

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Grossen, Jürg (glp/pvl, BE) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Baltisser, Lena  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2013 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

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

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**MOTION**  
DATUM: 12.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Grossen (glp, BE) wollte **die Sanierung** des Gotthard-Strassentunnels **ohne zweite Röhre zeitlich nicht verunmöglichen**. Grossen wollte die Regierung damit beauftragen, die notwendigen Vorbereitungen für eine Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne zweite Röhre durchzuführen, damit die Sanierung im Falle der Ablehnung an der Urne einer zweiten Röhre nicht verzögert würde. Der Nationalrat hielt es mit Bundesrätin Leuthard und lehnte die Forderung in der Frühjahrssession 2015 ab.<sup>1</sup>

#### Verkehrspolitik

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 24.11.2013  
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsverfahren gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und

mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Insertate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Insertate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Insertate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Insertate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Insertatedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Insertate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

### Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%  
Ja: 1 087 368 (39,5%)  
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3\*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>2</sup>

### Strassenverkehr

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Ständerat Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko

durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitsanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengekommen.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 11.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbaustrassen 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten. Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee–Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor. Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschritt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu

53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbauschnittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in den Ausbauschnitt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher-Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergstunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbauschnitt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.<sup>4</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 21.03.2019

NIKLAUS BIERI

Eine Woche, nachdem die Debatte zu den **Nationalstrassen 2020–2023** unterbrochen worden war, nahm der Nationalrat das Geschäft wieder auf. Die grosse Kammer hatte den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2019 in ihrer ersten Sitzung um drei Projekte ergänzt (Bodensee-Thurtal-Strasse, Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergstunnel), konnte jedoch den Betrag für den Verpflichtungskredit nicht festlegen, da die Kosten dieser Projekte noch nicht bekannt waren. Die Behandlung des Bundesbeschlusses zum Verpflichtungskredit wurde deshalb ausgesetzt, das Geschäft ging zurück an die Kommission. Die KVF-NR schlug vor, einen Verpflichtungskredit von CHF 5,651 Mrd. zu beschliessen – der Bundesrat hatte eine Milliarde weniger vorgesehen – und zudem einen Passus aufzunehmen, wonach dem Parlament ein weiterer Verpflichtungskredit vorgelegt werde, sobald die Kosten der zusätzlich aufgenommenen Projekte beziffert werden können.

Bei der Fortsetzung der Debatte in der grossen Kammer wurde der Kommissionsvorschlag unterschiedlich aufgenommen. Mitglieder der Grünen, der SP und der GLP kritisierten in erster Linie den Umstand, dass drei Projekte in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen worden waren, deren Vorprüfung durch das ASTRA noch nicht erfolgt war und die damit quasi auf einer «Überholspur unseriöser Art» (Jürg Grossen) an anderen, von den Kantonen auf dem regulären Weg vorgebrachten Projekten vorbeigeschleust würden. Jürg Grossen (glp, BE) zeigte sich «fassungslos», Michael Töngi (gp, LU) sprach von einem «Schlamassel», Philipp Hadorn (sp, SO) von einem «Chaos» und von fehlendem finanzpolitischem Verantwortungsbewusstsein. Voten zur Verteidigung der aufgenommenen Projekte gab es keine, dafür wurde Nationalrat Grossen mit kritischen Fragen zu seinem persönlichen Mobilitätsverhalten bedacht. Bundesrätin Sommaruga drückte ihre Hoffnung aus, dass der Ständerat den Ausbauschnitt 2019 korrigieren werde, sie sei «zuversichtlich, dass wir zu unseren bewährten Prozessen zurückkehren können».

Eine Mehrheit folgte der Kommission und nahm den Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 5.651 Mrd. mit 131 gegen 48 Stimmen (10 Enthaltungen) an. Für den Passus eines weiteren Verpflichtungskredits betreffend die zusätzlichen Projekte stimmten 130, dagegen 55 Ratsmitglieder (4 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft mit 131 gegen 57 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen und an den Ständerat geschickt.<sup>5</sup>

#### 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 Konsumentenscheidung 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.<sup>6</sup>

#### 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>7</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 19.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2020 reichten die Nationalräte Jürg Grossen (glp, BE), Matthias Jauslin (fdp, AG) und Marco Romano (mitte, TI) je ein gleichlautendes Postulat ein (Po. 20.4627; Po. 20.4640; Po. 20.4694), mit welchem sie den Bundesrat aufforderten, aufzuzeigen, welche gesetzlichen Grundlagen nötig sind, damit bis 2050 ein **fossilfreier Verkehr ermöglicht** werden kann. Zudem sollen im geforderten Bericht auch mögliche Hindernisse identifiziert werden, die dieses Ziel in Frage stellen könnten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Postulate. Sie wurden in der Frühjahressession 2021 allesamt stillschweigend angenommen.<sup>8</sup>

#### BERICHT

DATUM: 28.06.2023  
LENA BALTISSER

In Erfüllung von drei gleichlautenden Postulaten Grossen (glp, BE), Jauslin (fdp, AG) und Romano (mitte, TI) veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2023 einen **Bericht** zu gesetzlichen Massnahmen, mit welchen ein **fossilfreier Verkehr bis 2050** ermöglicht werden kann.

