

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB, Klimapolitik
Akteure	Schweizerische Volkspartei (SVP)
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

Baltisser, Lena
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Buchwalder, Mathias
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Schaub, Hans-Peter
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Buchwalder, Mathias; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Schaub, Hans-Peter; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Klimapolitik, Schweizerische Volkspartei (SVP), 1998 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung - Personal	1
Wahlen	3
Eidgenössische Wahlen	3
Infrastruktur und Lebensraum	4
Energie	4
Verkehr und Kommunikation	5
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	5
Umweltschutz	9
Klimapolitik	9
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	18
Parteien	18
Konservative und Rechte Parteien	20

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
EnDK	Konferenz Kantonalen Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
FORS	Zentrum für Sozialforschung
EHS	Emissionshandelssystem
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
ACS	Automobil Club der Schweiz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
Klima- und Innovationsgesetz	Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit
FEZ	Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
GEF	Global Environment Facility
RUAG	Rüstungsunternehmen AktienGesellschaft
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)
EV	Erdöl-Vereinigung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
EPF	École polytechnique fédérale
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CIP-CN	Commission des institutions politiques du Conseil national
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
SSR	Société suisse de radiodiffusion
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes

SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
SSP	syndicats des Services publics
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
FORS	Centre pour les études sociales
SEGE	Système d'échange de quotas d'émission
SEV	Syndicat du personnel des transports
ACS	Automobile Club de Suisse
USP	Union Suisse des Paysans
Loi sur le climat et l'innovation	Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique
FoG	Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft (institut de recherche)
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
RUAG	RüstungsUnternehmen AktienGesellschaft
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
APF	Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)
UP	Union Pétrolière
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Bundesverwaltung – Personal

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.09.1998
HANS HIRTER

Die **Gewerkschaften** des Bundespersonals äusserten heftige **Kritik** am Vorentwurf des neuen Gesetzes. Mit der Unabwendbarkeit der Abschaffung des Beamtenstatus – welche in zahlreichen Kantonen und Gemeinden bereits erfolgt ist – hatten sie sich zwar abgefunden. Die Möglichkeit, Anstellungsverhältnisse aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen aufzulösen, lehnten sie jedoch ab. Überhaupt nicht einverstanden waren sie mit dem Vorschlag, wichtige Kompetenzen namentlich bei der Lohnpolitik an die einzelnen Arbeitgeber wie SBB und Post abzutreten. Lohneckdaten, Teuerungsausgleich, national einheitliche Lohnhöhen sowie Höchstarbeitszeiten sollten ihrer Ansicht nach weiterhin durch den Bundesrat festgelegt werden. Der SGB und die SP schlossen sich dieser Kritik an. Für die SVP hingegen enthielt das bundesrätliche Projekt immer noch zu viele einengende Vorschriften. Unterstützung fand die Regierung bei der CVP und der FDP, wobei letztere allerdings ebenfalls Kritik am Ausmass der Kompetenzzendelegation an die einzelnen Bundesbetriebe anmeldete. Für die Wirtschaftsverbände war die Reform zu zaghaft ausgefallen. Sie forderten, dass für die Bundesangestellten wie für alle anderen Beschäftigten das private Anstellungsrecht gemäss Obligationenrecht zur Anwendung kommen soll.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1999
HANS HIRTER

Das **neue Bundespersonalgesetz** (BPG) wurde 1999 von beiden Räten behandelt; die Differenzvereinbarung konnte aber noch nicht abgeschlossen werden. Im Nationalrat beantragten Borel (sp, NE) und Spielmann (pda, GE) Nichteintreten, da die vorgeschlagenen Regelungen ein Ausdruck der grundsätzlich zu bekämpfenden Liberalisierungswelle seien, die letztendlich in einen Abbau der staatlichen Leistungen münden werde. Mit besonderem Nachdruck wandte sich Borel gegen die Einführung eines Leistungslohnsystems. Der Rückweisungsantrag fand nur bei einer Minderheit der SP-Fraktion Unterstützung und wurde mit 119:18 Stimmen abgelehnt. Zuwenig weit ging hingegen das neue Gesetz für Bortoluzzi (svp, ZH). Er verlangte die Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag, einen Entwurf vorzulegen, der dem Bund mehr Freiheit in seiner Personalpolitik gibt. Die Post und die SBB wollte Bortoluzzi ganz aus dem Gesetz herausnehmen und ihnen damit keine über das Obligationenrecht hinausgehende personalpolitischen Verpflichtungen auflasten. Sein Antrag wurde nur von der SVP-Fraktion unterstützt und unterlag mit 111:24 Stimmen.

In der **Detailberatung** verlangte der Freisinnige Pelli (TI), dass auch bei Betrieben, welche zur Post oder der SBB gehören, das Personal vollumfänglich dem Bundespersonalgesetz unterstellt wird. Der Bundesrat widersetzte sich vergeblich diesem namentlich von der SP unterstützten Antrag, der es seiner Meinung nach den beiden Betrieben praktisch verunmöglichen würde, mit anderen Unternehmen gemeinsame Firmen zu betreiben. Mit 83:80 Stimmen wurde die Forderung angenommen. Zu einer grösseren Debatte führte die Bestimmung, dass für arbeitsrechtliche Fragen, welche nicht durch das Personalgesetz geregelt sind, die Bestimmungen des Obligationenrechts gelten. Die SP bekämpfte diese Version erfolglos. Ihrer Meinung nach würden, angesichts der Konzeption des BPG als Rahmengesetz, viele Bereiche unter diese Klausel fallen, und damit könnten den Besonderheiten der staatlichen Anstellungsbedingungen gegenüber denjenigen der Privatwirtschaft zuwenig Rechnung getragen werden. Eine weitere Niederlage erlitt die Ratslinke bei den **Kündigungsbestimmungen**. Ihr Streichungsantrag für die Regelung, dass der Bund bei Umstrukturierungen Kündigungen aussprechen kann, wenn dem betroffenen Personal keine zumutbare andere Arbeit angeboten werden kann, unterlag mit 89:68 Stimmen. Bei der Frage der Einführung einer **Leistungslohnkomponente** unterlag der Streichungsantrag der Linken ebenfalls. Nicht durchsetzen konnte sich aber auch die vor allem von der SVP getragene Forderung, dass die Funktionskomponente maximal 60% betragen dürfe, um ausreichenden Spielraum für die leistungsmässige Differenzierung der Löhne zu erhalten. Konform zur neuen Bundesverfassung, welche eine gesetzliche Begründung für Einschränkungen des **Streikrechts** verlangt, stimmte der Rat einer Formulierung zu, welche den Bundesrat ermächtigt, in drei Fällen das Streikrecht für bestimmte Personalkategorien aufzuheben oder einzuschränken: bei Gefährdung der Staatssicherheit, bei Beeinträchtigung der

Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen sowie zur Wahrung von aussenpolitischen Interessen. Ein von der SVP gefordertes generelles Streikverbot mit Ausnahmeregelungen konnte sich nicht durchsetzen. In der Gesamtabstimmung wurde das neue Gesetz mit 58:21 Stimmen bei 40 Enthaltungen angenommen. Die Gegenstimmen stammten zu zwei Dritteln aus der SVP-Fraktion und zu einem Drittel aus der SP (namentlich von ihren welschen Vertretern) und der PdA. Der Rest der SP wie auch die Grünen enthielten sich der Stimme.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.09.2005
HANS HIRTER

Im September legte der Bundesrat die Botschaft für die **Totalrevision des Gesetzes über die Pensionskasse des Bundespersonals** (PUBLICA-Gesetz) vor. Diese enthält die neu konzipierten Vorschriften über die Organisation und die versicherungstechnischen Regeln. Die noch nicht Pensionierten müssten demnach die Hauptlast der Kassensanierung selbst tragen. Neben dem vom Parlament ultimativ verlangten Wechsel vom bisherigen Leistungs- zum Beitragsprimat beinhaltet die Reform auch eine Senkung des technischen Zinssatzes (weitgehend finanziert über Beitragserhöhungen) und die Erhöhung des ordentlichen Pensionsalters von 62 auf 65 für alle, also auch für diejenigen, die bereits vierzig Jahre beim Bund gearbeitet haben. Zudem beantragte der Bundesrat, die im Vorjahr beschlossenen dringlichen Sanierungsmassnahmen ins ordentliche Recht zu überführen (u.a. Verzicht auf garantierten Teuerungsausgleich). Die bereits Pensionierten sollen hingegen geschont werden. Für sie schlägt der Bundesrat die Schaffung einer besonderen, vom Bund getragenen Rentnerkasse vor, welche ihnen die Auszahlung der früher versprochenen Leistungen garantiert. Für die Pensionskassen der bundeseigenen Betriebe Post und SBB bestanden ebenfalls Pläne zur Ausgliederung der Rentenkasse für die bereits Pensionierten. Entscheide zugunsten dieser von der SVP bekämpften Massnahme wurden aber noch nicht getroffen.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.08.2020
MARC BÜHLMANN

Mitte November 2019 schickte die SPK-NR ihren Vorschlag für eine Änderung des Bundespersonalgesetzes, mit dem die beiden parlamentarischen Initiativen Leutenegger Oberholzer (sp, BL; Pa. Iv. 16.438) und Minder (parteilos, SH; Pa. Iv. 18.428) zur Regelung der **Entlohnung und Abgangsentschädigungen bei Topkadern in der Bundesverwaltung** umgesetzt werden sollen, in die Vernehmlassung. Das Entgelt der Kader und Mitglieder der Verwaltungsräte der sieben grösseren Bundesunternehmen SBB, RUAG, Skyguide, SUVA, SRG, Swisscom und Post soll die Obergrenze von CHF 1 Mio. pro Jahr nicht übersteigen dürfen, wobei unter Entgelt neben Lohn und Honorar sämtliche so genannte geldwerten Leistungen (z.B. berufliche Vorsorge) gezählt werden sollen. In allen anderen bundesnahen Betrieben soll der Bundesrat die Obergrenze für Entgelte festlegen, was im Bundespersonalgesetz geregelt werden soll. Darüber hinaus umfasste die Vorlage ein Verbot von Abgangsentschädigungen, wie es von der parlamentarischen Initiative Minder gefordert worden war. Der Vater der Abzockerinitiative wollte damit «goldene Fallschirme» für Topkader in der Bundesverwaltung verhindern.

Die Vernehmlassung dauerte bis Ende Februar 2020 und die SPK-NR legte Ende August den Bericht vor. Trotz unterschiedlicher Antworten der insgesamt 49 Stellungnehmenden, entschied sich die Kommission mit 19 zu 5 Stimmen, an ihrem ursprünglichen Entwurf festzuhalten und ihn an den Nationalrat zu verabschieden. Damit wurde zwar der Unterstützung von 21 Vernehmlassungsteilnehmenden Rechnung getragen – darunter 14 Kantone, die GP, die SP und die SVP, die die Vorlage mehrheitlich begrüsst hatten – die teilweise Kritik, die in den restlichen Antworten geäussert worden war, wurde damit aber nicht berücksichtigt. So hatten 13 Teilnehmende an der Vernehmlassung vorgeschlagen, die Swisscom von der Gesetzesänderung auszunehmen, da sie ein börsenkotiertes Unternehmen sei und dem Aktienrecht unterliege. Kritisiert worden war auch die Höhe der Obergrenze und deren fixe Summe. Die Unternehmen müssten unterschiedliche Grenzen oder prozentuale Lösungen festlegen können, war etwa gefordert worden. Mehrheitlich begrüsst worden war das Verbot von Abgangsentschädigungen für Topkader.⁴

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

Résumé

Élections fédérales 2019

Des vagues vertes et violettes ont déferlé sur la Suisse lors des élections fédérales de 2019. En effet, celles-ci ont été marquées par la progression des partis écologistes et par une meilleure représentation des femmes sous la coupole. Portés par la présence de la question climatique dans le débat public, les vert.e.s sont passés de 13 à 35 parlementaires, et les vert'libéraux de 7 à 16. Les manifestations pour le climat ont permis à ce thème d'occuper le devant de la scène au cours de la campagne. De manière similaire, la grève des femmes du 14 juin 2019 a bénéficié d'une importante couverture médiatique. Dans les urnes, cela s'est traduit par une augmentation significative de la délégation féminine dans les deux chambres. 95 élues siègeront entre 2019 et 2023, contre 71 lors de la législature précédente.

