, das Angebot aufrechtzuerhalten. Heute wäre dieser Einzelwagenladungsverkehr stark defizitär. Würden keine Abgeltungen fliessen, würde er vermutlich schnell eingestellt. Parallel dazu sollen gezielt Investitionsbeiträge eingesetzt werden, die Modernisierungen ermöglichen. Das Ganze soll in einem strukturierten Prozess ablaufen, in dem die Branche am Anfang Leitlinien definiert und damit klärt, was die Stossrichtungen für dieses Netzwerkangebot sein sollen. Eine erste Fassung dieser Leitlinien besteht bereits. Darauf aufbauend kann das Netzwerkangebot entsprechend angepasst und weiterentwickelt werden.

Es ist klar, dass die Förderung befristet sein soll. Der Bundesrat schlägt acht Jahre vor, mit der einmaligen Möglichkeit, die Frist um vier Jahre zu verlängern. Der Modernisierungsprozess soll in diesen Jahren initiiert



werden. Mit gezielten Modernisierungen soll das Defizit abgebaut und das Netzwerk modernisiert werden. Es geht also weder um Strukturhaltung noch um eine Verbilligung des Angebotes, sondern um eine Weiterentwicklung, sodass in Zukunft ein modernes Netzwerkangebot zur Verfügung steht.

Der Bundesrat sieht für eine solche Leistungsvereinbarung 260 Millionen Franken für die erste Periode von vier Jahren vor. Das ist zu grossen Teilen abgeleitet vom Defizit, das heute von SBB Cargo in diesem Bereich erwirtschaftet wird. Die Beteiligung des Bundes an den ungedeckten Kosten der Bestellungen der Kantone soll weitergeführt und über einen Bundesbeschluss für die Jahre 2026 bis 2029 sichergestellt werden. Die veranschlagten Kosten betragen dabei über die gesamte Periode 40 Millionen Franken.

2. Zur Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr: Für die Zukunft des Einzelwagenladungsverkehrs ist es ganz zentral, dass es Modernisierungen und Automatisierungen gibt. Im Einzelwagenladungsverkehr ist heute die Nahzustellung der teuerste Bereich. Dort wird noch sehr oft manuell gearbeitet, dort müssen vor allem Automatisierungs- und Digitalisierungsschritte erfolgen. Der Bundesrat sieht daher vor, gezielt auf den neuen Standard, die digitale automatische Kupplung, zu migrieren. Das ermöglicht es, viele Funktionalitäten, die heute manuell und parallel laufen, stark zu vereinfachen und zu digitalisieren. Es geht dabei nicht nur ums Kuppeln und Entkuppeln; auch bahntechnische Prozesse wie Bremsprobe, Zugidentitätsprüfung usw. können auf diesem Weg automatisiert werden. Das bringt natürlich massive Produktionsfortschritte und Zeitersparnisse, sodass dann durch den Einsatz der digitalen automatischen Kupplung ein neues Produkt entstehen kann. Für Wagenhalter und andere Akteure in der Logistikkette gibt es weitere Mehrwerte, die darauf aufbauen.

Um die digitale automatische Kupplung einzuführen, braucht es ein umfassendes und koordiniertes Investitionsprogramm. Der neue Standard, die digitale automatische Kupplung, kann nur einen Nutzen generieren, wenn sich alle daran beteiligen, wenn wirklich jeder Wagen umgerüstet und in einen Zug eingereiht werden kann. Deswegen ist es dem Bundesrat ein Anliegen, dass die Einführung der digitalen automatischen Kupplung schnell und in einer geordneten Form erfolgt. Der Bundesrat sieht entsprechend vor, die Migration im Rahmen dieses Investitionsprogramms über sechs Jahre vorzunehmen.

Der Bund ist in den europäischen Gremien zur Entwicklung der digitalen automatischen Kupplung ebenfalls dabei. Es ist wichtig, dass der Prozess nicht isoliert in unserem Land stattfindet, sondern in ganz Europa, wo zurzeit ähnliche Bestrebungen im Gange sind. Das Technische oder Physische ist entwickelt, aber das Digitale noch nicht. Die Schweiz beteiligt sich aktiv. Unsere Vertretung möchte auch alles daransetzen, dass sich dieser Prozess beschleunigt.

Für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung braucht es in der Schweiz voraussichtlich ein Investitionsvolumen von 500 Millionen Franken. Wir reden hier von der Umrüstung von 18 000 Wagen und 520 Loks. Der Bundesrat sieht vor, sich an der Investition mit ungefähr 30 Prozent in Form einer Mitfinanzierung zu beteiligen. Das sind Pauschalen, die pro Wagen ausgerichtet werden sollen, sodass hier ein entsprechender Kredit in Höhe von 180 Millionen Franken vorgesehen ist.

3. Zur Förderung multimodaler Transportketten und der verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr respektive zu den Umschlags- und Verladebeiträgen: Neben der Automatisierung beim Rollmaterial und dem Angebot beim Einzelwagenladungsverkehr sollen künftig auch Anreize beim Verlad geschaffen werden, die Schiene und multimodale Transportketten zu nutzen. Deshalb soll einerseits die Mitfinanzierung des Bundes bei den Güterverkehrsanlagen ausgeweitet werden, um damit künftig nicht nur wie heute das Bahntechnische, sondern auch Mittel für den Bahnverlad zu fördern. Andererseits kommen die Umschlags- und Verladebeiträge als neues Element dazu. Dieses Instrument ist heute nur im kombinierten Verkehr und in anderer Form bekannt, und zwar als Rückerstattung der LSVA. Dieses Instrument soll so angepasst werden, dass überall dort, wo der Bahnverlad eingebunden ist und ein Umschlag zwischen Strasse und Schiene bzw. zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern unter Einbezug der Schiene stattfindet, ein entsprechender Beitrag gesprochen wird, unabhängig von der konkreten Produktionsform, sodass hier eine Gleichbehandlung der verschiedenen Logistikketten ermöglicht wird. Der Bundesrat sieht vor, diese Beiträge grundsätzlich an die Anlagebetreiber auszurichten.

Ihre Kommission hat den bundesrätlichen Entwurf hier noch etwas abgeändert. Falls wir eintreten, komme ich dann in der Detailberatung darauf zurück. Der Bundesrat sieht für diese Beiträge einen Kredit von 50 Millionen Franken pro Jahr vor. Darin sind die LSVA-Rückerstattungen, die für Fahrten im kombinierten Verkehr erfolgen, bereits einberechnet.

4. Zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes respektive zur



Stärkung der multimodalen umweltschonenden Transportketten: Hier geht es um eine verpflichtende Umsetzung durch die Kantone. Schon heute überträgt das Gütertransportgesetz bestimmte Aufgaben den Kantonen. Dies soll verstärkt werden, indem Flächen für den Gütertransport explizit in der Richtplanung ausgewiesen werden, damit auch die Erschliessung von Industriearealen mit Gleisen verpflichtend in der Richtplanung der Kantone abgebildet wird. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die Kantone da sehr zögerlich sind. Sie sollen mehr in die Pflicht genommen werden.

5. Zur Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten: Ein weiteres wichtiges Element der Vorlage ist die Stärkung der Rheinschifffahrt. Diese soll gezielt stärker eingebunden werden. Das zentrale Element aus Sicht des Bundesrates ist hier, dass die Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein neu auch als Bundesaufgabe gelten soll. Das impliziert – so beantragt es der Bundesrat in der Vorlage –, dass der Bund zusammen mit den Standortkantonen und der Betreiberin der Rheinhafeninfrastruktur festlegt, welche Flächen und Anlagen Teil der Hafeninfrastruktur sind. Das ist heute nicht ganz klar und soll vertraglich zwischen Kantonen, Hafen und Bund festgelegt werden. Darauf aufbauend kann dann der Bund mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin auch Leistungsvereinbarungen abschliessen, in denen festgelegt wird, welche Leistungen in den Häfen für den Gütertransport erbracht werden. Doch dies muss zuerst einmal alles erarbeitet werden. Auch der Rheinhafenvertrag muss angepasst werden. Entsprechend ist vorgesehen, dass ab 2029 eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen werden kann. Dazu ist dann eine separate Vorlage oder ein separater Bundesbeschluss notwendig, der dem Parlament vorgelegt wird.

6. Zur Schaffung von Anreizen für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr und in der Güterschifffahrt: Ziel dieser Massnahme soll es sein, den Einsatz dekarbonisierter Antriebe im Schienengüterverkehr und in der Güterschifffahrt zu beschleunigen. Für Um- und Nachrüstungen sowie Neubeschaffungen sollen finanzielle Anreize geschaffen werden. Aufgrund der Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung und Standardisierung zukünftiger dekarbonisierter Antriebstechnologien sowohl in der Schifffahrt als auch für batterieelektrische Triebfahrzeuge auf der Schiene sollen mit dieser Vorlage lediglich die nötigen Rechtsgrundlagen, aber noch kein Kreditbeschluss unterbreitet werden. Sobald die Antriebstechnologien marktreif sind, kann ein Verpflichtungskredit beantragt werden.

In der Vernehmlassung wurde die Vorlage mehrheitlich begrüsst. Die grosse Mehrheit der Teilnehmenden sieht in der vom Bundesrat beantragten Lösung mit der Sicherstellung eines umfassenden Angebots im Gütertransport auf der Schiene und vor allem in dessen Weiterentwicklung das geeignete Vorgehen. Einige Teilnehmende lehnten die Vorlage ab und forderten eine Überarbeitung. Die Einführung der digitalen automatischen Kupplung für den Schienengüterverkehr war weitgehend unbestritten, wobei einige Teilnehmende die Mittel für die Förderung erhöhen wollten. Die Massnahmen zur Förderung der Rheinschifffahrt waren unbestritten. Verschiedene Verbände und Kantone forderten darüber hinaus auch eine stärkere Förderung des Schienengüterverkehrs in den Berg- und Randregionen der Schweiz.

