

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Motorfahrzeugsteuer, Klimapolitik
Akteure	Engler, Stefan (mitte/centre, GR) 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
Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette; Ziehli, Karel 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Motorfahrzeugsteuer, Klimapolitik, 2021 – 2023. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Landwirtschaft	1
Agrarpolitik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Umweltschutz	3
Naturschutz	3

Abkürzungsverzeichnis

WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Landwirtschaft

Agrarpolitik

MOTION
DATUM: 14.06.2022
KAREL ZIEHLI

C'est à l'unanimité, moins l'abstention de Philippe Bauer (plr, NE), que le Conseil des Etats a accepté la motion exigeant de **renforcer la recherche en faveur d'une économie alpestre moderne**. Représentant l'avis majoritaire de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats (CER-CE), Stefan Engler (centre, GR) n'a pas manqué de rappeler les efforts d'ores et déjà entrepris par la Confédération à ce sujet, mais a insisté sur la nécessité de concrétiser et d'appliquer sur le terrain ce qui a été présenté par la recherche. Le Conseil fédéral n'aurait pas voulu de ce texte, Guy Parmelin, faisant remarquer qu'une station de recherche décentralisée d'Agroscope consacrée à l'économie alpestre a été inaugurée au mois de juin 2021. Cela n'aura pas suffi pour convaincre les sénatrices et sénateurs. La motion est ainsi transmise au Conseil fédéral.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 14.09.2023
LENA BALTISSE

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionsprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringend notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.²

Eisenbahn

POSTULAT

DATUM: 15.06.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 16.06.2023

MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeure auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb

chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Libérale-Fraktion.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

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 Kommissionsmehrheit 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-Strasse-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.⁵

Umweltschutz

Naturschutz

BERICHT

DATUM: 05.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2022 publizierte der Bundesrat den **Bericht «Anpassung des Waldes an den Klimawandel»** in Erfüllung einer Motion von Claude Hêche (sp, JU; Mo. 19.4177), übernommen von Stefan Engler (mitte, GR), sowie eines Postulats von Céline Vara (gp, NE; Po. 20.3750). Das Ziel des Bundesrats in diesem Themenbereich besteht darin, sowohl die Anpassungsfunktionen als auch die Emissionsreduktionsleistungen des Waldes (beispielsweise die Speicherung von CO₂ im Holz) zu stärken. Zudem sollen die Wälder in der Regeneration, die sie aufgrund von klimabedingten Schäden durchlaufen müssen, unterstützt werden. Um diese Hauptziele zu erreichen, legte der Bericht in 5 Handlungsfeldern insgesamt 19 neue Massnahmen (13 Sofortmassnahmen und 6 Prüfaufträge) fest, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung der 13 Sofortmassnahmen könne unmittelbar beginnen, hielt der Bericht fest. Die dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen und der finanzielle Spielraum seien vorhanden. Die Prüfaufträge hingegen verlangten nach weiteren Abklärungen, da es hier um rechtliche oder finanzielle Anpassungen bestehender Regelungen gehe. Als Beispiel für eine Sofortmassnahme wurde im Bericht die Weiterentwicklung waldbaulicher Grundlagen und waldbaulicher Instrumente genannt. Ein Beispiel für einen Prüfauftrag wäre derweil, zu untersuchen, wie eine zukunftsfähige Waldverjüngung sichergestellt werden kann.⁶

1) AB SR, 2022, S.520 ff.

2) AB NR, 2023, S. 756–759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

3) AB SR, 2021, S. 636 ff.

4) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23

5) AB SR 2021, S. 1235 ff.

6) Bericht Bundesrat vom 2.12.22; Medienmitteilung BR vom 2.12.22