En outre, la cuvée 2019 des élections fédérales s'est distinguée par un nombre record de candidatures. 4'645 personnes ont brigué un siège au Conseil national, contre 3'788 en 2015. Cette augmentation s'explique notamment par l'abandon des parrainages: les partis ont été exemptés de collecter des signatures pour présenter plusieurs listes. Ainsi, de multiples listes «jeunes», «femmes», «écologistes», «seniors» ou encore «innovation» ont été lancées. Avec divers apparentements, cela a permis à certain.e.s de grignoter les pourcentages nécessaires à la conquête d'un siège supplémentaire.

Lors de l'élection au **Conseil national**, les vert.e.s ont récolté 13.2 pour cent des voix (+6.1 points de pourcentage pp par rapport à 2015), franchissant ainsi pour la première fois la barre symbolique des dix pour cent. Leurs cousins vert'libéraux se sont établis à 7.8 pour cent (+3.2pp). Les partis gouvernementaux ont fait les frais de cette progression écologiste. Demeurant le premier parti du pays, l'UDC a cependant reculé à 25.6 pour cent (-3.8pp). Le PS a perdu 2pp pour s'établir à 16.8 pour cent, alors que le PLR a engrangé 15.1 pour cent des suffrages (-1.3pp). En perte de vitesse constante depuis plusieurs années, le PDC s'est fait passer devant par les vert.e.s. Avec 11.4 pour cent (-0.2pp), le parti démocrate-chrétien a réalisé le score le plus bas de son histoire. Enfin, le PBD a aussi perdu des plumes, avec un score de 2.5 pour cent (-1.6pp). En nombre effectif de mandats, 30 sièges sont revenus au groupe des vert.e.s, qui compte également deux membres de l'extrême-gauche (+18 par rapport à 2015). Les socialistes ont perdu 4 fauteuils mais en conservent 39. Les vert'libéraux obtiennent 16 mandats (+9) et le PLR 29 (-4). 31 parlementaires composent le groupe du centre (25 PDC, 3 PEV et 3 PBD), 5 de moins qu'en 2015. Malgré la perte de 12 sièges, le groupe UDC en compte encore 55, y compris un représentant de la Lega et un de l'UDF. Avec ce «Linksrutsch» («glissement à gauche»), les groupes UDC et PLR perdent la majorité absolue qu'ils détenaient entre 2015 et 2019.

Le vent de changement n'a en revanche pas atteint le **Conseil des États**. Favorisés par l'élection au système majoritaire pratiquée dans tous les cantons sauf le Jura et Neuchâtel, le PDC et le PLR demeurent les mieux représentés. Les démocrates-chrétiens ont conservé leurs 13 fauteuils. Le PLR en a perdu un pour s'établir à 12 mandats. Les vert.e.s ont progressé au détriment du PS. En effet, les écologistes (5 sièges) ont récolté 4 sièges supplémentaires, tandis que les socialistes (9 sièges) ont dû en abandonner 3. 6 sièges sont revenus à l'UDC (+1). Enfin, l'indépendant Thomas Minder a conservé son siège pour le canton de Schaffhouse.

L'**étude électorale** du FORS a révélé que le succès des vert.e.s était dû au soutien d'une grande part de l'électorat socialiste. En effet, un tiers des électeurs et électrices des vert.e.s avaient voté pour le PS en 2015. Globalement, le PES et le PVL ont bénéficié du soutien d'un électorat jeune. De son côté, l'UDC a eu de la peine à mobiliser son électorat, notamment car ses thèmes-phares, à savoir «l'immigration» et «l'asile», n'ont pas figuré en tête des problèmes jugés prioritaires par la population. Tandis que le PLR a aussi eu des difficultés à mobiliser son électorat, le PDC a pu compter sur ses fidèles. Pour le parti démocrate-chrétien, le bât blesse lorsqu'il s'agit de récolter des voix au-delà de ses troupes. En outre, la vague verte a été plus forte dans les villes que dans les campagnes. En revanche, pas de Röstigraben pour la progression écologiste, qui se fait ressentir tant en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. Au Tessin, le succès des écologistes a été moins retentissant. L'arc lémanique et la région zurichoise ont connu les progressions les plus marquées des partis verts.

Poussé par son succès, le parti écologiste a revendiqué un siège au **Conseil fédéral**. Cependant, la candidature de la présidente du parti Regula Rytz (BE) n'a pas été couronnée de succès. Les partis bourgeois ont défendu le siège d'Ignazio Cassis et le Conseil fédéral a été renouvelé dans son intégralité.

Par canton:

Appenzell Rhodes-Extérieures: CE, CN
Appenzell Rhodes-Intérieures: CE, CN
Argovie: CE, CN
Bâle-Campagne: CE, CN
Bâle-Ville: CE, CN
Berne: CE, CN
Fribourg: CE, CN
Genève: CE, CN
Glaris: CE, CN
Grisons: CE, CN
Jura: CE, CN
Lucerne: CE, CN
Neuchâtel: CE, CN
Nidwald: CE, CN
Obwald: CE, CN
Saint-Gall: CE, CN
Schaffhouse: CE, CN
Schwytz: CE, CN
Soleure: CE, CN
Tessin: CE, CN
Thurgovie: CE, CN
Uri: CE, CN
Valais: CE, CN
Vaud: CE, CN
Zoug: CE, CN
Zurich: CE, CN

----- 5

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energie

Im März 2017 debattierte der Nationalrat über den **Verfassungsartikel über ein Klima- und Energielenkungssystem** (KELS). Nachdem die UREK-NR im Januar einstimmig Nichteintreten empfohlen hatte, deklarierten alle Fraktionen der grossen Kammer, dass sie nicht auf die Vorlage eintreten wollen. Die Parteien argumentierten dabei sehr unterschiedlich. Während die SVP ein Energielenkungssystem und die Energie- und Klimaziele insgesamt in Frage stellte, betonten FDP und CVP die Schwierigkeiten für die Wirtschaft, welche das KELS nach sich ziehen würde. Stefan Müller-Altermatt (cyp, SO) sagte für die CVP-Fraktion, das KELS sei „in der besten aller Welten das beste aller Systeme“. Da wir aber nicht in der besten aller Welten leben würden, lehne die CVP die Vorlage ab. Eric Nussbaumer (sp, BL) hielt fest, dass es bereits eine Verfassungsgrundlage für Lenkungsabgaben gebe und das KELS deshalb nicht notwendig sei. Grüne und Grünliberale lehnten das KELS ebenfalls ab, betonten aber die Wichtigkeit eines Massnahmenmixes zur Erreichung der Energie- und Klimaziele. Obschon ein Nichteintreten quasi von Beginn der Debatte an feststand, dauerte die Diskussion über zwei Stunden. Dies war vor allem auf die zahlreichen Fragestellungen aus der SVP-Fraktion zurückzuführen: Insgesamt 39 Fragen stellten Mitglieder der SVP-Fraktion den Rednerinnen und Rednern der anderen Fraktionen, zumeist mit dem Ziel, deren Haltung zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 in Frage zu stellen. Die meisten Wortmeldungen kamen dabei von Magdalena Martullo-Blocher, Adrian Amstutz, Albert Röstli, Walter Wobmann, Christian Imark und Toni Brunner. Das abschliessende Votum von Bundesrat Maurer für das KELS änderte nichts: Die grosse Kammer beschloss ohne Gegenantrag Nichteintreten.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.⁷

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.01.1998
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil national** a examiné le projet de **réforme des chemins de fer**, approuvé en 1997 par la petite Chambre. L'entrée en matière a été décidée sans opposition. Les députés ont estimé que la réforme était nécessaire afin de répondre à la pression de l'Union européenne, qui a déjà entamé la réforme du rail. Plusieurs députés ont néanmoins relevé les difficultés auxquelles seront confrontés les CFF en matière de compétitivité et de rendement.

Concernant le premier volet de la réforme, **la libéralisation du réseau ferroviaire** (loi sur les chemins de fer), les députés n'ont apporté que quelques modifications de détail par rapport à la version du Conseil des Etats. Une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda que les installations ferroviaires soient dimensionnées de façon à rendre possible une concurrence efficace, en particulier pour l'accès de tiers au réseau. Elle fut nettement rejetée par les députés qui ont estimé qu'elle ouvrait la porte à des investissements supplémentaires inacceptables. Il a été souligné que l'infrastructure devait être adaptée à la concurrence dans le cadre des réalisations de Rail 2000, des NLFA et du raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse. Les députés ont accepté une proposition Loeb (prd, BE) qui réclame pour les entreprises de chemins de fer une totale liberté de choix sur l'installation de services accessoires dans les gares et dans les trains. Les dispositions cantonales et communales en matière d'heures d'ouverture et de fermeture ne seront pas applicables à ces services. Les députés ont ainsi contré la version du Conseil des Etats qui demandait que ces services soient désignés par le Conseil fédéral. La majorité de la CTT, soutenue par la gauche et combattue par les rangs bourgeois, souhaite permettre au Conseil fédéral de verser des contributions limitées dans le temps pour financer des technologies nouvelles dans le domaine du trafic marchandises par rail. Elle fut acceptée par la voix prépondérante du président (en raison d'une égalité des voix), créant ainsi une divergence avec le Conseil des Etats. Finalement, le vote sur l'ensemble a été accepté par 122 voix contre 6.

Dans la **loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route**, les conseillers nationaux se sont ralliés à la version de leurs pairs sénateurs, sauf sur la question des concessions pour le transport professionnel de personnes. Le National a souhaité s'en tenir à la version du gouvernement, renonçant aux éléments de concurrence introduits par le Conseil des Etats. En outre, les députés ont avalisé la loi fédérale sur le transport public dans la version du Conseil des Etats, sans aucune modification.

Concernant le deuxième volet de la réforme, **la restructuration des CFF** (loi sur les chemins de fer fédéraux), les dispositions sur la séparation de l'infrastructure et des transports, le renforcement du principe de la commande et le libre accès au réseau ont été adoptés conformément à la version du Conseil des Etats. Une proposition de minorité UDC et PRD souhaitait remplacer le statut de fonctionnaire du personnel des

CFF par des conditions d'engagement de droit privé, conformément au code des obligations. Elle fut rejetée par 93 voix contre 54. Les députés ont accepté que les CFF deviennent une **société anonyme de droit public** et que les employés soient soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral. La question du financement du déficit de la caisse de pension et de secours de la régie a été l'objet de débats nourris. La minorité de la CTT a réussi à faire admettre, par 83 voix contre 60, un délai de six ans pour que la Confédération comble le déficit d'environ CHF 5 milliards de la caisse de pension des CFF. Mais les députés, suivant une proposition de minorité UDC et PRD, ont assoupli la prise en charge du découvert par la Confédération, en spécifiant que cette dernière pouvait prendre en charge la totalité ou une partie du découvert de la caisse. Finalement, la loi a été acceptée par 128 voix contre 4.