Ich komme zur Arbeit in der Kommission: Ihre Kommission hat dieses Geschäft an vier Sitzungen intensiv beraten, von der Verwaltung mehrere zusätzliche Berichte verlangt und auch zwei Anhörungen durchgeführt. In den Zusatzberichten wünschte Ihre Kommission vor allem Auskunft über die zukünftige Förderung respektive das zukünftige Angebot im Einzelwagenladungsverkehr, ein Konzept zu den zukünftigen Bedienpunkten, das transparente Ausweisen ihrer Kosten sowie genauere Informationen über die finanziellen Herausforderungen von SBB Cargo. Zudem wollte sie einen Business Case für den Einzelwagenladungsverkehr aufgezeigt haben. Auch wollte Ihre Kommission Auskunft über die zu erwartende Entwicklung des Bahninfrastrukturfonds in Anbetracht der Tatsache, dass die Massnahmen der Vorlage vollständig über eine tiefere Einlage des Bundes in den Bahninfrastrukturfonds gegenfinanziert werden.

Zu diskutieren gab auch die Kritik der Railcom, der unabhängigen ausserparlamentarischen Behördenkommission des Bundes, die den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz gewährleistet. Sie publizierte einen Newsletter mit der Aussage, dass die in der Gesetzesvorlage statuierten Vorgaben an die Netzwerkanbieterinnen unzureichend seien, um eine marktschädigende Querfinanzierung und Wettbewerbsverzerrung effektiv zu unterbinden. Dies führte zu einer Anhörung der Railcom. Als Folge daraus schlägt Ihre Kommission eine kleine Anpassung der Gesetzesvorlage vor. Dazu gibt es dann auch noch eine Minderheit.

Anlässlich der Eintretensdebatte nahm Ihre Kommission auch Kenntnis vom Mitbericht der Finanzkommission. Die Finanzkommission unseres Rates hat die in der Botschaft vorgeschlagenen Massnahmen aus finanzpolitischer Sicht beleuchtet. Sie unterstützt die Totalrevision. Die Finanzkommission begrüsst es, dass über eine Kürzung der Einlage aus dem Bundesanteil am Reinertrag der LSV in den Bahninfrastrukturfonds keine Mehrbelastung für den Bundeshaushalt entsteht.

Letztlich hat Ihre Kommission mit 9 zu 2 Stimmen ohne Enthaltungen Eintreten beschlossen. Sie ist der Ansicht, dass die Stärkung des Schienengüterverkehrs zentral ist für den Gütertransport in der Schweiz, und



möchte eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern. Eine Minderheit beantragt Nichteintreten, da die Vorlage in ihren Augen keine genügende Gesamtsicht des Gütertransportes gewährleistet. Die Sprecherin der Minderheit wird sich dazu sicher noch detailliert äussern.

Anlässlich der Detailberatung hat Ihre Kommission verschiedene Anpassungen vorgenommen. Es geht dabei um die Stärkung des Wettbewerbs, um die Regelung von Zuständigkeiten, um die Konkretisierung der Leitlinien, um Vorkehrungen zur Verhinderung von Marktverzerrung, um die Ausrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge, um die Kontinuität des bestellten Gütertransportangebotes, um die Kompetenz für die Verlängerung der Gültigkeit dieses Gesetzes sowie um die Zuteilung einer neuen Aufgabe an die Railcom. Ich komme anlässlich der Detailberatung auf die einzelnen Anträge zu sprechen. Zum letzten Punkt gibt es eine Minderheit. Darauf gehe ich dann ein, wenn es zur Detailberatung kommt.

Damit komme ich zum Schluss des Eintretensvotums. Im Auftrag der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung den Anträgen Ihrer Kommission zu folgen.

Friedli Esther (V, SG): Der Güterverkehr in der Schweiz verteilt sich auf verschiedene Transportwege: die Strasse, die Schiene, das Wasser, die Seilbahn. Damit alles reibungslos klappt, braucht es einen Mix aller Transportwege. Der Güterverkehr leistet einen bedeutenden Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Das vorliegende Gesetz betrifft den Güterverkehr in der Schweiz. Es betrifft jedoch nur die Schiene, das Wasser und die Seilbahnen; der ganze Bereich der Strasse wird ausgeklammert. Die Vorlage fokussiert auf die Modernisierung und Digitalisierung bzw. die Einführung der digitalen Kupplung im Einzelwagenladungsverkehr sowie auf die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt. Im Fokus ist dabei vor allem SBB Cargo.

Der Bund fördert den Schienengüterverkehr in der Schweiz bereits heute stark, zum einen mit Abgeltungen und Betriebsbeiträgen an den alpenquerenden Güterverkehr im Rahmen der Verlagerungspolitik, zum anderen durch seine Beteiligung an Bestellungen von Angeboten des Gütertransportes auf der Schiene durch die Kantone. Zudem leistet er Finanzhilfen an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von Güterverkehrsanlagen und bezahlt Investitionsbeiträge für technische Erneuerungen beim Gütertransport auf der Schiene. Mit der vorliegenden Totalrevision sollen nun neue Subventionstatbestände geschaffen werden. Dies ist der Hauptgrund für meinen Antrag auf Nichteintreten.

Mit dieser Vorlage wird ein riesiger neuer Subventionstopf geöffnet. Damit wird ein defizitäres Geschäftsmodell, hauptsächlich dasjenige von SBB Cargo, mit Steuergeldern

AB 2024 S 891 / BO 2024 E 891

subventioniert, ohne dass man wirklich hinschaut, was wie geändert werden muss. 280 Millionen Franken für die Jahre 2026 bis 2029 sind vorgesehen für Investitionsbeiträge und Abgeltungen für Angebote und Leistungen des Einzelwagenladungsverkehrs auf der Schiene. 180 Millionen Franken fliessen zwischen 2027 und 2032 in die digitale automatische Kupplung auf der Schiene. Mit dieser Vorlage bewilligen wir total 460 Millionen Franken für die nächsten Jahre, und dies vor allem unter dem Vorwand, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern.

In den vergangenen Sessionstagen haben wir bei vielen Geschäften immer wieder darüber gesprochen, dass der Bundeshaushalt gemäss Finanzplan in Schieflage ist und dass es Sparmassnahmen braucht. Dafür gibt es den Expertenbericht Gaillard. Der Bundesrat hat letzten Freitag festgelegt, welche Massnahmen weiterverfolgt werden sollen. Aus Rücksicht auf die Gewaltenteilung hat sich der Bundesrat zur konkreten Empfehlung der Expertengruppe Gaillard zum Gütertransportgesetz nicht geäussert. Es sei Sache des Parlamentes, in dieser Frage zu entscheiden. In diesem Rat haben wir letzte Woche Vorstösse angenommen mit dem Auftrag, die Auswirkungen dieser Massnahmen zu analysieren, bevor neue Steuern, neue Subventionen, neue Mittel bewilligt werden. Allein schon vor diesem Hintergrund sollten wir heute nicht auf das vorliegende Gesetz eintreten. In den nächsten Monaten fehlen uns sonst Millionen von Franken bzw. eine Manövriermasse von gegen einer halben Milliarde Franken. Und das Geld aus der LSVA, das wir heute sprechen, wird in den nächsten Jahren auch im Bahninfrastrukturfonds fehlen.

Die Befürworter sagen nun, mit der Subventionierung der digitalen automatischen Kupplung investieren wir in die Zukunft und in die Digitalisierung. Dass die Kupplung der einzelnen Wagen automatisiert wird und damit Personalkosten eingespart werden, finde ich lobenswert. Niemand zweifelt an der Notwendigkeit von Veränderungen im Schienengüterverkehr. Wenn dieser Verkehrsträger in Zukunft eine tragende Rolle spielen soll, muss er modernisiert werden.

Nun sollen jedoch fast 500 Millionen Franken für die Sanierung verwendet werden. Für mich ist klar, dass dieser enorme Zustupf, wenn schon, mit klareren Bedingungen und strukturellen Veränderungen verbunden sein



müsste, die das Preis-Leistungs-Verhältnis des Einzelwagenladungsverkehrs tatsächlich verbessern würden. Ich habe dazu in der Kommission Anträge gestellt, fand dafür jedoch leider gar keine Mehrheit. Der Einzelwagenladungsverkehr wird von SBB Cargo derzeit nicht eigenwirtschaftlich erbracht und weist einen grossen Investitionsbedarf auf. Teile des Transportangebots der Bahn sind marode. Soll der Einzelwagenladungsverkehr mittelfristig eigenwirtschaftlich sein, braucht es eben neben Geld vor allem auch Reformen. Diese Vorlage, so wie sie jetzt gezimmert ist, ist eher ein finanzieller Rettungsring für SBB Cargo, als dass sie auf die Eigenwirtschaftlichkeit des Einzelwagenladungsverkehrs abzielt.

Die Befürworter argumentieren auch noch, die Subvention sei auf acht Jahre befristet. Können Sie mir eine einmal eingeführte Subvention nennen, die wieder abgeschafft wurde? Ich kenne keine. Vielleicht gelingt es uns, in den nächsten Jahren hier etwas zu machen.

