
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4 | 20 Wintersession der Eidgenössischen Räte, 30. November bis 18. Dezember 2020

Bern, 24 | 11 | 2020

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Es ist wahrlich kein Geheimnis: Der öffentliche Verkehr (öV) leidet stark unter der Corona-Pandemie und den Folgen der Corona-Schutzmassnahmen, genauso wie viele andere Wirtschaftszweige. Laut aktuellsten Zahlen ist die Auslastung von Zügen, Bussen und Trams erneut leicht gesunken, nachdem sich der öV im Sommer vom Nachfrageeinbruch der ersten Welle langsam erholt hatte. Derzeit liegt die durchschnittliche Auslastung bei rund 50 bis 60 Prozent des Vorjahrs, wobei grosse regionale Unterschiede bestehen.

Fakt ist: Die Kosten im öffentlichen Verkehr lassen sich kurzfristig nur geringfügig senken, während die Einnahmen massiv zurückgehen. Viele Transportunternehmen rechnen per Ende Jahr mit Millionenverlusten und sind daran, Reorganisationen anzustossen und Kosten zu senken. Die Pandemie hat jetzt schon einschneidende Effekte auf den öV in der Schweiz, die auch nachhaltig sein dürften: Der öV-Anteil am Gesamtverkehr sinkt und dies ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in der die Klimapolitik politisch an Bedeutung gewinnt.

2021 muss deshalb das Jahr des Wiederauflebens des öV werden. Nachdem die eidgenössischen Räte in der Herbstsession das Covid-19-öV-Gesetz und das revidierte CO₂-Gesetz verabschiedet haben, stehen die Voraussetzungen dafür gut. Das öV-Angebot kann so fast ohne Einschränkungen aufrechterhalten werden und auch Investitionen in Ausbau, Betrieb und Unterhalt sind im nächsten Jahr gesichert. Zudem soll der neu geschaffene Klimafonds den Umstieg auf klimaneutrale Antriebe im Strassen-öV, mehr internationalen Bahnverkehr und bessere Nachtzugsverbindungen ermöglichen. Verkehrsverlagerung, Verkehrsvermeidung und die Nutzung des technologischen Fortschritts gehören ganz oben auf die politische Agenda. Denn nur so können wir uns nachhaltig dem Klimaziel Nettonull annähern - wozu der öV und der Verkehr als Ganzes einen bedeutenden Teil beitragen muss.

Die LITRA wird ihren Beitrag leisten, damit dies gelingt und der öV den "Turnaround" schafft. Dazu sind wir weiterhin auf eine breite politische öV-Koalition angewiesen, welche die Akzeptanz der Massnahmen aus dem CO₂-Gesetz sicherstellt. Wir benötigen kluge Ideen und mutige Botschafter, um im Verkehrsbereich die Herausforderungen der kommenden Jahre sinnvoll zu meistern.

Ich danke Ihnen für Ihre wertvolle Unterstützung zu Gunsten des öV in der Schweiz und wünsche Ihnen schon jetzt erholsame Festtage.



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- [Erhalt und Modernisierung des Schienennetzes unbestritten](#)
- [Bürgschafts-Rahmenkredit im Regionalen Personenverkehr](#)
- [Parlamentarische Initiative für Mobility Pricing](#)
- [Drohnenregulierung und Ausnahme für den Modellflug](#)
- [Haftpflichtrecht im Schienengütertransport klären](#)
- [Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte](#)
- [Automatisierung der letzten Meile im Schienengüterverkehr](#)
- [CO₂-Ausstoss im Bahngüterverkehr senken](#)
- [Gütertransport auf dem Rhein fördern](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2020 Erhalt und Modernisierung des Schienennetzes unbestritten

Für Erhalt und Modernisierung des Schweizer Schienennetzes sollen zwischen 2021 und 2024 insgesamt 14,4 Milliarden Franken zur Verfügung stehen – 1,2 Milliarden mehr als in der nun endenden Vierjahresperiode. Das beantragt der Bundesrat dem Parlament mit dem Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung Bahninfrastruktur 2021-2024. Nach dem Nationalrat unterstützt auch die Verkehrskommission des Ständerats dieses Geschäft.

