

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	25.04.2024
Thema	Energie
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Energie, Strassenverkehr, 1995 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 25.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Alternativenergien	1
Erdöl und Erdgas	3

Abkürzungsverzeichnis

BFE Bundesamt für Energie
EU Europäische Union

OFEN Office fédéral de l'énergie
UE Union européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.06.1995
LIONEL EPERON

Rattaché au programme Energie 2000, **le projet VEL**, pour lequel la commune de Mendrisio (TI) avait été retenue en 1994, **a été lancé au mois de juin par le conseiller fédéral Adolf Ogi**. Grâce à cette expérience, la plus vaste du genre en Europe, le gouvernement espère que d'ici à l'an 2010, 200'000 véhicules électriques légers au moins circuleront dans l'ensemble du pays. ¹

Alternativenergien

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.08.1998
LAURE DUPRAZ

Sur le territoire de la commune de Mendrisio (TI), le projet VEL est arrivé en août à la moitié de sa période test, c'est-à-dire à trois ans. Le projet a pour but d'évaluer les mesures politiques pouvant être prises afin d'encourager les véhicules électriques. **Le rapport intermédiaire publié sur cette expérience a donné des conclusions mitigées.** Avec seulement 106 utilisateurs de VEL, il sera probablement difficile d'atteindre pour 2001 l'effectif escompté de quelque 350 véhicules, soit 8 pour mille du parc local. Trois facteurs explicatifs principaux ont été avancés pour justifier l'achat encore modeste des voitures électriques: le prix très élevé des véhicules (de CHF 18'000 à 26'000), la récession économique et l'autonomie trop courte des batteries. De plus, les particuliers ne seraient que rarement disposés à investir davantage pour un véhicule dont l'utilisation est avant tout favorable à la collectivité. ²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.10.1998
LAURE DUPRAZ

La ville de Martigny (VS) a participé, en collaboration avec Postauto et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), à un essai pilote consistant en une mise en service de petites voitures électriques nommées «CityCar». Une trentaine de voitures électriques peuvent être utilisées gratuitement et sans réservation dans toute la ville. Elles doivent impérativement être ramenées à l'une des stations mises en place afin de recharger les batteries. Cet essai pilote a commencé en octobre de l'année sous revue avec 300 conducteurs et conductrices sélectionnés dans une première phase. Une seconde phase permettra, à la mi-année 1999, de développer un service de location accessible à toute la population possédant un permis de conduire ainsi qu'aux visiteurs étrangers. A la fin 1999, la flotte sera complétée par trois véhicules électriques navettes avec chauffeur d'une capacité de 5 à 40 passagers. Les navettes attendront la clientèle aux stations City-Car et seront gratuites. La flotte devrait fonctionner durant trois années et son coût a été évalué à CHF six millions. ³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.1999
LAURE DUPRAZ

L'expérience de Mendrisio (TI) s'est poursuivie au cours de l'année sous revue. Elle consiste à développer l'utilisation de véhicules électriques et à étudier les possibilités et les limites de leur usage quotidien. La 200e unité a été mise en circulation. Un nouveau système de commercialisation a été introduit par Peugeot Suisse pour augmenter la demande: les batteries sont désormais louées à l'acheteur du véhicule, permettant d'abaisser d'un bon tiers le prix de vente du véhicule. **Les demandes de vélos et de scooters électriques ont notamment connu un succès remarquable.** Conçu pour durer six ans, le programme de Mendrisio prendra fin à l'été 2001. ⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.07.2020
MARCO ACKERMANN

Als «Pionierin des Wasserstoffs» betitelte die Westschweizer Zeitung «Le Temps» die Schweiz im Juli 2020 mit Verweis auf das geplante, privatwirtschaftlich organisierte **Netz von Wasserstofftankstellen** entlang der Achse Bodensee bis Genfersee. Nachdem bereits 2016 in Hunzenschwil (AG) die erste Wasserstofftankstelle der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, folgte im Juli 2020 eine weitere in der Stadt St. Gallen. Bis Jahresende sollen zudem Tankstellen an den Standorten Rümlang (ZH), Zofingen (AG), Stadt Bern und Crissier (VD) folgen, wie das St. Galler Tagblatt berichtete. Mit der Eröffnung solcher Tankstellen könne die «Huhn-und-Ei-Frage» durchbrochen werden, denn ohne Infrastruktur würden auch keine Wasserstofffahrzeuge gekauft und ohne Nachfrage auch keine Tankstellen errichtet werden, erklärte dieselbe Zeitung weiter.

