



19.4381

**Motion KVF-S.
Rahmenbedingungen
für emissionsärmere Nutzfahrzeuge****Motion CTT-E.
Conditions-cadres
pour les véhicules utilitaires
moins polluants**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.20

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Die Kommission beantragt die Annahme der Motion. Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Die Entwicklung alternativer Antriebssysteme ohne klimabelastende CO₂-Bilanz stellt eine wichtige Forderung der heutigen Zeit dar. Angesichts der starken Zunahme der Mobilität in der Schweiz muss es uns ein Anliegen sein, entsprechende Technologien auch zu fördern, denn diese stellen langfristig einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des CO₂-Ausstosses dar. Bekanntlich ist CO₂ einer der Treiber der globalen Erwärmung. Die Förderung alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe stellt deshalb einen wichtigen Schlüssel zur Problemlösung dar.

In der Diskussion um den CO₂-Ausstoss stehen dabei die Nutzfahrzeuge regelmässig im Fokus der öffentlichen Debatte, gerade weil deren Emissionen recht stark sind. Ein rascher Wandel ist auch nicht in Sicht. Denn so wertvoll das Elektroauto auch ist, bei Überlandfahrten von Lastwagen wird es noch einige Jahre dauern, bis rein elektrische Antriebe die Verbrennungsmotoren ersetzen.

Zum Glück schläft die Industrie nicht und bringt bereits Fahrzeuge, die mit Wasserstoff oder mit erneuerbaren, auf Abfall basierenden biogenen Treibstoffen betrieben werden. Dank des Hybridantriebes haben wir schon heute eine Technologie, welche sowohl die Vorteile eines rein elektrischen Antriebs als auch jene des Verbrennungsmotors nutzt. In Städten und generell beim Langsamverkehr kann der elektrische Antrieb gebraucht werden. Dies führt zu geringeren Emissionen in Form von Abgasen und Lärm. Es ist daher klar im Interesse der Allgemeinheit, gerade beim Lastwagenverkehr den Gebrauch von Hybridfahrzeugen zu fördern, bis eine bessere Alternative besteht.

Die Zukunft beim LKW-Verkehr liegt aber nicht nur beim Strom, sondern, zumindest in naher Zukunft, auch beim Biodiesel sowie bei Biomethan und Wasserstofftreibstoffen. Um die Verwendung alternativer Treibstoffe für das Transportgewerbe wirtschaftlich attraktiv zu machen und gegenüber dem fossilen Diesel zu vergünstigen, sind nicht nur Strom-LKW von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu befreien, sondern alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die in der Wirkungskette die CO₂-Belastung zu reduzieren helfen. Zudem soll die maximale Länge von mit Wasserstoff betriebenen Sattelfahrzeugen um einen Meter erhöht werden, damit die Wasserstoffbehälter auf dem LKW Platz finden, ohne dass eine Reduktion des Transportvolumens Mehrfahrten generiert.

An meiner ursprünglichen Motion hatte der Bundesrat bemängelt, dass eine Reduktion der LSVA für Hybridfahrzeuge nicht praxistauglich sei, weil eine Differenzierung der gefahrenen Kilometer nach Antriebsart sehr aufwendig wäre. Diese Kritik wurde in der vorliegenden Motion aufgenommen, indem nun auch mit Pauschalen gearbeitet werden könnte. In der Kommission wurde uns vonseiten der Verwaltung zurückgemeldet, dass die Motion mit diesem Wortlaut nun vollzugstechnisch problemlos umsetzbar sei.

AB 2020 S 146 / BO 2020 E 146

Mit Befremden haben wir deshalb die aktuelle bundesrätliche Stellungnahme zur Kenntnis genommen, wonach bei Hybridfahrzeugen die differenzierte Berechnung der gefahrenen Kilometer nach Antriebsart in der Praxis





kaum zu realisieren sei. Gerade dieser Punkt wurde ja nun gelöst. Ebenfalls nicht als Argument gegen die Motion kann der Hinweis auf die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU und die Entwicklungen auf europäischer Ebene vorgebracht werden. Dieser Aspekt war in der Kommission ebenfalls ein Thema. Die Verwaltung hat uns zurückgemeldet, dass die Schweiz aufgrund der internationalen Entwicklungen nicht ganz frei sei, dass aber die Gleichbehandlung in- und ausländischer Fahrzeugen gerade aufgrund der Pauschalen gewährleistet werden könne. Zudem gibt es auch in anderen Ländern Überlegungen, wie "CO₂-arme und energieeffiziente Fahrzeuge bevorzugt behandelt werden können". Wir dürfen hier also nicht eine Ausnahme darstellen, sondern sollten eher eine Vorreiterrolle einnehmen.