Dass die Vorlage nicht ausgereift, unnötig und einseitig ist, sieht auch die Expertengruppe Gaillard. Sie empfiehlt dem Parlament, nicht auf die Vorlage einzutreten, und unterstützt damit meinen Nichteintretensantrag. Ich erlaube mir daher, aus der Detaildokumentation des Expertenberichtes zu zitieren:

"Die Expertengruppe beurteilt die neue Güterverkehrsvorlage skeptisch. SBB Cargo hat es in den letzten zehn Jahren verpasst, insbesondere den Einzelwagenladungsverkehr, wie in den strategischen Zielen vorgesehen, auf den Teil zu beschränken, der eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Die Defizite von SBB Cargo betrugen 2016 bis 2020 [...] kumuliert 84 Millionen Franken, durchschnittlich also 17 Millionen Franken pro Jahr." Wenn man das Impairment von 2017 noch dazunimmt, beträgt der kumulierte Verlust gar 273 Millionen Franken. "Um diese notwendige Anpassung der Strukturen zu verhindern, hat sich die Politik für eine kostspielige Subventionierung entschieden. Die Expertengruppe ist der Ansicht, dass eine weitgehende Subventionierung des Güterverkehrs auf der Schiene volkswirtschaftlich, aber auch klimapolitisch kaum begründet werden kann. Die bisherige Regel soll deshalb beibehalten werden, wonach sich der Schienengüterverkehr nur so weit entwickeln soll, wie er durch die SBB oder andere Anbieter eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Er würde zwar noch immer finanziell begünstigt, weil die Infrastruktur von der öffentlichen Hand ohne Mitfinanzierung der Güterverkehrsfirmer bereitgestellt wird. Die Subventionierung von Betrieb, Investitionen und Technologieentwicklung stellt eine kaum begründbare finanzielle Begünstigung einer Branche dar, die später kaum mehr abgeschafft werden kann. Die finanziellen Beiträge stehen vermutlich in keinem vernünftigen Verhältnis zu der damit verbundenen Reduktion der CO₂-Emissionen. Das Strassennetz ist aus Sicht der Expertengruppe in der Lage, den Mehrverkehr aufzunehmen, wobei für einzelne Transportarten auch Ausnahmen vom Nachtfahrverbot in Erwägung gezogen werden können."

Eigentlich ist schon fast alles gesagt zur Frage, warum auf diese Vorlage nicht eingetreten werden sollte. Unterstreichen möchte ich auch das Argument betreffend Klimaschutz. Jetzt, wo auf der Strasse immer mehr Lastwagen und Autos mit CO₂-neutralen Antriebssystemen unterwegs sind, entfällt das Hauptargument der CO₂-Sünder auf der Strasse. Die Lenkung fällt vor allem in Hinblick auf diesen technischen Wandel weg.

Vor diesem ganzen Hintergrund bitte ich Sie, auf die Vorlage nicht einzutreten. Es braucht in der Schweiz einen Güterverkehr auf der Schiene, aber dieser muss auf den Markt ausgerichtet sein. Es muss ein Miteinander von Strasse und Schiene sein. Mit dieser Vorlage zementieren wir hauptsächlich die Vormacht von SBB Cargo.

Engler Stefan (M-E, GR): Die Verlagerung des internationalen Transitverkehrs auf die Schiene ist ein Erfolg. Hingegen verliert die Bahn im nationalen Güterverkehr laufend an Marktanteilen. Im internationalen Nord-Süd-Verkehr haben wir mit Erfolg in eine moderne Infrastruktur mit einer Flachbahn durch die Alpen investiert, um die Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Neat funktioniert. Dagegen wird in den Binnengüterverkehr in der Schweiz seit 25 Jahren zu wenig investiert. Der Wandel vom Güterschuppen zu modernen Umschlagformen wurde völlig verschlafen. Das ist bedauerlich, gerade auch angesichts des Potenzials, das der Binnengüterverkehr für den Klimaschutz hat.

Einverstanden, Frau Kollegin Friedli: Es braucht auch in Zukunft einen intelligenten Mix. Lastwagen werden mittelfristig CO₂-frei fahren, aber die Überlastung der Strassen wird ein Thema bleiben. Wir sollten jedoch auch das durch die Bundesverfassung vorgegebene Verlagerungsziel für den Güterverkehr durch die Alpen nicht aus den Augen verlieren. Derzeit fahren jährlich rund 900 000 Lastwagen durch die Schweizer Alpen. Damit sind wir zwar auf einem guten Weg, doch viele meinen, dass es sich dabei vorwiegend um Lastwagen aus der EU handle. Der Transitverkehr macht heute aber nur noch rund 40 Prozent aus. Mehr als eine halbe Million der alpenquerenden Fahrten entfällt auf den Binnenverkehr sowie auf Importe und Exporte. Wenn wir uns auf den internationalen Transitverkehr beschränken, werden wir das Verlagerungsziel nicht erreichen.

Das ungenutzte Potenzial im inländischen Güterverkehr ist gross. Man hat es in den vergangenen zehn Jahren auch mit Beteiligung privater Logistikunternehmungen nicht geschafft, den Binnengüterverkehr hinsichtlich Eigenwirtschaftlichkeit auf ein tragfähiges Fundament zu stellen. Das ist bedauerlich. Die Schweiz hinkt aus-



serdem der internationalen Entwicklung hinterher. Andere Länder fördern den Binnengüterverkehr massiv. Deutschland hat die Preise für die Nutzung der Schiene gesenkt. Frankreich will den Marktanteil der Schiene verdoppeln. In Norditalien übernimmt die Deutsche Bahn den Wagenladungsverkehr. Erstmals treibt auch die EU die automatische Kupplung im Güterverkehr stark voran. Es ist also absolut paradox: Während Europa den Binnengüterverkehr fördert, führen wir eine Diskussion über den Ausstieg aus dem Wagenladungsverkehr, das heisst aus

AB 2024 S 892 / BO 2024 E 892

dem Transport von einzelnen Wagen. Die Schweiz ist im nationalen Güterverkehr definitiv keine Vorreiterin mehr.

Während sich für den Ganzzugs- und den kombinierten Verkehr auch grenzüberschreitend die Frage von Sein oder Nichtsein nicht stellt, ist der Einzelwagenladungsverkehr in seiner Existenz bedroht. Der Versuch, diesen nach marktwirtschaftlichen Regeln zu führen, ist gescheitert. Der Güterverkehr schiebt einen Schuldenberg von 1,3 Milliarden Franken vor sich her. In der Planungsperiode bis 2030 werden jährliche Verluste zwischen 23 und 67 Millionen Franken vorhergesagt. Der von der Strasse ausgeübte Preisdruck, strukturelle Defizite im Einzelwagenladungsverkehr und die konjunkturellen Unsicherheiten seien die Treiber dafür.

So stellt sich heute beim Einzelwagenladungsverkehr die Frage von Sein oder Nichtsein. Wir müssen uns entscheiden, ob wir im Binnengüterverkehr solche Transporte auf der Schiene in Zukunft noch haben wollen oder nicht. Was hiesse es, Kollegin Friedli zu folgen und auf diese Vorlage nicht einzutreten? Welcher Konsequenzen müsste man sich bewusst sein?

SBB Cargo würde auf eigenwirtschaftliche Verkehre fokussieren, das heisst auf Ganzzugsleistungen. Es würde kein Netzwerkangebot aufrechterhalten und auch keine Produktion über Rangierbahnhöfe weitergeführt. Das beträfe beispielsweise unsere Regionen in der Ostschweiz und allgemein Transporte auf dem Land. Ich denke an Futter, an Lebensmittel und an andere Transportgüter, die eben nicht in Ganzzügen transportiert werden können, sondern im Einzelwagenladungsverkehr transportiert werden. Ein Grossteil der Mengen würde auf die Strasse verlagert. Man spricht von 300 000 zusätzlichen Lastwagen, die diesen Ausfall ersetzen müssten. Bei der ganzen Diskussion würden das Nachtfahrverbot und das Sonntagsfahrverbot unter Druck kommen. Der Betrieb von Rangierbahnhöfen und auch die Einbindung in den internationalen Einzelwagenladungsverkehr würden mehr oder weniger eingestellt. In der Kommission wurde uns vorgerechnet, dass bis zu 300 Bedienpunkte massiv reduziert würden. Man müsste mit einem grossen Abbau von Personal bei SBB Cargo umgehen können, einem Abbau von 1000 Mitarbeitenden in der Produktion und von ungefähr 350 in der Verwaltung, und man müsste in der Übergangszeit mit erheblichen zusätzlichen Verlusten rechnen.

Ich frage Sie: Wollen wir das? Wollen wir in Zukunft mit diesen Konsequenzen leben? Wollen wir es in Kauf nehmen, dass durch den Verlust des Einzelwagenladungsverkehrs auch der entsprechende volkswirtschaftliche Nutzen gefährdet wird?

Ich halte die Absicht des Bundesrates für richtig, mit der Vorlage den Einzelwagenladungsverkehr für eine Übergangszeit zu unterstützen und damit die Basis für ein späteres eigenwirtschaftliches Geschäftsmodell zu schaffen. Nach sechs Jahren müssen die Wirkungen dieser Förderung neu beurteilt werden. Aus verschiedenen Varianten wählte der Bundesrat eine Mischform der Förderung. In Zukunft wird es nämlich wichtig sein, die Interessen der verladenden Wirtschaft noch besser zu kennen und auch auf sie zu reagieren. Schienengüterverkehr funktioniert nicht ohne Anschlussgeleise und Güterwagen. Deshalb ist die Zusammenarbeit mit der verladenden Industrie unausweichlich, soll der Schienengüterverkehr erfolgreich betrieben werden können.

Ein weiterer Punkt ist die Bahnproduktion. Es ist richtig, dass das heutige System, dieses Netzwerk, das auf grössere Mengen ausgelegt wurde, transformiert werden muss. Es soll mehr industriell produziert werden, damit die Kosten sinken. Dabei schadet es nicht, wenn SBB Cargo der Konkurrenz privater Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesetzt ist.

Zum Technologieteil: Dort geht es darum, Kosten zu senken und die seit hundert Jahren eingefahrene Art und Weise, wie man Güterverkehr produziert, zu modernisieren. Einigkeit besteht darin, dass es die digitalen Funktionen braucht, um den Schienengüterverkehr sicherer, schneller, flexibler, damit aber auch zuverlässiger und günstiger zu machen.

Wenn man so will, sind es drei Drittel: Einen Drittel müssen die SBB selbst erledigen, das heisst, sie müssen die Art und Weise anpassen, wie sie den Einzelwagenladungsverkehr abwickeln. Ein Drittel gehört den Kunden; auch von Kundenseite her verlangen wir Anpassungen, die auf das System abgestimmt sind. Und ein Drittel der Vorlage ist die Finanzierung der Transformation zur Dekarbonisierung, damit der Einschnitt nicht zu hart und zu schnell kommt.