Mit dem Zahlungsrahmen erhalten die Bahnunternehmen Geld, um Gleise, Brücken oder Signalanlagen zu sanieren. Dadurch wird das Schienennetz in seiner Substanz erhalten, bei Bedarf modernisiert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Für 2021 bis 2024 sollen dafür 14,4 Milliarden Franken zur Verfügung stehen.

Mit der Vorlage verknüpft ist auch ein Rahmenkredit über 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen. Der Kredit wird mit Mitteln der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiteren für den Strassen- und Luftverkehr reservierten Geldern finanziert.

Nachdem der Nationalrat der Vorlage in der Herbstsession ohne Gegenstimmen zugestimmt hat, spricht sich auch die Kommission des Ständerates ohne Gegenstimmen für die vorgeschlagene Finanzierung für den Substanzerhalt und die Erneuerung des Schienennetzes aus.

Die LITRA unterstützt die Vorlage. Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.044 Geschäft des Bundesrats. Bahninfrastruktur, Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021-2024. Finanzierung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020 Bürgschafts-Rahmenkredit im Regionalen Personenverkehr

Durch eine Staatsgarantie erhalten die Unternehmen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) günstigere Darlehen für die Beschaffung von Betriebsmitteln. Weil Bund und Kantone Leistungen im RPV bestellen und abgelden, entstehen Einsparungen bei diesen Abgeltungen. Der Ständerat hat der Verlängerung des Bürgschafts-Rahmenkredits um 10 Jahre in der Herbstsession einstimmig zugestimmt.

2010 hat das Parlament einen Bürgschafts-Rahmenkredit in der Höhe von 11 Milliarden Franken für die Unternehmen des RPV beschlossen. Diese Unterstützung hat sich bewährt: Die öV-Unternehmen können so zinsgünstig Fremdkapital zur Finanzierung von Rollmaterial oder anderen Betriebsmitteln beschaffen. Die eingesparten Zinskosten entlasten Bund und Kantone um jährlich rund 10 Millionen Franken.

Der Bundesrat möchte den Bürgschafts-Rahmenkredit deshalb um zehn Jahre bis Ende 2030 verlängern. Er erachtet die Solidarbürgschaft im RPV als vertretbar, da die Unternehmen dank der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten durch die öffentliche Hand über eine stabile Ertragslage verfügen.

Die Finanzkommission des Nationalrats hält in ihrem Mitbericht an die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) fest, dass das Instrument der Bürgschaften für die Beschaffung von Betriebsmitteln im RPV wirksam und zweckmässig ist. Sie beantragt der KVF-N und dem Nationalrat einstimmig, den Rahmenkredit für die Bürgschaften des Bundes in diesem Bereich zu verlängern. Die KVF-N steht ebenfalls einstimmig hinter der Vorlage.

Die LITRA unterstützt die Vorlage. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.053 Geschäft des Bundesrats. Regionaler Personenverkehr. Verlängerung des Bürgschafts-Rahmenkredits](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2020 Parlamentarische Initiative für Mobility Pricing

Mit einer Parlamentarischen Initiative wird der Bundesrat aufgefordert, ein umfassendes Mobility Pricing einzuführen. Es soll die klimafreundliche Mobilität belohnen und den Strassenbau reduzieren. Mit Mobility Pricing werden faire Preise für eine verantwortungsvolle Mobilität und eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen angestrebt.

Nach der Wirkungsanalyse des Bundesrats zu einem Mobility-Pricing-Pilotprojekt in Zug (vgl. unten) verlangt die Parlamentarische Initiative einen deutlichen Schritt vorwärts.

Eckwerte des anzustrebenden Mobility Pricings

Das geforderte Mobility Pricing soll verkehrsträgerübergreifend ausgestaltet sein. Es soll klimafreundliche Mobilität belohnen und den Strassenausbau eindämmen. Dank fairen und über die Tageszeit flexiblen Preisen soll die bestehende Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden. Sonderfaktoren wie Ausbaustandard, Umweltbilanz der Transportmittel und sozialer Status können berücksichtigt werden. Das Mobility Pricing soll ermöglichen, die auf Stosszeiten ausgelegten Infrastrukturbauten zu limitieren und Überkapazitäten ausserhalb der Stosszeiten zu vermeiden. Ein Mobility Pricing würde helfen, dieses Problem zu lösen, begründet Nationalrat Jürg Grossen als Initiant das Anliegen.

