

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Gesamtverkehrskonzeption, Klimapolitik
Akteure	Suter, Gabriela (sp/ps, AG) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Gesamtverkehrskonzeption, 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
Umweltschutz	2
Naturschutz	2
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
EU	Europäische Union
ENHK	Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr

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
OFEN	Office fédéral de l'énergie
UE	Union européenne
CFNP	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USAM	Union suisse des arts et métiers
ZHAW	Haute école des sciences appliquées de Zürich
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
UTP	Union des transports publics

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2021 liefen in mehreren Städten Bestrebungen, innerorts generell ein **Tempolimit von 30km/h** einzuführen. Als Vorreiterin galt die Stadt Lausanne, die im September 2021 generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum, einführte. Auch in Bern waren bereits rund zwei Drittel des Strassennetzes verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder sogar 20). Im Juli 2021 gab sodann der Stadtrat von Zürich bekannt, dass er bis ins Jahr 2030 schrittweise weitgehend Tempo 30 einführen will. Für jene Strecken, an denen keine Anwohnenden unter dem Strassenlärm litten, solle jedoch weiterhin Tempo 50 gelten.

Das Thema fand auch nationale Beachtung. Die Befürwortenden dieser Temporeduktion, wie etwa Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG), die eine diesbezügliche parlamentarische Initiative einreichte, erhofften sich vor allem eine deutliche Lärmreduktion sowie mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen. Ausserdem gingen sie davon aus, dass sich der Verkehr dadurch verflüssigen würde. Dem Argument der Gegnerinnen und Gegner – beispielsweise in Person von LITRA-Präsident Martin Candinas (mitte, GR) und von VöV-Direktor Ueli Stückelberger –, wonach durch diese Temporeduktion der öffentliche Verkehr langsamer und dadurch unattraktiver sowie teurer würde, widersprachen die Befürwortenden. So erwartete beispielsweise der Zürcher Gemeinderat und VCS Zürich-Geschäftsleiter Markus Knauss (gp) keine einschneidenden Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, da dieser mit «separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen» ohne grössere Zeiteinbussen zirkulieren dürfte (Knauss in der Aargauer Zeitung). Der Tages-Anzeiger wies darauf hin, dass auch aus Gewerbekreisen starke Kritik an der Temporeduktion geäussert wurde. Dieter Kläy (fdp), Zürcher FDP-Kantonsrat und Ressortleiter beim SGV, sorgte sich dabei weniger um den öffentlichen Verkehr, als vielmehr um den motorisierten Individualverkehr, den er durch die Temporeduktion drangsaliert sah.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.01.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Aargauer Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG) forderte mit einer im Juni 2022 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass ab 2035 **keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr** in Verkehr gebracht werden dürfen. Sie begründete die Initiative damit, dass der CO₂-Ausstoss im Verkehrsbereich rasch und stark gesenkt werden müsse, um die Schweizer Klimaziele erreichen zu können. Zudem könne die Schweiz so mit den Entwicklungen in der EU mithalten, die denselben Schritt plane.

Im Januar 2023 befasste sich die KVF-NR mit dem Anliegen Suters. Eine Kommissionmehrheit (14 zu 11 Stimmen) wollte der Initiative keine Folge geben. Sie argumentierte, dass zur Erreichung der Klimaziele technologieneutrale Massnahmen gefordert seien, ein Verbot des Verbrennungsmotors sei nicht zielführend. Eine Minderheit Christ (glp, BS) zeigte sich hingegen überzeugt, dass dieses Verbot wichtig und richtig sei und den Akteurinnen und Akteuren, insbesondere den autoimportierenden Unternehmen, Planungssicherheit gebe.²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.03.2023
MARCO ACKERMANN

Sind die Tage der Verbrennungsmotoren gezählt, wie es Gabriela Suter (sp, AG) im März 2023 im **Nationalrat** prophezeite? Bei der Frage, ob **ab 2035 keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren** mehr in Verkehr gesetzt werden dürfen, zeigte sich der Rat uneins. Während sich die Fraktionen der SP, der Grünliberalen und der Grünen zusammen mit einzelnen Stimmen aus der Mitte-Fraktion für diese Einschränkung bei Wagen der Führerausweiskategorie B aussprachen, stimmten die SVP-Fraktion, die FDP-Fraktion und die grosse Mehrheit der Mitte-Fraktion gegen die entsprechende parlamentarische Initiative Suter (sp, AG).