Was meines Erachtens bei der Vorlage zu wenig beleuchtet wurde, ist die Frage der Trassenkonkurrenz zwi-



schen Personen- und Güterverkehr. Das gilt auch für den Umfang der Service-public-Leistung und damit für die Anzahl und Verteilung der Bedienpunkte sowie die Auswirkungen des Infrastrukturausbaus auf den Güterverkehr. Wir müssen uns darauf verlassen können, dass das UVEK bzw. das Bundesamt für Verkehr ein "cherry picking" durch SBB Cargo verhindert und dass die Transporttarife auch Anreize für die Verlagerung schaffen und nicht prohibitiv sind.

Frau Kollegin Friedli, Sie nehmen nun den Expertenbericht Gaillard als Kronzeuge, einen Bericht, der die ganze künftige Subventionierung des Güterverkehrs infrage stellt. Ich glaube jedoch nicht, dass sich die Expertengruppe Gaillard in erster Linie mit der Frage beschäftigt hat, ob der Schienengüterverkehr in Zukunft überhaupt noch als Service-public-Bestandteil aufrechterhalten werden soll oder nicht. Vielmehr ging es ihr darum, im finanziellen Bereich zu optimieren und Subventionen generell infrage zu stellen. Daher finde ich das Ergebnis der Arbeiten der Expertengruppe für uns sehr diskussionswürdig. Wir können aus einer breiten Palette von Vorschlägen auswählen, wie wir den Staatshaushalt in Zukunft in den Griff bekommen wollen. Ob wir aber den Schienengütertransport auch in Zukunft wollen oder nicht, ist nicht eine finanzpolitische Frage, sondern eine Frage, die eine volkswirtschaftliche Relevanz hat, die den Klimaschutz berührt, die aber auch die Gewährleistung der Versorgungsqualität und -sicherheit im Land betrifft.

Und ganz zuletzt noch dies: Mit 300 000 Lastwagen zusätzlich auf der Strasse, auch wenn sie elektrisch betrieben würden, dürfte sich die Stausituation in unserem Land wahrscheinlich nicht verbessern, sondern eher noch verschärfen.

Deshalb bin ich davon überzeugt, dass die Vorlage richtig und nötig ist, dass sie sehr schnell umgesetzt werden muss und dass man an dieser Stelle auch SBB Cargo nochmals die Chance geben muss, den Güterverkehr auf eine eigenwirtschaftliche Basis zu stellen. Ob der Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich sein wird oder nicht, hängt letztlich davon ab, wie viel Service public wir beanspruchen. Wenn wir fordern, dass die Bedienpunkte – in meinem Kanton, wo wir allerdings keinen grossen SBB-Anteil haben, oder in der Ost- oder in der Westschweiz – möglichst erhalten bleiben, so hat das seinen Preis.

Diesbezüglich, glaube ich, tun wir gut daran, die Chance, die sich uns hier bietet, wahrzunehmen bzw. den Ball, den uns der Bundesrat zugespielt hat, aufzunehmen und dem Güterverkehr für die nächsten Jahre die notwendige Unterstützung zukommen zu lassen.

Hurni Baptiste (S, NE): Ce projet est important, comme l'a rappelé le rapporteur, parce qu'il permet, officiellement, de renforcer, mais, soyons honnêtes, parce qu'il permet surtout de sauver le transport de marchandises par le train. Or, je tiens au fret ferroviaire, et notamment aux transports par wagons complets isolés. Par ailleurs, ce projet permet aussi, peut-être faut-il le rappeler, de concrétiser tout de même un article constitutionnel, celui sur la protection des Alpes du trafic routier. Cela n'a pas été précisé dans le débat, mais ce projet – il n'est pas le seul – est l'une des manières d'exécuter la Constitution fédérale. Le projet vient donc à point nommé, mais je vais renoncer à répéter tout ce que nos excellents collègues Dittli et Engler ont mieux dit que je ne saurais le faire. J'approuve donc l'entrée en matière.

Néanmoins, si je prends la parole au stade du débat d'entrée en matière, c'est parce que je tiens à souligner mon inquiétude – et j'insiste lourdement – quant au modèle de financement du projet et surtout à son effet sur le financement du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). La commission a déjà demandé des garanties à ce sujet, et je tiens vraiment à ce que M. le conseiller fédéral puisse répéter ces garanties ici. En effet, ce projet, originellement, en tout cas dans sa première variante, ne devait pas être financé indirectement par

AB 2024 S 893 / BO 2024 E 893

le FIF ou, pour être précis, par une diminution des montants versés par la Confédération au FIF, mais il aurait dû, en tout cas dans l'une des variantes, être financé par le budget courant de la Confédération.

Ma question est assez simple au stade de l'entrée en matière: est-ce que le Conseil fédéral peut nous assurer que le FIF est suffisamment bien alimenté pour assumer la baisse de la contribution qu'engendrera cette loi, et réaliser néanmoins tous les projets voulus par le Parlement? Ma question est d'autant plus d'actualité que le programme d'économies du Conseil fédéral, qui a été publié le 20 septembre dernier, prévoit encore une baisse de l'alimentation du FIF. En bref, est-ce que les projets que notre autorité a admis sont financés et garantis par le FIF?

Sous réserve de ce point qui m'apparaît crucial, je remercie le Conseil fédéral pour ce projet que je soutiendrai. Par ailleurs, je vous demande d'accepter l'entrée en matière et de rejeter la proposition de la minorité.

Burkart Thierry (RL, AG): Im Sinne der Offenlegung meiner Interessenbindung: Ich bin Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag).



Ich erlaube mir nach dem Votum von Kollegin Friedli, in aller Kürze zu replizieren. Ich habe viel Sympathie für ihre Ausführungen, insbesondere wenn sie sagt, dass dies eine einseitige Vorlage zugunsten der Bahn sei, und dies, obwohl eigentlich fast 80 Prozent des Güterverkehrs auf der Strasse transportiert werden. Was sie nicht gesagt hat, was aber eine Tatsache ist, und hier nehme ich Bezug auf die Aussage von Kollege Hurni: Es gibt im Inland kein Verlagerungsziel. Das Verlagerungsziel, das in der Bundesverfassung steht, bezieht sich auf den Transitverkehr. Insofern kann man die Verfassungsgrundlage für diese Vorlage nicht heranziehen.

Frau Friedli hat auch recht, wenn sie sagt, SBB Cargo habe es verpasst, auf eigenwirtschaftliche Strukturen zu fokussieren und hier die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. Aber ich lade Sie ein, auf die Vorlage einzutreten und ihr nachher auch zuzustimmen, und dies aus folgenden Gründen:

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Politik widersprüchlich war. Einerseits hat man im Gesetz vorgegeben, SBB Cargo solle eigenwirtschaftlich funktionieren, der Einzelwagenladungsverkehr solle eigenwirtschaftlich funktionieren. Andererseits hat die Politik den Anspruch gestellt – Kollege Engler hat es ausgeführt –, dass auch in der Peripherie genügend Bedienpunkte vorhanden sein sollen. Eine Beschränkung auf eigenwirtschaftliche Strukturen hat natürlich zur Folge, dass Bedienpunkte abgebaut werden müssen.

Hier müssen wir das Gesamtkonzept der Verkehrspolitik, das Gesamtkonzept des Güterverkehrs sehen. Dieses Konzept funktioniert nämlich nur, wenn es ein System gibt, bei dem Strasse und Schiene aufeinander abgestimmt sind. Die Kapazitäten sind natürlich nicht vorhanden, wir wissen es; heute haben wir alleine auf der Nationalstrasse schon beinahe 50 000 Stunden Stau. Es gibt den Umstand des Nachtfahrverbots. Das Nachtfahrverbot führt zum sogenannten Nachtsprung, der notwendig ist, damit die Versorgung unseres Landes mit Gütern funktionieren kann: in der Nacht auf die Schiene, damit dann am Morgen die Feinverteilung auf der Strasse erfolgen kann.

Damit es in der Nacht diesen Nachtsprung geben kann, braucht es den Einzelwagenladungsverkehr. Und hier müssen wir etwas konstatieren, was mir auch nicht leichtfällt: Dieses System funktioniert ohne Subventionen nicht. Jetzt kann man natürlich sagen: Okay, man kann das Nachtfahrverbot lockern. Aber wir müssen schon etwas in die nächste Geländekammer schauen. Wir müssen nämlich zur Kenntnis nehmen, dass eine Lockerung des Nachtfahrverbots zur Folge hätte, dass wir das Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union anpassen müssten. Weiter müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass wahrscheinlich auch Forderungen der Europäischen Union hineinspielen würden, zum Beispiel eine Liberalisierung bei der Kabotage. Ob das dann im Interesse der schweizerischen Verkehrspolitik wäre oder im Interesse der Branche, die ich vertreten darf, möchte ich sehr bezweifeln. Insofern braucht es eben dieses abgestimmte System – ja, unglücklicherweise mit Subventionen.

Es wurde richtigerweise gesagt, SBB Cargo muss produktiver werden. Dazu braucht es sehr viel Managementkapazitäten, die hier zur Verfügung gestellt werden. Aber es braucht eben auch Investitionsmöglichkeiten – die wurden vom Kommissionssprecher auch ausgeführt –, namentlich in Bezug auf die digitale automatische Kupplung. Und ja, es ist etwas eine Wette auf die Zukunft, denn wir wissen nicht, ob diese Investitionen ausreichen werden und ob sie zielführend sein werden. Aber klar ist: Wenn wir es gar nicht tun, dann wird der Einzelwagenladungsverkehr nie genügend produktiv sein können und nie eigenwirtschaftlich funktionieren können.

Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir aber schon noch, einen Wunsch an SBB Cargo zu formulieren. Die Politik hat im Rahmen der Beratung dieses Gesetzes gesagt, es brauche wohl auch gewisse Preisanpassungen. Aber die Preisanpassungen dürfen nicht so sein, dass die Kunden die Dienstleistung des Einzelwagenladungsverkehrs nicht mehr in Anspruch nehmen und eine Rückverlagerung auf die Strasse stattfindet, obwohl wir Subventionen gesprochen haben. Hier braucht es also eine entsprechende Abwägung zwischen dem Preis, der vielleicht notwendig wäre, und dem Preis, den der Markt auch wirklich zahlen kann.

