

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Klimapolitik
Akteure	Zopfi, Mathias (gp/verts, GL) SR/CE
Prozesstypen	Motion
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: Klimapolitik, Motion, 2022 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 09.03.2023
MARCO ACKERMANN

Nach dem Nationalrat befasste sich in der Frühjahrsession 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.¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit einer **Motion der KVF-NR zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Fahrzeugen im öffentlichen Busverkehr**.

Mathias Zopfi (gp, GL) erinnerte namens der KVF-SR daran, dass im abgelehnten CO₂-Gesetz vorgesehen war, die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr aufzuheben und die entsprechenden Einnahmen in die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern zu stecken. Diesem Anliegen wolle die vorliegende Motion doch noch zum Durchbruch verhelfen. Die Motion sei aber nicht nur für die Klimapolitik wichtig, sondern auch für die entsprechende Branche, welche Planungssicherheit beim Erwerb von neuen Fahrzeugen brauche.

Thierry Burkart (fdp, AG) äusserte sich kritisch zur Motion, hatte in der Kommission aber keinen Antrag auf Ablehnung eingereicht. Burkart bemängelte, dass diese Motion eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mit sich bringe. Der Privatverkehr im Bereich des Personen- und Gütertransports brauche aber auch Anschubfinanzierungen; dort stellten sich die selben Herausforderungen beim Übergang ins nicht-fossile Zeitalter. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga setzte sich für die Annahme der Motion ein und erläuterte, dass der Bundesrat dahingehende Bestimmungen bereits in der Vernehmlassungsvorlage zum CO₂-Gesetz post 2024 vorgesehen habe. Da kein Gegenantrag vorlag, wurde die Motion schliesslich stillschweigend angenommen.²

- 1) AB SR, 2023, S. 159 ff.: Bericht KVF-SR vom 2.2.23; CdT, SGT, TZ, 10.3.23
2) AB SR, 2022, S. 304 ff.