Übrigens wurde der Kommission vonseiten der Verwaltung mitgeteilt, dass sie das Anliegen unterstütze, indem es gerade der grundsätzlichen Ausrichtung der LSVA entspreche, schadstoff- und emissionsarme Fahrzeuge zu bevorzugen. Dies entspricht auch dem Sinn und Zweck von Artikel 1 Absatz 1 des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Sollte dereinst die Mehrheit der LKW fossilfrei unterwegs sein, was vermutlich noch Jahre dauern wird, kann man dem bei einer Weiterentwicklung des LSVA-Gesetzes entsprechend Rechnung tragen. Das Gesamtverkehrssystem wird deshalb sicher nicht auseinanderbrechen. Entsprechend unverständlich ist auch die weitere bundesrätliche Argumentation, wonach diese Motion zusätzlich deshalb abgelehnt werden soll, weil "'schadstoffärmere Nutzfahrzeuge' und 'alternative Antriebe' [...] in einer gesamtheitlichen Betrachtung nicht zwingend umweltfreundlich, CO₂-neutral und energieeffizient" seien. Warum befreien wir denn beispielsweise Lastwagen mit reinen Elektroantrieben von der LSVA? Weshalb werden denn Elektroautos generell gefördert? Wenn der Bundesrat konsequent wäre, müsste er Massnahmen ergreifen, um diese Erleichterungen sofort abzuschaffen. Es wird nämlich weder gefordert, noch ist es kurz- bis mittelfristig gesichert, dass der Strom tatsächlich aus erneuerbaren, CO₂-neutralen Quellen stammt. Dies ist gerade vor dem Hintergrund absurd, dass wir umweltfreundlichere Technologien entwickeln möchten.

Wenn der Bundesrat langfristig die Integration von umwelt- und klimafreundlichen Antriebsarten in das LSVA-System wünscht, so mag er dieses Ziel im geeigneten Rahmen verfolgen. Doch dafür braucht es dann eine gesamtheitliche Betrachtung. Im Sinne der Redewendung "Das eine tun und das andere nicht lassen" ist es dem Bundesrat unbenommen, auf längere Sicht eine ganzheitliche Lösung anzustreben. Im Moment geht es allerdings um die konkrete Frage der Gleichbehandlung: um die Gleichbehandlung CO₂-reduzierter und CO₂-freier Antriebssysteme und Treibstoffe, aber auch um die Gleichbehandlung elektrisch gefahrener Kilometer, unabhängig davon, ob sie mit einem rein elektrischen Antrieb oder mit einem Hybridmotor gefahren wurden. Die Haltung des Bundesrates verwundert auch vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in der Gesellschaft. Die Frage nach den Auswirkungen unserer Entscheide auf die Umwelt kann nicht mehr einfach ausgeklammert werden. Wir alle hier im Saal dürften uns darüber einig sein, dass der Klimawandel eine Herausforderung darstellt. Natürlich gibt es über die Mittel zur Erreichung des Ziels verschiedene Ansichten. Der gemeinsame Nenner dürfte allerdings darin liegen, dass Technologien gefördert werden sollen, welche die Umwelt mit weniger CO₂, Stickstoff und Feinstaub belasten als heute, ja im besten Fall sogar fossilfrei oder CO₂-negativ sind. Genau das ist das Ziel dieser Motion: Es geht darum, mittels Anreizen Technologien zu fördern, die schadstoffärmer sind. Fangen wir doch jetzt an, die Herausforderungen aktiv anzugehen.

Im Namen der Kommission, die diese Motion einstimmig angenommen hat, empfehle ich Ihnen, die Motion anzunehmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Der Bundesrat begrüsst es grundsätzlich einmal sehr, dass Sie sich damit auseinandersetzen, wie auch im Bereich des Gütertransports ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann und wie gleichzeitig – das wollen wir ja auch im Klimaschutzbereich – technologische Neuerungen gefördert und unterstützt werden können. Klimaschutz, Innovation und technologische Neuerungen gehen häufig Hand in Hand, und hier ist auch im Bereich des Gütertransports und der Nutzfahrzeuge ein Potenzial vorhanden, das tatsächlich genutzt werden sollte. In diesem Sinne kann ich sagen, dass der Bundesrat die Stossrichtung dieser Motion durchaus unterstützt. Wir haben keine grundlegende Differenz in der Ausrichtung der Motion. Der Bundesrat ist eigentlich genau auf der gleichen Strasse – ich sage jetzt nicht Schiene – unterwegs.