In diesem Sinne bin ich überzeugt davon, dass es diese Vorlage braucht. Es braucht sie im Interesse des Gesamtverkehrssystems der Schweiz, im Interesse der Versorgung unseres Landes und auch für die Entsorgung. Insofern lade ich Sie ein, auf diese Vorlage einzutreten und ihr gemäss dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich mache gerne auch eine Zusammenfassung der Vorlage und bitte Sie, auf sie einzutreten.

Der schweizerische Schienengüterverkehr und die Rheinschifffahrt sind für die Güterversorgung innerhalb der Schweiz und für den Gütertausch mit dem Ausland sehr wichtig. Grundsätzlich und im Normalfall läuft der Gütertransport sehr gut, aber wir stellen natürlich fest, was jetzt auch verschiedentlich erwähnt wurde: Es kann noch mehr getan werden, damit die verschiedenen Transportwege – Strasse, Schiene – noch besser zusammenspielen und ihre jeweiligen Stärken zum Tragen kommen.

Dazu haben die eidgenössischen Räte den Bundesrat mit drei Motionen beauftragt, dem Parlament zu unter-



breiten, wie die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser so angepasst werden können, dass er seine zentrale Rolle in der Versorgung unseres Landes weiterhin wahrnehmen kann: mit der Motion Dittli 20.3221, "Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren", mit der Motion Dittli 20.3222, "Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses", und mit der Motion Herzog Eva 20.3286, "Förderung des Gütertransports auf dem Rhein". Sie haben also mit Vorstössen bereits die Richtung vorgegeben, die der Bundesrat danach eingeschlagen und mit dieser Vorlage umgesetzt hat. Der Bundesrat hat die hier vorliegende Botschaft für die Totalrevision des Gütertransportgesetzes am 10. Januar 2024 zuhänden des Parlamentes verabschiedet. Ich möchte Ihrer vorberatenden Kommission bestens für die konstruktive Diskussion danken und für die Verbesserung der Vorlage, die aus diesen Diskussionen entstanden ist. Der Bundesrat wird in praktisch allen Teilen den Anpassungen der Kommission folgen. Wir sind uns hier einig, dass einige Präzisierungen und Verbesserungen ausgearbeitet werden konnten. Während des Prozesses in der Kommissionsdebatte haben wir von SBB Cargo verlangt, uns – soweit bereits verfügbar – in einem Businessplan aufzuzeigen, dass nach der Subventionierung eben auch eine Eigenwirtschaftlichkeit möglich ist. Wir sind uns bewusst, dass es sich um Planzahlen handelt und dass danach der Beweis erbracht werden muss. Ich möchte hier aber schon klar sagen: Das Ziel ist, dass nach acht Jahren auch der Einzelwagenladungsverkehr eine Eigenwirtschaftlichkeit aufweisen kann, mit Ausnahme der Pauschalen, die dann weitergeführt werden. Aber es ist klar: Dass das geht, ist noch zu beweisen.

AB 2024 S 894 / BO 2024 E 894

Lassen Sie mich kurz auf die vorgeschlagenen Fördermassnahmen eingehen. Es wurde gesagt: Das wichtigste Förderinstrument für die Rationalisierung ist sicher die digitale automatische Kupplung. Das wird noch einige Jahre dauern, und wir müssen diese Umrüstung auch im Gleichschritt mit der Europäischen Union, mit den umliegenden Ländern machen. Hier beantragt der Bundesrat 180 Millionen Franken, verteilt auf sechs Jahre – das ist etwa ein Drittel der Subventionen –, damit das eingebaut werden kann. Sicherlich ist das ein gutes Konzept. Ich stehe in engem Kontakt mit den Verkehrsministern von Deutschland, Österreich und auch anderen Ländern. Wir wollen gemeinsam wirklich alles daransetzen, dass diese digitale automatische Kupplung europaweit lanciert wird und so auch für die Schweiz eine genügende Wirkung haben wird. Das ist nicht ganz einfach, ich gebe das zu. Insbesondere bei den Ländern Osteuropas, in denen die Arbeit billiger ist als das Kapital, muss für diese Umrüstung noch Überzeugungsarbeit geleistet werden.

Bis die digitale automatische Kupplung eingeführt und wirksam ist, braucht es als Übergangsmassnahme deshalb die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs. Dieser muss modernisiert werden, das ist absolut richtig. So wie er heute von SBB Cargo organisiert und betrieben wird, ist er wirtschaftlich nicht überlebensfähig. Das wurde richtig gesagt. Aber wir möchten mit der Befristung auf acht Jahre und einer allfälligen Verlängerung um vier weitere Jahre auf die Notwendigkeit einer Modernisierung hinweisen.

Ich muss Ihnen, Frau Ständerätin Friedli, aber schon sagen: Es ist natürlich kein Zufall, dass SBB Cargo alleine ist. Wenn das ein rentables Geschäft wäre, hätte sie wahrscheinlich Konkurrenz in diesem Bereich. Das heisst mit anderen Worten, wenn die SBB diese Leistungen nicht mehr erbringen, haben wir diese Güter einfach auf der Strasse. Das ist das Problem. Wir haben hier nicht mehrere Anbieter und können nicht sagen: Ja nu, wenn SBB Cargo nicht wirtschaftlich arbeitet, dann macht das jemand anderes. Es macht es dann eben niemand; das ist die grosse Herausforderung, vor der wir stehen. Diese Frage wurde mit der Vernehmlassung gestellt, mit einer Variante, die sagte: Wir lassen es laufen. Hier kamen wir zum Schluss, dass eben dann die Strasse deutlich mehr belastet würde, und das wurde in der Vernehmlassung eigentlich allseits abgelehnt. Deshalb ist diese Vorlage auch entsprechend wichtig. Stellen Sie sich vor, welche Stausituation wir hätten, wenn wir den ganzen heutigen Güterverkehr – es wurde gesagt: Es wären 300 000 mehr, also insgesamt 700 000 bis zu einer Million Lastwagen – auf die Strasse verlagern würden. Gut, das wäre jetzt die Extremsituation, aber das wäre wirklich höchst problematisch.

Sie haben gesagt, diese 500 Millionen Franken könne man allenfalls anders einsetzen. Also wenn Sie die Strasse für diese Kapazitäten ausbauen wollen, kostet das ein Vielfaches mehr. Wir arbeiten ja am Strassenausbau: 5 Milliarden Franken sind mit dem strategischen Ausbauschnitt 2023 vorgesehen, über den wir dann abstimmen werden – Sie haben beschlossen, die wichtigsten Engpässe zu bereinigen. Aber das ist nicht ein Bau auf Vorrat. Das dient der Bewältigung des heutigen Verkehrs. Darum geht es bei der Abstimmung, die wir da haben. 300 000 Lastwagen mehr auf der Strasse würden einfach noch ein Vielfaches mehr kosten.

Neben der digitalen automatischen Kupplung sollen weitere konkrete Modernisierungsschritte erfolgen wie zum Beispiel die Schaffung von Buchungsplattformen. Das Bundesamt für Verkehr wird Ihnen regelmässig Bericht erstatten, was hier läuft.

Für die Subventionierung des Einzelwagenladungsverkehrs sind für die ersten vier Jahre 260 Millionen Fran-



ken oder 65 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Für die zweite Vierjahresperiode werden zu gegebener Zeit weitere Mittel für einen Verpflichtungskredit beantragt. Sie können dies laufend mitverfolgen und mitbestimmen. Im Rahmen der Beratung wird das Parlament über die Wirkung der gesprochenen Mittel informiert; es könnte nötigenfalls auch rechtzeitig steuernd eingreifen. Ich habe Verständnis dafür, dass Sie dies wollen und erwarten.

Unbefristet vorgesehen sind die Umschlags- und Verladebeiträge sowie die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots. Ich gebe Ihnen recht, Herr Ständerat Burkart, es wird wichtig sein, dass wir unter Berücksichtigung von Verladepauschalen, Effizienzsteigerung und Preisen ein Optimum finden. Es braucht diese drei Bereiche, damit am Schluss die Rentabilität gegeben ist und keine Rückverlagerung stattfindet. Ich darf Ihnen sagen, ich bin diesbezüglich mit den wichtigsten Verladern im Gespräch. Ich glaube, wir konnten die Situation einigermaßen beruhigen. Ich bin überzeugt, dass wir hier eine Lösung finden werden. Ich sage das auch hier: Es wird nicht ganz ohne Preissteigerungen gehen. Das haben Sie auch nicht infrage gestellt. Aber es ist klar, dass diese nicht so gross sein dürfen, dass wir trotz Subventionen eine Rückverlagerung haben; da bin ich absolut gleicher Meinung. Es braucht letztlich eine Effizienzsteigerung bei den 65 Millionen Franken mit – ich sage es nochmals – den drei Massnahmen, also Verladepauschalen, Preisanpassungen und besserem Wirtschaften, wobei uns langfristig auch die digitale automatische Kupplung helfen soll.

Wir wollen natürlich auch die Angebote der Schmalspurbahnen unterstützen, Herr Ständerat Engler, dies ist in diesem Paket klar eingeschlossen.

An den bewährten Instrumenten zur Förderung der privaten Umschlags- und Verladeanlagen für den Schienengüterverkehr wird grundsätzlich festgehalten. Es wird jedoch eine Ausweitung der Anrechenbarkeit von Anlageteilen wie Kränen für den Umschlag zwischen Güterschiffen und der Bahn vorgeschlagen. Die Förderung soll zudem administrativ vereinfacht werden. Dies soll insbesondere durch Pauschalbeiträge pro Anlageteil sowie durch die Möglichkeit von mehrjährigen Vereinbarungen zwischen dem Bundesamt für Verkehr und den Anlagebetreibern umgesetzt werden, ähnlich wie die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern.

