

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Müller, Damian (fdp/plr, LU) SR/CE
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

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2019 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<hr/>	
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Ständerat Damian Müller (fdp, LU) erahnte eine Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur, weil der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zunehme und deren Lenkerinnen und Lenker entsprechend keine Mineralölsteuer bezahlen. Neben der Finanzierungslücke ging es Ständerat Müller auch um die Gerechtigkeit, als er im Juni 2019 seine Motion «**Mobility-Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**» einreichte. Schliesslich würden Fahrerinnen und Fahrer von Elektro- oder Wasserstoffautos die Strasseninfrastruktur zwar nutzen, aber keinen finanziellen Beitrag an deren Finanzierung leisten. Der Motionär wollte deshalb den Bundesrat damit beauftragen, dem Parlament eine Vorlage zu Mobility-Pricing zu unterbreiten, mit der sich auch Verkehrsteilnehmer, welche keine Mineralölsteuer entrichten, finanziell an der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung beteiligen.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung. Zwar wolle der Bundesrat zu «gegebener Zeit» eine Vorlage für eine Abgabe bei Fahrzeugen mit alternativen Treibstoffen verabschieden, bis auf Weiteres – beziehungsweise bis zu einer deutlich höheren Marktdurchdringung – sollten solche Fahrzeuge jedoch noch gefördert werden.

Als die Motion im September 2019 in den Ständerat kam, stellte Claude Janiak (sp, BL) einen Ordnungsantrag: Die Motion solle der KVF-SR zur Vorprüfung zugewiesen werden. Ständerat Janiak versprach sich davon eine «Gesamtschau» über die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die Entwicklung der Mineralölsteuererträge und die Strassenverkehrsfinanzierung. Motionär Müller erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden, hielt jedoch an die Adresse des Bundesrates fest, dass er sich vom Zuwarten nichts verpreche. Die kleine Kammer nahm den Ordnungsantrag Janiak diskussionslos an und wies die Motion der KVF-SR zur Vorprüfung zu.¹

MOTION
DATUM: 14.01.2020
NIKLAUS BIERI

Mitte Januar 2020 beriet die KVF-SR die Motion Müller (fdp, LU) zum **Mobility-Pricing**. Die Motion war im September vom Rat der Kommission zur Vorprüfung zugewiesen worden. Zwar sei die Einführung einer Abgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Sicherung der Infrastrukturfinanzierung (analog der Mineralölsteuer) in der Kommission unbestritten, für die Kommissionsmehrheit sei der Zeitpunkt dafür indessen noch nicht gekommen: In der Sitzung fasste die Kommission mit 10 zu 2 Stimmen den Entscheid, ihrem Rat die Ablehnung der Motion zu beantragen. Sie sah die Einführung einer E-Abgabe als kontraproduktiv für die angestrebte Förderung der E-Mobilität an. Die Kommissionsminderheit beantragte dem Rat jedoch die Annahme der Motion.²

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion Müller (fdp, LU) für ein **Mobility-Pricing** wurde im März 2020 im Ständerat behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Ablehnung beantragt, eine Minderheit François (fdp, VD) hatte sich für Annahme ausgesprochen. Der Ständerat folgte der Kommissionsmehrheit und lehnte die Motion mit 31 gegen 14 Stimmen (0 Enthaltungen) ab. Er vernahm zudem die Zusicherung von Bundesrätin Sommaruga, der Bundesrat habe die Verkehrsfinanzierung und insbesondere den NAF im Auge und werde sich bei angezeigten Veränderungen an das Parlament wenden.³

MOTION
DATUM: 17.03.2023
MARCO ACKERMANN

Mit einer im März 2021 eingereichten Motion forderte Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) ein **Verbot von SUV und Geländewagen**. Ab 2022 sollten solche Fahrzeuge mit einem Leergewicht von mehr als zwei Tonnen nicht mehr importiert werden können, ausser wenn ein spezieller Bedarf nachgewiesen wird. Die Motionärin begründete ihr Anliegen mit ökologischen und verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen. Solche Fahrzeuge, welche im Jahr 2019 fast 40 Prozent aller Neuwagen ausmachten, würden gegenüber mittelgrossen Autos rund 25 Prozent mehr Energie verbrauchen, was auch den Anstieg des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von Neuwagen seit 2016 erkläre.