Warum empfiehlt Ihnen der Bundesrat dennoch, diese Motion abzulehnen? Sie sagen jetzt vielleicht, das sei ein bisschen kleinlich, aber wir sind der Meinung, dass die ganze Frage der Befreiung von der LSVA oder der Reduktion der LSVA zurückhaltend behandelt werden sollte. Das ist ein Thema, das uns beschäftigt. Es gibt viele Gründe dafür, immer mehr Bereiche aus der LSVA herauszunehmen, aber wir brauchen ja das Geld aus der LSVA – Sie wissen wofür. Daher kommt die Zurückhaltung des Bundesrates, wenn es darum geht zu sagen, wir befreien hier noch und reduzieren da noch.

Deshalb hat der Bundesrat im Verlagerungsbericht, den Sie demnächst behandeln werden, auch beschlos-



sen, dass er bei der Weiterentwicklung der LSVA künftig wirkliche Überlegungen dazu anstellt, wie wir die Einnahmen der LSVA sichern, auch wenn immer weniger Einnahmen zu verzeichnen sind; dies in ebendiesem Sinn, wie es der Berichterstatter am Schluss erwähnt hat, nämlich indem wir eine Integration in dieses System vorsehen, vor allem wenn immer mehr Fahrzeuge von der LSVA befreit werden. Auf der einen Seite will man diese Fahrzeuge fördern, indem man sie von der LSVA befreit oder indem man diese reduziert. Auf der anderen Seite ist es aber auch die Aufgabe des Bundesrates sicherzustellen, dass die Einnahmen weiter fließen.

Sie finden es jetzt wahrscheinlich ein bisschen kleinlich, dass der Bundesrat findet, dass die Formulierung "schadstoffärmere Nutzfahrzeuge" zu wenig präzise sei. Er hat gesagt, dass so jeder kommen könnte. Aber noch einmal: Wo sich klar definierte Opportunitäten ergeben, sind wir selbstverständlich bereit, etwas zu tun. Wir wären ja auch im Widerspruch, wenn wir sagen, dass wir diese neuen Technologien fördern wollen, und sie gleichzeitig von diesen Fördermöglichkeiten ausschliessen. Aber die Formulierung war dem Bundesrat zu wenig genau. Es könnte auch jeder kommen und seine Idee als alternativen Antrieb bezeichnen. Das müsste man etwas präzisieren.

Auch gegenüber den Forderungen, dass man aus den genannten Gründen auch schwerere Nutzfahrzeuge zulässt, sind wir etwas zurückhaltend. Wenn vonseiten der EU Vorstösse für Erhöhungen der Gewichtslimits kamen, haben wir immer Nein gesagt. Jetzt müssen wir ein bisschen aufpassen, welches Signal wir geben, wenn wir sagen, dass wir hier für diese speziellen Fahrzeuge die Gewichtslimits erhöhen und eine grössere Gesamtlänge erlauben. Der Bundesrat findet es auch ein bisschen heikel, wenn man ein solches Signal aussendet.

Aber ich möchte in meinem Votum zu diesem Vorstoss eigentlich lieber einen versöhnlichen Schluss. Die Stossrichtung stimmt: Wir sind gefordert, hier wirklich diese technologischen Möglichkeiten auszuschöpfen und zu fördern. Das ist auf unserem Radar, und wir wollen unseren Beitrag auch leisten. Noch einmal zur LSVA: Ich gehe davon aus, dass Sie mir da nicht widersprechen. Wir müssen uns hier im Sinne einer längerfristigen Entwicklung wirklich die Integration aller Fahrzeuge überlegen. Das machen wir zusammen mit der Branche. Ich habe bereits mit der Branche darüber gesprochen, und sie ist einverstanden damit, dass man das gemeinsam anschaut.

Aufgrund dieser verschiedenen Punkte ist der Bundesrat aber dann zum Schluss gekommen, dass er diese Motion jetzt eher nicht zur Annahme empfehlen will.

AB 2020 S 147 / BO 2020 E 147

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 35 Stimmen

Dagegen ... 0 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Angesichts des Abstimmungsergebnisses müssen Sie, zumindest im Ständerat, die Strassenseite wechseln, Frau Bundespräsidentin. (*Heiterkeit*)