Sprecher Olivier Feller (fdp, VD) erklärte im Namen der Kommissionmehrheit, dass die Reduktion der CO₂-Emissionen durch technologieneutrale Bestimmungen zu erreichen sei. Dabei verwies er auch auf Bestrebungen aus der Industrie, klimaneutrale Treibstoffe (E-Fuels) und spezielle Verbrennungstechnologien zu entwickeln. Die Mehrheit der Kommission lehne es deshalb ab, Verbrennungsmotoren per se zu verbieten.

Im Namen der Kommissionsminderheit erklärte Katja Christ (glp, BS), dass die Schweiz ab 2050 gemäss dem Pariser Abkommen klimaneutral sein möchte und es deshalb schon mathematisch logisch sei, Autos mit Verbrennungsmotoren bei einer Nutzungsdauer von 15 Jahren ab 2035 für den Verkauf zu verbieten. Die Baslerin fügte an, dass die Branche selbst ein Zulassungsverbot unterstütze, um Planungssicherheit für Investitionen zu gewinnen. Bezüglich des Arguments von Olivier Feller mahnte sie, dass bei einem Verkaufsverbot in der EU und einer technologieneutralen Gesetzgebung in der Schweiz die Gefahr drohe, dass Restbestände an Verbrennern ab 2035 in die Schweiz geliefert und damit Fortschritt und Innovation gehemmt würden. Zudem verwies sie darauf, dass in dieser ersten Phase erst der grundsätzliche Handlungsbedarf beraten werde und in einer zweiten Phase mit dem konkreten Erlassentwurf «sowohl die Jahreszahl eines allfälligen Verbots als auch die genaue Formulierung eines allfälligen Verbots» durch das Parlament präzisiert werden könnten. Auch die Initiantin Gabriela Suter richtete anschliessend mahnende Worte an den Rat, der der parlamentarischen Initiative jedoch mit 106 zu 83 Stimmen bei 1 Enthaltung keine Folge gab. Die Initiative war damit erledigt.³

Umweltschutz

Naturschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 03.01.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang 2022 und damit teilweise noch vor Ausbruch des Krieges in der Ukraine mehrten sich in den Schweizer Medien Berichte über den **Ausbau erneuerbarer Energieträger und ihre Auswirkungen auf die Natur**. So berichtete beispielsweise die NZZ über eine Studie der ZHAW im Auftrag des BFE zur **Photovoltaik** auf «der grünen Wiese», also auf Landwirtschaftsflächen. Die Studie bilanzierte, dass freistehende Solaranlagen für Tiere und Pflanzen grosse Vorteile bringen können, sofern der Bau der Anlage zu keinen Schäden bei ökologisch sensiblen Lebensräumen führt. So könnten insbesondere auf intensiv genutzten Flächen störungsempfindliche Tierarten, wie etwa manche Vogelarten, die Solarparks als Rückzugsort nutzen. Aber auch die Landwirtschaft selber könne profitieren: Bei gewissen Kulturen würde eine Überdachung durch ein Solarpanel zu einer grossen Ertragssteigerung führen, da diese beispielsweise vor Hagel und Überhitzung schützen könnte.

Zu reden gab im Bereich der Solarenergie auch ein geplanter Photovoltaikpark im Hochgebirge oberhalb von Gondo (VS). Dieser soll auf einer Fläche von 14 Fussballfeldern zu liegen kommen. Währenddem die Nationalrätin und Vizepräsidentin von Swissolar Gabriela Suter (sp, AG) dieses Projekt lobte und auch Potential bei Photovoltaik-Anlagen auf Dächern, Fassaden, Lawinenverbauungen oder auch auf Landwirtschaftsflächen sah, wehrte sich Heidi Z'graggen (mitte, UR), Präsidentin der ENHK, gegen die «Verunstaltung» der Schweizer Landschaften durch Solarpanels (Tages-Anzeiger). Z'graggen forderte infolgedessen in einem Vorstoss ein Spezialgesetz zum Umgang mit grösseren, freistehenden Solaranlagen im alpinen Gebiet sowie ein Moratorium für den Bau solcher Anlagen, bis dieses Gesetz in Kraft trete.

