

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **19.04.2024**

Thema **Verkehr und Kommunikation**
Schlagworte **Nachhaltige Entwicklung, Finanzmarkt**
Akteure **Keine Einschränkung**
Prozesstypen **Keine Einschränkung**
Datum **01.01.1965 - 01.01.2024**

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Nachhaltige Entwicklung, Finanzmarkt, 2021 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Luftfahrt	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
NET	Negativemissionstechnologien

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
ARE	Office fédéral du développement territorial
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
NET	Technologies d'émission négative

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP.Libérale-Fraktion reichte im September 2019 ein **Postulat zur Förderung zukunftsfähiger Mobilität** ein. Der Bundesrat solle in einem Bericht festhalten, wie Pilotregionen zur Erforschung von zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilitätslösungen etabliert werden können – die FDP.Libérale-Fraktion hatte dabei besonders das autonome und CO2-freie Fahren im Blick. Zudem sollte das Postulat die Regierung beauftragen darzulegen, wie entsprechende Projekte, die in Zusammenarbeit mit Hochschulen und der Industrie erarbeitet werden sollen, gefördert werden können. Schliesslich solle auch die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur für diese Projekte dargelegt werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Walter Wobmann (svp, SO) bekämpfte den Vorstoss im Dezember 2019, wodurch er in der Sommersession 2021 im Nationalrat behandelt wurde. Wobmann kritisierte im Rat, «dass der Staat für alles zuständig sein soll und die Bevölkerung auch bei der Mobilität bevormunden will». Da es bereits genügend Fortschritte in Sachen Dekarbonisierung des Verkehrs gebe, solle das Postulat abgelehnt werden. Die Mehrheit der grossen Kammer teilte diese Meinung jedoch nicht; der Nationalrat nahm das Postulat mit 110 zu 80 Stimmen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sowie von einer grossen Mehrheit der Mitte-Fraktion, aus deren Reihen sich in der Debatte niemand zu Wort gemeldet hatte.¹

POSTULAT
DATUM: 10.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ARE präsentierte im Dezember 2021 die **Gesamtsicht zum Langsamverkehr** in Erfüllung der Postulate Burkart (fdp, AG; Po. 18.4291) und Candinas (mitte, GR; Po. 15.4038). In diesem Bericht wurde analysiert, wie eine optimale Nutzung der Verkehrsflächen sichergestellt und wie das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden des Langsamverkehrs (bspw. Fussgänger, Velo- und E-Bikefahrende) verbessert werden kann. Der Bundesrat kam im Bericht zum Schluss, dass er sich bei den weiteren Arbeiten auf dem Gebiet des Langsamverkehrs an den Zielen der Nachhaltigkeit und der Verkehrssicherheit orientieren wolle. Zudem beabsichtigte er, einfachere und nachvollziehbare Regelungen für die Nutzung der Verkehrsflächen zu schaffen. Demnach soll das Trottoir Personen, die zu Fuss unterwegs sind, sowie kleineren Fahrzeugen, die ohne elektrischen Antrieb ausgestattet sind, vorbehalten bleiben. Veloverkehrsflächen hingegen sollen für Fahrräder, E-Bikes sowie rein elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge zugelassen sein, wobei schnelle E-Bikes neu auch auf der Strasse verkehren dürfen. Zudem sollte die Verwendung von grösseren Elektrofahrzeugen (bis zu einem maximalen Gewicht von 450kg) erleichtert werden: Diese Fahrzeuge sollen neu auch auf den Veloverkehrsflächen unterwegs sein dürfen, wenn sie nicht schneller als 25km/h fahren. Ergänzend wurde das UVEK damit beauftragt, eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsrechts zu erarbeiten.²

POSTULAT
DATUM: 07.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Berichts über die Motionen und Postulate im Jahr 2021 die **Abschreibung der Postulate Candinas (cvp, GR; 15.4038) und Burkart (fdp, AG; 18.4291)**. Die Exekutive hatte die beiden Postulate mit dem Bericht «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr» erfüllt. Der Nationalrat stimmte der Abschreibung in der Sommersession 2022 zu.³

MOTION

DATUM: 16.03.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Eisenbahn

Eine im Februar 2021 eingereichte Motion der FK-SR verlangte, dass der Bundesrat die Verschuldungsobergrenze der SBB vorübergehend anhebt, damit es bei den bereits fortgeschrittenen **Immobilienprojekten der SBB** zu keinem Marschhalt komme. Die Kommission befürchtete, dass dem Bund bei einem Stopp wichtige Ertragseinbussen drohen würden und auch die Sanierung der SBB-Pensionskasse negativ tangiert würde. Dieser Motion vorausgegangen war ein Entscheid der SBB, circa 40 ihrer Immobilienprojekte aufgrund der angespannten finanziellen Situation vorübergehend zu stoppen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er erläuterte, dass die strategischen Ziele für die SBB dem Parlament respektive der zuständigen Kommission jeweils vorgelegt würden. Mit der Konsultation über die strategischen Ziele 2019-2022 sei das Parlament folglich über die aktuell geltende Begrenzung der verzinslichen Nettoverschuldung informiert worden. Die Sistierung der Investitionen in einige Immobilienprojekte seien Teil von Sparmassnahmen gewesen, welche die SBB als Reaktion auf die Verschlechterung ihrer finanziellen Lage aufgrund der Covid-19-Krise vorgenommen habe. Ende Februar 2021 habe die SBB jedoch bereits kommuniziert, dass diese sistierten Projekte dank einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten bei Beschaffungen nun doch teilweise realisiert werden könnten. Die temporäre Anhebung ihrer Verschuldungsobergrenze sei somit nicht nötig, meinte der Bundesrat, da vorübergehende Überschreitungen bereits möglich seien. Eine dauerhafte Anpassung der Verschuldungsobergrenze werde er überdies in den nächsten Jahren prüfen.

