

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>CO2-Gesetz</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, CO2-Gesetz, 2019 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Luftfahrt	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>Aerosuisse</b>	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
<b>ICAO</b>	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>CORSIA</b>	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>Aerosuisse</b>	Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
<b>OACI</b>	Organisation de l'aviation civile internationale
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>CORSIA</b>	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 19.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion unter dem Titel «**Keine Feigenblätter für CO<sub>2</sub>-Schleudern. Auf Supercredits ist zu verzichten**» wollte Nationalrat Jürg Grossen (glp, BE) den Bundesrat beauftragen, bei künftigen CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge auf sogenannte Supercredits oder sich ähnlich auswirkende Instrumente zu verzichten. Dank Supercredits konnten besonders emissionsarme Fahrzeuge bisher mehrfach an den CO<sub>2</sub>-Flottendurchschnitt von Grossimporteuren angerechnet werden, erklärte der Motionär. Sie sollten zu einer schnelleren Marktdurchdringung von Elektroautos führen, da sie den Import von Elektrofahrzeugen für die Importeure besonders attraktiv machen. Eben weil die emissionsarmen Fahrzeuge mehrfach an den CO<sub>2</sub>-Ausstoss ihrer Flotte angerechnet werden konnten, war es den Importeuren aber auch weiterhin möglich, Fahrzeuge mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu importieren, ohne dass der Durchschnitt des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu hoch geworden wäre. Motionär Grossen sah deshalb in den Supercredits ein «Feigenblatt» für die Autoimporteure. Um die Klimaziele zu erreichen, sei auf diese zu verzichten.

Die im Dezember 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat, wo Bundesrätin Sommaruga auf die wenige Tage später im Ständerat folgende CO<sub>2</sub>-Gesetz-Debatte verwies. Ihre Ablehnung der Motion sei «verfahrenstechnisch begründet», der Bundesrat sei der Meinung, man müsse jetzt am CO<sub>2</sub>-Gesetz arbeiten. Der Nationalrat folgte der Umweltministerin und lehnte die Motion mit 89 zu 94 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.<sup>1</sup>

#### Eisenbahn

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 15.07.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang Juli 2020 kündigte der neue Chef der SBB, Vincent Ducrot, an, das **Nachtzugangebot der SBB** ausbauen zu wollen. Dafür sollen die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB die Züge für die SBB beschaffen und unterhalten. Etwaige Ziele wären etwa Rom, Barcelona oder Amsterdam. Die SBB zeigten sich überzeugt, dass die Nachfrage nach diesen Nachtverbindungen da sei und weiter wachsen werde. Sie wiesen aber auch darauf hin, dass die Verbindungen nicht kostentragend seien. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes via Gelder aus dem neu zu schaffenden Klimafonds sei deshalb eine Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens. Die NZZ monierte in einem Meinungsartikel, dass es nicht die Aufgabe des Staates sei, eine kleine Anzahl von Reisenden via Klimafonds finanziell zu unterstützen. Für Benjamin Giezendanner (svp, AG) kam es nicht in Frage, dass die SBB Gelder aus dem neuen Klimafonds erhält, er kündigte an, dies mit einem Vorstoss (Po. 20.4019) verhindern zu wollen. Zum einen sei der Zweck des Klimafonds vom Parlament noch nicht abschliessend bestimmt und zum anderen würde es zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, wenn die SBB in diesem Bereich subventioniert würde, während private Anbieter durch die Corona-Krise eh schon geschwächt seien. Dem pflichtete auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bei; für die Carbranche seien die Pläne der SBB ruinierend. Auch Aerosuisse zeigte sich ernüchtert und sprach von einer Wettbewerbsverzerrung. Die Grünen hingegen erachteten die Massnahme als Entzerrung des Wettbewerbs, da die Flugbranche bislang einseitig unterstützt worden sei, indem sie von der Mehrwertsteuerabgabe befreit war und auf internationalen Flügen keine Kerosinsteuer bezahlen musste.<sup>2</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 17.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Benjamin Giezendanner (svp, AG) reichte im September 2020 ein Postulat ein, in dem er den Bundesrat dazu aufforderte, den **Ausbau des Nachtzug-Angebots durch die SBB** zu stoppen. Vielmehr solle der Bundesrat in einem Bericht auf die verschiedenen – allen voran finanziellen – Aspekte dieses Ausbaus eingehen. Giezendanner verwies dabei auf das von ihm erwartete Defizit, das durch diesen Ausbau entstehen würde, und wollte wissen, ob dieses nicht in Widerspruch zum Ziel stehe, die gebundenen Ausgaben des Bundes generell zu reduzieren. Er warf auch die Frage auf, wie dieses Defizit bezahlt werden solle, falls der in der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes angedachte Klimafonds nicht zustande kommen sollte. Schliesslich monierte der Motionär, dass dieser vom Staat mitfinanzierte Ausbau zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber

