



Sozialdemokratische Partei
Kanton Uri



Interpellation

Energie- und Klimapolitik im Verkehrsbereich

Herr Präsident
geschätzte Damen und Herren

Gemäss Jahresstatistik 2018 stieg der Motorisierungsgrad der Schweizer Bevölkerung in den letzten 10 Jahren um 5% von 517 auf 543 Personenwagen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner. Derjenige der Urner Bevölkerung stieg im gleichen Zeitraum gar um 17% von 471 auf 551 Personenwagen und liegt nun über dem schweizerischen Durchschnitt. Diese Entwicklung läuft den Zielsetzungen der nationalen und kantonalen Energie- und Klimapolitik entgegen.

2013 schrieb der Regierungsrat in der aktualisierten Gesamtenergiestrategie:
«Uri strebt langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft mit klimaneutraler Produktion an. ... Die bis ins Jahr 2020 zu erreichenden Meilensteine stellen Zwischenziele auf diesem Weg dar ... Konkret soll der Energieverbrauch von heute rund 6000 Watt auf 4000 Watt im Jahr 2020 reduziert werden.» (S. 8)

Auf der gleichen Seite der Strategie hält der Regierungsrat fest:
«Als wichtigste Pendenzen verbleiben folgende Aufgaben: Es gilt zu klären, ob und wie der Verkehrsbereich neu in die Gesamtenergiestrategie aufgenommen werden kann. Ebenfalls ist zu klären, ob die Energiereduktionsziele mit CO₂-Reduktionszielen ergänzt werden sollen.»

Gemäss der schweizerischen Gesamtenergiestatistik 2017 entfällt 36.3% des Energie-Endverbrauchs auf den Verkehrsbereich, 31.3% allein auf den Strassenverkehr, Tendenz steigend. Fast die Hälfte des Verbrauchs im Personenverkehr (43.9%) entfällt auf den Freizeitverkehr (Bundesamt für Energie: Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000-2017 nach Verwendungszwecken. Oktober 2018). Der Strassenverkehr ist heute noch immer fast vollständig fossil angetrieben.

Die Energiestrategie 2050 des Bundes (in Kraft seit 1.1.2018) regelt im Verkehrssektor lediglich die CO₂-Emissionen für Personenwagen, Lieferwagen und kleine Sattelschlepper. Ein grosser Teil der möglichen Handlungsfelder, die alle mehr oder weni-

ger zur Senkung des Energieverbrauchs und der Klimagasemissionen beitragen könnten, liegen jedoch in der Kompetenz der Kantone, zum Beispiel:

- Förderung des Umstiegs auf öV und Langsamverkehr (Fuss, Velo, E-Bike)
- Anreize bei Motorfahrzeugsteuern für kleinere, hybrid und elektrisch betriebene Fahrzeuge
- Reduktion der Fahrten / kürzere Wege (z.B. durch raumplanerische Massnahmen)
- Tiefere Tempolimiten
- Reduktion des Parkplatzangebots / Reduktion der Parkplatzpflicht im PBG
- Bewirtschaftungspflicht für Parkplätze
- Aus- und Umbau des öV-Angebots im Personen- und Güterverkehr
- Ausbau der Fuss- und Velowege zulasten des motorisierten Individualverkehrs
- Förderung und Zur-Verfügung-Stellung von Sharing-Modellen
- Ausbau einer vorbildlichen Flotte bei der öffentlichen Hand
- Steuerreduktionen für Personen ohne privates Fahrzeug
- Etc.

In der Klimastrategie des Kantons Uri (Umgang mit dem Klimawandel, 2011) wird das Thema Verkehr mit wenigen Sätzen abgetan:

«Die Nationalstrasse A2 ist wohl die grösste CO2-Quelle im Kanton Uri. Dabei stammt aber der Hauptteil aus dem Transit- und nicht aus dem Lokalverkehr. Beim Transitverkehr kann der Kanton Uri nicht direkt über Massnahmen befinden. Es sind aber in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Alpenregionen Massnahmen zur Reduktion des Transitverkehrs anzustreben.» (S. 24)

Die eingangs zitierte Statistik der Motorisierung zeigt aber, dass auch beim Verkehr der einheimischen Bevölkerung dringend Handlungsbedarf besteht, dies umso mehr, als die meisten Fahrten auf Distanzen erfolgen, die auch anders zurückgelegt werden könnten.

Wir bitten den Regierungsrat, zu folgenden Fragen Auskunft zu geben:

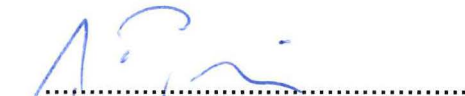
1. Wo steht der Kanton bei der Erreichung seines 2000-Watt-Ziels bzw. des 4000-Watt-Zwischenziels?
2. Wie stark hat der motorisierte Privatverkehr an den Urner Verkehrszählstellen in den letzten Jahren zugenommen und wie beeinflusst der Privatverkehr das Erreichen des 2000-Watt-Ziels des Kantons?
3. Welche Schritte hat der Regierungsrat seit der Aktualisierung der Gesamtenergiestrategie 2013 unternommen, um den Verkehrsbereich in seine Energie- und Klimastrategie zu integrieren oder was ist in naher Zukunft geplant?

4. In welchen Handlungsfeldern des Verkehrsbereichs sieht der Regierungsrat kurz- und mittelfristig am meisten Potential zur Reduktion von Energieverbrauch und Klimagas-Emissionen?
5. Über welche Monitoring-Instrumente zur Beobachtung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal-Split-Entwicklung) verfügt der Kanton heute? Welche wären für eine Erfolgskontrolle der Gesamtenergiestrategie nötig?
6. Wie hat sich in den letzten 20 Jahren das Gewicht der in Uri zugelassenen Personenwagen entwickelt und entspricht dies den Zielen der Gesamtenergiestrategie?

Der Zweitunterzeichner Raphael Walker und ich danken dem Regierungsrat im Voraus für die Beantwortung der Fragen.

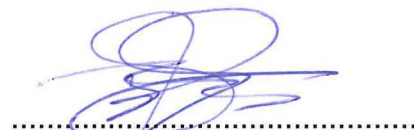
Aldorf, 22 Mai 2019

Erstunterzeichner
Adriano Prandi



Unterschrift

Zweitunterzeichner
Raphael Walker



Unterschrift