Bundesrat will Pilotprojekte ermöglichen

Der Bundesrat hatte Ende 2019 die Ergebnisse der [Wirkungsanalyse](#) von Mobility Pricing am Beispiel eines Pilotprojekts in der Region Zug zur Kenntnis genommen. Gemäss Analyse sank in den Spitzenstunden die Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) um 9 bis 12 Prozent, im öffentlichen Verkehr um 5 bis 9 Prozent.

Der Bundesrat hat die beiden Departemente UVEK und EFD beauftragt, ein Konzept zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Bestehende Steuerung und Abgaben sollen dabei durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe abgelöst und die rechtlichen Grundlagen für Pilotversuche von Mobility Pricing geschaffen werden.

Damit sollen Kantone und Gemeinden entsprechende Projekte durchführen können.

Hohe Komplexität und vielfältige Erwartungen

Die für das Mobility Pricing erforderlichen Technologien sind vorhanden, insbesondere auch was den Datenschutz betrifft. Die Umsetzung dürfte dennoch komplex sein, da die mit Mobility Pricing verknüpften Erwartungen sehr unterschiedlich sind. Für gewisse Akteure steht die Glättung der Verkehrsspitzen im Vordergrund. Andere sehen das Instrument als Mittel gegen ein zu grosses Mobilitätswachstum. Und wieder andere möchten damit den öffentlichen Verkehr fördern. Bei einer Umsetzung ist zudem auf die verschiedenen Zuständigkeiten (Bund, Kantone, Gemeinden) und auf die Sozialverträglichkeit zu achten. Um diese komplexen Fragen klären zu können, will der Bundesrat etappiert vorgehen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat der parlamentarischen Initiative mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung keine Folge gegeben, da die Arbeiten des Bundesrates bereits auf guten Wegen sind und eine parallele Gesetzgebung als wenig sinnvoll beurteilt wird.

Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.488 Parlamentarische Initiative. Einführung von Mobility-Pricing. Verantwortungsvolles Mobilitätsverhalten soll sich lohnen](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2020 Drohnenregulierung und Ausnahme für den Modellflug

Die Motion „Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung“ der Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) verlangt, dass Modellflugaktivitäten vom Geltungsbereich der neuen Drohnenregulierung ausgenommen werden. Die Annahme der Motion würde die Einführung des dringend notwendigen regulatorischen Rahmens für Drohnen in der Schweiz weiter verzögern. Zudem hätte dies auch in anderer Hinsicht negative Auswirkungen.

Die Motion der KVF-N verfolgt das Ziel, dass die Schweiz bei der Drohnenregulierung (Übernahme der EU-Verordnung 2019/947) den traditionellen Modellflug ausnimmt und unter nationalem Recht belässt.

Erfolgreiche Mitgestaltung der EU-Regulierung

In Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Modellflugverband gelang es der Schweiz, die in der EU-Verordnung vorgesehenen Anforderungen an den Modellflug in Verhandlungen mit der Europäischen Kommission stark zu reduzieren. Neu würde für Modellflieger nur eine digitale Registrationspflicht bestehen. Würde im Rahmen eines Vereins geflogen, wäre zudem keine Schulungspflicht, kein Mindestalter und keine Höhenbeschränkung vorgesehen. Der Bundesrat beurteilt die EU-Verordnung deshalb für den Modellflug als verhältnismässig.

Weitere Verhandlungen mit ungewissem Ausgang

Mit Annahme der Motion müsste der Bundesrat mit der EU über die Ausnahme der für den Modellflug relevanten Bestimmungen verhandeln. Insbesondere diese gemeinsame Regulierung von Drohnen und Modellflug wird in der Schweiz teilweise beanstandet. Dieser Entscheid wurde indes von einer deutlichen Mehrheit der EU-Staaten bewusst getroffen. Wegen der technischen Ähnlichkeit von Drohnen und Modellflugzeugen sowie den sich überschneidenden Verwendungszwecken, ist eine praktikable juristische Trennung kaum mehr vorzunehmen.