Der Bundesrat bezeichnete den Trend zu immer grösseren, schwereren und

leistungsstärkeren Fahrzeugen in seiner Stellungnahme im Mai 2021 als «problematisch». Die Regierung sei aber der Ansicht, dass Massnahmen zur Senkung des Treibstoffverbrauchs alle Personenwagenkategorien betreffen sollten. Er verwies dazu auf die im Gegenvorschlag zur Offroad-Initiative eingeführten Bestimmungen für Autoimporteure. Letztere müssen bei ihren importierten Fahrzeugflotten einen Zielwert für durchschnittliche Emissionen einhalten. Mit der Verschärfung dieser Zielwerte im Zuge der geplanten Totalrevision des CO₂-Gesetzes sowie mit der Umsetzung der überwiesenen Motion von Damian Müller (fdp, LU; Mo. 20.3210), wonach diese Zielvorgaben auch auf Klein- und Nischenanbieter – welche oftmals SUV anbieten – ausgeweitet wird, erachtete der Bundesrat das Anliegen der Motion als bereits erfüllt und beantragte ihre Ablehnung. Im März 2023 wurde die Motion **abgeschrieben**, da sie nicht innert der Frist von zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt worden war.⁴

Umweltschutz

Klimapolitik

MOTION
DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerat Damian Müller (fdp, LU) beauftragte den Bundesrat mit seiner Motion «**CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken**», die CO₂-Verordnung dahingehend anzupassen, dass die CO₂-Zielvorgaben in Zukunft auch für Fahrzeuge von Klein- und Nischenmarken gelten. Müller erläuterte, dass für gewisse Marken bislang ein separater Zielwert für den CO₂-Ausstoss gelte, dies betreffe zum Beispiel Jaguar, Ferrari oder Lamborghini. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und auch der Ständerat sprach sich in der Herbstsession 2020 stillschweigend für den Vorstoss aus.⁵

MOTION
DATUM: 10.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Frühjahressession 2021 dem Vorstoss «**CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken**» von Damian Müller (fdp, LU) mit 123 zu 54 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich zu. Er folgte damit der Empfehlung des Bundesrates sowie dem Entscheid des Ständerates hinsichtlich der Forderung, dass für Fahrzeuge von Klein- und Nischenherstellern dieselben CO₂-Zielvorgaben gelten sollen wie für die übrigen Fahrzeugmarken. Die Motion war von Christian Wasserfallen (fdp, BE) zur Ablehnung beantragt worden; er führte diesen Antrag im Plenum jedoch nicht weiter aus. Zwar folgten die geeinte SVP-Fraktion sowie einzelne Vertretende der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktion Wasserfallens Antrag, dies reichte jedoch nicht für eine Mehrheit im Rat.⁶

MOTION
DATUM: 09.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine Motion Müller (fdp, LU) zu den **CO₂-Zielvorgaben für Fahrzeuge von Nischenmarken** wurde in der Sommersession 2022 von den Räten **abgeschrieben**. Der Bundesrat hatte die Abschreibung beantragt, nachdem am 1.1.2022 die revidierte CO₂-Verordnung in Kraft getreten war, gemäss welcher für Fahrzeuge der entsprechenden Hersteller keine höheren CO₂-Zielvorgaben mehr gelten als für andere Fahrzeuge.⁷

1) AB SR, 2019, S. 628 f.
2) Medienmitteilung der KVF-SR vom 14. Januar 2020
3) AB SR, 2020, S. 148 ff.
4) Mo. 21.3149
5) AB SR, 2020, S. 844
6) AB NR, 2021, S. 379
7) BBI 2022, 858