Die Verknüpfung der Rheinschifffahrt mit dem Schweizer Güterverkehrssystem soll ganz gezielt gestärkt werden. Im Vordergrund steht die Möglichkeit, mit einer Leistungsvereinbarung bestimmte Infrastrukturen der Häfen zugunsten des Gütertransports zu bestellen und zu finanzieren und so den Ansprüchen des Marktes gerecht zu werden.

Zur Finanzierung der Massnahmen hat Ständerat Hurni entsprechende Fragen gestellt. Ich kann Ihnen bestätigen, dass die von Bundesrat und Parlament beschlossenen Projekte und diese Vorlage im Bahninfrastrukturbereich mit Beiträgen in der beschlossenen Höhe umsetzbar sein werden. Ich muss Ihnen aber gleichzeitig auch ganz klar sagen, dass die Mittel im Bahninfrastrukturfonds natürlich knapp sind. Wenn wir berechnen – diese Rechnungen laufen im Moment auf Hochtouren –, wie viele Mehrkosten bei beschlossenen Projekten entstehen und wie viele Ansprüche auf zukünftige Ausbauprojekte bestehen, dann sehen wir: Die Mittel sind zu knapp. Um ehrlich zu sein: Wir werden hier nicht um eine Prioritätensetzung herumkommen. Aber diesbezüglich werden Sie dann mit dem Ausbauschritt 2026 die entsprechenden Beschlüsse in aller Transparenz fassen können.

Wir werden hier nach Bedarf auch mit Varianten arbeiten. Denn wir stellen fest, dass es in sehr vielen Projekten, die Sie für die Ausbauschritte 2025 und 2035 beschlossen haben, Mehrkosten geben wird, zum Teil deutliche. Ich kann Ihnen hier keine konkreten Zahlen nennen; diese Berechnungen laufen im Moment. Wenn wir die Ausbaubedürfnisse aller Regionen der Schweiz zusammennehmen, dann übersteigt das die Kapazität des Bahninfrastrukturfonds. Das ist eine Seite. Es gibt aber neben der finanziellen Seite noch eine andere. Im Nationalrat ist im Moment Substanzerhalt das Thema. Da alleine gibt es 1000 Projekte, die bewältigt werden müssen. Wenn wir bedenken, wie viele Projekte am Laufen sind – es sind über 300 grössere, die Sie beschlossen haben –, dann sehen wir: Am Schluss wird nicht das Geld der limitierende Faktor sein, sondern schlicht die Umsetzung in Bezug auf die Anzahl Arbeitskräfte und die Ressourcen, die gebraucht werden. Das ist die andere Seite.

AB 2024 S 895 / BO 2024 E 895

Zusammengefasst kann ich Ihre Frage klar beantworten: Die Projekte dieser Güterverkehrsvorlage sind mit den Beiträgen in der beschlossenen Höhe – mit der Einsparung, die der Bundesrat übernommen hat – finanzierbar. Wie gross dann das Delta ist, also die Mittel, die es braucht, um Zusatzkosten und Ausbauprojekte noch zu finanzieren, kann ich im Moment nicht sagen, diese Zahl habe ich noch nicht zur Verfügung. Das werden wir im nächsten Jahr wissen und dann auch eine Vernehmlassung mit Varianten dazu machen. Ich hoffe, es sei dann so weit. Ich kann es im Moment einfach nicht präziser sagen.



Trotzdem bin ich klar der Meinung, dass wir diese Güterverkehrsvorlage zugunsten des Gesamtsystems über den Bahninfrastrukturfonds kompensieren müssen. Im heutigen finanzpolitischen Umfeld ist es nicht realistisch, diese Ausgaben aus allgemeinen Bundesmitteln zu finanzieren. Sie können etwas anderes beschliessen, selbstverständlich liegt dieser Entscheid bei Ihnen, aber der Bundesrat erachtet das in diesem Bereich nicht als mehrheitsfähig. So viel zur Finanzierung der Massnahmen.

Wie gesagt, wir haben die Variante, nichts zu tun, verworfen. Das Risiko, dass es zu einer Verlagerung auf die Strasse kommen würde, ist deutlich zu gross, und es würden deutliche Mehrkosten im Bereich der Strasse folgen. Es ist richtig, der Expertenbericht Gaillard hat empfohlen, auf diese Vorlage zu verzichten. Der Bundesrat hat das diskutiert und hat sich bei seinen Sparvorschlägen ganz klar gegen diese Massnahme entschieden. Für den Bundesrat ist ein Verzicht auf diese Vorlage vom Tisch, aus zwei Gründen: Erstens ist dieses Geschäft institutionell gar nicht mehr in der Obhut des Bundesrates – es ist an Ihnen, zu entscheiden –, zweitens sind wir auch aus inhaltlicher Überzeugung für die Vorlage.

Die Expertengruppe Gaillard konnte ja nicht alle 60 Massnahmen in der Tiefe beurteilen, und sie hat schlicht keine Antwort darauf gegeben, was dann mit diesen Gütern passieren würde, wo diese dann wären. Ich unterlasse jetzt einen Kommentar, aber es ist klar: Wenn diese 300 000 Lastwagen oder mehr auf der Strasse wären, würde das ein ziemliches Durcheinander geben. Auch den Bedürfnissen im Zusammenhang mit dem Nachtfahrverbot würde so nicht entsprochen. Eine grosse Getränkefirma zum Beispiel muss die Restaurants am Morgen beliefern können, die kann nicht einfach problemlos auf Lastwagen umsteigen. Wenn ich einige Firmen nennen darf: Die Fenaco ist auf diese Transportkapazitäten angewiesen, die Migros ist darauf angewiesen, Planzer arbeitet damit, Feldschlösschen, Cemsuisse. Diese Firmen haben sich – immer in Abhängigkeit eines vernünftigen Preises – klar committed.

Es wäre gerade auch für den ländlichen Raum fatal, wenn Sie nicht auf diese Vorlage eintreten würden. Die Ersten, die aufgrund der fehlenden Transportkapazitäten reklamieren würden, wären die Vertreter der Holzwirtschaft und der Landwirtschaft. Deshalb bitte ich Sie hier einzutreten.

Damit, glaube ich, ist das Wichtigste dazu gesagt. Ich erachte es als eine wirklich wichtige Vorlage für unser Transportsystem. Wo ich der Minderheitssprecherin recht gebe: Wir haben keine Garantie, dass wir die Wirtschaft dorthin bringen. Aber wenn wir es jetzt nicht versuchen, haben wir die Lastwagen morgen einfach auf der Strasse. Zumindest gemäss den Zahlen, die ich erhalten habe, sind wir auf diesem Weg. Und wenn die digitale automatische Kupplung eingerichtet werden kann, gibt es eine deutliche Rationalisierung. Und wenn die Frage letztlich ist, ob die Lastwagen auf der Strasse im Stau stehen sollen oder ob wir hier 500 Millionen Franken zahlen sollen, dann bin ich klar der Meinung, dass wir uns für diese Vorlage entscheiden müssen.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wir stimmen über den Antrag der Minderheit Friedli Esther auf Nicht-eintreten ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6868)

Für Eintreten ... 33 Stimmen

Dagegen ... 6 Stimmen

(5 Enthaltungen)

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 Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Ich habe zuhanden des Amtlichen Bulletins zu Artikel 3 Absatz 1 eine Information. Hier gab es einen Antrag zu Buchstabe b, der explizit auch die Schifffahrt auf den Binnengewässern aufgeführt haben wollte. Dieser Antrag wurde aufgrund der Antwort des Bundesamtes für Verkehr, dass der Einbezug der Binnenschifffahrt in anderen Bestimmungen dieses Gesetzes sichergestellt sei, zurückgezogen.

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

b. ... der Produktionsabläufe und zur Förderung des Wettbewerbs;

...

d. die Entwicklung des EWLTV, insbesondere zum Abschluss von Leistungsvereinbarungen und deren laufende Beobachtung mittels definierter Indikatoren.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 5

Proposition de la commission

Al. 1

...

b. ... de production et d'encouragement de la concurrence;

...

d. le développement du TWIC, notamment dans le but de conclure des conventions sur les prestations et d'en assurer un suivi permanent grâce à des indicateurs définis.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Bei Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b wie dann auch bei Artikel 13 Absatz 4 Buchstabe b geht es um eine Ergänzung der Formulierung zur Stärkung des Wettbewerbs. In Artikel 5 sollen die gemeinsamen Leitlinien auch die Förderung des Wettbewerbs umfassen, und in Artikel 13 soll festgehalten werden, dass die Abgeltungen und Investitionsbeiträge für den Einzelwagenladungsverkehr auch dazu dienen, den Wettbewerb zu stärken.

AB 2024 S 896 / BO 2024 E 896

Das Ziel der gesamten Vorlage ist es ja, den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger und eigenwirtschaftlicher zu machen. Somit ist es nur konsequent und richtig, die Wettbewerbsförderung in die Zielfunktion der Subventionen aufzunehmen.

Bei Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d soll die Formulierung zu den gemeinsamen Leitlinien ergänzt und präzisiert werden. So sollen die Leitlinien "die Entwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs, insbesondere zum



Abschluss von Leistungsvereinbarungen und deren laufende Beobachtung mittels definierter Indikatoren" betreffen. Die Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene und insbesondere die Leitlinien für die Entwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs sind somit auf den Kundennutzen auszurichten. Die Leitlinien sollen auch klare Kriterien für ein zeitnahes Monitoring der Zielerreichung enthalten.

Angenommen – Adopté

Art. 6–9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6869)

Für Annahme der Ausgabe ... 35 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 11

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6870)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Abs. 4

Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Abs. 5

Das Bestellverfahren kann für zwei Jahre durchgeführt werden. Die Periodizität des Bestellverfahrens richtet sich nach Artikel 31b des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009.

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Tous les quatre ans, l'Assemblée fédérale statue sur un crédit d'engagement en vue de l'indemnisation des coûts non couverts de l'offre commandée de transport de marchandises.

Al. 5

La procédure de commande peut être effectuée pour deux ans. Sa périodicité est régie par l'article 31b de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs.