Falls die EU ihre Zustimmung für eine Ausnahme des Modellflugs verweigern würde, müsste der Bundesrat über die Nicht-Übernahme der gesamten EU-Verordnung 2019/947 verhandeln - mit ungewissem

Ausgang. Und selbst wenn die EU einer Nicht-Übernahme der Regulierung für den Modellflug Hand bieten würde, hätte dies aus Schweizer Sicht nicht zu unterschätzende negative Auswirkungen.

Negative Folgen bei Annahme der Motion

Bei einer Annahme der Motion wäre die Sicherheit des bemannten Flugbetriebs weiterhin gefährdet. Denn dringend nötige Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Datenschutzes im Zusammenhang mit Drohnen würden weiter verzögert. Dieser Punkt wird durch verschiedene parlamentarische Vorstösse verdeutlicht (z.B. [18.3245](#), [18.3371](#), [18.3397](#), [19.4339](#)).

Sodann würde der Zugang der wachsenden Schweizer Drohnen- und Robotik-Industrie zum wichtigen EU-Binnenmarkt erschwert. Ein regulatorischer Alleingang der Schweiz dürfte für viele dieser Unternehmen dazu führen, ihren Hauptgeschäftssitz in die EU zu verlegen. Schliesslich schafft die EU-Verordnung zahlreiche gesetzliche Grundlagen, beispielsweise für die Registrierung, Fernidentifizierung oder die Verwaltung von Gebietseinschränkungen für den Betrieb von Drohnen. Diese Rechtsgrundlagen könnten zwar auch auf nationaler Ebene geschaffen werden, sie müssten in der Schweiz aber ein ähnliches Sicherheitsniveau gewährleisten wie in der EU.

Die Motion wurde vom Nationalrat in der Herbstsession mit 93 Ja zu 79 Nein Stimmen bei 8 Enthaltungen angenommen. Die Verkehrskommission des Ständerats beantragt mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen ebenfalls, die Motion anzunehmen. Die Mehrheit der KVF-S ist der Ansicht, dass die EU-Vorschriften vor allem administrativer Natur sind und die Sicherheit nicht erhöhen.

Die LITRA lehnt die Motion auf Grund der oben geschilderten, negativen Auswirkungen ab. Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3916 Motion Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2020

Haftpflichtrecht im Schienengütertransport klären

Bei der Haftung von Gütertransporten auf der Schiene besteht regulatorischer Handlungsbedarf. Der Nationalrat hat in der Sommersession einer vom Bundesrat unterstützten Motion ohne Gegenstimmen zugestimmt. Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) wünscht jedoch eine Gesamtschau der offenen Fragen unter Einbezug der internationalen Dimension.

Die Motion 20.3084 (Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären) beauftragt den Bundesrat, der Bundesversammlung klärende Bestimmungen über die Haftung beim Gütertransport auf der Schiene vorzulegen. Die Klärung soll insbesondere die Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Nach geltendem Recht haftet der Wagenhalter bei einem Unfall nur, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass ihn ein Verschulden trifft. Die Rechtsmittel des Eisenbahnunternehmens sollen gegenüber einem Wagenhalter überprüft werden. Ziel soll eine klarere Umschreibung sein, welche Partei für welchen Schaden haftet, und die Haftpflichtversicherungen sollten entsprechend angepasst werden.

Die KVF-S anerkennt diesen Handlungsbedarf, sie wünscht sich aber eine Gesamtschau über diese Fragen unter Einbezug der internationalen Dimension. Deshalb beantragte die Kommission mit 7 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung die Ablehnung der Motion. Einstimmig wurde dafür ein Postulat (20.4259) eingebracht. Mit diesem soll der Bundesrat der Bundesversammlung eine Gesamtschau und klärende Bestimmungen über die Haftung beim Gütertransport auf der Schiene vorlegen. Zur Erhöhung der Rechtssicherheit ist besonderes Gewicht auf eine einfache Durchsetzung der Ansprüche der Geschädigten, auf die Sicherstellung effizienter Transportprozesse und auf die internationale Rechtsharmonisierung zu legen.