Concernant le troisième volet, le **refinancement de la régie**, l'arrêté sur le refinancement des CFF n'a pas été contesté. Les conseillers nationaux ont adhéré à la version du Conseil des Etats sur tous les articles. Les prêts à long terme, d'un montant de CHF 8 milliards, accordés par la Confédération, seront convertis en capital propre des Chemins de fer fédéraux. Sur les prêts restant, CHF 3,6 milliards seront convertis en prêts à intérêt variable, remboursables sous conditions. L'opération englobe la reprise par la Confédération de prêts de CHF 5,6 milliards que les CFF avaient contractés auprès de leur caisse de pension. La régie sera en outre déchargée de son déficit 1997 qui avoisinait les CHF 150 millions.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'Assemblée fédérale a renouvelé son approbation de l'extension du réseau CFF au moyen de la **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Après l'octroi, en 2006, du financement de la part suisse du projet à travers l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, les chambres ont adopté la base légale nécessaire à sa réalisation, malgré l'opposition d'une minorité UDC au Conseil national qui exigeait que le Conseil fédéral présente préalablement un traité entre la Suisse et l'Italie coulant dans le marbre l'engagement financier du gouvernement italien. En septembre, l'OFT a délivré le permis de construire pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne, soit quelque 6,5 kilomètres.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Département fédéral des finances (DFF) a mis en consultation le **projet d'assainissement de la caisse de pension des CFF**, dont le Conseil fédéral lui avait confié l'élaboration l'année précédente. Le projet propose quatre variantes pour combler le manque de CHF 2,9 milliards. Si une variante ne prévoit aucune participation financière de la Confédération, les trois autres impliquent une recapitalisation des CFF respectivement à hauteur de CHF 0,7, 1,7 et 1,9 milliard. Les CFF ont estimé que seule la variante maximale, additionnée d'une réserve pour fluctuations de valeurs (soit une contribution totale de CHF 3,2 milliards), constituait une solution durable. Cependant, le Conseil fédéral privilégie nettement la variante à CHF 0,7 milliard, grâce à laquelle le taux de couverture atteindrait 97%, contre 92,4% à fin 2007. La Conférence des directeurs cantonaux des finances a communiqué sa préférence pour une solution autonome, financée par les CFF, leurs employés et rentiers, voire, si nécessaire, par leurs clients, au moyen d'une hausse des tarifs. Le PRD, l'UDC et Economiesuisse ont également rejeté les variantes prévoyant une contribution étatique. À l'inverse, les syndicats SEV et USS, ainsi que le PS, ont prôné la contribution fédérale maximale de CHF 3,2 milliards. Le PDC s'est quant à lui rallié à la position du Conseil fédéral (CHF 0,7 milliard), tandis que personne n'a soutenu la variante à CHF 1,7 milliard.¹⁰

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 29.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Afin de remédier à la perte de CHF 190,4 millions enregistrée en 2007, le conseil d'administration des CFF a adopté, début mars, un nouveau train de **mesures d'assainissement de CFF Cargo**. Excluant catégoriquement de vendre tout ou partie de la division Marchandises, il a décidé la suppression de 401 emplois (10% de l'effectif total), le transfert du service à la clientèle de Fribourg à Bâle et donc la fermeture du site de Fribourg (180 salariés pour 165 postes de travail). Le transfert du centre d'appel, établi à Fribourg depuis 1999, vise à réunir vendeurs et opérateurs sur un même site et à rentabiliser les locaux encore libres que possède CFF Cargo dans la cité rhénane. Les suppressions de postes concernent pour trois quarts l'administration et le management (300 emplois) et pour un quart la maintenance. Les ateliers industriels de Bellinzzone sont les plus touchés avec 126 emplois biffés ou transférés aux ateliers d'Yverdon-les-Bains (VD). Ces mesures seront effectives dès 2009. Les réactions n'ont pas tardé,

provenant principalement des sites les plus touchés et des autorités cantonales fribourgeoises et tessinoises. À Fribourg, le Conseil d'Etat a rappelé l'engagement pris par la direction des CFF, en 1999, de créer des emplois à long terme, afin de bénéficier des mesures cantonales de promotion économique. Au Tessin, les salariés de l'atelier de Bellinzone ont immédiatement décrété une grève de durée indéterminée, avant de recevoir l'appui de l'ensemble des partis politiques tessinois, des autorités municipales de Bellinzone et du Conseil d'Etat, ainsi que du clergé. Dès les premiers jours, les salariés des deux sites ont suivi des stratégies différentes, les fribourgeois optant pour la poursuite du travail et la discussion dans le respect de la convention collective, alors que les tessinois ont privilégié la grève et les manifestations. La mobilisation s'est ainsi rapidement radicalisée au Tessin, tandis qu'elle ne s'est que modérément intensifiée à Fribourg.

Les CFF ont suspendu le programme de restructuration et le travail a repris à Bellinzone après que les protagonistes, réunis par Moritz Leuenberger, sont parvenus à un accord préalable sur une procédure de sortie de crise. Au Conseil national, le chef du DETEC s'est vu interpellé par les députés fribourgeois et tessinois (08.3063), ainsi que par le groupe UDC. Il a jugé légitimes les objections des autorités et des salariés concernés, mais il a justifié la restructuration par la situation économique et financière du segment marchandises de l'ancienne régie, invoquant notamment l'inefficacité des précédentes mesures de réduction des frais administratifs et la concurrence accrue dans le transport des marchandises. Le conseiller fédéral socialiste a toutefois assuré que les mesures concrètes ne seraient arrêtées qu'après concertation avec les milieux intéressés. Les négociations ont alors débuté, mais se sont déroulées séparément et indépendamment pour chacun des deux sites. À Fribourg, les discussions entre les CFF et le Conseil d'Etat ont rapidement abouti à un compromis confirmant le transfert du centre d'appel à Bâle en contrepartie duquel les CFF se sont engagés à créer entre 50 et 100 nouvelles places de travail dans le canton dès 2009. Si le Conseil d'Etat s'est dit satisfait, les syndicats ont violemment critiqué cet accord, estimant que le gouvernement s'était servi des employés du centre d'appel comme d'une monnaie d'échange. Au lendemain de l'accord, les employés ont toutefois renoncé à faire grève en raison de la trop faible mobilisation. Concernant le site tessinois, le Conseil fédéral a institué une table ronde placée sous la présidence de l'ancien conseiller national Franz Steinegger (prd, UR). Après plus de six mois de négociations, la direction des CFF et les représentants des salariés sont parvenus à un accord aux termes duquel les ateliers de Bellinzone seront transférés au sein de la division Voyageurs en échange de la garantie par la direction des CFF de maintenir les ateliers jusqu'en 2013, à la condition, toutefois, que le taux de productivité croisse de 10% d'ici 2010. Les mesures prévues par les deux accords sont effectives dès le 1er janvier 2009.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'issue de la consultation lancée l'année précédente, le Conseil fédéral a confié au Département fédéral des finances (DFF) l'élaboration d'un message relatif à une contribution fédérale de CHF 1,148 milliard destinée à l'**assainissement de la caisse de pension des CFF (CP CFF)**. Malgré l'opposition du PRD, de l'UDC et des groupes d'intérêts économiques, le gouvernement a estimé nécessaire une participation de la Confédération dans une proportion toutefois sensiblement inférieure à ce que souhaitaient le PS, le PDC et les syndicats. Il a cependant relevé que, selon toute vraisemblance, cette contribution fédérale ne permettrait pas d'assainir durablement la caisse de pension. Aussi, attend-il de la part des CFF et de leurs collaborateurs qu'ils fournissent un effort supplémentaire substantiel. Le conseil de fondation de la CP CFF a annoncé un train de mesures visant à redresser le taux de couverture de 79,2% à 100% en dix ans. Outre une contribution d'assainissement de 2,5% prélevée sur les salaires, les gérants ont décidé de supprimer l'adaptation des rentes au renchérissement et de relever l'âge de la retraite de 63,5 à 65 ans. L'intérêt servi sur les avoirs vieillesse est en outre abaissé au minimum légal. Au total, le personnel est mis à contribution pour un montant de CHF 1,22 milliard. L'employeur, quant à lui, consacrera CHF 1,32 milliard à l'assainissement sur vingt-cinq ans. Deux ans tout juste après le passage du système de primauté des prestations à celui de primauté des cotisations, les syndicats ont jugé ces mesures excessivement douloureuses pour le personnel et réaffirmé leur volonté d'une participation accrue de la Confédération (de l'ordre de CHF 3,4 milliards).¹²

Nachdem der Ständerat die bundesrätliche Vorlage zur **Sanierung der SBB-Pensionskasse** im Vorjahr einstimmig angenommen hatte, beschäftigte sich im März der Nationalrat mit der Vorlage. Der Nichteintretensantrag einer Kommissionsminderheit aus SVP-Vertretern und einem CVP-Mitglied, die argumentierte, dass der Bund mit der Ausfinanzierung der Pensionskasse 1999 seiner Pflicht abschliessend nachgekommen sei, wurde deutlich abgelehnt. Mit einer parteipolitisch ähnlichen Verteilung (132 zu 42 Stimmen bei 7 Enthaltungen) entschied der Rat auch die Gesamtabstimmung. Die Schlussabstimmung passierte die Vorlage im Ständerat mit 42 Stimmen bei 2 Enthaltungen, jene im Nationalrat mit 137 zu 46 Stimmen der SVP bei 8 Enthaltungen.¹³

Im September 2023 veröffentlichte der Bundesrat die **Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG)** mit dem Ziel, die nachhaltige Finanzierung der SBB zu fördern und die Liquidität des BIF zu gewährleisten. Die finanzielle Lage der SBB habe sich laut dem Bundesrat seit der Covid-19-Pandemie stark verschlechtert, so dass die Zielgrösse der maximalen Nettoverschuldung, welche der SBB vorgegeben wird, nicht mehr eingehalten werden könne. Mit der Vorlage solle nun der zunehmenden Verschuldung der SBB entgegengewirkt und dadurch gewährleistet werden, dass die SBB ihre Aufgaben, wie beispielsweise den Ausbau der Bahninfrastruktur, weiterhin ohne Einschränkungen wahrnehmen könne.

Die Botschaft umfasste drei Teilbereiche; einen einmaligen Kapitalzuschuss von CHF 1.15 Mrd., eine Änderung der Finanzierungsinstrumente der SBB und eine Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG). Mit dem Kapitalzuschuss von CHF 1.15 Mrd. ans Eigenkapital der SBB wollte der Bundesrat die zunehmende Nettoverschuldung der SBB entschärfen und eine Motion der KVF-SR umsetzen. Die Höhe des Zuschusses leitete der Bundesrat aus den Verlusten im Fernverkehr während der Pandemiejahre 2020-2022 ab.