anderen Akteuren, insbesondere der von der Covid-19-Krise betroffenen Flug- und Reisebusbranche, führen werde.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulates. Er sah die Aufgabe des Staates beim Eisenbahnverkehr primär in der Erarbeitung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und in der Planung und Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die Angebote hingegen würden durch die Unternehmen selber definiert. Zudem begrüsst der Bundesrat die Pläne der SBB, das Nachtzug-Angebot in Zusammenarbeit mit den ÖBB auszubauen, da dadurch Nachhaltigkeit und Klimaschutz gestärkt würden. Er verwies in diesem Zusammenhang ausserdem auf ein Postulat und auf eine Motion, welche er zur Annahme empfohlen habe, womit er bereits seine Unterstützung für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zum Ausdruck gebracht habe.<sup>3</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 30.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Postulat Giezendanner (svp, AG), das einen **Stopp beim Ausbau des Nachtzug-Angebots** forderte, wurde in der Herbstsession 2022 abgeschrieben, da es nicht innert zwei Jahren vom Nationalrat behandelt worden war.<sup>4</sup>

### Luftfahrt

#### POSTULAT

DATUM: 24.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR wollte den Bundesrat im August 2021 mit einem Postulat beauftragen darzulegen, wie **CO2-neutrales Fliegen bis 2050** ermöglicht werden könne. Eine Minderheit Rüeegger (svp, OW) beantragte die Ablehnung des Vorstosses, der Bundesrat wollte ihn hingegen annehmen. Der Nationalrat nahm sich in der Frühjahrsession 2022 des Themas an. Kommissionssprecher Matthias Jauslin (fdp, AG) stellte fest, dass sich auch der Aviatiksektor bewegen müsse, wenn die Schweiz ihr Ziel, bis 2050 CO2-neutral zu werden, erreichen wolle. In diesem Sektor gebe es aber spezifische Herausforderungen, da es hier um andere Distanzen gehe und auch immer der internationale Kontext berücksichtigt werden müsse. Auch gelte es zu bedenken, dass die Entwicklung eines neuen Flugzeuges viele Jahre in Anspruch nehmen könne. Die Fragen nach der Finanzierung, der Herstellung von synthetischen Treibstoffen sowie der internationalen Koordination müssten deshalb zeitnah angegangen werden. Diesem Votum hielt Monika Rüeegger entgegen, dass die Stimmbevölkerung im Sommer 2021 das CO2-Gesetz, das eine Flugticketabgabe enthielt, abgelehnt hatte. Diese Entscheidung gelte es zu respektieren; es gehe nicht an, dass «die vom Volk abgelehnten Ziele über Umwege, durch das <Hintertürli>», wiedereingeführt würden. Zudem habe die ICAO 2019 das Projekt CORSIA gestartet, in dessen Rahmen die beteiligten Fluggesellschaften ihre CO2-Emissionen reduzierten respektive kompensierten. Schliesslich unterlägen Flüge innerhalb der Schweiz und von der Schweiz in EWR-Staaten bereits dem Schweizer EHS.

Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga vertrat die Ansicht, dass die Flugbranche klare Vorgaben brauche, wie sie ihren Beitrag zur Klimaneutralität leisten könne, und dass genau diese Fragen mit dem geforderten Postulatsbericht beantwortet werden könnten. Die offenen Fragen würden selbstverständlich im internationalen Kontext angegangen. Das habe der Bundesrat im Übrigen auch im Rahmen der Vorlage zum neuen CO2-Gesetz so gehandhabt; in Abstimmung mit den Regeln in der EU habe er eine Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen beim Kerosin vorgeschlagen. Im Anschluss sprach sich die grosse Kammer mit 128 zu 48 Stimmen bei 3 Enthaltungen klar für Annahme des Postulats aus. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.<sup>5</sup>

1) AB NR, 2019, S. 1721

2) AZ, 4.7., 18.8.20; TG, 19.8.20; AZ, CdT, NZZ, 16.9.20; WOZ, 17.9.20; SoZ, 20.9.20; AZ, 21.9.20; SoZ, 27.9.20; TA, 28.9.20

3) Postulat 20.4019

4) Po, 20.4019

5) AB NR, 2022, S. 511 ff.