

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Lärmschutz, Klimapolitik
Akteure	Giezendanner, Benjamin (svp/udc, 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

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Lärmschutz, Klimapolitik, 2020 - 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	2
Eisenbahn	4
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	5
Umweltschutz	6

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BIF	Bahninfrastrukturfonds
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

DFF	Département fédéral des finances
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
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Libérale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlungsgrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch

zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden. Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.²

MOTION
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.³

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel **«Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft»** beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp, BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand

stark belaste. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle. Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunktorentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Giesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in

den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor zurückgezogen worden war.⁴

Eisenbahn

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 CO₂-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.⁵

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.⁶

MOTION
DATUM: 12.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Als Reaktion auf die Publikation der Strategie «Bahn 2050» reichte die KVF-NR im Oktober 2022 eine Motion ein, mit welcher sie den Bundesrat beauftragen wollte, die **Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz» voranzutreiben**: Dieses Projekt sei in der bundesrätlichen Strategie zu kurz gekommen. Es müsse eine Gesamtvision verfolgt werden, um alle bislang noch fehlenden Abschnitte «für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze, entlang des gesamten Schweizer Territoriums, sowohl zwischen Süden und Norden als auch zwischen Ost und West, zu projektieren und zu realisieren». Dieses Infrastrukturprojekt trage wesentlich zum nationalen Zusammenhalt und zur sozioökonomischen Entwicklung der Schweiz bei, argumentierte die Kommission. Für die rasche Realisierung dieses Verkehrskreuzes solle der Bundesrat zusätzliche finanzielle Mittel beantragen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er habe mit der «Bahn 2050» aufgezeigt, mit welchen Mitteln und Projekten die Eisenbahn einen maximalen Beitrag zur Erreichung seiner vorrangigen Ziele, etwa in der Klimapolitik, leisten könne. Die in der Motion geforderte Beschleunigung würde sich dabei eher kontraproduktiv auswirken, da sie zu Mehrverkehr führen könne; sie sei daher kein Ziel der Strategie «Bahn 2050». Das Anliegen der Motion werde jedoch im Sinne einer intensivierten Förderung des Fernverkehrs auf der West-Ost- sowie der Nord-Süd-Achse geprüft. Dem Nationalrat lag in der Wintersession 2022 neben dem Mehrheitsantrag auf

Annahme ein Antrag von Benjamin Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Ähnlich wie bei einer Motion für eine «rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn» (Motion 22.4263) kritisierte er den Ausbau des Schienennetzes zulasten der öffentlichen Hand. Der Bundeshaushalt befinde sich bereits in einer schwierigen Lage. Falls das Projekt «Verkehrskreuz Schweiz» tatsächlich umgesetzt würde, müsse es daher aus dem bestehenden BIF finanziert werden. Der Nationalrat nahm die Motion hingegen mit 126 zu 47 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.⁷

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR reichte im August 2021 eine **Motion zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Busverkehr** ein. Die Umsetzung des Anliegens solle in Absprache mit den Kantonen, den Gemeinden und der Branche des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Zudem verlangte die Kommission, dass die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr zeitnah aufgehoben wird und die Mehreinnahmen, die dadurch entstehen, zur Förderung des nicht fossil betriebenen öffentlichen Verkehrs eingesetzt wird. Die Motion nahm Bezug auf einen Bericht in Erfüllung des Postulats der KVF-NR (19.3000) mit dem Titel «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen». Eine Kommissionsminderheit Pieren (svp, BE) lehnte die Motion ab; der Bundesrat beantragte hingegen deren Annahme.