Nach geltendem Recht werden der SBB rückzahlbare Darlehen aus dem Bundeshaushalt in Form von Tresoreriedarlehen gewährt. Diese Darlehen unterliegen nicht der Schuldenbremse. Der Bundesrat forderte im zweiten Bereich der Vorlage, dass die Form dieser Darlehen ab einer bestimmten Höhe des Verschuldungsniveaus – der Bundesrat ging dabei von CHF 11.4 Mrd. aus – von Tresorerie- zu Haushaltsdarlehen umgewandelt werden. Diese Darlehen über dem Verschuldungsmaximum unterständen somit der Schuldenbremse und müssten vom Parlament gutgeheissen werden. Mit der Anpassung des SVAG wollte der Bundesrat drittens bezwecken, dass zwei Drittel der Schwerverkehrsabgabe dem BIF zugewiesen werden und somit dessen Liquidität gesichert wird. Lägen die Reserven des BIF aber über einem angemessenen Mass, könnten die Überschüsse in den Strassenverkehr investiert werden, statt sie in den BIF einzulegen. Das SVAG legt bisher fest, dass der Ertrag aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu zwei Dritteln dem Bund zur Verfügung steht, welcher diese Einnahmen grösstenteils für die Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten verwenden soll. Nun sollen diese Mittel ausschliesslich in den BIF fliessen, bis dessen Fondsreserve auf das Niveau von CHF 300 Mio. angewachsen ist.

Die geplante Änderung des SBBG war laut dem Bundesrat in der **Vernehmlassung** von einer grossen Mehrheit der Stellungnehmenden gutgeheissen worden. Hingegen sprachen sich beispielsweise die SVP, die FDP und das Cargo Forum Schweiz gegen die Änderung der Darlehenshandhabung aus. Da die SBB über eine Staatsgarantie verfüge, solle sie nicht parallel auch Tresoreriedarlehen erhalten. An anderer Stelle wurde bemängelt, dass die Anpassung der Darlehenshandhabung die langfristige Planbarkeit der SBB beeinträchtigen könnte (SP, SGB, SEV). Im Rahmen des geplanten Kapitalzuschusses und der Anpassung des SVAG brachten verschiedene Kantone Bedingungen ein. Der Kapitalzuschuss dürfe nicht in andere Kürzungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs resultieren und die Produktivitätssteigerung der SBB müsse weiterhin gewährleistet werden. Die Massnahmen bezüglich des BIF sollen zudem nicht zu Verzögerungen in der Umsetzung der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur führen. Einige Vernehmlassungsteilnehmende lehnten sowohl den Kapitalzuschuss als auch die Anpassung der BIF-Reservehandhabung grundsätzlich ab (FDP, SVP, economiesuisse, ASTAG). Da die Vorlage in der Vernehmlassung im Grossen und Ganzen aber laut dem Bundesrat auf breite Unterstützung gestossen sei, beschloss dieser im Anschluss an die Vernehmlassung, ohne Änderungen an seinem Vorschlag festzuhalten.¹⁴

Umweltschutz

Klimapolitik

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 24.04.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'UDC est montée aux barricades contre la taxe sur le CO₂. Elle proposait de ramener l'**objectif de réduction** des émissions de dioxyde de carbone de 10% à 8% d'ici à 2010, taux auquel la Suisse s'était engagée à parvenir dans le Protocole de Kyoto. Ces 10% avaient été fixés dans la loi sur le CO₂ de 1992. Elle pose des objectifs de réductions distincts pour les combustibles et les carburants. Les émissions doivent baisser de 15% pour les premiers et de 8% pour les seconds par rapport au niveau de 1990. Pour parvenir à ces 8%, l'UDC proposait de baisser le prix du diesel (10 centimes de moins que l'essence) et du gaz naturel utilisé comme carburant (40 centimes de moins par kilogramme). Le parti demandait aussi que le CO₂ absorbé par les forêts suisses et les économies réalisées par des investissements suisses à l'étranger soient comptabilisés dans les statistiques. Selon l'UDC, ces mesures devaient permettre d'échapper à la taxe sur le CO₂, considérée comme ayant une influence négative sur l'économie. Comme réponse, Moritz Leuenberger a réitéré que les objectifs fixés dans la loi sur le CO₂ restaient valables. D'après un rapport du DETEC, les émissions de CO₂ avaient à nouveau augmenté depuis 1996. Cette évolution était imputable aux carburants, dont les émissions, en 1999, étaient supérieures de 7,5% à celles de 1990. Par contraste, les émissions dues aux combustibles ont tendance à diminuer. En 1999, elles étaient inférieures de 2,7% aux valeurs de 1990.¹⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 14.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a écarté trois initiatives parlementaires de l'UDC sur des scores voisins : 132:40, 119:47 et 123:46. Le **plan de démantèlement partiel de l'UDC** était conçu en trois phases. Premièrement, l'UDC exigeait de supprimer la différence de traitement entre les combustibles fossiles (pour les foyers industriels et pour les chauffages : réduction de 15% en 2010 par rapport à 1990) et les carburants fossiles (comme l'essence ou le diesel : réduction de 8%). Deuxièmement, l'UDC voulait que l'on ne se fonde pas exclusivement sur les émissions dues à l'utilisation énergétiques des agents fossiles (Pa.lv. 01.421). Elle tenait à ce que l'on inclut les aspects non énergétiques (fabrication du ciment, incinération de déchets), ainsi que l'absorption de CO₂ atmosphérique par des puits de carbone. Troisièmement, l'UDC demandait d'abaisser les objectifs globaux de réduction du CO₂ de 10% à 8% en 2010 (Pa.lv. 01.422). Cette réduction correspondait, selon l'UDC, au vrai contenu du Protocole de Kyoto.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 22.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO₂** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (economiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO₂ pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 31.12.2007
ANDREA MOSIMANN

Das Parlament genehmigte im Berichtsjahr einen Beitrag von gut 109 Mio Fr. zur **Beteiligung der Schweiz am globalen Umweltfonds, am multilateralen Ozonfonds sowie an verschiedenen Fonds der Klimakonvention**. Dieser neue Rahmenkredit für vier Jahre wurde gegenüber früheren Beiträgen um gut 10% gekürzt. Eine weitere Kürzung, wie sie die SVP beantragte, wurde im Nationalrat abgelehnt.¹⁸

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de l'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO₂. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative ne permettrait notamment pas d'acquiescer des certificats d'émission étrangers. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un projet de révision de la loi sur le CO₂. Lors de la consultation lancée l'année précédente, une large majorité des partis et des cantons, ainsi que les organisations écologistes ont approuvé l'objectif de réduction (aligné sur celui de l'UE) de 20% d'ici à 2020, seuls l'UDC, l'UDF et les milieux patronaux et routiers l'ayant rejeté. Si le maintien de la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles n'a été contesté que par le PLR et l'UDC, son extension aux carburants est catégoriquement rejetée par l'ensemble des partis bourgeois et des groupes d'intérêts économiques. Aussi, le Conseil fédéral a-t-il entériné l'objectif de réduction de 20%, maintenu l'augmentation de la taxe sur les combustibles (36 francs par tonne de CO₂ contre 12 actuellement, soit 9 centimes par litre d'huile de chauffage au lieu de 3) et décidé de laisser à la taxe sur les carburants un rôle subsidiaire, son introduction ne pouvant survenir que si les autres mesures s'avèrent insuffisantes. Parmi les mesures proposées figurent en outre une affectation partielle (plafonnée à 200 millions de francs par an) du produit de la taxe en faveur de mesures d'assainissement dans le domaine du bâtiment, des prescriptions plus sévères pour les véhicules et une amélioration du système d'échange de quotas d'émissions pour les entreprises à forte intensité énergétique. Suite à la fronde du lobby des importateurs d'automobiles lors de la consultation, le Conseil fédéral a toutefois renoncé à aligner les prescriptions en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves sur celles de l'UE, en abaissant la valeur limite de 180 à 130 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici 2015 (soit une consommation maximale de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel pour cent kilomètres).

On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles (MO. Germann, 09.3730).¹⁹

La chambre basse a rejeté, par 98 voix contre 60, un postulat du groupe des Verts confiant au Conseil fédéral la tâche d'étudier la possibilité d'étendre la taxe sur le CO₂ aux **émissions grises**, c'est-à-dire aux émissions liées à la production et au transport de biens provenant de l'étranger et consommés en Suisse. Les députés n'ont pas non plus souhaité que la Confédération cesse de prélever le centime climatique sur les carburants, rejetant par 119 voix contre 70 une motion du groupe UDC en ce sens.²⁰

Le Conseil national s'est saisi du message relatif à la **politique climatique suisse après 2012**. Le débat concernant le projet d'arrêté fédéral relatif à l'**initiative populaire « pour un climat sain »** a donné lieu à de vifs échanges opposant le PLR, l'UDC et le PBD, d'une part, au PS et aux Verts, de l'autre. Le groupe PDC-PEV-Verts libéraux s'est montré partagé, rejetant toutefois majoritairement l'initiative. Suivant le Conseil fédéral, les partis bourgeois ont jugé excessif l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30% d'ici 2020 (par rapport à 1990) prôné par les initiateurs, dans la mesure où il impliquerait un renchérissement sensible des carburants et des combustibles, ainsi que l'interdiction des véhicules à forte consommation. Ils ont par ailleurs mis en garde contre les conséquences économiques potentiellement graves de mesures aussi drastiques. Si le PLR et le PDC ont toutefois admis la nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, l'UDC a pour sa part émis des doutes quant à la responsabilité de l'homme dans le réchauffement climatique et dénoncé une tentative des initiateurs d'imposer une augmentation de la charge fiscale sous couvert de protection de l'environnement. À l'inverse, le camp rose-vert a plaidé en faveur de l'initiative, arguant de la nécessité d'une réduction massive des émissions de dioxyde de carbone afin de prévenir les conséquences néfastes du réchauffement, notamment le risque accru de catastrophes naturelles dans les régions alpines. Au vote, les députés ont décidé, par 107 voix contre 76, de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative. S'agissant du **contre-projet indirect**, une minorité UDC et PLR de la commission de l'environnement (CEATE-CN) s'est opposée à l'entrée en matière, jugeant trop contraignantes les mesures (notamment fiscales) proposées par le Conseil fédéral.