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Hier geht es um eine Formulierung, welche die Gleichbehandlung der Meterspur bei der Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene sicherstellt. Dabei soll Artikel 12 um die beiden neuen Absätze 4 und 5 ergänzt werden. Es geht um den Begriff "Verpflichtungskredit" statt "Rahmenkredit".

Für die finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs ist im separaten Bundesbeschluss die Rechtsform eines Verpflichtungskredits vorgesehen. Aus Gründen der Gleichbehandlung und analog der RPV-Finanzierung ist auch die primär für den Meterspurbereich vorgesehene finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Form eines Verpflichtungskredits zu sprechen. Der Verpflichtungskredit hat den Vorteil, dass er während seiner ganzen Gültigkeitsdauer im Rahmen von Budgetdiskussionen nicht gekürzt werden kann. Dies bedingt einen Wechsel von der einjährigen hin zu einer mehrjährigen Bestellung. Ein solches Anliegen ist von den Kantonen bisher nicht an das Bundesamt für Verkehr herangetragen worden. Das Bundesamt hat deshalb im Hinblick auf die Entscheidungsfindung in der Kommission bei den bisher bestellenden Kantonen eine Befragung durchgeführt, ob sie grundsätzlich für ein mehrjähriges Bestellverfahren sind und ob ein solches gewünscht wird. Denn bei der Abwicklung der Bestellung hat der Kanton die Federführung. Eine neue Regelung ist daher nur möglich, wenn sie von den Kantonen als praktikabel erachtet wird.

Das Resultat der Kurzbefragung bei den bestellenden sieben Kantonen ergab Folgendes: Fünf Kantone schätzten eine zweijährige Bestelldauer als grundsätzlich möglich ein. Zwei Kantone hingegen erachten aufgrund der Dynamik des Güterverkehrsmarktes die Planung über einen mehrjährigen Zeithorizont als nicht genügend ausgereift und sprachen sich für die Beibehaltung des einjährigen Bestellverfahrens aus.

Da Ihre Kommission an einem Verpflichtungskredit und an der Möglichkeit einer mehrjährigen Bestellung mit den Kantonen auf den Schmalspurstrecken festhalten will, muss somit eine Kann-Bestimmung zur zweijährigen Bestellung aufgenommen werden. Das betrifft Artikel 12 Absatz 5. Nach Erlass des Gesetzes wird das Bundesamt für Verkehr bei den bestellenden Kantonen eine Befragung durchführen, ob sie jährlich oder alle zwei Jahre bestellen wollen, und daraufhin festlegen, wie damit umgegangen werden soll.

Ihre Kommission beantragt Ihnen hier, die Absätze 4 und 5 von Artikel 12 anzunehmen.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6871)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise



AB 2024 S 897 / BO 2024 E 897

Art. 13

Antrag der Kommission

Abs. 1–3, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

...

b. ... zu ermöglichen und den Wettbewerb zu stärken;

...

Abs. 6

Querfinanzierungen aus dem subventionierten Angebot im EWLTV sowie Marktverzerrungen durch die Anbieterinnen im EWLTV sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLTV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

Abs. 7

Die Anbieterinnen im EWLTV verrechnen die unternehmensintern erbrachten Leistungen zu Marktkonditionen.

Art. 13

Proposition de la commission

Al. 1–3, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

...

b. ... entre les prestataires et renforcer la concurrence;

...

Al. 6

Les financements transversaux à partir de l'offre subventionnée de TWCI ainsi que les distorsions de marché par les prestataires de TWCI ne sont pas autorisés. Il y a lieu de prendre des mesures organisationnelles afin d'éviter tout financement transversal entre le TWCI et les domaines non encouragés de l'entreprise ainsi que toute autre distorsion de la concurrence. La Confédération prend les mesures préventives nécessaires et assure la surveillance à cet effet.

Al. 7

Les prestataires de TWCI facturent les prestations fournies au sein de l'entreprise aux conditions du marché.

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Hier geht es darum, in der Vorlage explizit Vorkehrungen gegen Marktverzerrungen und Vorgaben zur Verrechnung unternehmensinterner Leistungen festzuhalten. Mit der angepassten Formulierung soll sichergestellt werden, dass die finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs nicht zu Marktverzerrungen führt. Im Ganzzugsbereich sind nebst SBB Cargo auch andere Transportunternehmen tätig. Die finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs darf nicht dazu führen, dass SBB Cargo wegen der Förderung die Ganzzüge neu günstiger offerieren kann als andere Transportunternehmen, weil gewisse für Ganzzüge notwendige Kosten bei SBB Cargo via die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs quersubventioniert werden. Mit der gegenüber dem Entwurf des Bundesrates schärferen Formulierung wird eine solche Quersubventionierung verhindert.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6872)

Für Annahme der Ausgabe ... 33 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(2 Enthaltungen)



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

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1

... und Verladeanlagen ausrichten. Die Betreiberinnen sind verpflichtet, die Beiträge an die Absender und Empfänger weiterzugeben.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

... nach Artikel 10 Absatz 6 festgehalten. Er regelt darin insbesondere die Weitergabe der Beiträge an die Absender und Empfänger.

Art. 14

Proposition de la commission

Al. 1

... et d'autres modes de transport. Les exploitants reversent les contributions aux expéditeurs et aux destinataires.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

... visée à l'article 10 alinéa 6. La Confédération y règle notamment le reversement des contributions aux expéditeurs et aux destinataires.

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Zu Artikel 14 Absätze 1 und 3 habe ich noch wichtige Informationen. Hier geht es nämlich um den Verladebonus, der an die Transportunternehmen, also an die Absender und Empfänger, weitergegeben werden soll und von den Betreiberinnen der Umschlags- und Verladeanlagen nicht zurückbehalten werden darf. Mit der Formulierung wird vorgeschlagen, die Beiträge zwar weiterhin an die Anlagebetreiberinnen auszurichten, jedoch mit der Verpflichtung, dass die Beiträge an die Absender und Empfänger weitergegeben werden müssen.

Warum diese Regelung über die Anlagebetreiberinnen? Sie begründet sich vor allem dadurch, dass die Ausrichtung direkt an den Absender oder den Empfänger sowohl für den Bund als auch für die Absender und Empfänger administrativ sehr aufwendig wäre. Hingegen unterhalten die Anlagebetreiberinnen mit den Absendern und Empfängern bereits vertragliche Beziehungen, in deren Rahmen die Weitergabe des Beitrages geregelt werden kann. Zugleich hat der Bund auf der Basis von Artikel 10 Absatz 6 vertragliche Beziehungen mit den Anlagebetreiberinnen abgeschlossen, denen zufolge er auch die Weitergabe der Beiträge verordnen kann. Ist die Anlagebetreiberin die für den Transport marktlich verantwortliche Person, erübrigt sich eine Weitergabe.

Die heutige Regelung zur Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs berechtigt den Fahrzeughalter gemäss Fahrzeugausweis, als Antragsteller bzw. Rückerstattungsempfänger aufzutreten. Eine analoge Anwendung dieses Vorgehens auf die neuen Umschlags- und Verladebeiträge ist nicht möglich, da bei einem Verlad, der nicht im kombinierten Verkehr mit standardisierten Behältern erfolgt, nicht zwingend ein Rückschluss auf bestimmte den Transport bestimmende und ausführende Fahrzeuge möglich ist. Im Rahmen der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 kann jedoch sichergestellt werden, dass die Weitergabe der Beiträge an die Fahrzeughalter im kombinierten Verkehr bzw. beim Umschlag in Umschlagsanlagen möglich ist.

Gegenüber heute würde sich so der Empfänger der Beiträge nicht ändern, jedoch der Kanal, über den die Finanzflüsse erfolgen. Vorteilhaft gegenüber der heutigen Regelung wäre, dass die Beiträge die von einem Transporteur zu entrichtende LSVA übersteigen könnten und dass sie auch für den Umschlag im kombinierten Verkehr auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge entrichtet werden könnten, für die heute keine Rückerstattung möglich ist, weil keine LSVA entrichtet werden muss.

Angenommen – Adopté

AB 2024 S 898 / BO 2024 E 898



Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6873)

Für Annahme der Ausgabe ... 35 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6874)

Für Annahme der Ausgabe ... 33 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 16

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6875)

Für Annahme der Ausgabe ... 35 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 17–33

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Änderung anderer Erlasse
Modification d'autres actes

Ziff. I; II Ziff. 1, 2, 3 Art. 9c Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I; II ch. 1, 2, 3 art. 9c al. 3bis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 3 Art. 40ater Abs. 1

Antrag der Mehrheit

Bst. d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Bst. g

g. den Zugang zu den Dienstleistungen des Einzelwagenladungsverkehrs gemäss Artikel 13 GüTG.

Antrag der Minderheit

(Hurni, Burkart, Graf Maya, Herzog Eva, Wicki)

Bst. g

Streichen

Ch. II ch. 3 art. 40ater al. 1

Proposition de la majorité

Let. d

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Let. g

g. l'accès aux prestations du transport ferroviaire par wagons complets isolés visés à l'article 13 LTM.

Proposition de la minorité

(Hurni, Burkart, Graf Maya, Herzog Eva, Wicki)

Let. g

Biffer

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Hier will die Kommissionsmehrheit der Railcom eine neue Aufgabe zuteilen. Die Railcom soll über Streitigkeiten betreffend den Zugang zu den Dienstleistungen des Einzelwagenladungsverkehrs gemäss Artikel 13 des Gütertransportgesetzes entscheiden. Artikel 13 betrifft die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs.

Wer ist die Railcom? Die Railcom stellt als unabhängige ausserparlamentarische Kommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz, zu den kombinierten Verkehrsumschlagsanlagen sowie zu den Dienstleistungen der Nahzustellung sicher. Damit leistet sie einen Beitrag zu einem wettbewerbsfähigen Bahnsystem Schweiz.