Bei den **Personenwagen** präsentierte der Bundesrat zwei zentrale Massnahmenbereiche: das Phase-Out von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien.

Für das Phase-Out nannte der Bericht die Nichtanerkennung von Konformitätsnachweisen und die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neufahrzeuge als mögliche Instrumente. Die Nichtanerkennung von Konformitätsnachweisen würde laut dem Bericht zu einem Verkaufs- und Zulassungsstopp von gewissen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor führen, der Bundesrat schätzte dieses Instrument aber als schwer umsetzbar und bezüglich der Verhältnismässigkeit als kritisch ein. Die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte hingegen würde zwar die Eigentumsгарantie und Wirtschaftsfreiheit teilweise einschränken, sie könnte aber weitaus einfacher umgesetzt werden und wurde vom Bundesrat als verhältnismässig eingestuft. Bezüglich des CO<sub>2</sub>-Zielwerts muss laut dem Bericht jedoch beachtet werden, dass die Massnahmen im Gleichschritt mit der EU erfolgen, für welche die meisten in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge produziert werden. Eine verfrühte Senkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte könnte die Schweiz vom EU-Markt abschneiden, eine späte Senkung könnte die Schweiz zu einem Absatzmarkt für noch nicht verkaufte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor machen. Der Bundesrat sieht im Vorschlag für eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vor, die CO<sub>2</sub>-Richtwerte der EU zu übernehmen.

Da die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit nichtfossilem Antrieb im öffentlichen Bereich bereits stetig wachse, setzte der Bericht seinen Fokus auf die Frage nach dem Rechtsanspruch auf Ladeinfrastruktur für Mietende und Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer. Ein solcher Anspruch bestehe im geltenden Schweizer Recht nicht, in

verschiedenen EU-Ländern wurden dazu aber bereits Regelungen beschlossen. Dieser Anspruch würde laut dem Bericht jedoch die Wirtschaftsfreiheit, die Eigentumsgarantie und die Vertragsfreiheit übermässig einschränken. Die Ladeinfrastruktur könne jedoch anderweitig gefördert werden, beispielsweise durch den Erlass kantonaler Vorschriften zur Schaffung der baulichen Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur, durch eine finanzielle Förderung seitens Bund, Kantonen und Gemeinden oder durch freiwillige Massnahmen wie die Roadmap Elektromobilität 2050.

Die CO<sub>2</sub>-Intensität des **öffentlichen Verkehrs** wurde im Bericht bereits als tief eingeschätzt. Dabei wurde auf die Perspektive «Bahn 2050» verwiesen, welche die mittleren und kurzen Distanzen stärken und weiter zur Erreichung der Klimaziele beitragen soll. Einzig bei Bussen und Passagierschiffen sah der Bericht Potenzial für eine Umstellung auf fossilfreie Antriebstechnologien, wozu der Bundesrat auf eine Motion und ein Postulat der KVF-NR verwies.

Im Bereich des **Güterverkehrs** entstehen laut dem Bericht die grössten Emissionen im Strassenverkehr. Der Bundesrat schlug dazu insbesondere Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn vor. Bezüglich des Phase-Outs von Gütertransportfahrzeugen mit Verbrennungsmotor erachtete der Bundesrat weitgehend dieselben Massnahmen als angemessen wie für Personenwagen. Im Kontext der Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb seien die Ansprüche jedoch komplexer als für Personenwagen. Es bestehe noch keine entsprechende Roadmap und nur im Bereich der Wasserstoffbetankung sei ein Netzwerk von Tankinfrastruktur im Aufbau. Weiter wies der Bundesrat auf verschiedene Massnahmen im Bereich des Güterverkehrs hin, welche bereits in Arbeit seien, beispielsweise auf Projekte im Bahngüterverkehr, in welchen ein flächendeckendes und bedürfnisorientiertes Angebot ausgebaut werde. Weiter seien im Bereich des Schwerverkehrs bereits verschiedene Anreize für den Umstieg auf fossilfreie Antriebstechnologien gesetzt worden, was unter anderem auch in der Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes festgehalten sei.<sup>9</sup>

---

1) AB NR, 2015, S. 336f.

2) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

3) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBl, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14

4) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBl, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19

5) AB NR, 2019, S. 508 ff.

6) AB NR, 2019, S. 1522 f.

7) AB NR, 2019, S. 1721

8) AB NR, 2021, S. 662; AB NR, 2021, S. 663

9) Bericht BR vom 28.6.23