Die LITRA unterstützt die Motion und lehnt das Postulat der KVF-S ab. Der Ständerat behandelt beide Geschäfte in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3084 Motion Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären](#)
[20.4259 Postulat Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2020

Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte

Über die Agglomerationsprogramme werden Mittel an Städte und Agglomerationen ausbezahlt, um Verkehrsinfrastrukturen mitzufinanzieren. Agglomerationen sind nach geltendem Recht auf die Vergangenheit bezogen definiert. Das kann dazu führen, dass für Verkehrsprojekte, die eine Funktion über den Agglomerationsperimeter hinaus erfüllen, die Grundlage für eine Förderung fehlt. Eine Motion der Verkehrskommission des Ständerats fordert, diesem Umstand mit einer Anpassung der Rechtsgrundlagen Rechnung zu tragen.

Die beiden Räte haben im letzten Jahr das vierjährige Programm zur Unterstützung von Verkehrsprojekten in den Agglomerationen beraten. Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) hat einstimmig eine Motion eingereicht, um den Prozess im Vorfeld weiter zu optimieren. So sollen die Kantone, insbesondere in den Bergregionen, flexibler Einfluss auf den Agglomerationsperimeter nehmen können, ohne einen riesigen Verwaltungsaufwand treiben zu müssen.

Konkret will die Motion den Kantonen neu die Möglichkeit geben, in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan sinnvolle Anpassungen des Agglomerationsperimeters vorzunehmen.

Die KVF-N befürwortet die Motion einstimmig. Auch die LITRA unterstützt die Motion. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3008 Motion Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020

Automatisierung der letzten Meile im Schienengüterverkehr

Multimodalität ist im Güterverkehr eigentlich schon lange gang und gäbe. Dennoch gibt es unzählige Herausforderungen, wenn Güter von der Schiene auf die Strasse und umgekehrt verladen werden. Dies gilt im Schienengüterverkehr insbesondere für die letzte Meile, wenn Güter von der Schiene wieder auf die Strasse gelangen. Innovationen wie die automatische Kupplung gibt es zwar. Diese können aber nur genutzt werden, wenn die Einführung koordiniert erfolgt, auch mit dem europäischen Ausland. Dies fordert die Motion 20.3221.

Der Wagenladungsverkehr ist eine tragende Säule im Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr. Der Güterumschlag von der Schiene auf die Strasse erfolgt heute meist noch manuell mit zahlreichen Arbeitsschritten bei der Bedienung der Terminals und Anschlussgleisen. Technische Neuerung und Automation tragen dazu bei, dass der schweizerische Schienengüterverkehr zukunftsfähig bleibt und eine wesentliche Rolle in multimodalen Logistikketten spielen kann. Bereits wird die automatische Kupplung erprobt und die automatische Bremsprobe steht kurz vor der Zulassung. Diese Innovationen ermöglichen eine Teilautomatisierung auf der letzten Meile und dadurch bedeutende Kosten- und Zeiteinsparungen.

Damit diese Innovationen ihre volle Wirkung entfalten können, sind eine koordinierte Umsetzung technischer Neuerungen und Fördermittel für eine gezielte Umsetzung der Automatisierung auf der letzten Meile notwendig, begründet der Motionär seine Forderung. Gemäss Artikel 10 GüTG kann der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport finanziell fördern. Bisher fehlt aber ein Konzept für die Finanzierung und Koordination einer grossflächigen Einführung neuer Technologien.

Der Bundesrat anerkennt, dass der Bund eine koordinierende Rolle einnehmen kann bei der Einführung und dem standardisierten Einsatz neuer Technologien im Güterverkehr. Er hat dem Parlament beantragt, die Motion anzunehmen. Der Ständerat hat bereits zugestimmt. Die KVF-N unterstützt die Motion mit 18 zu 7 Stimmen. In der Wintersession entscheidet der Nationalrat.