Der Nationalrat behandelte den Vorstoss in der Wintersession 2021. Im Namen der Kommissionsmehrheit argumentierte Jon Pult (sp, GR), dass die Dekarbonisierung des Busverkehrs in der Schweiz weiter vorangebracht werden müsse. Die Finanzierung sei dabei der entscheidende Faktor. Viele Gemeinden und Kantone könnten sich die Dekarbonisierung nicht leisten, deshalb brauche es dafür ein Gesamtkonzept des Bundes. Zudem kritisierte Pult, dass Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die heute Dieselbusse einsetzen, durch die Rückerstattung der Mineralölsteuer subventioniert würden. Dieser Fehlanreiz solle aus klimapolitischen Gründen behoben werden. Benjamin Giezendanner (svp, AG) hingegen stand dem Vorstoss kritisch gegenüber. Zum einen sei die mit der Motion geplante Dekarbonisierung nicht technologieneutral, da eine eigentliche «Elektrifizierung» gefordert werde. Zum anderen brauche diese sehr viel Strom, der in der Schweiz ohnehin schon knapp sei. Nach diesen Ausführungen entschied sich der Nationalrat, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und nahm die Motion mit 119 zu 55 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sprachen sich drei Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motion aus.⁸

POSTULAT
DATUM: 03.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Florence Brenzikofer (gp, BL) reichte im März 2021 ein Postulat ein, mit welchem sie einen Bericht über Anreize zur **Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr** forderte. Sie vertrat die Ansicht, dass die derzeitige Tarifstruktur unübersichtlich sei; insbesondere bei den überregionalen Abonnements sei es jedoch wichtig, dass diese attraktiv seien, damit sie gegenüber dem Individualverkehr bestehen können. Dadurch könne der öffentliche Verkehr zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf dem Gebiet der Mobilität beitragen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Frühjahrsession 2022 vom Nationalrat behandelt, nachdem es von Sandra Sollberger (svp, BL) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft worden war. Dabei erläuterte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga, dass das Tarifsystem der Schweiz so komplex sei, weil es aus verschiedenen nationalen und regionalen Tarifverbänden zusammengesetzt sei. Der Bundesrat begrüsse die Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems und sei auch bereit, während einer gewissen Übergangsperiode diese Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems finanziell zu unterstützen. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Folge mit 128 zu 55 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) deutlich zu. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion lehnten auch 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion das Postulat ab.⁹

Umweltschutz

Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.04.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Regelmässig kommt es zu Ostern vor dem **Gotthardtunnel** zu einem Stau auf der Autobahn A2. 2023 erlangte dieser Stau noch mehr mediale Präsenz als üblich: Als der Stau etwa 15 Kilometer lang war, setzten sich Mitglieder von Renovate Switzerland – in den Medien als **Klimakleber** bezeichnet – auf die Fahrbahn und klebten sich fest. Die Strasse war gemäss Medien eine halbe Stunde nach Beginn der Aktion bereits wieder geräumt, nachdem die Polizei die Aktivistinnen und Aktivisten weggetragen hatte. Ziel von Renovate Switzerland sei es gemäss Tages-Anzeiger gewesen, eine möglichst grosse Klima-Widerstandsbewegung aufzubauen und die Regierung dadurch zu mehr Klimaschutz zu bewegen. Die Medien liessen in der Folge auch Politikerinnen und Politiker zu Wort kommen. Benjamin Giezendanner (svp, AG), SVP-Nationalrat und Geschäftsführer eines Transportunternehmens, nannte die Strassenblockade eine «Frechheit», die kontraproduktiv sei und bei den eidgenössischen Wahlen der SVP helfen werde. FDP-Vertreter Damian Müller (fdp, LU) zeigte zwar ein gewisses Verständnis dafür, dass die Aktivistinnen und Aktivisten die Bevölkerung auf den Klimawandel aufmerksam machen wollten, bezeichnete solche Aktionen aber als wenig lösungsorientiert. Michael Töngi (gp, LU) erachtete zivilen Ungehorsam hingegen als angebracht.¹⁰

1) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

2) AB NR, 2020, S. 2641 f.

3) Mo. 22.3228; Mo. 22.3243; Mo. 22.3244; Mo. 22.3255; Mo. 22.3280; Mo. 22.3281; Mo. 22.3289; Mo. 22.3356

4) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

5) Postulat 20.4019

6) Po. 20.4019

7) AB NR, 2022, S. 2283 f.

8) AB NR, 2021, S. 2206 ff.

9) AB NR, 2022, S. 152 f.

10) 24H, CdT, TA, 8.4.23; 24H, 7.6.23