L'UDC a par ailleurs déposé une proposition de renvoi intimant au gouvernement d'attendre que la communauté internationale convienne d'un objectif précis et contraignant avant de soumettre au parlement un nouveau projet de révision de la loi sur le CO₂. Suivant la majorité de la CEATE-CN, les députés ont rejeté, par 117 voix contre 67, la proposition de renvoi et décidé l'entrée en matière, par 102 voix contre 80. Lors de la discussion par article, l'objectif de réduction de 20% d'ici 2020 (aligné sur l'UE) a été approuvé par 90 voix contre 87, après que des propositions visant soit à l'abaisser à 10% (UDC), soit à le relever à 40% (Verts) ont été rejetées. Sur proposition de sa commission, le plénum a décidé que la totalité des mesures de compensation devront être réalisées sur le territoire national. Il a en outre accordé au Conseil fédéral la compétence de relever l'objectif à 40% en fonction des futures conventions internationales. Dans ce cas, la part des compensations réalisées à l'étranger pourra atteindre 75% au maximum. Concernant les mesures applicables aux voitures de tourisme, les députés ont suivi la majorité de la CEATE-CN, en décidant, par 85 voix contre 81, de fixer à 150 grammes de CO₂ par kilomètre (g/km) les émissions maximales autorisées pour les voitures neuves d'ici à la fin de 2015, alors que le Conseil fédéral proposait de s'aligner sur la norme européenne (130 g/km). Cet amendement vise à tenir compte de la géographie particulièrement montagneuse de la Suisse, qui exige l'usage de véhicules adaptés généralement plus gourmands en carburant. Suivant le Conseil fédéral, le plénum a approuvé la hausse de la taxe sur les combustibles fossiles à 36 francs par tonne de CO₂ (contre 12 francs actuellement), rejetant par là même des propositions de minorités émanant respectivement de l'UDC et des Verts et visant l'une au statu quo et l'autre à porter la taxe à 60 francs. Les députés ont en outre autorisé le gouvernement à procéder à de nouvelles augmentations jusqu'à concurrence de 120 francs par tonne afin de hâter la réalisation des objectifs de réduction des émissions. S'il excède 60 francs par tonne, le montant de la taxe devra toutefois être soumis à l'approbation du parlement, selon une proposition de la CEATE-CN. Le produit de cette taxe demeurera par ailleurs affecté au programme fédéral d'assainissement des bâtiments. La proposition d'autoriser le gouvernement à prélever une taxe sur les carburants dans la mesure où la réalisation de l'objectif de réduction de 20% l'exige, au titre de mesure subsidiaire, a suscité une vive confrontation gauche/droite, le PLR, l'UDC et le PBD la rejetant catégoriquement, tandis que le PS et les Verts, ainsi qu'une faible majorité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux l'ont soutenue. Suivant la majorité bourgeoise de la CEATE-CN, les députés ont biffé cette possibilité, par 108 contre 82. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la loi révisée, par 108 voix contre 78, l'UDC la rejetant unanimement et le PLR majoritairement. Les chambres ont en outre décidé de prolonger d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 29 août 2011.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO₂ adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoie de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil

fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.12.2011
MARLENE GERBER

In der Herbstsession gelangte die Vorlage zur **Differenzbereinigung** in den Nationalrat. Nachdem er seine Entscheidung im Vorjahr im Rahmen des indirekten Gegenvorschlages zur Offroad-Initiative bereits auf einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von 130 g/km für Personenkraftwagen revidiert hatte, war der Anschluss an den Ständerat in diesem Falle nur noch Formsache. Auf Anraten seiner Kommission, welche den Entscheid mit 15 zu 11 Stimmen gefällt hatte, hielt der Nationalrat an seiner Position zur Streichung der subsidiären Abgabe auf fossile Treibstoffe fest. Franziska Teuscher (gp, BE), die Sprecherin des zurückgezogenen Minderheitsantrages, der Zustimmung zum Ständerat gefordert hätte, kündigte jedoch an, die CO₂-Abgabe mit einem parlamentarischen Vorstoss wieder einzubringen, sollte sich abzeichnen, dass die im Gesetz enthaltenen Massnahmen zur Erreichung des Reduktionsziels nicht ausreichen würden. Der zentrale Grund für den Rückzug des links-grünen Minderheitsantrages – wie auch eines weiteren Minderheitsantrages Jans (sp, BS) – war die Befürchtung, dass das Gesetz in der Schlussabstimmung wegen Opposition von SVP und FDP versenkt würde. Dies wiederum irritierte Vertreter der FDP; sie bezeichneten die gewählte Taktik als unehrlich, da einerseits am starren Inlandziel festgehalten würde, jedoch eine Massnahme, welche zu dessen Erreichung zentral wäre, somit aus dem Gesetz gestrichen würde. Des Weiteren verblieb die Differenz zum Ständerat betreffend Kompensation von CO₂-Emissionen durch fossil-thermische Kraftwerke. Mit einer knappen rechts-bürgerlichen Mehrheit von 94 zu 92 Stimmen beschloss der Nationalrat, hier weiterhin dem bundesrätlichen Entwurf zu folgen, der eine Kompensation im Ausland von bis zu 50% der Emissionen erlaubt. Der Nationalrat führte auf Antrag einer Kommissionsmehrheit eine weitere Differenz ein: Sollten sich Volk und Parlament für einen Atomausstieg bis 2020 aussprechen, sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, die im Ausland vorgenommene CO₂-Reduktion sogar auf 80% zu erhöhen. In der Wintersession hatte der neu zusammengesetzte Ständerat zuerst über einen Rückweisungsantrag Freitag (fdp, GL) zu beschliessen. Der Antragssteller vertrat die Ansicht, dass das CO₂-Gesetz stärker an das neue Umfeld der aufgekommenen Atomausstiegsdebatte angepasst werden müsse. Der Antrag blieb mit 30 zu 8 Stimmen jedoch chancenlos. Danach stimmte der Ständerat der Möglichkeit zur Auslandkompensation von fossil-thermischen Kraftwerken zu, sprach sich jedoch für die Streichung des vom Nationalrat in der Herbstsession eingeführten Zusatzes aus. Auch bei der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe stimmte der Ständerat der grossen Kammer zu. Ausschlaggebend dafür war die Befürchtung, dass gegen eine Treibstoffabgabe das Referendum ergriffen werden könnte. Der Nationalrat sah stattdessen einen Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe bis maximal 5 Rappen vor, womit sich auch der Ständerat einverstanden zeigte. Die letzte verbleibende Differenz löste der Nationalrat in der Wintersession indem er sich, wie auch der Ständerat, dafür aussprach, dass Erträge aus Sanktionen bei Nichteinhaltung der CO₂-Grenzwerte von Neuwagen dem Infrastrukturfonds und nicht, wie vom Nationalrat gefordert, der Bevölkerung zukommen sollen. Somit erübrigte sich die Tagung einer Einigungskonferenz und das Geschäft gelangte noch an der letzten Sitzung der Wintersession zur Schlussabstimmung. Im Ständerat passierte das Gesetz mit 34 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen, im Nationalrat sprachen sich 130 zu 61 für den Entwurf aus. Abgelehnt wurde das Geschäft von der beinahe geschlossenen SVP, sowie von einigen Vertretern der FDP und einem BDP-Nationalrat. Die Referendumsdrohung, welche Ende August von Seiten der Wirtschaft wegen der vom Parlament beschlossenen 20-prozentigen Inlandreduktion laut wurde, schien sich Ende Jahr zu verflüchtigen. Economiesuisse begründete diese Wendung damit, dass im Falle vom Anschluss Schweizer Firmen an das europäische Emissionshandelssystem (ETS) anrechenbare Reduktionen weiterhin auch im Ausland möglich sein würden. Diese Interpretation wurde durch das BAFU gestützt.²³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.2011
MARLÈNE GERBER

Als sich der Bundesrat im Vorjahr gegen die Einführung einer Umweltetikette aussprach, welche neben der Energieeffizienz von Personenwagen auch deren Umweltbelastung ausweisen würde, beschloss er gleichzeitig die Weiterentwicklung der bestehenden Energieetikette. Mit den vorgeschlagenen Neuerungen soll unter anderem sichergestellt werden, dass **CO₂-Emissionen die Einteilung in die Energieeffizienzkategorien stärker beeinflussen**. Konkret soll der absolute Treibstoffverbrauch die Kategorie-Einteilung neu zu 65% beeinflussen. Dies bedeutet eine Stärkung gegenüber dem Kriterium des Leergewichtes, welches nun statt wie bisher zu 40%, neu nur noch zu 35% in die Beurteilung einfließt. Die Änderung will zudem, dass die Werbung in Printmedien wie auch in den visuell-elektronischen Medien den Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und die Energieetikette gut ersichtlich darstellt. In der Anhörung stimmten die meisten der Vernehmlassungsteilnehmer dem Entwurf zu, wenn auch beinahe alle mit Vorbehalt. Klar gegen die Anpassung stellten sich die FDP, die SVP und der Schweizerische Gewerbeverband (SGV). Neben administrativem Mehraufwand befürchteten der SGV und die SVP eine Benachteiligung des Gewerbes und der Randregionen. Die FDP machte geltend, dass mit der beschlossenen Änderung des CO₂-Gesetzes, wonach neu zugelassene Autos einen Emissionsgrenzwert von 130 g/km CO₂ nicht überschreiten dürfen, die Energieetikette überflüssig sei.²⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBEschluss
DATUM: 04.08.2012
MARLÈNE GERBER

Im September publizierte die Verwaltung die Anhörungsergebnisse der **Verordnung zum revidierten CO₂-Gesetz**. Dass die CO₂-Abgabe erst per 2014 von bestehenden CHF 36 pro Tonne CO₂ auf CHF 60 angehoben werden könne, stiess bei den Umweltverbänden sowie bei der SP und den Grünen auf Unverständnis. Dies verstosse gegen den im Vorjahr ausgesprochenen Willen des Parlamentes und darüber hinaus bestehe dadurch die Gefahr, dass die erforderlichen finanziellen Mittel für das Gebäudesanierungsprogramm nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden könnten. Der WWF Schweiz monierte, der Bundesrat durchlöchere das Gesetz, statt den in den gesetzlichen Bestimmungen festgehaltenen Spielraum zugunsten des Klimaschutzes zu nutzen. Die CVP sprach sich für eine rasche Verknüpfung des schweizerischen und europäischen Emissionshandelssystems aus, da sich Schweizer Unternehmen ansonsten im Nachteil befänden. Die SVP erachtete die in der Verordnung enthaltenen Forderungen als unrealistisch und lehnte den Entwurf ab. Von der FDP ging keine Stellungnahme ein. Ende November verabschiedete der Bundesrat die Verordnung, welche am 1.1.13 in Kraft tritt. Er sah davon ab, die Erhöhung der Abgabe auf Brennstoffe bereits per 2013 zu erhöhen, was der Forderung der linken Parteien und der Umweltverbände entsprochen hätte. Weitere Erhöhungen können jedoch ab 2016 und 2018 beschlossen werden. Zu Protesten von Seiten des WWF führte ein nach der Vernehmlassung angefügter Zusatz, wonach Emissionen von fossilthermischen Kraftwerken nicht dem Reduktionsziel unterstehen werden. Der WWF liess verlauten, dies sei aufgrund der äusserst klimaschädlichen Auswirkungen von Gaskraftwerken inakzeptabel, und forderte eine entsprechende Anpassung der Verordnung.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.02.2015
MARLÈNE GERBER

Ende Februar 2015 bestätigten das UVEK und das BAFU, was im November des Vorjahres bereits von inoffizieller Seite gemunkelt worden war: **Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Damit befinde sich die Schweiz „im ehrgeizigen Durchschnitt der Empfehlungen der Klimaexperten (IPCC)“. Im Gegensatz zum 20%-Reduktionsziel bis 2020, das vollständig im Inland zu erfolgen hat, sieht der Bundesrat vor, dass eine Senkung von 30% im Vergleich zu 1990 im Inland zu erfolgen habe, weitere 20% der Reduktionen darüber hinaus jedoch im Ausland reduziert werden können. Dies begründete der Bundesrat mit der Effizienz der Reduktionsmassnahmen: Die Schweiz sei verantwortlich für 0,1% der globalen Treibhausgasemissionen. Durch die kohlenstoffarme Energieproduktion und die gering ausgeprägte Schwerindustrie seien die Kosten zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Schweiz hoch. Diametral verschieden fielen die Reaktionen von Rechts und Links aus: Während die Grünen und der WWF diese Ziele als völlig ungenügend kritisierten, erachteten sie die SVP und Economiesuisse als unrealistisch. Bundesrätin Leuthard ihrerseits bezeichnete die Ziele zwar als ambitioniert, aber machbar. Der Entwurf einer entsprechenden Revision des CO₂-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.²⁶

Im September 2016 eröffnete der Bundesrat die dreimonatige Vernehmlassung zur zukünftigen Klimapolitik, welche gleich drei Vorlagen umfasste. Erstens beantragte die Regierung die Genehmigung des Klima-Übereinkommens von Paris, zweitens eine **Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes**, um die Umsetzung der damit verbundenen Klimaziele bis 2030 rechtlich zu verankern, und nicht zuletzt ebenfalls die Genehmigung des Abkommens mit der EU zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Bereits zu Beginn der Vernehmlassung zeichnete sich ab, dass in erster Linie die geplante Totalrevision des CO₂-Gesetzes und die darin vorgeschlagene Kompensationspflicht im In- und Ausland (60:40, resp. 30% der Reduktionen im Inland, 20% im Ausland) zu kontroversen Stellungnahmen führen würde. Fundamentale Opposition gegenüber dem vorgeschlagenen Reduktionsziel von 50% bis 2030 im Vergleich zu 1990 schien zu Beginn der Vernehmlassung hingegen nur bei der SVP wahrscheinlich.