Hintergrund dieser Ergänzung ist folgender: Im Newsletter vom Januar dieses Jahres kritisierte die Railcom die Gesetzesvorlage. Die Railcom unterstützt zwar die Stärkung des Einzelwagenladungsverkehrs und die Weiterentwicklung der multimodalen Transportketten, ortete in der Gesetzesvorlage jedoch insbesondere zwei kritische Aspekte. Erstens: Die staatliche Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs muss wettbewerbsneutral sein und darf nicht zu einer Quersubventionierung führen. Zweitens: Wenn der Staat den Einzelwagenladungsverkehr finanziell fördert, muss diese Dienstleistung auch Dritten diskriminierungsfrei zugänglich sein. Sie hielt Folgendes fest: "Die Gesetzesvorlage statuiert unzureichende Vorgaben an die Netzwerkanbieterin, um eine marktschädigende Querfinanzierung und Wettbewerbsverzerrung effektiv zu unterbinden."

Diese kritischen Aussagen führten dazu, dass Ihre Kommission die Railcom zu einer Anhörung einlud. Die daraus resultierende Diskussion führte zum nun vorliegenden Antrag, der uns von der Railcom vorgeschlagen wurde. Die Railcom soll eine zusätzliche Kompetenz erhalten, indem sie auch betreffend den Zugang zu



den Dienstleistungen des Einzelwagenladungsverkehrs gemäss Artikel 13 des Gütertransportgesetzes entscheidet. Die Railcom gilt als neutrale Instanz und soll Diskriminierungsfreiheit sicherstellen. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit sind die Bedenken und die Kritik der Railcom berechtigt.

Die Mehrheit findet diese Ergänzung wichtig, steht deshalb hinter der von der Railcom vorgeschlagenen Formulierung und beantragt deren Annahme.

Hurni Baptiste (S, NE): Cette proposition de minorité est finalement assez simple: est-ce que nous voulons étendre le cahier des charges de la Railcom à des missions qui ne sont pas les siennes et à des problématiques qui, à notre connaissance, n'ont jamais posé de problèmes? Je pense, comme la minorité de la commission, que ce n'est pas nécessaire. En effet, la Railcom n'a pas le mandat de contrôler des questions de mandats de prestations, mais bien d'accès au réseau – la Railcom décide, par exemple, des litiges sur l'octroi d'accès au réseau. Ce que veut faire la majorité, c'est lui donner des

AB 2024 S 899 / BO 2024 E 899

compétences et créer une sorte de commission de concurrence dans l'activité du transport par wagons complets isolés. Or cet élargissement m'apparaît peu pertinent pour plusieurs raisons.

A ma connaissance, comme je l'ai dit, jusqu'à aujourd'hui, il n'y a jamais eu de litiges par rapport à ces mandats de prestations. Ensuite, s'il devait y avoir des litiges dans le futur, eu égard à la nouvelle loi qui modifie quand même passablement le système, c'est à notre avis l'Office fédéral des transports, qui définit les mandats de prestations et les donne, au sens de l'article 13 de la loi sur le transport de marchandises, qui devrait trancher. Et si, après que l'Office fédéral des transports a tranché, ce mandat de prestations devait poser des problèmes d'accès au réseau, c'est la législation sur les cartels qui s'appliquerait, et c'est donc la Commission de la concurrence qui devrait avoir une compétence.

Dès lors, si vous acceptez la proposition de la majorité, bien loin de simplifier la situation et de clarifier les compétences s'agissant des transports complets par wagons isolés subventionnés par la Confédération, cela va encore compliquer la procédure en insérant un nouvel acteur. Chaque acteur aurait alors un bout de compétence, avec finalement des compétences concurrentes partagées entre la Commission de la concurrence, la Railcom et l'Office fédéral des transports.

Pour cette raison, nous pensons que, si la question posée par la majorité est pleine de sens – pour savoir qui tranche les litiges –, la réponse apportée par elle n'amène pas la simplification espérée. C'est la raison pour laquelle je vous invite à suivre la minorité.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich mache Ihnen ebenfalls beliebt, hier der Minderheit zu folgen, aus Gründen, wie sie der Minderheitssprecher, Kollege Hurni, bereits ausgeführt hat. Aber zusätzlich möchte ich auch zu bedenken geben, dass doppelt gemoppelt nicht immer gut ist. Hier möchte man eigentlich eine Aufgabe, die bereits die Wettbewerbskommission (Weko) hat, zusätzlich der Railcom zuführen. Die Folge davon ist aber nicht, dass es besser wird; die Folge davon ist, dass man zwei Behörden hat, die dafür zuständig sind, dieselbe Frage zu klären. Hier haben wir meines Erachtens in der Kommission zu wenig detailliert abgeklärt, was das dann zur Folge hätte. Wie würden die Behörden damit umgehen, dass man an zwei Behörden gelangen kann, an die Railcom und gleichzeitig an die Weko? Was ist, wenn man an die eine Behörde gelangt? Was ist, wenn man an die andere gelangt? Was ist, wenn man an beide gelangt? Hier bräuchte es meines Erachtens zwingend zusätzliche Abklärungen, wenn man denn eine solche Regelung vorsehen wollte.

In diesem Sinne, glaube ich, tun wir als Rat gut daran, hier dem Bundesrat zu folgen, der sich hier ja die entsprechenden Überlegungen gemacht hat. Wir würden hier die Sache verschlimmbessern. Ich meine, wir sollten beherzigen, dass gut gemeint nicht immer gut ist.

In diesem Sinne lade ich Sie ein, der Minderheit zu folgen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie auch, hier dem Bundesratsentwurf bzw. der Minderheit Hurni zu folgen. Im Entwurf des Bundesrates zu Artikel 13 des vorliegenden Gesetzes sind die Kompetenzen klar geregelt. Die Aufsicht des Bundesamtes für Verkehr bezieht sich auf die Inhalte der Leistungsvereinbarung. Die Weko kann unabhängig davon ihre Aufgaben gemäss Wettbewerbsrecht wahrnehmen. Mit dem Mehrheitsantrag verschwimmen diese Kompetenzen. Die Railcom würde einerseits Kompetenzen erlangen, die schon im Bereich des UVEK liegen, zum Beispiel für Verfügungen bei Streitigkeiten, und andererseits Kompetenzen, die bereits im Bereich der Weko liegen, zum Beispiel bei unzulässigem Verhalten infolge Marktmacht, Verweigerung von Lieferantenbeziehungen oder Erzwingung unangemessener Preise. Dies würde zu einem Verwischen der Zuständigkeiten und zu einem Mehraufwand für die Verwaltung führen.

Im konkreten Fall einer Streitigkeit zwischen SBB Cargo und Kundinnen und Kunden oder Lieferanten wäre



unklar, an wen sich die Person zu richten hat und wer die Streitigkeit nun regelt. Dies steht dem Anspruch nach Rechtssicherheit klar entgegen. Auch ist zu befürchten, dass das Bundesamt für Verkehr etwas in der Leistungsvereinbarung regelt, was die Railcom in einem konkreten Streitfall anders einschätzt. Dies kann dazu führen, dass die Inhalte der Leistungsvereinbarung zum Einzelwagenladungsverkehr nicht eingehalten werden oder mehr Abgeltungen benötigt werden, wenn zum Beispiel die Railcom bestimmte Preise nicht als gerechtfertigt erachtet.

Also, nochmals: Wenn Sie der Mehrheit zustimmen, führt dies einfach zu einer Verwischung der Kompetenzen, und für die Kunden herrscht Unklarheit. Im Sinne der Rechtssicherheit bitte ich Sie, hier der Minderheit zu folgen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6876)

Für den Antrag der Minderheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 18 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. II Ziff. 3 Art. 48a Bst. b; 48e Abs. 2; 49 Abs. 1; 62 Abs. 1 Bst. f, 2 Bst. g**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 3 art. 48a let. b; 48e al. 2; 49 al. 1; 62 al. 1 let. f, 2 let. g**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**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****Art. 34****Antrag der Kommission**

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung sechs Jahre nach Inkrafttreten ...

Art. 34**Proposition de la commission**

Six ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale de l'efficacité des mesures ...

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Hier geht es um die Evaluation, konkret um die Geltungsdauer des Gesetzes. Gemäss Bundesrat soll Artikel 13 – in diesem Artikel geht es um die Massnahmen zur Stärkung des Einzelwagenladungsverkehrs und um einen Betrag von insgesamt 260 Millionen Franken – bis acht Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes gelten. Der Bundesrat soll aber gemäss dem Entwurf des Bundesrates die Kompetenz erhalten, die Gültigkeit des Gesetzes um vier Jahre zu verlängern.

Ihre Kommission will zwar an der Dauer sowie an der Möglichkeit der Verlängerung um vier Jahre nichts ändern. Hingegen soll gemäss Ihrer Kommission die Kompetenz zur Verlängerung beim Parlament bleiben. Wir haben uns bezüglich Entscheidkompetenz zur Verlängerung um vier Jahre zwischen dem Antrag des Bundesrates und dem Antrag der Kommission zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass sich der Bundesrat nicht dagegen sträubt, dass die Kompetenz zur Verlängerung dem Parlament übertragen wird.

Angenommen – Adopté**Art. 35****Antrag der Kommission****Abs. 1, 2**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Abs. 3

... Gesetzes. Das Parlament kann die Gültigkeit um vier Jahre verlängern. Für die Verlängerung der Gültigkeit kommt das Verfahren gemäss Artikel 34 zur Anwendung.

AB 2024 S 900 / BO 2024 E 900

Art. 35

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

L'article 13 a effet durant huit ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Le Parlement peut prolonger sa validité de quatre ans. La prolongation de la validité est régie par la procédure visée à l'article 34.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 24.017/6877)

Für Annahme des Entwurfes ... 35 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(3 Enthaltungen)

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6878)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6879)

Für Annahme des Entwurfes ... 34 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(4 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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6880)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 24.017/6881)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(1 Enthaltung)

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 24.017/6882)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 24.017/6883)

Für Annahme des Entwurfes ... 33 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(5 Enthaltungen)

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Das Geschäft geht an den Nationalrat.

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBI 2024 300)

AB 2024 S 901 / BO 2024 E 901

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2024 300)

Angenommen – Adopté