

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr, Klimapolitik
Akteure	Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Bovey, Audrey
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bovey, Audrey; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Klimapolitik, 2009 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	8
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Umweltschutz	10
Luftreinhaltung	10
Klimapolitik	10

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
EHS	Emissionshandelssystem
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
OFEV	Office fédéral de l'environnement
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
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
GIEC	groupes d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
OFROU	Office fédéral des routes
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
SEGE	Système d'échange de quotas d'émission

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.09.2015
AUDREY BOVEY

Angela Merkel a été reçue à **Berne** le 3 septembre pour une visite officielle. A cette occasion, la chancelière fédérale allemande a pu s'entretenir avec les conseillers fédéraux Sommaruga, Schneider-Ammann, Leuthard et Burkharter à propos de la politique européenne, de la voie bilatérale unissant la Suisse à l'UE et des défis que soulève actuellement la pression migratoire. Lors des discussions ont également été évoquées certaines problématiques relatives aux crises affectant le sud et l'est de l'Europe, ainsi que des questions politiques en lien avec le climat, l'énergie et les transports.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Quadri (lega, TI) verlangte, dass der Bundesrat sich für die Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr einsetzt und erwirkt, dass das Landeswappen als Unterscheidungsmerkmal ausreicht und der Aufkleber mit dem Landeskürzel überflüssig wird. Als Begründung gibt Quadri **ungerechtfertigte Bussen aufgrund des fehlenden CH-Klebers** für Schweizer Autofahrer im Ausland an. Bundesrätin Leuthard bemerkte im März 2015 im Nationalrat dazu, das Aufkleben eines CH-Klebers sei im Vergleich zur Änderung eines internationalen Übereinkommens "reichlich zumutbar". Die Motion wurde im Nationalrat mit 97 zu 85 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) abgelehnt.²

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.³

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 Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen

vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag 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 Vignettenpreiserhöhung 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 Abstimmungsinserte des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate 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 Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte 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 Inserate 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 ⁴

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 31.05.2012
NIKLAUS BIERI

Das 2010 eingereichte Postulat Amherd (cvp, VS) zur **Aufnahme der Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz** wurde in der Sommersession des Berichtsjahres im Nationalrat verhandelt. Das Postulat fordert die Aufnahme des Strassenabschnitts zwischen Spiez und Gampel/Steg inklusive Autoverlad Kandersteg-Goppenstein ins Nationalstrassennetz. Verkehrsministerin Leuthard wehrte sich im Plenum ohne Erfolg gegen die artfremde Übernahme eines Schienenabschnitts in das Nationalstrassennetz: Das Plenum überwies das Postulat mit 71 gegen 58 Stimmen. ⁵

POSTULAT
DATUM: 05.06.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni überwies der Nationalrat entgegen des Antrages des Bundesrates ein Postulat Wasserfallen (fdp, BE), welches vom Bundesrat einen Bericht zum Handlungsbedarf des Bundes zur **Verflüssigung des Verkehrs** fordert. Der Postulant begründete das Postulat mit den zusätzlichen Emissionen, welche durch Verkehrsberuhigungen und Staus entstehen. Bundesrätin Leuthard argumentierte in der Diskussion erfolglos, dass die meisten Punkte des Postulats in verschiedenen Konzepten sowie im 2011 mit grosser Mehrheit angenommenen Postulat Hany (cvp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannestreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien. ⁶

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die 2012 eingereichte Motion Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich wurde im September des Berichtsjahrs im Nationalrat behandelt und trotz des bundesrätlichen Antrags auf Ablehnung überwiesen. Bundesrätin Leuthard (cvp) wies darauf hin, dass das Projekt einer Autobahnverbindung im Rheintal bei Ministertreffen regelmässig thematisiert werde, auf österreichischer Seite aber seit langem blockiert sei. Die Motion wurde mit 101 (Mitte-Rechts-Parteien) zu 76 Stimmen (Links-Grün-Parteien) bei 15 Enthaltungen und 8 Absenzen an den Ständerat überwiesen. ⁷

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP.Die Liberalen-Fraktion verlangte, das Strassenverkehrsgesetz so zu ändern, dass **Weiterbildungskurse** nur mehr für jene Neulenker obligatorisch seien, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen hätten. Begründet wurde die Motion mit den übermässig hohen Kosten, welche Neulenker zu tragen hätten. Die Sicherheit sei bereits durch die Einführung des Probezeit-Verfahrens gestiegen und werde durch die obligatorischen Weiterbildungskurse für alle nicht weiter erhöht. In der Debatte vom 26. September wies Bundesrätin Leuthard darauf hin, dass eine Studie der BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) keinen Effekt der obligatorischen Weiterbildungskurse auf die Sicherheit hätte zeigen können. Sie beantragte trotzdem die Ablehnung der Motion, da bereits eine Arbeitsgruppe daran sei, die Weiterbildungskurse zu evaluieren, diese Ergebnisse aber noch nicht vorlägen. Der Nationalrat folgte ihrem Antrag nicht und nahm die Motion mit 109 zu 75 Stimmen an. Für die Motion stimmten FDP und GLP sowie Mehrheiten von SVP und CVP, geschlossen dagegen stimmten Grüne und SP zusammen mit einer knappen Mehrheit der BDP. ⁸

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP-Liberalen-Fraktion, welche **obligatorische Weiterbildungskurse** nur noch für jene Neulenker vorsieht, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben, war im Vorjahr vom Nationalrat angenommen worden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates KVF-SR beantragte, wie auch Bundesrätin Leuthard, die Ablehnung der Motion. Gemäss einem Evaluationsbericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung habe die Zweiphasenausbildung zu mehr Verkehrssicherheit geführt, könne aber noch verbessert werden, so Leuthard. Die Motion führe jedoch nicht zu einer Verbesserung der Situation. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission und der Bundesrätin und lehnte die Motion in der Frühjahrsession 2014 ab. ⁹

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Nachdem eine Motion Walter Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich 2013 im Nationalrat angenommen worden war, folgte der Ständerat in der Frühjahrssession 2014 diesem Entscheid: Obschon Bundesrätin Leuthard auf eine hängige Umweltprüfung in Österreich sowie auf die Zuständigkeit des Kantons St.Gallen im Planungsverfahren hinwies, nahm die kleine Kammer die Motion mit 22 gegen eine Stimme (bei 6 Enthaltungen) an.¹⁰

MOTION
DATUM: 16.03.2015
NIKLAUS BIERI

„Ich könnte mir gut vorstellen, dass sie das erste Rennen bei uns nicht nur eröffnet, sondern natürlich auch gewinnt“, sagte Ständerat Theiler (fdp, LU) mit einer Anspielung auf Verkehrsministerin Leuthard, deren Amtsauto elektrisch betrieben wird. Ständerat Theiler sprach für die KVF-SR vor dem Rat, der sich im März 2015 mit der Motion Derder (fdp, VD) **„Rennen mit Elektrofahrzeugen in der Schweiz bewilligen“** befasste. Der Nationalrat hatte die Motion bereits 2014 angenommen. Bundesrätin Leuthard, die ebenfalls zum Rat sprach, nahm keinen Bezug auf die Anspielung Theilers, sondern legte sachlich dar, weshalb Rennen der Formel E in der Schweiz durchgeführt werden sollen: In erster Linie aus Forschungs- und Innovationsgründen, denn solche Rennen seien ein Treiber technologischer Entwicklung und die EPFL sei in diese Forschung involviert. Der Rat nahm die Motion ohne Diskussion an.¹¹

MOTION
DATUM: 14.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im September 2013 hatte Nationalrat Darbellay (cvp, VS) eine Motion für die **vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit** eingereicht. Er schlug vor, alle in der EU genehmigten Neuwagen und Fahrzeuge mit einem maximalen Kilometerstand von 2000 km ohne Fahrzeugprüfung in der Schweiz zuzulassen. Die Prüfung dieser Fahrzeuge sei ein Leerlauf und die Entlastung der Strassenverkehrsämter von diesen Fahrzeugprüfungen würden Ressourcen frei machen, um den Überhang bei den periodischen Prüfungen von Gebrauchtwagen abzubauen.