Der bisherige Massnahmenmix soll mit der Totalrevision grundsätzlich weitergeführt werden, wobei bestehende Lenkungsabgaben bei Bedarf verschärft würden. Neu soll hingegen auch die Landwirtschaft einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten. Ebenfalls sieht die Vorlage vor, bei Verpassen des Reduktionszwischenziels fossile Heizungen bei Neubauten und im Falle des Ersatzes bestehender Heizungen ab 2029 zu verbieten.²⁷

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO₂ et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien - tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.²⁸

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO₂. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril.

Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faitières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.²⁹

Le **projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020** a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie est refusée par les

organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.³⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 04.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 wurde das revidierte CO₂-Gesetz von den Räten verabschiedet. Es brachte diverse klimapolitische Verschärfungen mit sich, wie beispielsweise ein Emissionsreduktionsziel von minus 50 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990, die Ergänzung der CO₂-Abgabe um eine Flugticketabgabe, die Schaffung eines Klimafonds oder verschärfte CO₂-Zielwerte für Personenwagen und Mittelwagen ab dem Jahr 2025. Die **Reaktionen auf das neue CO₂-Gesetz** fielen naturgemäss sehr unterschiedlich aus. Es sei das erreicht worden, was politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich möglich sei, resümierte Nationalrat Stefan Müller-Altermatt (cvp, SO). Für Vertreterinnen und Vertreter der Grünen und der Grünliberalen ging das Gesetz nicht weit genug, es sei aber ein veritabler Fortschritt im Vergleich zum Status quo, zudem müsse das Gesetz vor dem Stimmvolk bestehen können. Dieser Einschätzung stimmte auch Greenpeace zu. Gemäss Thomas Matter (svp, ZH) hingegen werde das neue CO₂-Gesetz das Klima nicht beeinflussen, jedoch den Mittelstand und die Wirtschaft stark belasten. Die Weltwoche sah dies ähnlich und kritisierte das neue Gesetz scharf. Es sei unter anderem unsozial, unbezahlbar und unnützlich – unsozial, weil sich nur noch reiche Personen den hohen Benzinpreis oder eine Flugreise leisten könnten; unbezahlbar, weil es den Mittelstand CHF 40 Mrd. bis CHF 50 Mrd. kosten werde; und unnützlich, weil die Schweiz ohnehin nur einen Bruchteil der weltweiten Emissionen verursache.

Mehr zu reden gab jedoch die Ankündigung der SVP und einiger Wirtschaftsverbände (beispielsweise ACS, ASTAG und Swissoil) auf der einen Seite sowie vieler Westschweizer Sektionen der Bewegung «Klimastreik» auf der anderen Seite, das **Referendum gegen das CO₂-Gesetz** ergreifen zu wollen. Während der SVP das CO₂-Gesetz zu weit ging, erachtete es die Klimastreikbewegung insgesamt als zu wenig ambitioniert. Die Bewegung überliess es jedoch den einzelnen regionalen Sektionen, wie sie zur Ergreifung des Referendums stehen. Diese sogenannte **unheilige Allianz** wurde in der Klimastreikbewegung selber unterschiedlich aufgenommen. Während Mediensprecherin Lena Bühler nichts von einer Zerreihsprobe wissen wollte, hielt Maya Tharian von der jungen GLP den Entscheid der Westschweizer Sektionen für einen fatalen Fehler. Auch die externen Reaktionen fielen kritisch aus. Die WOZ argumentierte, man solle doch besser das nun vorliegende Gesetz umsetzen, als für ein neues Gesetz kämpfen, das eventuell erst dann in Kraft trete, wenn es schon zu spät sei. Auch der Klimawissenschaftler Reto Knutti von der ETH Zürich bedauerte den Entscheid der Westschweizer Klimastreik-Sektionen. Er vertrat die Ansicht, dass die Klimaaktivistinnen und -aktivisten als Alliierte der SVP nur verlieren könnten.³¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 19.01.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 19. Januar 2023 und damit fristgerecht reichten Parlamentarier und Parlamentarierinnen der SVP ihre Unterschriften für das **Referendum gegen das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit** und damit gegen den indirekten Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative ein. Die Bundeskanzlei gab einige Tage danach bekannt, dass 103'015 gültige Unterschriften zusammengekommen waren. Damit wird die Stimmbevölkerung über das neu geschaffene Gesetz entscheiden.³²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.06.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 18. Juni 2023 gelangte der indirekte Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative, der mittlerweile unter dem Titel **Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG)** lief und meist als «Klimagesetz» bezeichnet wurde, zur **Abstimmung**. Die Vorlage umfasste Fördergelder für den Ersatz von fossilen Heizungen und für innovative Technologien sowie Ziele und Richtwerte für die Treibhausgasreduktion, etwa in Form von Reduktionszielen für die einzelnen Sektoren Verkehr, Industrie und Gebäude. Das grundlegende Ziel der Vorlage lag in der Erreichung von Netto Null bis 2050. Die einzelnen dafür notwendigen Massnahmen sollten jedoch erst im Rahmen der Weiterentwicklung des CO₂-Gesetzes festgelegt werden.

Gegen dieses neue Gesetz hatte die SVP erfolgreich das Referendum ergriffen. Sie wurde dabei vom HEV und kleineren rechts-konservativen Parteien unterstützt. Die **Gegnerschaft** kritisierte, dass die Umsetzung des Gesetzes zwangsläufig zu einem Verbot von Öl, Gas, Diesel und Benzin führen werde. Infolgedessen würden der Strombedarf und die entsprechenden Kosten massiv steigen. Der erhöhte Strombedarf werde wiederum dazu führen, dass die Landschaft mit Windkraftanlagen und

Solarpanels zerstört werde und trotzdem könne es gerade im Winter zu einer Strommangellage kommen.

Die **Befürworterinnen und Befürworter des Klimagesetzes** bestanden aus den Parteien Grüne, SP, GLP, Mitte, EVP sowie FDP.Liberale. Dazu gesellten sich noch zahlreiche Organisationen und Verbände, wie etwa Swissmem, der Schweizer Tourismus-Verband oder auch die Bankiervereinigung. Auch die Kantone, in Form der KdK, unterstützten das Gesetz. Koordiniert wurden die verschiedenen Akteurinnen und Akteure durch den eigens für den Abstimmungskampf gegründeten «Verein Klimaschutz», welcher laut eigenen Angaben über ein Budget von rund CHF 4 Mio verfügte. Das Komitee der Befürwortenden argumentierte, dass die Vorlage den Klimaschutz stärke, wichtige Anreize für die Abkehr von Öl und Gas setze und damit auch die Abhängigkeit der Schweiz von ausländischen Energielieferanten verringere. Die Bevölkerung und die Schweizer Wirtschaft würden finanziell entlastet, respektive bei der Entwicklung von klimafreundlichen Technologien unterstützt. Die Umsetzung des Gesetzes geschehe – entgegen der Einschätzung der Gegnerschaft – ohne Verbote oder neue Abgaben.

In den **Medien** gab besonders die Position des HEV Schweiz zu reden. Dieser hatte die Nein-Parole beschlossen, mehrere kantonale Sektionen sprachen sich jedoch für ein Ja oder für Stimmfreigabe aus. Aufgrund der Kampagne des HEV, die sich optisch und inhaltlich an der Kampagne der SVP ausrichtete, gab der damalige Ständerat Ruedi Noser (fdp, ZH) gar seinen Austritt aus dem HEV bekannt und kritisierte, dass der HEV von der SVP übernommen worden sei. In den Medien meldeten sich auch die beiden Klimawissenschaftler Thomas Stocker und Reto Knutti zu Wort. Während sich Stocker über die grelle Kampagne der SVP, welche lediglich Ängste schüre, und über einen vom Komitee «Rettung Werkplatz Schweiz» an fast alle Schweizer Haushalte versendeten Flyer enervierte – letzterer sei «unerträglich» und voller Unwahrheiten – monierte Knutti, dass lediglich über die zu befürchtenden Kosten und den Strom gesprochen werde und nicht über den Nutzen, der in der Erhaltung unserer Lebensgrundlagen liege.

Wie die **APS- Zeitungs- und Inserateanalyse**, welche im Vorfeld der Abstimmung durchgeführt wurde, zeigte, wurde die Abstimmungsvorlage überdurchschnittlich stark mit Inseraten beworben. Gut zwei Drittel der Inserate stammten dabei aus dem Lager der Befürwortenden, ein Drittel von den Gegnerinnen und Gegnern. Dieses Verhältnis deckte sich in etwa mit demjenigen zur Abstimmung über das CO₂-Gesetz in 2021. Dem Anfang Juni 2023 publizierten **Zwischenbericht des Fölg** konnte entnommen werden, dass das Klimagesetz in den Medien starke Beachtung fand und überwiegend positiv darüber berichtet wurde. Interessanterweise lösten nicht nur die offiziellen Kampagnen-Starts von Befürwortenden und Gegnerschaft, sondern auch die Turbulenzen um die Position des HEV einen Peak in der Medienberichterstattung aus.

In den **Vorumfragen** fand das Klimagesetz eine hohe, aber über die Zeit abnehmende Zustimmung. So zeigte etwa die Anfang Juni 2023 veröffentlichte dritte Umfragewelle von 20 Minuten/Tamedia, dass 56 Prozent der Befragten dem Gesetz zustimmen wollten («Ja» oder «Eher Ja»). Der Tages-Anzeiger griff aus dieser Vorumfrage die Stimmungslage der Anhängerinnen und Anhänger der FDP heraus. Bemerkenswerterweise beabsichtigten diese grossmehrheitlich, die Vorlage abzulehnen, obwohl die Partei offiziell die Ja-Parole beschlossen hatte.

Das Abstimmungsergebnis vom 18. Juni fiel dann jedoch deutlicher aus, als es die Vorumfragen prophezeit hatten. Bei einer Stimmbeteiligung von 42.5 Prozent stimmten fast 60 Prozent der Stimmenden für das neue Klimagesetz.