Im Bereich der **Windkraft und der Wasserkraft** schlug der Bundesrat Anfang Februar 2022 vor, die Planungs- und Bewilligungsverfahren für die bedeutendsten Anlagen der Wasserkraft und der Windenergie zu vereinfachen und zu straffen. Rekurse sollen demnach möglich bleiben, aber nur noch einmal und nicht bei jeder Etappe des Verfahrens. Dieser Entscheid hing unter anderem mit den Arbeiten eines runden Tisches zur Wasserkraft zusammen, an welchem 15 Projekte für Speicherseen identifiziert wurden, welche als energetisch am vielversprechendsten gelten und gleichzeitig mit möglichst wenig negativen Konsequenzen für die Biodiversität und die Landschaft realisiert werden könnten. Zwei dieser Projekte stiessen jedoch auf Kritik: So wehrte sich etwa die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz gegen einen neuen Stausee am Gornergletscher. Der Geschäftsführer der Stiftung, Raimund Rodewald, begründete den Widerstand mit dem Argument, dass mit diesem Stausee in eine der letzten unberührten Gletschergebiete in den Alpen eingegriffen würde. Ausserdem sei der Gornergletscher als Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler geschützt. Ein zweites Projekt, das auf Widerstand stiess, war ein geplanter Stausee beim Triftgletscher: Dieses Vorhaben wurde von der Organisation Aqua Viva und vom Grimselverein bekämpft. Heini Glauser vom Grimselverein argumentierte, dass die Zerstörung der Landschaft und der lokalen Biodiversität in einem sehr ungünstigen Verhältnis zur erwarteten Stromerzeugung stünde. Er plädierte dafür, stattdessen auf Solarenergie zu setzen.

Im Bereich der Windkraft wiederum war es im November 2021 zu einem tragischen Zwischenfall gekommen, als ein Steinadler von einem Rotorblatt einer Windturbine

erschlagen wurde. Eine Forschungsgruppe rund um den Biologen Raphaël Arletta von der Universität Bern untersuchte deshalb, an welchen Stellen Vögel oder auch Fledermäuse mit den Windturbinen kollidieren können. Sobald klar ist, in welchen Regionen und in welcher Flughöhe sich die Tiere bewegen und wie sie auf Hindernisse reagieren, soll eine so genannte Konfliktkarte für die Schweiz entstehen, welche aufzeigt, welche Gebiete für neue Windparks geeignet sind und welche nicht.⁴

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2023 als Zweitrat über die **Revision des CO₂-Gesetzes für die Periode 2025–2030**. Die Kommissionsmitglieder Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) und Delphine Klopfenstein Brogini (gp, GE) stellten die Vorlage vor. Müller-Altermatt berichtete, dass die Vorlage als «schlank» bezeichnet werden könne und damit auch bei einem allfälligen Plebiszit bestehen sollte und trotzdem dem Ziel der Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 entspreche. Die vorberatende UREK-NR schlage als einzige grössere Änderung vor, eine Abgabe auf Flüge mit Privatjets einzuführen. Ausserdem habe die Kommission mittels Einreichung eines Vorstosses (Po. 23.4334) versucht, die Rückverteilung der CO₂-Abgabe an die Haushalte sichtbarer auszugestalten.

In der **Eintretensdebatte** zeigte sich, dass alle Fraktionen gewillt waren, dem Geschäft eine Chance zu geben; ein Antrag auf Nichteintreten lag denn auch nicht vor. In den Voten von Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) und GLP-Mitglied Martin Bäumle (glp, ZH) zeigte sich das Dilemma zwischen dem Willen, ein effektives Gesetz, welches zu spürbaren Emissionsreduktionen führen soll, zu gestalten und der Angst vor einem Referendum gegen die Vorlage. Matthias Jauslin (fdp, AG) von der FDP und SVP-Vertreter Christian Imark (svp, SO) warnten vor allem davor, das Gesetz nicht zu überladen respektive keine neuen oder höheren Abgaben einzuführen, damit es nicht wieder in einer Volksabstimmung abgelehnt werde. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums kritisierten die Grünen sowie die SP, dass das Gesetz nicht ambitioniert genug sei. Gabriela Suter (sp, AG) von der SP gab zu bedenken, dass eine bescheidene Emissionsreduktion für die Periode 2025 bis 2030 bedeute, dass in den folgenden Jahren umso strengere und teurere Massnahmen ergriffen werden müssten, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wies Grünen-Vertreter Christophe Clivaz (gp, VS) auf die von den Grünen und der SP lancierte Klimafonds-Initiative hin, mit welcher das Netto-Null-Ziel doch noch erreicht werden könne. Die Eintretensdebatte abschliessend stellte Umweltminister Albert Rösti die für ihn wichtigsten Grundsätze der Vorlage vor. Rösti lobte das Tempo, mit welchem die Räte die Gesetzesrevision berieten. So könne es gelingen, dass keine Lücke entstehe und das Gesetz und die ausführende Verordnung bis am 1.1.2025 in Kraft gesetzt werden können. Auch sei es wichtig, dass das Gesetz mehrheitsfähig bleibe, weshalb der Bundesrat die von der UREK-NR vorgeschlagene Einführung einer Flugticketabgabe auf Privatflüge sowie eine Erhöhung der CO₂-Abgabe und der Benzinsteuern ablehne.