Der Bundesrat empfahl die Motion aber zur Ablehnung, da die Kantone schon bei früherer Gelegenheit festgehalten hatten, dass sie bei der Überprüfung von Neuwagen immer wieder Fehler in der Datenerfassung aufdeckten. In der nationalrätlichen Debatte vom September 2015 stellte Bundesrätin Leuthard klar, dass die Prüfung von Neuwagen nur darauf abzielt, festzustellen, dass das Fahrzeug und die dazu gemachten Angaben übereinstimmen. Der Aufwand dieser Prüfung sei gering. Die Ausnahme von der Prüfung für Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand bis zu 2000 km gehe sehr weit. Trotz Leuthards Votum nahm der Nationalrat die Motion knapp an: mit 88 gegen 81 Stimmen bei 9 Enthaltungen.

Auch im Ständerat setzte sich Bundesrätin Leuthard gegen die Motion ein. Sie konterte im Juni 2016 die Ausführungen von Kommissionssprecher Müller (fdp, AG), der behauptete, die Zollämter würden bei der Einfuhr genau dasselbe tun wie die Strassenverkehrsämter, mit dem Hinweis, dass das in vielerlei Hinsicht relevante Fahrzeuggewicht vom Zoll nicht gemessen werde und diese Lücke dann eben immer noch von den Strassenverkehrsämtern gefüllt werden müsste. Die Motion wurde jedoch auch im Ständerat angenommen: Mit 22 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen.¹²

MOTION
DATUM: 12.09.2016
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2015 eingereichte Motion von Ständerat Lombardi (cvp, TI) sollte dazu führen, dass vor 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommene **Lärmschutzmassnahmen bei Strassen** auch dann noch durch Bundesbeiträge unterstützt werden, wenn sie erst nach 2018 realisiert werden. Hintergrund ist die Befristung der Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bis zum 31. März 2018 (Art. 17 der Lärmschutz-Verordnung). Der Motionär war der Meinung, der Lärmschutz sei eine Daueraufgabe und der Bund solle die Kantone auch dann noch unterstützen, wenn sie wegen Einsparungen oder fehlenden Planungskapazitäten die Frist nicht einhalten können. In seiner Antwort vom Februar 2016 hielt der Bundesrat fest, dass auch er den Lärmschutz als Daueraufgabe sehe. Mit der Art und Weise der Umsetzung in den Kantonen zeigte sich der Bundesrat aber nicht einverstanden: Die ergriffenen Massnahmen seien nicht wirksam genug und die Kantone seien mit der Lärmsanierung im Verzug. Der Bundesrat betrachtete deshalb eine Auszahlung von Beiträgen über das Jahr 2018 hinaus als nicht zielführend und beantragte, die Motion abzulehnen. In der Frühjahrssession 2016 vertrat Bundesrätin Leuthard die Bedenken des Bundesrates vor dem Ständerat. Dieser liess sich davon jedoch nicht bewegen und nahm die Motion mit 29 zu 5 Stimmen (0 Enthaltungen) an.

Im Vorfeld der Debatte im Nationalrat empfahl seine KVF im August 2016 dem Ratsplenum mit 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Motion anzunehmen. Die grosse Kammer folgte dieser Empfehlung in der Herbstsession 2016. Der Minderheit Pieren (svp, BE), welche die Ablehnung der Motion beantragte, folgte nur die SVP-Fraktion: Beim Abstimmungsresultat von 114 zu 61 Stimmen (0 Enthaltungen) entfielen alle Gegenstimmen auf die Volkspartei.¹³

POSTULAT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, das Astra habe am Simplon jährlich CHF 30–40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.¹⁴

MOTION
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Gschwind (cvp, JU) störte sich an Artikel 90, Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes, welcher detailliert auflistet, welche Geschwindigkeitsübertretungen als schwere Verstösse gelten. Gschwind beklagte diesen Katalog als starr und bezeichnete ihn als Ausdruck des Misstrauens gegenüber dem richterlichen Ermessen. Mit seiner Motion **„Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen“** vom März 2015 wollte Nationalrat Gschwind erreichen, dass Art. 90 Abs. 4 gestrichen wird. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme vom Mai 2015 fest, die im fraglichen Artikel genannten Verletzungen der maximalen Höchstgeschwindigkeiten seien derart massiv, dass eine entsprechende straf- und administrativmassnahmenrechtliche Sanktionierung gerechtfertigt sei. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Im Plenum erläuterte Bundesrätin Leuthard im September 2016 die Herkunft des Artikels und verwies darauf, dass einige Forderungen der Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ vom Parlament in die Via sicura-Vorlage aufgenommen worden waren. Obschon der Nationalrat diese Bestimmungen erst vor vier Jahren aufgenommen hatte, stimmte er einer Änderung zu und nahm die Motion mit 101 zu 86 Stimmen bei 7 Enthaltungen an.¹⁵

MOTION
DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die **Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord** fordert eine Motion von Nationalrat Müri (svp, LU), die schon 2014 eingereicht worden war, jedoch erst im Juni 2016 im Nationalrat behandelt wurde. Müri verweist auf "Frustration", "Unverständnis" und das "Leiden" der Bevölkerung, welches die Folge der Schliessung des Autobahnanschlusses Emmen Nord seien. In seiner Stellungnahme vom November 2014 hielt der Bundesrat fest, dass es aus seiner Sicht keinen Grund gebe für eine Neubeurteilung der Nationalstrassenanschlüsse in der Region: Die Vorteile des neuen Anschlusssystemes Rothenburg/Emmen Nord würden klar überwiegen. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motion.

Im Juni 2016 nahm der Nationalrat die Motion mit 110 zu 79 Stimmen (keine Enthaltung) entgegen der bundesrätlichen Empfehlung und den Ausführungen von Bundesrätin Leuthard an.

Die KVF-SR diskutierte die Sachlage mit dem Astra-Direktor Jürg Röthlisberger und unterbreitete der kleinen Kammer schliesslich eine abgeänderte Motion. Im Dezember 2016 erläuterte Olivier François (fdp, VD) die modifizierte Fassung für die Kommission. Die Kommission hielt fest, dass die Motion Müri in ihrer Totalität und Dringlichkeit nicht umzusetzen sei. Statt einer vollumfänglichen Wiedereröffnung schlug die Kommission vor, der Bundesrat solle verschiedene Varianten einer Wiedereröffnung von zumindest drei Vierteln prüfen und die beste Variante umsetzen. Bundesrätin Leuthard erklärte, mit einer derart umformulierten Motion leben zu können. Die kleine Kammer stimmte dem Kommissionsantrag ohne Gegenanträge zu.¹⁶

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im März 2015 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) zur **Reduzierung von Staus in den Morgenstunden** verlangte, dass das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Strassenverkehrsgesetz geändert wird und neu nur von 22 bis 04 Uhr gilt. Damit würde das Verkehrsaufkommen im morgendlichen Stossverkehr reduziert. In seiner Stellungnahme vom Mai 2015 verwies der Bundesrat auf das Landverkehrsabkommen mit der EU, welches von einer solchen Änderung tangiert würde, und beantragte die Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, wo das Anliegen im September 2016 behandelt wurde, wies Bundesrätin Leuthard auch auf die Nachtruhe der Bevölkerung und die Erholung der Chauffeure hin. Trotzdem wurde die Motion knapp angenommen: Mit 98 gegen 93 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Im März 2017 kam die Motion in den Ständerat, dieser folgte diskussionslos seiner KVF-SR, welche die Ablehnung der Motion beantragt hatte.¹⁷