Abstimmung vom 18. Juni 2023

Beteiligung: 42.54%

-Ja: (59.1%)

-Nein: (40.9%)

Parolen:

-Ja: EVP, FDP (1*), GLP, GPS, Mitte, PdA, SP; SBV, SGB, VPOD

-Nein: EDU, Lega, SVP; HEV (4)

-Stimmfreigabe: SD

* in Klammern Anzahl abweichender Kantonalsektionen

Die **Vox-Analyse** brachte zu Tage, dass die Parteizugehörigkeit respektive -sympathie

ausschlaggebend war für das Stimmverhalten. So sprachen sich lediglich Personen, die sich als rechtsausser bezeichneten und/oder sich der SVP zugehörig fühlten, mehrheitlich gegen das Klimagesetz aus. Anders als bei der Abstimmung im Jahr 2021 votierten die Sympathisantinnen und Sympathisanten der Mitte und der FDP nun mehrheitlich für das Klimagesetz (64% respektive 66%). Das Geschlecht war ebenfalls ein wichtiger Faktor beim Abstimmungsverhalten: Frauen legten häufiger ein Ja in die Urne als Männer (63% respektive 55% Ja-Anteil). Zudem sprachen auch ein hoher Bildungsgrad sowie ein hohes Salär tendenziell für eine Zustimmung zum Klimagesetz. Bei den Motiven für oder gegen das Gesetz wurden insbesondere das Thema «Umweltschutz» und «Kostenfolgen» genannt. Während sich die Befürwortenden also vor allem einen Ausbau des Umweltschutzes erhofften, kritisierten die Gegnerinnen und Gegner der Vorlage die Kosten, die mit der Umsetzung des Gesetzes einhergehen. Die Medien ergänzten, dass wohl auch die Unverbindlichkeit der Vorlage – sie bestand bekannterweise mehrheitlich aus Zielen sowie Fördergeldern und nicht aus neuen Abgaben – zum klaren Ja geführt hatte. Zudem wurde an jenem Sonntag, im Gegensatz zur Abstimmung über das CO₂-Gesetz von 2021, nicht noch über weitere umweltpolitische Anliegen abgestimmt, welche die ländliche Bevölkerung vermehrt an die Urne gelockt hätte und für mehr Nein-Stimmen hätte sorgen können. Bei der Frage nach dem «Wie weiter?» waren sich die Medien einig, dass die grosse Arbeit jetzt erst anfangen. Diese bestehe darin, rasch viel Strom zu produzieren. Die politischen Akteure waren sich jedoch uneinig, wie dies am Besten geschehen solle. Zum einen befand sich der sogenannte Mantelerlass zur Zeit der Abstimmung über das Klimagesetz auf der Zielgeraden. Er soll die Erzeugung von Solar- und Windenergie sowie der Wasserkraft stark vorantreiben. Zum anderen wurde bereits im August 2022 mit der Unterschriftensammlung für die Initiative «Jederzeit Strom für alle (Blackout stoppen)» gestartet, welche sich mehr oder weniger explizit für den Bau neuer Atomkraftwerke ausspricht.³³

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Parteien

Jahresrückblick 2023: Parteien

Für die Parteien stand das Jahr 2023 überwiegend im Zeichen der National- und Ständeratswahlen sowie der Gesamterneuerungswahlen des Bundesrats. Dies schlägt sich auch in der Medienpräsenz der Parteien nieder, die sich dem Spitzenwert aus dem letzten eidgenössischen Wahljahr 2019 annäherte und im Wahlmonat Oktober kulminierte (vgl. Abbildungen 1 und 2 der APS-Zeitungsanalyse).

Die **SVP** lancierte ihren Wahlkampf mit einem neuen Parteiprogramm, das sich unter anderem gegen «Gender-Terror und Woke-Wahnsinn» wandte. Im Wahlkampf rückte die Partei mit der Asyl- und Migrationspolitik indessen zunehmend zwei ihrer klassischen Kernthemen ins Zentrum. Nebst ihren inhaltlichen Forderungen bescherten der SVP auch ein Wahlkampfsong und ein aufwändiger Wahlkampfplan viel Aufmerksamkeit. Bei den Nationalratswahlen erzielte die Partei schliesslich das drittbeste Resultat ihrer Geschichte, im Ständerat musste sie hingegen Verluste hinnehmen. Bei den Bundesratswahlen sprach sich die SVP für ein Festhalten an der bisherigen Sitzverteilung aus, erhob jedoch – letztlich ohne Erfolg – mit einem Zweierticket Anspruch auf die Nachfolge von Bundeskanzler Walter Thurnherr. Auch in diesem Jahr zeigte sich die SVP aktiv bei der Nutzung der Volksrechte. So lancierte sie ihre «Nachhaltigkeitsinitiative» und brachte – unter Rückgriff auf unübliche Methoden – das Referendum gegen das Klimagesetz zustande, an der Urne konnte sie das Gesetz aber nicht zu Fall bringen. Verschiedentlich wurde in den Medien diskutiert, ob sich die SVP genügend gegen Rechtsextremismus abgrenze. Anlass dazu boten unter anderem die in zwei Kantonen eingegangenen Listenverbindungen mit Mass-voll und Verbindungen einzelner SVP-Exponentinnen und -Exponenten zur Jungen Tat.

Die **SP** konnte sowohl bei den Nationalrats- als auch bei den Ständeratswahlen zulegen. Eine Erklärung für den Wahlerfolg sah die Presse in der Themenlage, die der SP mit Inflation, steigenden Mieten und Krankenkassenprämien in die Hände gespielt habe. Die Partei hatte in ihrem Wahlkampf denn auch das Thema Kaufkraft an erste Stelle gesetzt. Im Rampenlicht stand die SP im Zusammenhang mit den Bundesratswahlen, bei denen

sie den Sitz des zurücktretenden Alain Berset zu verteidigen hatte (vgl. Abbildung 1). Letztlich wählte die Bundesversammlung mit Beat Jans unter einigen Nebengeräuschen einen der beiden offiziellen SP-Kandidaten.

In der direktdemokratischen Arena musste die SP eine Niederlage hinnehmen, als die von ihr bekämpfte OECD-Mindeststeuer an der Urne deutlich angenommen wurde. Einen Erfolg konnte sie hingegen mit dem Zustandekommen ihrer Kita-Initiative verbuchen. Bereits vor den Wahlen hatte die SP ihr Fraktionspräsidium neu zu besetzen. Wie schon die Bundespartei wird nun auch die Fraktion von einem geschlechtergemischten Co-Präsidium geführt.

Für die **FDP** verliefen die National- und Ständeratswahlen enttäuschend. Im Wahlkampf hatten Diskussionen dazu, ob die grossflächigen Listenverbindungen mit der SVP für die FDP strategisch sinnvoll seien oder gemässigte Wählende abschreckten, ihre inhaltlichen Wahlkampfthemen teilweise in den Schatten gestellt. Die Vorwürfe, die FDP verkomme zur Juniorpartnerin der SVP, verstärkten sich noch, als sich die Freisinnigen vor den zweiten Ständeratswahlgängen in mehreren Kantonen zugunsten der SVP-Kandidaturen zurückzogen. Die Verluste bei den Parlamentswahlen befeuerten die Diskussion, ob die Doppelvertretung der FDP im Bundesrat noch gerechtfertigt sei; bei den Bundesratswahlen gerieten die beiden FDP-Sitze trotz eines Angriffs der Grünen aber nicht ernsthaft in Gefahr.

Die **Mitte** konnte bei den ersten nationalen Wahlen nach der Parteifusion den kumulierten Wählendenanteil von CVP und BDP leicht übertreffen, überholte bei den Nationalratssitzen die FDP und baute im Ständerat ihre Position als stärkste Partei aus. Parteipräsident Gerhard Pfister liess darauf verlauten, er sehe die Mitte, die sich im Wahlkampf als Anti-Polarisierungspartei profiliert hatte, künftig als Anführerin eines dritten Pols mit eigenständiger Themensetzung. Vor den Bundesratswahlen entschied sich die Mitte trotz ihres Wahlerfolgs dagegen, auf Kosten der FDP einen zweiten Bundesratssitz zu beanspruchen, da eine Abwahl wiederkandidierender Regierungmitglieder vermieden werden solle. Bei einem FDP-Rücktritt werde eine Mitte-Kandidatur aber Thema werden. Mit unvoreilhaftem Schlagzeilen war die Mitte im Frühling konfrontiert, als ehemalige Mitarbeitende der Partei Vorwürfe erhoben, im Generalsekretariat werde gemobbt.

Die **Grünen** konnten im Frühling ihr 40-jähriges Jubiläum begehen, hatten 2023 ansonsten aber nicht viel zu feiern. Bei den eidgenössischen Wahlen erlitten sie in beiden Räten deutliche Einbussen. Die Parteispitze betonte zwar, man habe das nach der «Klimawahl» 2019 zweitbeste Resultat der Parteigeschichte erzielt. Gleichwohl kam Parteipräsident Balthasar Glättli zum Schluss, er wolle als «Gesicht des Misserfolgs» sein Amt 2024 abgeben. Im Wahlkampf hatte eine millionenschwere Wahlkampfspende einer Gönnerin für einige Schlagzeilen gesorgt. Inhaltlich setzten die Grünen vor allem auf ihre Kernthemen Klima und Ökologie sowie Gleichstellung. Passend dazu beschlossen sie im August die Lancierung einer neuen Volksinitiative zum Ausbau der Solarenergie.

Ungeachtet ihrer geschwächten Position im Parlament wollten die Grünen im Dezember erstmals in den Bundesrat einziehen und griffen mit Nationalrat Gerhard Andrey die beiden Bundesratsmitglieder der FDP, nicht aber die SP-Sitze an. Nachdem Andrey bei seiner gemeinhin erwarteten Nichtwahl wohl nur eine Minderheit der SP-Stimmen erhalten hatte, konnte sich Glättli aber auch für künftige Angriffe auf SP-Bundesratssitze erwärmen. Unerfreulich war für die Grünen sodann eine Serie von Parteiaustritten von Kantonsparlamentarierinnen und -parlamentariern.

Nach Erfolgen bei mehreren kantonalen Parlamentswahlen brachten die Nationalratswahlen für die **GLP** einen herben Dämpfer. Ihre Nationalratsfraktion schrumpfte – teilweise wegen Proporzpech – um mehr als ein Drittel, worüber der geglückte Wiedereinzug in den Ständerat nicht hinwegtrösten konnte. Ihre zuvor gehegten Bundesratsambitionen begruben die Grünliberalen nach dem deutlichen Verpassen ihrer Wahlziele, mit Viktor Rossi konnten sie aber immerhin den Kampf ums Bundeskanzleramt für sich entscheiden. Als neue Fraktionspräsidentin bestimmte die GLP im Dezember Corina Gredig (glp, ZH).

Nach den Wahlen gab die künftige Ausrichtung der Partei Stoff für Spekulationen: Während Parteipräsident Jürg Grossen in Interviews gewisse Avancen nach Rechts zu machen schien, schloss sich die einzige GLP-Ständerätin der Ratsgruppe der Grünen an, der grösste Spender der Partei wiederum regte öffentlich eine Fusion mit der Mitte an.

Für die kleineren Parteien hielt das Jahr 2023 Unterschiedliches bereit. Dies gilt etwa

für die **EVP**, die in Basel-Landschaft erstmals überhaupt den Sprung in eine Kantonsregierung schaffte, bei den eidgenössischen Wahlen aber den Nationalratssitz ihrer Parteipräsidentin einbüsste. Das **Mouvement Citoyens Genevois** wiederum verlor seinen Regierungssitz in Genf, konnte aber den Einzug in National- und Ständerat feiern. Nicht mehr im Bundesparlament vertreten sind die **PdA** und **Ensemble à Gauche**.