CO₂-Ausstoss im Bahngüterverkehr senken

Rund 40 Prozent aller transportierten Güter werden in der Schweiz auf der Schiene befördert. Vor allem im Transitverkehr ist der Schienenanteil hoch und liegt bei rund 70 Prozent. Im Binnenverkehr, im Import und Export liegt der Schienenanteil dagegen deutlich tiefer. Der Schienengüterverkehr ist äusserst energieeffizient und verursacht kaum CO₂-Emissionen. Eine Steigerung seines Anteils am gesamten Güterverkehr trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei. Genau dies fordert eine Motion.

Der Bahngüterverkehr und multimodale Logistiklösungen sind bereits sehr energieeffizient und verursachen auf der Schiene keine CO₂-Emissionen, auf den Vor- und Nachlaufstrecken nur wenige Emissionen. Dies gilt vor allem dann, wenn auf der Strasse bei den LKW neue Antriebe im Einsatz sind. Dennoch: Heute werden in der Schweiz "nur" rund 40% aller Güter mit dem klimafreundlichen Schienengüterverkehr befördert. Im Vergleich mit dem Ausland ist dies ein sehr hoher Anteil. Doch der hohe Wert beruht vor allem auf dem Transitverkehr, der zu 70% auf der Schiene stattfindet. Im Binnenverkehr, Import und Export stagniert der Anteil dagegen.

Eine Motion fordert Massnahmen, diesen Anteil zu erhöhen, damit der Güterverkehr und der Verkehr als Ganzes klimafreundlicher werden. In den Massnahmenplan des Bundes sollen die Kantone, Bahnunternehmen, Logistikdienstleister und Verlader einbezogen werden. Der Bundesrat beantragt dem Parlament, die Motion anzunehmen. Der Ständerat hat der Motion in der Herbstsession bereits zugestimmt, die KVF-N unterstützt sie einstimmig. In der Wintersession wird der Nationalrat darüber befinden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3221 Motion. Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren](#)

[20.3222 Motion. Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020

Gütertransport auf dem Rhein fördern

Die Rheinschifffahrt hat eine grosse Bedeutung für die Sicherung der Landesversorgung der Schweiz. Sie bietet einen kostengünstigen und klimafreundlichen Gütertransport im Import- und Exportverkehr. Der Güterverkehr auf dem Rhein steht aber vor grossen Herausforderungen.

Rund 6% des Schweizer Aussenhandels wird über die Rheinschifffahrt abgewickelt, mit Schwerpunkt auf dem Import. Damit ist die Rheinschifffahrt neben Schiene und Strasse ein wichtiger Verkehrsträger im internationalen Gütertransport. Vor allem Stückgüter und Treibstoffe werden per Schiff in die Schweiz eingeführt.

Die Rheinschifffahrt kämpft aber bereits heute mit den Folgen des Klimawandels. Diese machen sich besonders über längere Niedrigwasserperioden bemerkbar, welche die Rheinschifffahrt temporär einschränken oder zum Erliegen bringen. Eine Motion verlangt vom Bundesrat Massnahmen, um die Rolle der Rheinschifffahrt angesichts dieser Herausforderungen zu gewährleisten, insbesondere zur Sicherung der Landesversorgung der Schweiz. Denkbare Lösungsansätze sind die Anpassung der Schiffstypen, Fahrrinnenvertiefungen im Rhein und digitale Informationssysteme für Wasserstand-Prognosen. Laut der Motion ist zu prüfen, ob der Bund für diese und andere Massnahmen zur Bereitstellung der Hafeninfrastuktur eine finanzielle Unterstützung leisten soll.

Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Annahme der Motion. Er ist bereit, die Chancen und Herausforderungen des Gütertransports auf dem Rhein zu analysieren und zu prüfen, ob eine Anpassung der Rechtsgrundlagen und finanzielle Unterstützungen angezeigt sind. Der Ständerat hat der Motion in der Herbstsession zugestimmt. Die Verkehrskommission des Nationalrats unterstützt die Motion mit 18 zu 7 Stimmen. In der Wintersession entscheidet der Nationalrat darüber.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3286 Motion. Förderung des Gütertransports auf dem Rhein](#)