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

In der Wintersession 2017 nahm der Ständerat eine Motion seiner KVF-SR an, welche **Anpassungen an der Via sicura** verlangte. Die Kommission reagierte mit ihrer Motion auf den Bericht des Bundesrates zum Postulat KVF-SR, welches eine Evaluation der „Via sicura“-genannten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeregt hatte. Die vom Bundesrat im Bericht genannten möglichen Anpassungen wollte die KVF-SR nun realisieren. Bei Raserdelikten sollten Richter wieder einen Ermessensspielraum erhalten, zudem sollte die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr gestrichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises reduziert werden. Die Verpflichtung der Versicherer, bei Fahrlässigkeit Rückgriff auf die Versicherten zu nehmen, sollte in ein Rückgriffsrecht umgewandelt und die Massnahmen bezüglich Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverkehrssperren sollten nicht umgesetzt werden. Bundesrätin Leuthard unterstützte das Begehren und in der kleinen Kammer gab es keinen Widerstand, so dass die Motion nach kurzer Debatte ohne Gegenstimme angenommen wurde.¹⁸

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 nahm der Ständerat zwei Motionen bezüglich selbstfahrender Fahrzeuge ohne Gegenstimme an. Sowohl die Motion Regazzi (cvp, TI) für einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge** als auch die Motion der FDP-Liberale-Fraktion „Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge“ waren unumstritten und auch vom Bundesrat zur Annahme empfohlen worden. Bundesrätin Leuthard wies in der kleinen Kammer jedoch darauf hin, dass Fragen nach Haftung und Datenfluss nicht trivial seien und eine Gesetzesänderung wohl unumgänglich sei.¹⁹

MOTION
DATUM: 05.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Ständerat Caroni (fdp, AR) **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und insbesondere mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerscheinentzügen. Diese Verfahren dauerten oft zu lange, was angesichts des erheblichen Eingriffs in die Freiheit der betroffenen Person problematisch sei. Mit vier Massnahmen sollen die Verfahren gestrafft werden: Die polizeiliche Ausweisabnahme soll auf zehn Tage befristet werden, beim anschliessenden vorsorglichen Entzug durch das Strassenverkehrsamt soll die betroffene Person jeweils nach drei Monaten darüber informiert werden, ob und weshalb der Entzug fortgesetzt wird. Drittens sollen die Rechte von Personen, denen der Führerschein aufgrund mutwilliger oder ungerechtfertigter Privatdenunziation entzogen wurde, gestärkt werden. Psychologische und medizinische Abklärungen sollen viertens dadurch beschleunigt werden, dass sie bei allen anerkannten Labors durchgeführt werden können, nicht nur beim bisher vom Amt festgelegten Labor. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und Bundesrätin Leuthard erklärte am 5. März 2018 im Ständerat, die drei ersten Punkte der Motion könnten wohl bis 2021 über Verordnungsänderungen umgesetzt werden, während der vierte Punkte bereits umgesetzt sei. Die Motion wurde vom Ständerat diskussionslos angenommen.²⁰

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Die von seiner Motion bezweckte **Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen** soll, so Motionär Reimann (svp, SG), die Bürokratie verringern und Bund, Kantone und Wirtschaft von einem Zusatzaufwand entlasten. Während Nationalrat Reimann die Kontrollmarke einfach abschaffen wollte, sprach sich Bundesrätin Leuthard im Rat dafür aus, die Erfassung von typengenehmigten Fahrzeugen beim Import am Zoll mittelfristig elektronisch durchzuführen und auf diese Weise auf die Kontrollmarke zu verzichten. Ein zentrales

System aufzubauen, welches allen beteiligten Stellen zur Verfügung stehe, brauche aber Zeit – der Verzicht auf die Kontrollmarke sei deshalb nicht so schnell vorzunehmen, wie sich der Motionär dies vorstelle. Im Nationalrat fand Reimanns Anliegen aber Gehör: Gegen die Nein-Stimmen von SP, Grünen und CVP nahm der Rat die Motion mit 111 zu 77 Stimmen (0 Enthaltungen) an.²¹

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion forderte Nationalrätin Allemann (sp, BE) einen **Zulassungsstopp für neue Dieselfahrzeuge, welche die aktuellen Abgasgrenzwerte nicht einhalten**. Der Nationalrat behandelte die Motion im März 2018. Bundesrätin Leuthard hielt im Plenum fest, dass die Übernahme von EU-Standards bezüglich der Abgasprüfungen durchaus Sinn mache und ein Alleingang der Schweiz nicht wünschenswert sei. Sie verwies zudem darauf, dass die EU auf die Dieselskandale reagiere und Vorschriften anpasse, welche automatisch auch für die Schweiz gelten werden. Die Motion wurde im Nationalrat mit 61 zu 121 Stimmen (5 Enthaltungen) abgelehnt.²²

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Portmann (fdp, ZH) hatte im Dezember 2016 eine Motion zur **Gleichbehandlung aller Benützer von Verkehrsmitteln bei Verletzung der Verkehrsregeln** eingereicht. Das Anliegen zielte insbesondere darauf ab, sogenannte „Velorowdys“ härter zu bestrafen. Velofahrende würden sich besser an die Verkehrsregeln halten, wenn sie dieselben Bussen und Strafen fürchten müssten wie Autofahrende, so der Motionär. Bundesrätin Leuthard wies im Nationalrat darauf hin, dass sich Bussen und Strafen nach dem Verschulden richteten und dieses nach der Einschätzung der Gefährdung bestimmt würde. Es mache bezüglich der Gefährdung durchaus einen Unterschied, ob man mit einem Velo bei Rot über einen Fussgängerstreifen fahre oder mit einem Lastwagen. Die Motion wurde im März 2018 vom Nationalrat mit 62 zu 126 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt, wobei die befürwortenden Stimmen von einer Mehrheit der SVP-Fraktion und einer Minderheit der FDP-Fraktion stammte.²³

MOTION
DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2018 folgte der Ständerat seiner Verkehrskommission, die einstimmig beantragt hatte, die Motion Nantermod (fdp, VS) «**Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis**» anzunehmen. Zwar wies Ständerat Rechsteiner (sp, SG) auf einige Fragen hin, die bei der Regulation des Taxigewerbes auftauchen könnten, wenn zwischen gewerblichem und privatem Personentransport nicht mehr unterschieden würde, aber er stellte keinen Gegenantrag. Bundesrätin Leuthard begrüßte den Antrag auf Zustimmung, die Motion mache Sinn. Diese wurde vom Rat ohne weitere Diskussion angenommen.²⁴

MOTION
DATUM: 14.06.2018
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat lehnte im Juni 2018 eine Motion Comte (fdp, NE) zur **Gurtpflicht bei Schülertransporten** mit 24 zu 12 Stimmen (4 Enthaltungen) ab. Für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge ohne Gurte, die auf konzessionierten Strecken unterwegs sind, würden nur in Ausnahmefällen Schülerinnen und Schüler transportieren, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest und begründete damit ihren Antrag zur Ablehnung der Motion, welchem der Rat schliesslich folgte.²⁵

MOTION
DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Regazzi (cvp, TI) betreffend **Garantiegewicht und Anhängelast von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen** «rennt also eigentlich offene Türen ein», hielt Ständerat Janiak (sp, BL) im September 2018 im Plenum für die KVF-SR fest, nachdem er erklärt hatte, dass die entsprechend geänderte Verordnung bereits per 1. Januar 2019 in Kraft treten solle. Bundesrätin Leuthard bestätigte dies und berief sich auf die Vernehmlassung zur Verordnungsanpassung, wo keine Einwände vorgebracht worden seien. Nach diesen Ausführungen nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.²⁶