Bereits ab 2021 sollen 150 Wasserstoff-LKWs auf den Schweizer Strassen unterwegs sein, zwei Jahre später bereits deren 1000, wie die «bz Basel» festhielt. Möglich gemacht hat diese Wasserstoffinitiative unter anderem der im Jahr 2018 gegründete, privatwirtschaftlich organisierte Förderverein «H2 Mobilität Schweiz», der zum Ziel hat, ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen in der Schweiz aufzubauen. Mitglieder dieses Vereins sind unter anderem die Detailhändler Migros und Coop sowie verschiedene Tankstellenbetreiber und Transportunternehmen, die entsprechende Fahrzeuge bestellt haben. Interesse am Alternativantrieb zeigte gemäss dem St. Galler Tagblatt beispielsweise auch die St. Galler Kantonspolizei, die im Sommer 2020 ein erstes Wasserstoffauto in ihre Dienstflotte aufnahm.

Nebst dem Netzausbau von H₂-Tankstellen scheint auch die Produktion von Wasserstoff ins Rollen geraten zu sein. Der ersten bestehenden Anlage in der Schweiz beim Wasserkraftwerk Gösgen (SO) könnte beim Wasserkraftwerk Birsfelden (BL) bald eine zweite folgen, wie die «bz Basel» berichtete. Mit dem Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes und einer klimafreundlichen H₂-Produktion werde erwartet, dass der Verkauf von Brennstoffzellenautos ansteige. Zusätzlich zum Potenzial, die Mobilitätsbranche aufzuwühlen, werde der Wasserstoff als potenzieller Energieträger angesehen, um temporär überschüssigen Strom aus Wind- und Solarkraftwerken zu speichern, wie die NZZ berichtete.⁵

POSTULAT

DATUM: 19.03.2021
MARCO ACKERMANN

Im Frühling 2021 nahm die grosse Kammer stillschweigend und diskussionslos ein Postulat Candinas (mitte, GR) an und beauftragte damit den Bundesrat, einen **Bericht zur Bedeutung und zu den Möglichkeiten im Bereich des Wasserstoffs** auszuarbeiten. Der Bundesrat soll aufzeigen, welchen Beitrag grüner Wasserstoff zur Erreichung des Netto-Null-Zieles leisten kann, wie mit Wasserstoff die Energieversorgungssicherheit erhöht und in welchen Sektoren dieser sinnvoll eingesetzt werden könnte, wie der regulatorische Rahmen und die Zusammenarbeit mit der EU ausgestaltet werden könnten und ob allenfalls das bestehende Gasversorgungsnetz für den Wasserstofftransport verwendet werden könnte. Eine solche umfassende Untersuchung der Ausgangslage zusammen mit den betroffenen Akteuren und Branchen hatte zuvor auch der Bundesrat gutgeheissen, der das Postulat zur Annahme empfohlen hatte.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.10.2021
MARCO ACKERMANN

Zwischen Genfersee und Bodensee eröffneten 2020 und 2021 mehrere **Wasserstofftankstellen**. Vor allem ein serienmässig hergestellter Wasserstoff-Lastwagen der Marke Hyundai, von dem in der Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt über 1'600 Stück bestellt worden seien und die bis 2025 geliefert werden sollten, habe diese Entwicklung ins Rollen gebracht, summierten die Medien. Vorwiegend in der Ostschweiz war das Thema in den Medien präsent, zumal dort im Oktober 2020 der erste dieser Lastwagen in der Schweiz bei der Genossenschaft Migros Ostschweiz in Betrieb genommen wurde. 2023 soll es nach Meinung des Fördervereins «H2 Mobilität Schweiz» schweizweit an rund fünfzig Tankstellen möglich sein, Wasserstoff zu tanken. Diese rasche Entwicklung sei möglich, weil der Verein eine gemeinsame Verfolgung der Interessen von Transport-, Handels- und Mineralölunternehmen und eine Bündelung ihrer Anstrengungen ermögliche, erklärte das St. Galler Tagblatt. Durch eine Zusammenarbeit zwischen dem Stromkonzern Alpiq, dem Energiedienstleistungsunternehmen EW Höfe AG sowie dem Tankstellenbetreiber Socar soll gemäss der Aargauer Zeitung beispielsweise in Freienbach (SZ) bis Ende 2022 die bisher grösste Elektrolyseanlage der Schweiz zur Gewinnung von Wasserstoff entstehen. Das St. Galler Tagblatt mutmasste im Frühling 2021 deshalb euphorisch, die Schweiz könnte damit zu einer Vorreiterin bezüglich Wasserstoff-Mobilität werden. Auch das Parlament und der Bundesrat beschäftigten sich 2021 mit der strategischen Ausrichtung, aber auch mit kritischen Fragen im Zusammenhang mit Wasserstoff. Ein überwiesenes Postulat Candinas (mitte, GR; Po. 20.4709) und eine vom Nationalrat gutgeheissene Motion Suter (sp, AG; Mo. 20.4406) sollen diesbezüglich mehr Klarheit schaffen.⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.07.1997
LIONEL EPERON

