

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Jauslin, Matthias Samuel (fdp/plr, AG) NR/CN
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

Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SVG	Strassenverkehrsgesetz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

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.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahrradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch

Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.²

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 CO₂-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 CO₂-Zielwerte hingegen würde zwar die Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit teilweise einschränken, sie könnte aber weitaus einfacher umgesetzt werden und wurde vom Bundesrat als verhältnismässig eingestuft. Bezüglich des CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Gesetzes vor, die CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Gesetzes festgehalten sei.³

Umweltschutz

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2023 als Zweitrat über die **Revision des CO₂-Gesetzes für die Periode 2025–2030**. Die Kommissionsmitglieder Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) und Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) stellten die Vorlage vor. Müller-Altermatt berichtete, dass die Vorlage als «schlank» bezeichnet werden könne und damit auch bei einem allfälligen Plebiszit bestehen sollte und trotzdem dem Ziel der Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 entspreche. Die vorberatende UREK-NR schlage als einzige grössere Änderung vor, eine Abgabe auf Flüge mit Privatjets einzuführen. Ausserdem habe die Kommission mittels Einreichung eines Vorstosses (Po. 23.4334) versucht, die Rückverteilung der CO₂-Abgabe an die Haushalte sichtbarer auszugestalten.

In der **Eintretensdebatte** zeigte sich, dass alle Fraktionen gewillt waren, dem Geschäft eine Chance zu geben; ein Antrag auf Nichteintreten lag denn auch nicht vor. In den Voten von Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) und GLP-Mitglied Martin Bäumle (glp, ZH) zeigte sich das Dilemma zwischen dem Willen, ein effektives Gesetz, welches zu spürbaren Emissionsreduktionen führen soll, zu gestalten und der Angst vor einem Referendum gegen die Vorlage. Matthias Jauslin (fdp, AG) von der FDP und SVP-Vertreter Christian Imark (svp, SO) warnten vor allem davor, das Gesetz nicht zu überladen respektive keine neuen oder höheren Abgaben einzuführen, damit es nicht wieder in einer Volksabstimmung abgelehnt werde. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums kritisierten die Grünen sowie die SP, dass das Gesetz nicht ambitioniert genug sei. Gabriela Suter (sp, AG) von der SP gab zu bedenken, dass eine bescheidene Emissionsreduktion für die Periode 2025 bis 2030 bedeute, dass in den folgenden Jahren umso strengere und teurere Massnahmen ergriffen werden müssten, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wies Grünen-Vertreter Christophe Clivaz (gp, VS) auf die von den Grünen und der SP lancierte Klimafonds-Initiative hin, mit welcher das Netto-Null-Ziel doch noch erreicht werden könne. Die Eintretensdebatte abschliessend stellte Umweltminister Albert Rösti die für ihn wichtigsten Grundsätze der Vorlage vor. Rösti lobte das Tempo, mit welchem die Räte die Gesetzesrevision berieten. So könne es gelingen, dass keine Lücke entstehe und das Gesetz und die ausführende Verordnung bis am 1.1.2025 in Kraft gesetzt werden können. Auch sei es wichtig, dass das Gesetz mehrheitsfähig bleibe, weshalb der Bundesrat die von der UREK-NR vorgeschlagene Einführung einer Flugticketabgabe auf Privatflüge sowie eine Erhöhung der CO₂-Abgabe und der Benzinsteuern ablehne.

Eintreten wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen. Die massgebenden Entscheide, die in der Detailberatung getroffen wurden, waren die folgenden:

Susanne Vincenz-Stauffachers (fdp, SG) Minderheitsantrag betraf das Emissionsreduktionsziel im Inland. Die FDP-Vertreterin beantragte, hierbei dem tieferen Inlandziel des Ständerats zu folgen. Die Mehrheit des Rates sprach sich aber dafür aus, ihrer Kommission zu folgen und legte das Inlandziel bei 75 Prozent fest. Dadurch wurde eine erste Differenz zum Erstrat geschaffen. Auch beim CO₂-Ausstoss von neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen folgte der Rat seiner Kommission und stellte sich damit gegen den Minderheitsantrag Jauslin sowie gegen die Version des Ständerates. Eine weitere wichtige Differenz wurde mit der von der Minderheit Imark geforderten Streichung der so genannten Überführungspflicht geschaffen. Mit diesem Instrument wollte der Bundesrat Importeure von fossilen Treibstoffen verpflichten, über das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen einen bestimmten Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Imark monierte, dass diese Überführungspflicht den Benzinpreis massgeblich verteuern werde. Der Nationalrat stimmte dieser Streichung deutlich zu; neben der Grünen- und der GLP-Fraktion sprachen sich nur einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie eine Mehrheit der Mitte-Fraktion für die Beibehaltung der Überführungspflicht aus. Bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO₂ anheben könnte. Die Mehrheit des Rates wollte jedoch beim Vorschlag des Bundesrats, des Ständerats sowie der UREK-NR bleiben, und legte einen Abgabesatz von höchstens 120 CHF pro Tonne CO₂ fest. Im Bereich der Luftfahrt lehnte der Nationalrat die Einführung einer Abgabe für Flüge mit Privatjets ab. Die geschlossen stimmenden SVP-, FDP.Liberalen- und GLP-Fraktionen sowie eine Minderheit der Mitte votierten gegen diese Abgabe. Des Weiteren gab auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos zu reden, wobei ein Antrag der Mehrheit sowie drei Minderheitsanträge vorlagen. Die Mehrheit des Rates folgte hierbei seiner Kommission und sprach sich dafür aus, in den Jahren 2025–2030 bis zu CHF 20 Mio. für diese Ladeinfrastruktur aufzubringen. Hiermit entstand eine weitere Differenz zum Ständerat, der die Förderung der Ladestationen gänzlich gestrichen hatte. Eine letzte Differenz zum Erstrat schuf die grosse Kammer bei der Thematik der Reduktion

der LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSVA-Reduktion beizubehalten; eine links-grüne Minderheit, welche von zwei FDP-Mitgliedern unterstützt wurde, blieb hier chancenlos.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen für Annahme des Entwurfs. Die Nein-Voten stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion; die Enthaltungen allen voran von der Mehrheit der Grünen-Fraktion. ⁴

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

2) AB NR, 2022, S. 288 ff.

3) Bericht BR vom 28.6.23

4) AB NR, 2023, S. 2487 ff.; AB NR, 2023, S. 2514 ff.