MOTION
DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Auch im Ständerat war die Motion der GLP-Fraktion zur **Abschaffung gesetzlicher Hürden bei der Einführung von autonomen Fahrzeugen** nicht umstritten. Nachdem Bundesrätin Leuthard dem Rat versichert hatte, sie sei «schon mittendrin in der Ausarbeitung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes», nahm die Ständekammer die Motion im September 2018 stillschweigend an.²⁷

MOTION
DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Bezüglich der Motion Reimann (svp, SG) zur **Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen** folgte der Ständerat in der Herbstsession 2018 stillschweigend dem Antrag seiner Kommission: Diese hatte mit 7 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) beantragt, die Motion anzunehmen. Ständerat Janiak (sp, BL) führte dazu aus, die Minderheit habe auf einen Antrag auf Ablehnung verzichtet, weil die Kommissionsmehrheit das Anliegen im Bewusstsein guthiesse, dass ein Wechsel von der Aufklebe-Kontrollmarke hin zu einer Informatiklösung Zeit brauche. Dass die Aufklebe-Kontrollmarke nicht mehr zeitgemäss sei, darin sei sich die Kommission einig gewesen. Bundesrätin Leuthard zeigte sich froh über die pragmatische Art und Weise der Zustimmung der KVF-SR, insbesondere über die Freiheit in der Umsetzung der Motion, welche sich aus den mündlichen Ausführungen der Kommission ergebe.²⁸

ANDERES
DATUM: 18.12.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Dezember 2018 unterzeichneten Bundesrätin Leuthard und Vertreterinnen und Vertreter der Auto-, Elektrizitäts- und Immobilienbranche, der Verkehrsverbände und von Bund, Kantonen und Gemeinden die **«Roadmap Elektromobilität 2022»**. Diese zielt auf eine Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personewagen auf 15 Prozent bis 2022. Die Roadmap enthält dazu konkrete Massnahmen in den Bereichen Marktentwicklung, Ladeinfrastruktur und Rahmenbedingungen, etwa die Schaffung von Lademöglichkeiten in Gebäuden, den Aufbau eines nationalen Schnellladenetzes und die gezielte Ausbildung von Fachpersonal. Die Roadmap steht gemäss Wortlaut weiteren Akteuren offen und weitere Massnahmen könnten jederzeit integriert werden. Die Öffentlichkeit solle regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert werden.²⁹

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Als die Motion Bühler (svp, BE) für eine **zweisprachige Signalisation auf Autobahnen** im März 2020 im Ständerat debattiert wurde, war der Anlass zur Motion schon behoben: Der Motionär hatte sich daran gestört, dass die Beschilderung auf der Autobahn der Umfahrung Biel nur in Deutsch gehalten war, und forderte, dass alle Ortsbezeichnungen auf Autobahnschildern zweisprachig aufgeführt werden, wenn die Sprachminderheit im Ort mindestens 30 Prozent der Bevölkerung ausmacht. Bundesrätin Sommaruga, die das Verkehrsdepartement von Doris Leuthard per Januar 2019 übernommen hatte, hatte die 30 Prozent-Regel in einer Weisung an das ASTRA eingeführt. Im Rat verwies Bundesrätin Sommaruga darauf, dass diese Weisung an das ASTRA weiterhin gelte und niemand plane, diese Weisung wieder aufzuheben. Diese Regel betreffe nur das ASTRA, weshalb sie in der Weisung am richtigen Ort sei und eine Aufnahme in eine Verordnung nur bürokratischen Aufwand bedeute, aber nichts ändere. Die kleine Kammer nahm die Motion trotz diesem Votum mit 28 zu 8 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.³⁰

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 15.11.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die

Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.³¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VS) zur **Liberalisierung des Fernbusverkehrs** wurde in der Wintersession 2017 vom Ständerat abgelehnt, wie es die KVF-SR ihrem Rat beantragt hatte. Während einige Stimmen im Rat wie auch Bundesrätin Leuthard Offenheit gegenüber neuen Formen des öffentlichen Verkehrs forderten, war sich der Rat einig, dass die Liberalisierung des Fernbusverkehrs nicht voraussetzungslos vonstatten gehen dürfe, wie dies von der Motion gefordert worden war.³²

MOTION

DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR verlangte in einer Motion, es sei ein **nationales Bus-Terminal-Konzept** zu erstellen. Der Bund müsse die zentrale Koordination bei der Umsetzung einer nationalen Fernbus-Strategie übernehmen. Ohne Koordination durch den Bund drohe ein Wildwuchs in der Infrastruktur, welcher nicht im Interesse der Kundschaft sei. Im Februar 2018, als der Nationalrat als Erstrat über die Motion befand, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest, dass der Bund eine gewisse Koordinationsfunktion erfüllen könne, die Bauherrschaft über die Haltestellen und Infrastrukturen jedoch bei den grundbesitzenden Kantonen und Gemeinden verbleibe. Mit dieser Einschränkung könne sie der Motion zustimmen. Der Rat nahm die Motion daraufhin stillschweigend an.³³

MOTION

DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Bundesrätin Leuthard gab sich im Ständerat überrascht über den Bericht der KVF-SR zur Motion «**Nationales Bus-Terminal-Konzept**» der KVF-NR. Es seien gerade Kantonsvertreter und der Städteverband gewesen, die mit dem Wunsch nach Unterstützung an sie herangetreten waren, weshalb sie die Argumentation der KVF-SR und den Antrag zur Ablehnung der Motion nicht nachvollziehen könne, gab Bundesrätin Leuthard zu Protokoll. Die KVF-SR hatte im April entschieden, ihrem Rat die Ablehnung zu empfehlen, um die Kompetenzenordnung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden nicht zu stören. Die Verkehrsministerin vermutete hinter der ablehnenden Haltung generelle Bedenken gegenüber dem Fernbus-Verkehr und pries den Bund als Dienstleister an: Der Bund wolle bloss den Kantonen und Städten dabei helfen, Planung, Bau und Betrieb von Bus-Terminals zu koordinieren.

Ohne weitere Voten schritt die kleine Kammer zur Abstimmung, in der beim Stand von 19 gegen 19 Stimmen (bei einer Enthaltung) Ständeratspräsidentin Keller-Sutter (fdp, SG) mit dem Stichentscheid die Annahme der Motion erreichte. Einem Ordnungsantrag von Ständerätin Savary (sp, VD), die vermutete, es hätten mehrere Ratsmitglieder fälschlicherweise zugestimmt, wurde stattgegeben. Und in der Tat änderte sich der Entscheid in der Neuauflage der Abstimmung: Nur 7 Stimmen nahmen die Motion an, 31 Stimmen lehnten sie ab (2 Enthaltungen) – womit die Motion vom Tisch war.³⁴

Umweltschutz

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 08.03.2017
MARLÈNE GERBER

Die UREK-SR empfahl ihrem Rat einstimmig die Annahme einer bereits vom Nationalrat befürworteten Motion Böhni (glp, TG) mit dem Ziel, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**. Im vom Bundesrat erstellten Bericht zur Erläuterung der Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" werde darauf hingewiesen, dass die im gegebenen Fall zur Anwendung gelangende, sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie grosses Potential zur fossilen CO₂-Emissionsreduktion – wozu die Schweiz durch Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens ja weiterhin verpflichtet sei – berge. Ferner sei die Schweiz ein innovativer Forschungsstandort, weswegen es sich anbiete, die Förderung solcher Technologien in der Schweiz selber voranzutreiben. Obwohl die Bundesrätin in ihrem Votum neben ihren Bedenken zum frühen Entwicklungsstadium solcher Technologien darauf aufmerksam machte, dass die CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an.³⁵

Klimapolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 08.01.2009
NICOLAS FREYMOND

Selon une étude de la société de conseil McKinsey publiée en début d'année, **la Suisse pourrait réduire de moitié ses émissions de CO₂ d'ici 2030 sans aucune perte de confort** grâce à des mesures favorisant les appareils, les véhicules et les bâtiments les plus efficaces énergétiquement. Les émissions dues aux transports pourraient ainsi diminuer d'un tiers sans restriction de la mobilité, générant même des économies pour les particuliers. Les résultats de cette étude ont réjoui tant le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et que les organisations de protection de l'environnement qui y ont vu la confirmation de la justesse d'une stratégie « indigène », reposant essentiellement sur des mesures réalisées sur le territoire national, au détriment de la stratégie « exogène » prônée notamment par les associations économiques et la conseillère fédérale Doris Leuthard et privilégiant des actions à l'étranger et l'échange de certificats d'émission.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2011
MARLÈNE GERBER

Im Berichtsjahr beriet der Ständerat als Zweitrat in einer beinahe sechsstündigen Sitzung die **Totalrevision des CO₂-Gesetzes**. Diese soll der Volksinitiative „für ein gesundes Klima“ als indirekter Gegenvorschlag gegenübergestellt werden und die Schweizer Klimapolitik nach 2012 definieren. Die Volksinitiative setzt sich, gemessen am Wert von 1990, eine 30 prozentige Reduktion der Treibhausgasemissionen im Inland bis im Jahr 2020 zum Ziel. Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag erfolgte, beschloss der Ständerat, Nationalrat und Bundesrat folgend, mit Artikel 3 des CO₂-Gesetzes ein Reduktionsziel von 20%. Der Ständerat folgte dabei einer Minderheit Diener (glp, ZH), welche beantragte, dass die Reduktion von 20% vollständig im Inland erfolgen soll. Mit diesem Entscheid folgte die kleine Kammer dem Nationalrat, welcher diesen Zusatz im Vorjahr dem bundesrätlichen Entwurf angefügt hatte. Dieser Parlamentsbeschluss hat drastische Auswirkungen auf die Stiftung Klimarappen, welche einen Grossteil ihrer Reduktionsprojekte im Ausland tätigt. Gemäss Bundesrätin Leuthard wäre eine Anrechnung von im Ausland erfolgten Emissionsreduktionen nur noch möglich, wenn der Bundesrat das Reduktionsziel erhöhen würde, wozu er – bis zu 40% – mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf berechtigt wäre. In Anbetracht der Tatsache, dass die Schweiz ihrer Reduktionsverpflichtung im Kyoto-Protokoll nur durch den zusätzlichen Kauf von ausländischen Emissionszertifikaten nachkommen konnte (vgl. den Umweltbericht des BAFU), bedeutete die beschlossene Änderung eine grosse Herausforderung für die Schweiz. Weiter schuf die kleine Kammer gewichtige Differenzen zum Nationalrat. Auf Anraten seiner Kommission und in Übereinstimmung mit dem Bundesrat und der EU, stand der Ständerat dafür ein, dass die CO₂-Emissionen von Personenwagen bis 2015 durchschnittlich auf 130 g/km zu verringern seien. Der Nationalrat hatte sich im Vorjahr für einen Wert von 150 g/km ausgesprochen, da nur ein solcher den topographischen Gegebenheiten in der Schweiz angemessen Rechnung tragen würde. Diskussionslos beschloss der Ständerat zudem, dass fossil-thermische Kraftwerke ihre CO₂-Emissionen bedingungslos zu 70% im Inland zu kompensieren haben. Der Nationalrat hatte vorgesehen, dass der Anteil der Kompensation im Ausland von 30% auf 50% erhöht werden könnte. Die Idee war, faire Rahmenbedingungen für mögliche Investoren zu schaffen, falls sich zeigen sollte, dass für eine ausreichende Elektrizitätsversorgung nicht auf Gaskombikraftwerke verzichtet

werden kann. Eine weitere Differenz wurde bei der CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe geschaffen, welche der Nationalrat im Vorjahr vollständig aus dem Gesetzesentwurf streichen wollte. Im Ständerat setzte sich mit 21 zu 16 Stimmen erneut eine links-grüne Kommissionsminderheit durch, die sich dem Bundesrat anschliessen wollte. Gemäss bundesrätlichem Entwurf könnte eine solche Abgabe zu einem Satz von höchstens CHF 120 pro Tonne CO₂ erhoben werden, sofern sie sich zur Erreichung des Reduktionsziels notwendig zeigen werde. Bezüglich CO₂-Abgabe auf Brennstoffen setzte sich ein Einzelantrag Hess (fdp, OW) durch. Dieser will die Brennstoffabgabe bei CHF 36 pro Tonne CO₂ belassen, was 9 Rappen pro Liter Heizöl entspricht. Diese Abgabe könnte jedoch vom Bundesrat, in Abhängigkeit des Zielerreichungsgrades auf CHF 120 pro Tonne erhöht werden. Chancenlos blieb ein Minderheitsantrag, welcher eine anfängliche Abgabenhöhe von CHF 90 pro Tonne und eine mögliche Erhöhung bis auf CHF 180 vorsah. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den revidierten Gesetzesentwurf mit 28 zu 6 Stimmen an. Zusätzlich beschloss das Parlament eine Fristverlängerung der Behandlung der Volksinitiative „für ein gesundes Klima“. Diese erstreckt sich neu bis zum 29.8.12.³⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.01.2012
MARLÈNE GERBER

Zu Jahresbeginn war die Schweiz noch weit davon entfernt, die für die Erfüllung des Kyoto-Protokolls erforderlichen CO₂-Einsparungen ausweisen zu können. Mit bestehenden Massnahmen hatten in den Jahren 2008 bis 2011 im Schnitt statt 4,2 Mio. Tonnen nur 3,2 Mio. Tonnen CO₂ reduziert werden können. Dies bewegte Bundesrätin Leuthard im Januar des Berichtsjahres zum Abschluss einer **Zusatzvereinbarung mit der Stiftung Klimarappen**, aufgrund welcher sich die Stiftung verpflichtet, die Ziellücke durch den Kauf von ausländischen Klimazertifikaten zu schliessen. Zur Erreichung der Zusatzvereinbarung seien keine zusätzlichen Mittel erforderlich, da ausländische Zertifikate fünf Mal weniger kosten würden als inländische, liess der Präsident der Stiftung, David Syz, verlauten. Die Aussage der Bundesrätin, dass es für das Klima keine Rolle spiele, wo der Ausstoss von CO₂ verringert werde, provozierte jedoch sogleich Kritik von den Umweltorganisationen. Der WWF sprach von einer Verletzung des Kyoto-Protokolls und bezog sich dabei auf die Botschaft des Bundesrates zur Ratifikation des Protokolls, worin die Regierung bekräftigt hatte, dass die Industrieländer „einen bedeutenden Teil ihrer Anstrengungen“ zur CO₂-Reduktion mit Massnahmen im Inland zu erzielen hätten. Ein Klimaexperte des WWF Schweiz ermahnte, dass Juristen bei der Verabschiedung der Klima-Verträge davon ausgegangen wären, dass ein wesentlicher Bestandteil („a significant element“) 51 Prozent bedeuten würde. Tatsächlich wurde eine minimale inländische Reduktionsquote jedoch nie genau quantifiziert. Die Schweiz nimmt rund drei Viertel der erforderlichen Treibhausgasreduktion im Ausland vor. Gemäss Aussagen des Bundesamtes für Umwelt sei der rechtliche Spielraum in der Schweiz ausgenutzt, jedoch nicht verletzt worden.³⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 23.11.2013
MARLÈNE GERBER

