

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenabgaben, Klimapolitik
Akteure	Wicki, Hans (fdp/plr, NW) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenabgaben, Klimapolitik, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

WTO	Welthandelsorganisation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

OMC	Organisation mondiale du commerce
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich in der Frühlingssession 2021 ein zweites Mal mit den **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Dies war notwendig geworden, nachdem der Nationalrat den Vorstoss in leicht geänderter Form angenommen hatte. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) erläuterte, dass die vorberatende KVF-SR keine Einwände gegen den geänderten Motionstext vorzubringen habe. Verkehrsministerin Sommaruga stimmte dem Vorstoss in dieser Form ebenfalls zu. Sie rief in Erinnerung, dass im Bereich der Nutzfahrzeuge ein gewisser Zielkonflikt zwischen der Förderung der Entwicklung von wichtigen Innovationen (beispielsweise Elektromobilität und Wasserstoffantrieb) und der Weiterentwicklung der LSVA bestehe. Man wolle hier weder diese Innovationen abwürgen, noch wolle man die Finanzierung der LSVA gefährden. Letztere müsse daher in Zusammenarbeit mit der Branche geschehen. Der Ständerat stimmte der Motion schliesslich stillschweigend zu.¹

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 09.03.2023
MARCO ACKERMANN

Nach dem Nationalrat befasste sich in der Frühjahrssession 2023 der **Ständerat** mit der Motion der KVF-NR zur **Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz»**. Die Motion verlangt, dass sich der Bundesrat im Rahmen der «Perspektive Bahn 2050» verstärkt auf den Fernverkehr von Grenze zu Grenze zwischen Nord und Süd sowie zwischen West und Ost konzentrieren soll.

Während sich mit 7 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen eine Mehrheit der KVF-SR für die Motion aussprach, kritisierte eine Minderheit diesen Fokus auf den Fernverkehr. Mathias Zopfi (gp, GL) monierte, dass dadurch der Regional- und Agglomerationsverkehr – also der Verkehr auf kurzen und mittleren Distanzen – vernachlässigt werde und zu viele Mittel in den Fernverkehr fliessen würden. Er verwies dabei auf das benachbarte Frankreich, in dem die Fernverkehrsverbindungen sehr gut seien, der «ÖV in der Provinz [jedoch] ziemlich dürftig» ausfalle. Vor allem der Ausbau im Regional- und Agglomerationsverkehr könne den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr steigern, während der Fernverkehrausbau nur zu Mehrverkehr führe.

Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) vertrat im Rat hingegen die Meinung, dass der Fokus nicht zu stark auf den Agglomerationsverkehr gesetzt werden, sondern auch die «Attraktivität des gesamten Netzes nicht aus den Augen verloren gehen» dürfe. Projekte müssten zwischen den Regionen aufeinander abgestimmt werden und die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene auf internationaler Ebene durch die Steigerung der Attraktivität des Fernverkehrsnetzes sei anzustreben. Die Kommission unterstütze deshalb diese «Gesamtvision» durch eine Weiterentwicklung des Fernverkehrsnetzes.

Der neu im Amt stehende Verkehrsminister Albert Rösli versicherte, dass der Bundesrat mit seiner Strategie den Fernverkehr nicht vernachlässigen und auch die 37 Agglomerationsprogramme nicht gegeneinander ausspielen möchte. Geplant sei vielmehr, den Fernverkehr auf jenen Strecken auszubauen, in welchen die Bahn gegenüber dem Individualverkehr noch zu wenig konkurrenzfähig sei – etwa auf den Strecken Bern–Lausanne oder Winterthur–St.Gallen. In der Vernehmlassung zur Perspektive Bahn 2050 habe sich gezeigt, dass der Fokus primär auf die kurzen und mittleren Strecken gelegt werden sollte. Der Bundesrat beantrage deshalb eine Ablehnung der Motion, er werde aber sowieso den «Fernverkehr nicht einfach ausser Acht lassen», wie er abschliessend erklärte. Die Differenzen seien deshalb nicht sehr gross.

Mit 28 zu 10 Stimmen stimmte der Ständerat der Motion schliesslich deutlich zu und überwies diese damit an den Bundesrat, welcher den Auftrag im Zuge der Botschaft zu den Bahnperspektiven 2050 umzusetzen plant.²

MOTION

DATUM: 07.12.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strassen-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.³

Umweltschutz

Klimapolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 02.12.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2021 über die **Revision des CO₂-Gesetzes in Umsetzung der parlamentarischen Initiative für eine «Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO₂-Gesetz»**. Wie bereits der Nationalrat war sich auch die vorberatende UREK-SR einig, dass das Gesetz nicht mit Verschärfungen oder Erleichterungen modifiziert werden sollte, sondern lediglich die wichtigsten Massnahmen des geltenden CO₂-Gesetzes bis 2024 verlängert werden sollten, wie Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) erläuterte. Die UREK-SR wollte denn auch nur eine einzige Differenz zum Nationalrat schaffen: Der durch einen Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) eingebrachte Zusatz in Artikel 49b sollte gestrichen werden. Mit diesem Zusatz hatte der Nationalrat festgelegt, dass die Vereinbarungen zur CO₂-Reduktion durch die Wirtschaft (so genannte Zielvereinbarungen) bis mindestens 2024 mit Hilfe derselben Organisationen, die diese Aufgabe auch bislang wahrgenommen haben, zu erarbeiten und umzusetzen seien. Schmid erläuterte, dass dieser Zusatz in Konflikt mit den WTO-Regeln geraten könnte, woraufhin die kleine Kammer dem Vorschlag der Kommission auf Streichung folgte. Der Ständerat schuf indes noch eine zweite Differenz zum Nationalrat, indem er einem Einzelantrag Wicki (fdp, NW) zustimmte. Wicki hatte vorgeschlagen, die in Erfüllung der parlamentarischen Initiative Burkart (fdp, AG; Pa.lv. 17.405) gewährten Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe ebenfalls bis Ende 2024 fortzuführen.

Vier Tage später schloss sich der **Nationalrat** in beiden Punkten dem Ständerat an, wodurch das Geschäft noch in der Wintersession bereinigt werden konnte. In den **Schlussabstimmungen** stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 142 zu 46 Stimmen bei 5 Enthaltungen zu; die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion. Der Ständerat nahm das Geschäft einstimmig mit 41 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen an.⁴

1) AB SR, 2021, S. 166 f.

2) AB SR, 2023, S. 159 ff.; Bericht KVF-SR vom 2.2.23; CdT, SGT, TZ, 10.3.23

3) AB SR 2021, S. 1235 ff.

4) AB NR 2021, S. 2354 f.; AB NR 2021, S. 2758; AB SR 2021, S. 1170 ff.; AB SR 2021, S. 1446