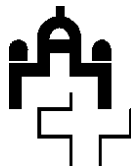


Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal



---

**20.3222 s Mo. Ständerat (Dittli). Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO2-Ausstosses**

---

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 20. Oktober 2020

---

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat an ihrer Sitzung vom 20. Oktober 2020 die Motion vorberaten, die Ständerat Dittli am 4. Mai 2020 eingereicht und der Ständerat am 15. September 2020 angenommen hatte.

Mit der Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, in einem Massnahmenplan darzulegen, wie der Schienengüterverkehr stärker zur CO2-Senkung beitragen kann.

### **Antrag der Kommission**

Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion anzunehmen.

Berichterstattung: Schriftlich

Im Namen der Kommission  
Der Präsident:

Michael Töngi

#### Inhalt des Berichtes

- 1 Text und Begründung
- 2 Stellungnahme des Bundesrates vom 12. August 2020
- 3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates
- 4 Erwägungen der Kommission



## 1 Text und Begründung

### 1.1 Text

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament einen Massnahmenplan zu unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Bahngüterverkehr und multimodale Logistiklösungen stärker an die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Güterverkehr beitragen können.

### 1.2 Begründung

Aufgrund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Weltklimarates hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 28. August 2019 entschieden, das Ziel betr. Treibhausgas-Ausstoss zu verschärfen: Ab dem Jahr 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit entspricht die Schweiz dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen.

Massgeblich am Treibhausgas-Ausstoss ist die Sparte "Verkehr". Gemäss Angaben des BAFU betrug der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase im Jahr 2015 fast ein Drittel, nämlich 32,1 Prozent. Wenn der Bundesrat das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität wirklich erreichen will, wird er somit nicht darum herumkommen, der Sparte Verkehr mehr Gewicht beizumessen und entsprechende Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen.

Multimodale Logistiklösungen und der Bahngüterverkehr sind äusserst energieeffizient (pro Tonne) und verursachen zudem auf der Schiene keine, und auf dem kurzen Vor- und Nachlauf auf der Strasse sowie insbesondere bei Einsatz neuer Antriebsmittel bei den eingesetzten LKW wenig CO<sub>2</sub>-Emissionen. Betreffend Erreichung der Klimaziele ist deshalb der Bahngüterverkehr Teil der Lösung und nicht des Problems.

Der Bahngüterverkehr und multimodale Logistiklösungen haben heute einen Modalsplit von etwa 40 Prozent. Dieser Anteil wuchs dank der Förderung des Transitverkehrs stetig, wobei im Binnen-Import- und Exportverkehr eine Stabilisierung zu beobachten ist. Diese Höhe ist zwar im Vergleich zum benachbarten Ausland hoch, trotzdem ist dieser Anteil nicht hoch genug und durch gezielte Massnahmen für den Binnengüterverkehr steigerbar.

Eine Steigerung des Bahnanteils und multimodaler Logistiklösungen am Güterverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO<sub>2</sub>-ärmeren Transportlösungen, trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung bei.

Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, wenn der Bund sich umfassend Gedanken macht und mit einem Massnahmenplan darlegt, wie der Anteil CO<sub>2</sub>-ärmerer Transportlösungen im Güterverkehr gesteigert werden kann.

In die Arbeiten sind die Kantone, Eisenbahnen, Logistikdienstleister und Verlader einzubeziehen.

## 2 Stellungnahme des Bundesrates vom 12. August 2020

Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (14.036) wurden die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene geschaffen. Der Bundesrat ist bereit zu überprüfen, mit welchen Massnahmen Schienengüterverkehr und intermodaler Verkehr einen zusätzlichen klimapolitischen Beitrag leisten können. Dieser Beitrag ist - vereinfacht gesagt - je grösser, desto höher der Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr ist. Die Prüfung muss dabei in Abstimmung mit den bereits in die Wege geleiteten klimapolitischen Massnahmen erfolgen.



Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

### **3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates**

Der Ständerat hat die Motion am 15. September 2020 ohne Gegenstimme angenommen.

### **4 Erwägungen der Kommission**

Die Kommission betont die Wichtigkeit des Schienengüterverkehrs für die Schweiz. Zudem anerkennt sie die Bedeutung des Verkehrssektors im Erreichen des klimapolitischen Ziels, bis ins Jahr 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen auszustossen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Hindernisse bekannt sein, aufgrund derer der Schienengüterverkehr nicht genutzt werden kann. Somit begrüsst die Kommission die Forderung der Motion, nach entsprechenden Massnahmen und einer Auslegeordnung, in welcher der Bundesrat aufzeigt, wie der Schienengüterverkehr stärker zur CO<sub>2</sub>-Senkung beitragen kann. Aus diesen Gründen empfiehlt die Kommission einstimmig die Annahme der Motion.