Die im November stattfindende **19.UNO-Klimakonferenz in Warschau** brachte aus Sicht der Schweiz nicht die erwarteten Ergebnisse. Fortschritte erzielte die Staatengemeinschaft zwar im Bereich des Waldschutzes sowie durch Regelung der Überprüfung freiwilliger Emissionsreduktionen der Entwicklungsländer. Durch den Widerstand der „Like-Minded Developing Countries“, darunter namentlich China, Indien, Saudi Arabien, Venezuela und die Philippinen, wurde jedoch verhindert, dass alle Länder mit der Erarbeitung der Reduktionsverpflichtung zur Treibhausgasemissionen nach 2020 beginnen. Die Konferenz liess auch Dauer, Modalitäten und Formulierung der Reduktionsverpflichtung nach 2020 offen, womit dem vor zwei Jahren an der Klimakonferenz in Durban beschlossenen Ziel, bis im Jahr 2015 ein gültiges Vertragswerk auszuarbeiten und abzuschliessen, wenig Rechnung getragen wurde. Bundesrätin Leuthard (cvp) ermahnte die Staatengemeinschaft an der Konferenz zur Festlegung verbindlicher und allgemein gültiger Reduktionsziele. Nur so könne die Erderwärmung auf einen Anstieg von 2 Grad gegenüber dem Jahr 1990 begrenzt werden. Darüber hinaus sprach sich eine Mehrheit der Industriestaaten, darunter die Schweiz, zusammen mit verschiedenen Inselstaaten, den Ländern der unabhängigen Allianz lateinamerikanischer und karibischer Staaten sowie den ärmsten Ländern der Welt dafür aus, die Bemühungen zur Verringerung der Klimaerwärmung im Zeitraum 2013–2020 zu verstärken. Ein konkreter Plan zur Emissionsreduktion bis 2020 wurde jedoch zum Bedauern der Schweiz nicht verabschiedet. Indes forderten Forscher des an der Universität Bern angesiedelten Oeschger-Zentrums in einer führenden Fachzeitschrift, die Folgen des CO₂-Ausstosses nicht ausschliesslich am Temperaturanstieg zu messen. Zunehmende CO₂-Emissionen führten unter anderem zu einer Versauerung der Ozeane. Um den damit einhergehenden negativen

Auswirkungen Einhalt zu gebieten, wären noch strengere Reduktionsziele angebracht. Der Bericht sowie insbesondere auch das Engagement des am Oeschger-Zentrum tätigen Professors Thomas Stocker für den UNO-Klimarat (IPCC) wurden von der Wochenzeitung „Weltwoche“ äusserst kritisch beurteilt.³⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 10.04.2014
MARLÈNE GERBER

An einer Pressekonferenz im April 2014 gab das BAFU bekannt, dass das **Ziel zur Reduktion der Treibhausgasemissionen**, nämlich den Ausstoss zwischen 2008-2012 im Vergleich zu 1990 um mindestens 8% zu verringern, knapp erreicht werden konnte. Noch ganz anders hatte die Bilanz im Januar 2012 gelautet, worauf sich Bundesrätin Leuthard zum Abschluss einer Zusatzvereinbarung mit der Stiftung Klimarappen entschlossen hatte. Ohne den Erwerb von Emissionszertifikaten im Ausland, die zu einem Drittel der Treibhausgasreduktion beitrugen, hätte die Schweiz das Kyoto-Ziel nicht erreichen können. Dieser Umstand trug den Bundesbehörden denn auch Kritik von Umweltorganisationen und den Grünen ob der so "geschönten" Zahlen ein. Sowohl der WWF wie auch Exponenten der Grünen Partei stiessen sich ferner daran, dass im Ausland entstandene Emissionen zur Herstellung von Elektrizität, die in die Schweiz importiert wurde, nicht in die Berechnungen eingeflossen waren. In einem NZZ-Kommentar wurde der Bundesrat auch von Rolf Hartl, Präsident der Erdölvereinigung und der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK), der Schönfärberei beschuldigt. Wenn man die Senkenwirkung des Waldes, resp. die zunehmende Bindung von CO₂ durch Wald, auslasse, die in der Schweiz im betrachteten Zeitraum zu einer beachtlichen Reduktion von 1,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente geführt hatte, seien ganze 87% der Treibhausgasreduktionen im Ausland erfolgt. Selbst das BAFU rief nicht zu unverhohlenem Optimismus auf: Dem 2011 geäusserten Willen des Parlaments folgend habe die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 im Vergleich zu 1990 um 20% zu reduzieren - und das ausschliesslich durch Massnahmen im Inland. Ferner konnten die Emissionen nicht in allen Sektoren reduziert werden. Während sich die Haushalte und der Dienstleistungssektor mit grösseren Reduktionsleistungen schmücken durften, nahmen die Emissionen im Verkehr im Vergleich zu 1990 gar zu. Mit 32% war der Verkehrssektor im Jahr 2012 für fast einen Drittel aller Treibhausgasemissionen in der Schweiz verantwortlich. Die im Sommer 2014 veröffentlichte CO₂-Statistik für das Jahr 2013 wies zwar einen leichten Rückgang der durch den Brenn- und Treibstoffverbrauch verursachten Emissionen auf, hielt jedoch auch fest, dass der Brennstoffverbrauch noch deutlich über dem Zwischenziel für 2014 liegen würde, was eine mögliche Erhöhung der CO₂-Lenkungsabgabe per 2016 näher rücken lässt.⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.11.2014
MARLÈNE GERBER

Im April legte der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft zur Genehmigung der in Doha beschlossenen **Änderung des Kyoto-Protokolls (Kyoto II)** vor, welche die teilnehmenden Staaten im Zeitraum 2013-2020 zu einer weiteren Treibhausgasreduktion verpflichtet. Da sich das Parlament im Rahmen der Beratung zum CO₂-Gesetz im Jahr 2011 bereits für eine Emissionsreduktion bis 2020 im Umfang von 20% im Vergleich zu 1990 ausgesprochen hatte, zieht die Genehmigung der Änderung von Doha keine Gesetzesanpassungen nach sich. Dies war wohl mit ein Grund, wieso die Vorlage im erstberatenden Ständerat auf wenig Widerstand stiess. Nichtsdestotrotz liess es sich Werner Hösli (svp, GL) nicht nehmen, die Nicht-Teilnahme an Kyoto II von gewichtigen Verursachern von Treibhausgasemissionen - namentlich Kanada, Japan, China, Brasilien, Indien, Südafrika und die USA - anzuprangern, und die zweite Verpflichtungsperiode als "Rohrkrepierer" zu bezeichnen, der durch die "Umherreiserei" fast mehr Schadstoffe verursache als er einsparen könne. Sowohl die Bundesrätin wie auch Kommissionsprecher Bischofberger (cvp, AI) appellierten im Gegenzug an die Vorbildrolle der Schweiz. Mit 33 zu 6 Stimmen beschloss die Kantonskammer in der Wintersession 2014 die Genehmigung von Kyoto II und leitete das Geschäft an den Nationalrat weiter, der sich 2014 noch nicht zur Vorlage äusserte.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.02.2015
MARLÈNE GERBER

