

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Internationale Klimapolitik, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Internationale Klimapolitik, Klimapolitik, 2014 – 2019*. 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
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Luftfahrt	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
ARE	Office fédéral du développement territorial

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.¹

Strassenverkehr

ANDERES
DATUM: 18.12.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Dezember 2018 unterzeichneten Bundesrätin Leuthard und Vertreterinnen und Vertreter der Auto-, Elektrizitäts- und Immobilienbranche, der Verkehrsverbände und von Bund, Kantonen und Gemeinden die **«Roadmap Elektromobilität 2022»**. Diese zielt auf eine Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenwagen auf 15 Prozent bis 2022. Die Roadmap enthält dazu konkrete Massnahmen in den Bereichen Marktentwicklung, Ladeinfrastruktur und Rahmenbedingungen, etwa die Schaffung von Lademöglichkeiten in Gebäuden, den Aufbau eines nationalen Schnellladenetzes und die gezielte Ausbildung von Fachpersonal. Die Roadmap steht gemäss Wortlaut weiteren Akteuren offen und weitere Massnahmen könnten jederzeit integriert werden. Die Öffentlichkeit solle regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert werden.²

POSTULAT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die **zeitgemässe und zukunftsgerichtete Erhebung der Umweltauswirkungen von Personenwagen** verlangte Nationalrat Grossen (glp, BE) mit einem Postulat. Mit einem Bericht solle der Bundesrat Klarheit über die Umweltauswirkungen von Personenwagen aller Antriebssysteme schaffen, wobei die Resultate verständlich und für alle Antriebsarten identisch dargestellt werden sollen. Grossen begründete sein Postulat mit der angesichts vielfältiger und qualitativ unterschiedlicher Studien und verschiedenen Messgrössen wachsenden Verunsicherung in der Bevölkerung. Um eine angemessene Konsumententscheidung zu treffen, sei die Bevölkerung auf einen Bericht angewiesen, der die Umweltauswirkungen verschiedener Antriebsarten korrekt und verständlich vergleiche.

Das Postulat wurde von Nationalrat Wobmann (svp, SO) bekämpft: Er verlangte im Plenum des Rats, welcher das Postulat im September 2019 behandelte, dass «das UVEK besser überlegen» solle, «wie die Strasseninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden» könne, «anstatt für viel Geld nutzlose Berichte» zu erstellen.

Bundesrätin Sommaruga unterstützte das Postulat jedoch. Sie verwies auf die «Roadmap Elektromobilität 2022», in deren Rahmen ein ähnlicher Bericht für Personenwagen mit Elektroantrieb erstellt werde. Diese Arbeiten könnten dann mit einem Vergleich von Personenwagen anderer Antriebsart verbunden werden. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen, alle anderen Fraktionen stimmten zu: Mit 125 zu 65 Stimmen (0 Enthaltungen) wurde das Postulat angenommen.³

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Lisa Mazzone (gp, GE) nahm 2017 ein Anliegen auf, welches Jugendliche auf der Online-Plattform engage.ch, die vom Dachverband Schweizer Jugendparlamente betrieben wird, eingebracht hatten. Mit einer Motion forderte sie die **Schliessung eines Autobahnabschnitts für den motorisierten Verkehr an mindestens einem Sonntag pro Jahr**. Autofreie Sonntage hätten in der Schweiz eine lange Tradition, würden als positives Erlebnis aufgenommen und könnten grössere Bevölkerungskreise für Klimaschutzmassnahmen sensibilisieren. Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da die Sperrung eines Autobahnabschnitts zu Ausweichverkehr führe, was sowohl der Umwelt als auch der Verkehrssicherheit abträglich sei. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation und lehnte die Motion im September 2019 mit 133 zu 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, aufzuzeigen, wie **nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr** auf Strassen **zum Durchbruch verholfen** werden könnte. Die KVF-NR wünschte sich einen Prüfbericht, in dem Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieselnbussen auf klimaneutrale Fahrzeuge untersucht werden. Mit der Begründung, dass heute weder Kosten noch Nutzen der Förderung von klimafreundlichen Bussen verlässlich beziffert werden könnten, befürwortete der Bundesrat die Annahme des Postulats. Gegen den Widerstand der SVP-Fraktion – für Adrian Amstutz (svp, BE) ist klimaneutrale Mobilität schlicht «gelogen» – nahm der Rat das Postulat mit 104 gegen 78 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁵

Luftfahrt

MOTION
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Hardegger (sp, ZH) forderte per Motion den Bundesrat auf, eine **Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge** zu entwickeln, die ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger, eine verbindliche Frist und geeignete Massnahmen für die Erreichung des Ziels enthält. Im Nationalrat, der die Motion im Mai 2019 behandelte, wies Bundesrätin Sommaruga auf laufende Bemühungen des Bundesrates sowie auf die parlamentarische Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes hin, wo die grosse Kammer mit dem Einschlagen einiger «Pflöcke» (Sommaruga) mehr erreichen könne als mit der Annahme dieser Motion. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 110 gegen 66 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.⁶

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Bourgeois (fdp, FR) forderte mit einer Motion den Bundesrat auf, gemeinsam mit den Fluggesellschaften zu gewährleisten, dass beim Kauf von Flugtickets das **CO₂-Äquivalent der Emissionen der gebuchten Flugreise ausgewiesen** wird und dass diesbezüglich zukünftig Transparenz herrscht. Bislang würde, falls überhaupt, kein einheitliches CO₂-Äquivalent verwendet.

Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zur Motion bereit, zusammen mit den betroffenen Kreisen eine wissenschaftlich basierte Berechnungsgrundlage zu erarbeiten, welche von den Fluggesellschaften zu verwenden sei – zur Ausweisung der Emissionen auf dem Flugticket ebenso wie bei Flugangeboten.

Der Nationalrat debattierte im September 2019 über die Motion. Nationalrat Hurter (svp, SH) bat das Plenum, die Motion abzulehnen, das bringe nur «marktverzerrende Bürokratie». Man könne diese Angaben heute schon haben, allerdings seien es immer nur Annäherungen. Bundesrätin Sommaruga warb hingegen für die Annahme der Motion und argumentierte auch mit Wettbewerbsanreizen: Fluggesellschaften mit emissionsärmeren Flotten könnten tiefere Emissionen ausweisen, klimafreundliche Investitionen würden somit belohnt. Der Rat nahm die Motion mit 121 zu 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.⁷

1) Studie ARE vom 18.6.14
2) Roadmap Elektromobilität 2022: BaZ, LT, NZZ, TA, 19.12.18
3) AB NR, 2019, S. 1522 f.
4) AB NR, 2019, S. 1709 f.
5) AB NR, 2019, S. 229 f.
6) AB NR, 2019, S. 721 f.
7) AB NR, 2019, S. 1520 f.