In der ständerätlichen Debatte in der Frühjahrsession 2021 meldeten sich mehrere gegenüber der Motion positiv eingestellte Parlamentarierinnen und Parlamentarier zu Wort. So argumentierte beispielsweise Olivier Français (fdp, VD), dass das Problem der Verschuldung bei der SBB und weiteren Eisenbahnunternehmen akut sei und dass der Bundesrat mit der Annahme der Motion gezwungen würde, dem Parlament Vorschläge zu unterbreiten, wie mit diesem Problem umgegangen werden solle. Eva Herzog (sp, BS) fügte an, dass es wichtig sei, in der coronabedingten Krise antizyklisch zu handeln. Stefan Engler und Andrea Gmür-Schönenberger wiesen überdies darauf hin, wie wichtig diese SBB-Immobilienprojekte auch für verschiedene Gemeinden und Städte seien, zum Beispiel durch die Schaffung von Arbeitsplätzen oder durch Steuereinnahmen. Verkehrsministerin Sommaruga ihrerseits bat um Ablehnung der Motion und warnte davor, diese Obergrenze zukünftig zu weit zu erhöhen. Man könne nämlich nicht davon ausgehen, dass es in der Immobilienwirtschaft immer nur gute Phasen geben werde. Die Worte von Sommaruga vermochten den Ständerat aber nicht zu überzeugen. Er stimmte der Motion mit 30 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen deutlich zu.⁴

MOTION

DATUM: 03.06.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion **«Kein Stopp der Immobilienprojekte der SBB, damit dem Bund und der Wirtschaft keine zukunftsweisenden und rentablen Projekte entgehen»** der FK-SR in der Sommersession 2021 stillschweigend ab. Zuvor hatte die vorberatende FK-NR im Mai 2021 mitgeteilt, dass sie das Anliegen der Motion als bereits erfüllt ansehe.⁵

Luftfahrt

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 15.12.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2022 publizierte das BAZL einen **Bericht über nachhaltige Flugtreibstoffe**. Festgelegt worden war die Erarbeitung eines solchen Berichts im Aktionsplan 2021-2023 der «Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030». Dieser solle gemäss BAZL zudem auch als Grundlagendokument für die Revision des CO₂-Gesetzes nach 2024 dienen, in welcher auch die Emissionen des Flugverkehrs diskutiert würden. Wie das BAZL im Bericht darlegte, machten die Treibhausgase, die im Schweizer Flugsektor ausgestossen werden, 11 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen der Schweiz aus.

Im Fokus des Berichts standen nachhaltige Flugtreibstoffe: Während Treibstoffe aus biogenen Abfallprodukten aufgrund der beschränkten Verfügbarkeit der zugrundeliegenden Rohstoffe limitiert seien, liege in den synthetisch hergestellten nachhaltigen Flugtreibstoffen grosses Potenzial – diese befänden sich aber derzeit noch in der Entwicklung. Um als nachhaltig zu gelten, müssen diese aus erneuerbaren Quellen, also entweder über Strom (Power-to-Liquid) oder über Sonnenenergie (Sun-to-Liquid), gewonnen werden. Bei beiden Verfahren stellten sich derzeit noch Fragen bezüglich des Wirkungsgrads und der Kosten; die vorgesehene Hochskalierung solle die Wirtschaftlichkeit dieser Produkte jedoch entscheidend verbessern können.

Der Bericht erwähnte auch NET und batterie- und wasserstoffbetriebene Flugzeuge.

diese spielten bei der Reduktion der Emissionen aber nur eine Nebenrolle: NET sollen gemäss eines bundesrätlichen Berichts die direkte Reduktion von fossilen Emissionen ergänzen und diese nicht ersetzen. Emissionseinsparungen mit batterie-elektrischen oder wasserstoffbetriebenen Luftfahrzeugen wiederum könnten erst in einigen Jahrzehnten erzielt werden, da erst die «Herausforderungen beim Speichern von ausreichend Energie an Bord überwunden und Fragen zur Klimawirkung dieser Technologien beantwortet werden» müssten.

Abschliessend formulierte das BAZL drei Ziele im Hinblick auf die Entwicklung und den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen. Erstens soll deren Potenzial bei der Reduktion der Klimawirkung der Luftfahrt ausgeschöpft werden, zweitens soll der Ausbau von entsprechenden Produktionspfaden unterstützt werden und drittens sollen die Rahmenbedingungen für den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen verbessert werden.⁶

1) AB NR, 2021, S. 1416

2) Bericht ARE vom 10.12.21; Medienmitteilung ARE vom 10.12.21

3) BBl, 2022 858

4) AB SR, 2021, S. 270 ff.

5) AB NR, 2021, S. 1043; Medienmitteilung FK-NR vom 12.5.21

6) Bericht BAZL vom 15.12.22; Medienmitteilung BAZL vom 15.12.22