Ende Februar 2015 bestätigten das UVEK und das BAFU, was im November des Vorjahres bereits von inoffizieller Seite gemunkelt worden war: **Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Damit befinde sich die Schweiz „im ehrgeizigen Durchschnitt der Empfehlungen der Klimaexperten (IPCC)". Im Gegensatz zum 20%-Reduktionsziel bis 2020, das vollständig im Inland zu erfolgen hat, sieht der Bundesrat vor, dass eine Senkung von 30% im Vergleich zu 1990 im Inland zu erfolgen habe, weitere 20% der Reduktionen darüber hinaus jedoch im Ausland

reduziert werden können. Dies begründete der Bundesrat mit der Effizienz der Reduktionsmassnahmen: Die Schweiz sei verantwortlich für 0,1% der globalen Treibhausgasemissionen. Durch die kohlenstoffarme Energieproduktion und die gering ausgeprägte Schwerindustrie seien die Kosten zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Schweiz hoch. Diametral verschieden fielen die Reaktionen von Rechts und Links aus: Während die Grünen und der WWF diese Ziele als völlig ungenügend kritisierten, erachteten sie die SVP und Economiesuisse als unrealistisch. Bundesrätin Leuthard ihrerseits bezeichnete die Ziele zwar als ambitioniert, aber machbar. Der Entwurf einer entsprechenden Revision des CO₂-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.⁴²

MOTION
DATUM: 14.09.2015
MARLÈNE GERBER

Eine bürgerliche Mehrheit der UREK-NR störte sich an den Bestimmungen des neuen CO₂-Gesetzes, demgemäss 100% der erforderlichen CO₂-Reduktionen bis 2020 (-20% im Vergleich zu 1990) im Inland erfolgen sollen. Sie lancierte deswegen eine - von einer starken linken Minderheit abgelehnte - Kommissionsmotion zur Änderung des CO₂-Gesetzes, mit welcher erlaubt werden soll, **50% aller Emissionsreduktionen oder mehr im Ausland** zu tätigen. Nur so könne das bereits jetzt ehrgeizige Reduktionsziel von 20% oder gar mehr tatsächlich auch erreicht werden. Die Kommissionmehrheit hob in ihrer Argumentation hauptsächlich die Preisunterschiede einer Tonne CO₂ im In- und Ausland hervor: Der Erwerb ausländischer CO₂-Zertifikate sei um einiges preiswerter, was den Anreiz zur CO₂-Reduktion im Ausland stark erhöhe. Anstoss zur Motion gab eine Kommissionssitzung im April 2015, an der die UREK-NR Kenntnis vom Bericht in Erfüllung eines Postulats Girod (gp, ZH) nahm. In besagtem Bericht zu "Kosten und Potenzial der Reduktion von Treibhausgasen in der Schweiz" erachtete der Bundesrat die Erreichung des inländischen Reduktionsziels durch die Verschärfung bestehender Massnahmen im Grunde als möglich, wies jedoch auch Mehrkosten für alle betroffenen Bereiche - Industrie und Dienstleistungen, Verkehr und Wohngebäude - aus. Im erstberatenden Nationalrat fand das Anliegen der UREK-NR, die mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen für ihre Motion warb, mit Ausnahme zweier CVP-Vertreter keine Zustimmung über die SVP und die FDP hinaus, womit das Anliegen mit 73 gegen 106 Stimmen bei 4 Enthaltungen scheiterte. Ausschlaggebend für diesen Entscheid mögen die Überlegungen der Bundesrätin und des Sprechers der Kommissionminderheit, Roger Nordmann (sp, VD), gewesen sein: Es sei wenig sinnvoll und für die betroffenen Akteure verwirrend, eine bis 2020 geltende Regelung per 2018 - dem erwarteten Termin zum Inkraftsetzen einer entsprechenden Gesetzesanpassung - zu ändern. Bundesrätin Leuthard stellte ferner in Aussicht, dass eine im Folgejahr in Vernehmlassung zu schickende Vorlage zur Regelung der Reduktionsziele bis 2030 Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Ausland vorsehen werde.⁴³

MOTION
DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Ein Missverhältnis zwischen erforderlichem administrativen Aufwand und nachweisbarer Umweltwirkung ortete Jacques Bourgeois (fdp, FR) beim **Emissionshandelssystem (EHS)**. Gegenwärtig erhalten um die 50 Unternehmen aufgrund ihrer hohen Gesamtfeuerungswärmeleistung vom Bund CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt. Stossen die Unternehmen mehr CO₂-Emissionen aus als die Menge, die ihnen aufgrund der Zertifikate zusteht, müssen sie entweder eine Busse bezahlen oder können bei anderen Unternehmen, die ihren "CO₂-Kredit" nicht ausschöpfen, zusätzliche Zertifikate erwerben. Mittelgrosse Unternehmen können sich dem EHS auf freiwilliger Basis anschliessen. Der Freiburger Nationalrat schlug nun mittels Motion vor, den Emissionshandel auch für die besagten energieintensiven Unternehmen nicht mehr länger obligatorisch zu halten, sondern auch für diese den Emissionshandel als freiwillige Massnahme anzubieten. Ferner zeigte er sich skeptisch, dass die Verhandlungen zur Verknüpfung des schweizerischen und des europäischen Emissionshandelssystems erfolgreich abgeschlossen werden könnten. Würden die EHS auch in Zukunft nicht verknüpft, sähen sich Schweizer Unternehmen weiterhin einem Wettbewerbsnachteil gegenüber europäischen Unternehmen ausgesetzt, da Letztere aufgrund des grösseren Handelsgebiets bedeutend mehr Möglichkeiten für den An- und Verkauf ihrer Zertifikate hätten.

Zuversichtlicher zeigte sich der Bundesrat in seiner Antwort zur Motion und verwies auf die im Herbst 2014 erlassene Härtefallregel, welche in Art. 55a der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen die Erhöhung der Menge an Emissionszertifikaten für EHS-Unternehmen beinhaltet, um mögliche Wettbewerbsnachteile abzufedern. In der parlamentarischen Erstberatung im Nationalrat konnte Bundesrätin Leuthard dann auch vermelden, dass die Verhandlungen mit der EU abgeschlossen sind und sich das Parlament im Jahr 2017 zur

Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme wird äussern können. Ferner verwies sie auf den Widerspruch betreffend Freiwilligkeit und Wettbewerbsgleichheit. Würde man das CH-EHS auf freiwilliger Basis organisieren, wäre ein Anschluss an das EU-EHS nicht möglich, womit sich die teilnehmenden Schweizer Unternehmen mit starken Wettbewerbsnachteilen konfrontiert sähen. Trotzdem votierten die Fraktionen der SVP, FDP und BDP geschlossen für das Anliegen Bourgeois, was diesem mit einem Stimmverhältnis von 103 zu 88 Stimmen zu einer relativ komfortablen Mehrheit im Erstrat verhalf.⁴⁴

MOTION

DATUM: 13.06.2017
MARLENE GERBER

Da sich der Nationalrat im September 2016 für eine Motion der FDP.Liberalen ausgesprochen hatte, die allen Unternehmen die **Befreiung von der CO2-Abgabepflicht** im Austausch zum Abschluss einer CO2-Reduktionsvereinbarung erlauben will, machte der Bundesrat von seiner Möglichkeit Gebrauch, dem Zweitrat die Abänderung der Motion zu beantragen. Diese sah im Wesentlichen eine generelle Befreiungsmöglichkeit für alle Unternehmen aus Wirtschaftszweigen vor, die mit der CO2-Abgabe belastet sind; dies jedoch nur „unter Wahrung der Verhältnismässigkeit“. Darüber hinaus soll diese Änderung nicht auf dem Verordnungsweg erfolgen, sondern über die geplanten Gesetzesänderungen im Rahmen der Klimapolitik nach 2020. Bundesrätin Leuthard betonte im Ständerat, dass die OECD das in der Schweiz geltende Befreiungssystem im November 2015 als ineffizient und verzerrend kritisiert hatte. Dies verlange nach einer Einschränkung der Befreiungsmöglichkeiten – entsprechend sei das vom Bundesrat vorgeschlagene Verhältnismässigkeitsprinzip in diesem Sinne zu verstehen. Sowohl der Ständerat in der Frühjahrsession 2017 als auch der Nationalrat in der darauf folgenden Sommersession nahmen den so abgeänderten Vorstoss diskussionslos an. Beide Kammern taten dies auf einstimmiges Anraten ihrer vorberatenden Kommissionen.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.11.2017
BERNADETTE FLÜCKIGER