Eintreten wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen. Die massgebenden Entscheide, die in der Detailberatung getroffen wurden, waren die folgenden:

Susanne Vincenz-Stauffachers (fdp, SG) Minderheitsantrag betraf das Emissionsreduktionsziel im Inland. Die FDP-Vertreterin beantragte, hierbei dem tieferen Inlandziel des Ständerats zu folgen. Die Mehrheit des Rates sprach sich aber dafür aus, ihrer Kommission zu folgen und legte das Inlandziel bei 75 Prozent fest. Dadurch wurde eine erste Differenz zum Erstrat geschaffen. Auch beim CO₂-Ausstoss von neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen folgte der Rat seiner Kommission und stellte sich damit gegen den Minderheitsantrag Jauslin sowie gegen die Version des Ständerates. Eine weitere wichtige Differenz wurde mit der von der Minderheit Imark geforderten Streichung der so genannten Überführungspflicht geschaffen. Mit diesem Instrument wollte der Bundesrat Importeure von fossilen Treibstoffen verpflichten, über das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen einen bestimmten Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Imark monierte, dass diese Überführungspflicht den Benzinpreis massgeblich verteuern werde. Der Nationalrat stimmte dieser Streichung deutlich zu; neben der Grünen- und der GLP-Fraktion sprachen sich nur einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie eine Mehrheit der Mitte-Fraktion für die Beibehaltung der Überführungspflicht aus. Bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO₂ anheben könnte. Die Mehrheit des Rates wollte jedoch beim Vorschlag des Bundesrats, des Ständerats sowie der UREK-NR bleiben, und legte einen Abgabesatz von höchstens 120 CHF pro Tonne CO₂ fest. Im Bereich der Luftfahrt lehnte der Nationalrat die Einführung einer Abgabe für Flüge mit Privatjets ab. Die geschlossen stimmenden SVP-, FDP.Liberalen- und GLP-Fraktionen sowie eine

Minderheit der Mitte votierten gegen diese Abgabe. Des Weiteren gab auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos zu reden, wobei ein Antrag der Mehrheit sowie drei Minderheitsanträge vorlagen. Die Mehrheit des Rates folgte hierbei seiner Kommission und sprach sich dafür aus, in den Jahren 2025–2030 bis zu CHF 20 Mio. für diese Ladeinfrastruktur aufzubringen. Hiermit entstand eine weitere Differenz zum Ständerat, der die Förderung der Ladestationen gänzlich gestrichen hatte. Eine letzte Differenz zum Erstrat schuf die grosse Kammer bei der Thematik der Reduktion der LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSVA-Reduktion beizubehalten; eine links-grüne Minderheit, welche von zwei FDP-Mitgliedern unterstützt wurde, blieb hier chancenlos.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen für Annahme des Entwurfs. Die Nein-Voten stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion; die Enthaltungen allen voran von der Mehrheit der Grünen-Fraktion.⁵

1) AZ, 10.7.21; TA, 13.7.21; AZ, 15.7.21; TA, 26.7.21; Blick, 27.7.21; TA, 11.8.21; So-Bli, 22.8.21; LT, 8.9.21

2) Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23

3) AB NR, 2023, S. 542 f.; Lib, 16.3.23; SZ, 18.3.23

4) NZZ, 3.1., 12.1.22; Lib, 18.1.22; Bund, 1.2.22; WOZ, WW, 3.2.22; 24H, NZZ, TA, 4.2.22; NZZ, 5.2.22; AZ, Lib, WOZ, 10.2.22; WOZ, 3.3.22; TA, 18.3.22; NZZ, 19.3.22; WW, 24.3.22; 24H, 26.3.22; NZZ, 28.3.22; TA, 1.4., 2.4.22

5) AB NR, 2023, S. 2487 ff.; AB NR, 2023, S. 2514 ff.