Erdöl und Erdgas

En vertu de l'ordonnance de 1996 sur la réduction de la consommation spécifique de carburant des automobiles (ORCA), les voitures individuelles neuves qui seront vendues en Suisse ne devront pas consommer en moyenne plus de 7.6 litres aux 100 km d'ici l'an 2001. Etabli sur la base des calculs effectués par l'Association des importateurs suisses d'automobiles (AISA), ce chiffre représente **une diminution de 15% par rapport à la consommation moyenne actuelle, conformément à ce qui est exigé par la législation fédérale.**⁸

MOTION
DATUM: 19.06.2020
MARCO ACKERMANN

In einer Motion forderte Walter Wobmann (svp, SO), **dass die Energieetikette für Motorfahrzeuge abgeschafft wird**, da sich Verbraucherinnen und Verbraucher verstärkt auf den absoluten CO₂-Ausstoss (gemäss Teilrevision des CO₂-Gesetzes vom März 2011) fokussierten und nicht auf die «kompliziert berechneten Buchstaben-Kategorien» achten würden, argumentierte der Solothurner. Die Einführung absoluter CO₂-Vorgaben habe die Energielabels absurd gemacht und für die Verwaltung und den Fahrzeughandel einen immensen Aufwand zur Folge, begründete der Motionär seine Forderung weiter. Der Bundesrat lehnte in seiner Stellungnahme vom Mai 2018 die Motion ab und widersprach Wobmann: Die CO₂-Emissionsvorschriften und die Energieetiketten seien zwei komplementäre Instrumente, die sich einerseits an die Importeure richteten und andererseits dem Kunden als transparente Informationsquelle dienen sollen. Die Energieetikette mache unterschiedliche Antriebstechnologien vergleichbar und ermögliche entgegen der absoluten CO₂-Angabe, dass auch grössere Fahrzeuge, wie beispielsweise Familienwagen, relativ auf ihr Gewicht betrachtet als effizient eingestuft werden können. Zudem erachtete der Bundesrat die bürokratischen Kosten für die Energieetikette als vertretbar und erklärte, dass die Kennzeichnung in verschiedenen Kantonen bereits als Grundlage für die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer und für Effizienzziele diene. Aus all jenen Gründen wolle der Bundesrat die europaweit etablierte Kennzeichnung beibehalten. Da die Motion nicht innerhalb von zwei Jahren abschliessend im Rat diskutiert wurde, kam sie im Sommer 2020 zur Abschreibung.⁹

1) Presse du 24.6.95.

2) SZ, 18.7.98; 24 Heures, 25.8.98.

3) Bund, 10.10.98.

4) DETEC, communiqué de presse du 4.10.99.

5) Website Förderverein H2 Mobilität Schweiz : NZZ, 15.2.20; BLZ, 17.4.20; Lib, 26.6.20; LT, SGT, 8.7.20; LT, 14.7.20; SGT, 17.7.20; AVF, 18.7.20

6) AB NR, 2021, S. 663

7) TA, 5.10.20; SGT, 9.10., 10.10.20; AVF, 13.10.20; SGT, 24.11.20; TG, 1.2.21; SGT, 24.3.21; CdT, 29.7.21; AZ, 3.8., 22.10.21

8) JdG, 16.7.97.

9) Mo. 18.3544