Vom 6. bis 17. November 2017 fand der **Klimagipfel in Bonn (COP 23)** statt. Dabei handelte es sich um die 23. UNO-Klimakonferenz und um das 13. Treffen der Vertragsparteien des Kyoto-Protokolls. Das zentrale Ziel der Konferenz bestand darin, die Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (2015) zu regeln, in dessen Rahmen das Ziel vereinbart worden war, den globalen Temperaturanstieg unter 2 Grad zu halten. In Bonn einigten sich die teilnehmenden Staaten auf Grundlagendokumente, in denen die unterschiedlichen Positionen zu allen Punkten aufgeführt sind, die in den Regeln für die Anwendung des Übereinkommens vorkommen müssen. Diese Regeln betreffen die Bekanntgabe der nationalen Reduktionsziele und die Berichterstattung über die Massnahmen der einzelnen Staaten. Zudem wird festgelegt werden müssen, wie die privaten und öffentlichen Mittel zur Unterstützung der Klimaschutzmassnahmen in den Entwicklungsländern angerechnet und die Marktinstrumente zur Emissionsverminderung im Ausland eingesetzt werden sollen. Dieses Regelwerk soll im Rahmen der nächsten Klimakonferenz (COP 24 in Katowice/Polen) verabschiedet werden.

Bundesrätin Doris Leuthard erläuterte an der Konferenz in Bonn, dass die Schweiz ihren Verpflichtungen, die sie in Paris eingegangen war, nachkommen werde: Sie werde ihre Emissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 senken. Die Umsetzung dieses Reduktionsziels soll durch die Totalrevision des CO2-Gesetzes erfolgen.

Zahlreiche Schweizer NGOs monierten, dass diese Reduktionen nicht genügten und forderten in der Folge, dass die Schweiz ihre Anstrengungen massiv erhöhen müsse. Nur so könne das Reduktionsziel von minus 50 Prozent erreicht werden. Kritisiert wurde von den NGOs auch der Entscheid der Schweiz, 40 Prozent der Reduktionen im Ausland zu tätigen. Zudem müsse die Schweiz mehr finanzielle Mittel für die ärmeren, verletzlichen Staaten bereitstellen, um diese bei ihren Anstrengungen gegen den Klimawandel zu unterstützen. Von linker Seite wurde ausserdem bemängelt, dass diese Mittel aus dem Budget der Internationalen Entwicklungszusammenarbeit bereitgestellt würden und nicht weitere Quellen dafür gesucht würden (vgl. Po. 15.3798).⁴⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.12.2018
DIANE PORCELLANA

Lors de la **24e Conférence sur le climat de l'ONU (COP24)**, à Katowice, les règles de mise en œuvre de l'Accord de Paris sur le climat ont été précisées. Une vingtaine de directives et de décisions ont été adoptées. Les informations nécessaires pour la description des objectifs de réduction nationaux, les règles pour le décompte des émissions et des réductions réalisées, le détail des annonces de financement des Etats donateurs, la livraison des données pour l'application de la directive pour le compte-rendu et l'examen des rapports ont été convenus. Pour les réductions d'émission à

l'étranger, le Brésil n'a pas voulu exclure le double comptage. Aucun accord n'a pu être trouvé en la matière. La Suisse a rejeté une proposition qui aurait conduit à un affaiblissement des éléments définis dans l'accord. La mise en œuvre de l'accord sera évaluée régulièrement. Le premier examen est prévu pour 2023.

Dans le cadre du dialogue de Talanoa, partie ministérielle du sommet, le rapport sur le réchauffement mondial du GIEC était au centre des discussions. Les objectifs nationaux actuels ne permettront pas de contenir le réchauffement climatique en deçà de 2 degrés, voir 1.5 degré. Les représentants des Etats se sont donc entretenus sur les différentes solutions et moyens pour y parvenir. La conseillère fédérale Doris Leuthard a également milité pour une réglementation des flux financiers et pour davantage d'incitations à investir dans les énergies renouvelables. La loi sur le CO₂, en cours de révision, permettra à la Suisse d'honorer son engagement.⁴⁷

1) Communiqué DFAE du 03.09.2015

2) AB NR, 2015, S. 335f.

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

4) 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".

5) AB NR, 2012, S.822.

6) AB NR, 2012, S. 939

7) AB NR, 2013 S. 1719.

8) AB NR, 2013, S. 1732.

9) AB SR, 2014, S. 341 f.

10) AB SR, 2014, S. 331 f.

11) AB SR, 2015, S. 201 f.

12) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.

13) AB NR, 2016, S. 1255 ff.; AB SR, 2016, S. 199 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR

14) AB NR, 2016, S. 1466 f.

15) AB NR, 2016, S. 1475 f.

16) AB NR, 2016, S. 1143 ff.; AB SR, 2016, S. 1074 f.; LZ, 9.12.16

17) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257

18) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17

19) AB SR, 2017, S. 925 f.

20) AB SR, 2018, S. 96.

21) AB NR, 2018, S. 308 ff.

22) AB NR, 2018, S.308

23) AB NR, 2018, S. 319 ff.; NZZ, 8.3.18; LZ, 9.3.18

24) AB SR, 2018, S. 556.

25) AB SR, 2018, S. 567 f.

26) AB SR, 2018, S. 780

27) AB SR, 2018, S. 782 f.

28) AB SR, 2018, S. 784.

29) Roadmap Elektromobilität 2022; BaZ, LT, NZZ, TA, 19.12.18

30) AB SR, 2020, S. 147 f.

31) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17

32) AB SR, 2017, S. 928 f.

33) AB NR, 2018, S. 57 f.

34) AB SR, 2018, S. 557 f.

35) AB SR, 2017, S. 165 f.

36) BaZ et TA, 8.1.09.

37) AB SR, 2011, S: 107 ff.; NZZ, 11.6.11.

38) NZZ und TA, 18.1.12.

39) Medienmitteilung UVEK und BAFU vom 21.11.13; Medienmitteilung BAFU vom 23.11.13; NZZ, 4.7.13; WW, 11.7., 26.9., 3.10.

und 10.10.13; AZ, 11.11.13; NZZ, 16.11. und 19.11.13; Lit. Steinacher et al.

40) Medienmitteilung BAFU vom 10.4.14; Medienmitteilung BAFU vom 14.7.14; AZ, LZ, NZZ, TG, 11.4.14; NZZ, 4.6.14

41) AB SR, 2014, S. 1034 f.; BBl, 2014, S. 3455 ff.; Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 16.4.14

42) Medienmitteilung UVEK vom 27.2.15; AZ, BZ, BaZ, LT, LZ, Lib, NZZ, TA, TG, 28.2.15

43) AB NR, 2015, S. 1531 ff.

44) AB NR, 2016, S. 1484 f.

45) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.

46) Medienmitteilung BAFU vom 18.11.2017; AZ, 4.11.17; TA, 6.11.17; LMD, NZZ, TA, 7.11.17; AZ, 11.11.17; NZZ, TA, 13.11.17; LT, 17.11.17;

TG, 18.11.17; WoZ, 23.11.17; LZ, 18.12.17

47) Communiqué de presse OFEV du 12.12.18; Communiqué de presse OFEV du 15.12.18; Communiqué de presse OFEV du

21.9.18; SGT, 28.11.18; LT, 1.12.18; NZZ, 4.12.18; BaZ, 11.12.18; SoZ, 16.12.18; NZZ, 17.12.18; AZ, 19.12.18