Erstmals kamen bei den eidgenössischen Wahlen die neuen Transparenzregeln des Bundes für die Politikfinanzierung zur Anwendung. Auswertungen der Daten in den Medien zeigten zwar, dass solche Analysen aus verschiedenen Gründen mit nennenswerten Unschärfen verbunden bleiben. Der Hauptbefund aber, dass FDP und SVP mit deutlichem Abstand vor SP und Mitte sowie Grünen und GLP über die grössten **Wahlkampfbudgets** verfügten, schien unbestritten.³⁴

Konservative und Rechte Parteien

Die für ein fakultatives Referendum nötigen 50'000 Unterschriften innert 100 Tagen zusammenzubringen, ist ohne viele motivierte Mitwirkende und eine gute Organisation nur in Ausnahmesituationen möglich. Für mitgliederstarke, organisatorisch gut eingespielte und referendumserfahrene Parteien wie die SVP ist ein Scheitern an der Unterschriftenhürde aber eine Seltenheit.

Es sorgte deshalb für einiges Aufsehen, als Parteipräsident Marco Chiesa (svp, TI) und Fraktionschef Thomas Aeschi (svp, ZG) Mitte Dezember 2022 öffentlich die Alarmglocke läuteten, weil ihre Partei mit der **Unterschriftensammlung fürs Referendum gegen das Klima- und Innovationsgesetz «massiv» im Hintertreffen** sei: Nach mehr als der Hälfte der Sammelfrist fehlten noch 20'000 Unterschriften, und über die anstehenden Feiertage könne erfahrungsgemäss nicht mit vielen Unterschriften gerechnet werden.

Als **Gründe für die Schwierigkeiten** kursierten in der Presse verschiedene Erklärungen: Chiesa selbst gab im Sonntags-Blick an, das Engagement von Fraktionsmitgliedern und Kantonalparteien in der Unterschriftensammlung sei «ungenügend». Hinzu komme «Pech», weil nach den Rücktritten von Ueli Maurer (svp, ZH) und Simonetta Sommaruga (sp, BE) die Bundesratswahlen die Schlagzeilen dominierten und das Referendum deshalb weniger öffentliche Aufmerksamkeit erhalten habe.

Auch die NZZ erwähnte die Bundesratswahlen, allerdings in etwas anderem Licht: Dass die SVP sich mit Blick auf den SP-Sitz von Beginn an zur Konkordanz bekannt und ihrerseits Albert Rösti (svp, BE) ohne nennenswerte Gegenwehr in den Bundesrat gebracht habe, habe «die frühere Oppositionspartei in den vergangenen Wochen züchtig und zahm gemacht»: Die Bundesratswahlen hätten gezeigt, dass die SVP selbst zum «Establishment» gehöre und sich dies für sie «wohlig anfühlt». Das «harmonisch-konkordante Schaulaufen» der Partei stachle die Basis nicht zum Unterschriftensammeln in der Kälte und zu einem Referendumskampf an.

Daneben wusste die NZZ noch von einem anderen Problemfaktor zu berichten: Im Büro des ehemaligen Nationalrats Ulrich Schlüer (ZH, svp), wo die ausgefüllten Unterschriftenbogen aus der ganzen Schweiz geordnet und für die Beglaubigung bereitgemacht würden, habe es gehapert. Schlüer scheine den Überblick über die Anzahl der bisher eingegangenen Unterschriften verloren und anfänglich eine viel zu tiefe Zahl genannt zu haben – in der Parteispitze sei gar von «Chaos» die Rede. Die Unzufriedenheit mit Schlüer gehe so weit, dass Christoph Blocher (ZH, svp) seinem langjährigen Weggefährten kurzerhand die ebenfalls laufende Unterschriftensammlung für die Neutralitätsinitiative entzogen und dort nun eigene Leute für das administrative Kampagnen-Management und die Unterschriften-Logistik eingesetzt habe, mutmasste die NZZ weiter.

Einen weiteren Erklärungsansatz für die Schwierigkeiten beim Referendum gegen das Klima- und Innovationsgesetz hielt Nationalrat Yves Nidegger (svp, GE) in 24heures bereit: Das Referendumsanliegen sei relativ kompliziert zu erklären, und im Gegensatz zum CO₂-Gesetz, das die SVP ebenfalls gegen fast alle anderen Parteien bekämpft habe, gehe es zudem um Subventionen und Ziele statt um Preiserhöhungen und Verbote. Auf der Strasse mache es in den Augen der angesprochenen Passantinnen und Passanten deshalb nicht sofort «Klick» wie bei anderen Anliegen, mit denen sich die SVP profilieren.

Die Sorge vor einem blamablen Scheitern in der Unterschriftensammlung schien in der Bundeshausfraktion so gross, dass sie wenige Tage nach Chiasas Sonntags-Blick-Interview zu ungewöhnlichen Massnahmen griff: Zwar ist es bei der SVP üblich, dass den Fraktionsmitgliedern bei Referenden und Initiativen der Partei jeweils unverbindliche

Zielvorgaben zur Anzahl zu sammelnder Unterschriften gemacht werden. Beim Klima- und Innovationsgesetz wurde nun aber auf Antrag von Nationalrat Alfred Heer (svp, ZH) nicht nur die ursprünglich bei 100 Unterschriften angesetzte Vorgabe auf **150 Unterschriften pro Fraktionsmitglied** erhöht, sondern auch ein **Strafgeld von 10 Franken pro fehlende Unterschrift** festgelegt, welches Fraktionsmitglieder der Partei zu entrichten hätten, wenn sie ihre Zielvorgabe verpassen sollten. Der Beschluss, der mit 13 zu 11 Stimmen knapp und in Abwesenheit von mehr als der Hälfte der Fraktionsmitglieder gefällt worden war, sorgte in der Folge für einiges böses Blut. Nationalrat Roland Rino Büchel (svp, SG) etwa habe nach der Abstimmung die Sitzung kurzerhand verlassen, beim nächsten Geldautomaten 1500 Franken abgehoben und nach dem Motto «Ihr wollt Stutz statt Stimmen? Könnt ihr haben!» dem Fraktionschef noch in derselben Sitzung auf den Tisch «geknallt», wie die NZZ kolportierte. Sein Ratskollege Yves Nidegger wiederum liess sich in 24heures mit der Aussage zitieren, der Beschluss sei demotivierend und nicht umsetzbar, kurz: «in jeder Hinsicht idiotisch» («idiote à tous points de vue»). Jean-Pierre Grin (svp, VD) sprach gar von parteiinterner «Diktatur» und zeigte sich entschlossen, keinesfalls auch nur einen Rappen Strafgeld abzuliefern. Grin befürchtete, die kontroverse Massnahme könnte sogar kontraproduktiv wirken: Ein Fraktionskollege habe ihm gesagt, er werde unter diesen Voraussetzungen aus Protest keine Unterschriften mehr sammeln.

Ob trotz, wegen oder ungeachtet des umstrittenen Fraktionsbeschlusses: Die Unterschriftensammlung nahm in der Folge Fahrt auf, und schon zwei Wochen nach dem Läuten der Alarmglocke – und drei Wochen vor Ablauf der Sammelfrist – liess Kampagnenleiter und Nationalrat Michael Graber (svp, VS) in der NZZ verlauten, es sehe inzwischen «sehr gut» aus für das **Zustandekommen des Referendums**. In der Tat konnte die SVP letztlich sogar 103'015 gültige Unterschriften einreichen – doppelt so viele wie nötig. Seit fast zehn Jahren hatte überhaupt nur ein fakultatives Referendum (jenes gegen die Übernahme der EU-Waffenrichtlinie) noch mehr Unterschriften erzielt.³⁵

PARTEICHRONIK
DATUM: 31.12.2023
HANS-PETER SCHAUB

Die SVP im Jahr 2023: Kurzüberblick

Für die SVP stand das Jahr 2023 wie auch für die übrigen Parteien stark im Zeichen der **National- und Ständeratswahlen**. So lancierte sie zu Jahresbeginn ihren **Wahlkampf** mit einem neuen Parteiprogramm, das sich unter anderem in einem eigenen Kapitel gegen «Gender-Terror und Woke-Wahnsinn» wandte. Im Lauf des Wahlkampfs rückte die Partei mit der Asyl- und Migrationspolitik indessen zunehmend zwei ihrer klassischen Kernthemen ins Zentrum; dabei wurde ihre Kampagne von der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus EKR als «fremdenfeindlich und hetzerisch» taxiert, worauf die Partei von Zensur sprach. Nebst ihren inhaltlichen Forderungen bescherten der SVP auch ein Wahlkampfsong, mit dem sie womöglich Urheberrechte verletzte, und ein aufwändig inszenierter Wahlkampfanlass viel Aufmerksamkeit.

Bei den **Nationalratswahlen** trug der intensive Wahlkampf für die Partei reiche Früchte, indem sie sowohl beim Wählendenanteil als auch bei der Sitzzahl markant zulegte und das drittbeste Resultat ihrer Geschichte erzielte. Im **Ständerat** musste die SVP hingegen Verluste hinnehmen und wurde nur viertstärkste Partei. Dass sich die SVP als Polpartei bei Majorzwahlen immer wieder schwertut, hatte sich auch bei den Baselbieter Wahlen gezeigt, wo sie ihren einzigen Sitz in der Kantonsregierung an die Kleinpartei EVP verlor.

Bei den Bundesratswahlen sprach sich die SVP für ein Festhalten an der bisherigen Sitzverteilung aus, erhob jedoch Anspruch auf die Nachfolge von **Bundeskanzler** Walter Thurnherr und legte dafür ein Zweierticket vor. In der Bundesversammlung machte jedoch der GLP-Kandidat und bisherige Vizekanzler Viktor Rossi das Rennen. Die SVP muss somit weiter auf ihre erste Bundeskanzlerin oder ihren ersten Bundeskanzler warten.

Im Übrigen zeigte sich die SVP auch in diesem Jahr aktiv bei der Nutzung der **Volksrechte**. So lancierte sie – passend zu ihren Wahlkampfthemen – die «Nachhaltigkeitsinitiative», die mit Massnahmen im Asyl- und Migrationsbereich das Bevölkerungswachstum bremsen soll. Zu Beginn des Jahres hatte die Partei zudem das Referendum gegen das Klimagesetz zustande gebracht – und dabei intern für böses Blut gesorgt, weil nach einem harzigen Start zur Unterschriftensammlung ein Strafgeld für Fraktionsmitglieder beschlossen wurde, die nicht mindestens 150 Unterschriften beisteuerten. An der Urne drang die SVP mit ihrem Widerstand gegen das Gesetz

schliesslich nicht durch, ebensowenig wie mit ihrer Nein-Parole zur fünften Revision des Covid-19-Gesetzes.

Verschiedentlich wurde in den Medien diskutiert, ob sich die SVP genügend **gegen Rechtsextremismus abgrenze**. Anlass dazu boten unter anderem die in zwei Kantonen eingegangenen Listenverbindungen mit Mass-voll und das Bekanntwerden von Verbindungen einzelner SVP-Exponentinnen und -Exponenten zur Jungen Tat.

Für einige Schlagzeilen sorgten im Herbst **Vorwürfe an SVP-Präsident Marco Chiesa**, wonach dieser bei der Führung seiner Tessiner Treuhandfirma über ein Jahr lang gegen Vorgaben des kantonalen Gesetzes verstossen habe. Chiesa wies die Vorwürfe zurück.

-
- 1) Bund, 7.5.98; NZZ und TA, 13.8.98.; TA, 3.9.98; NZZ, 15.12.98.
 - 2) Amtl. Bull. NR, 1999, S. 2035 ff., 2052 ff., 2080 ff. und 2089 ff.; Presse vom 7.10.99.
 - 3) BBl, 2005, S. 5829 ff. und 6905 f. (Korrekturen); Bund und NZZ, 24.9.05.; TA, 24.9.05.
 - 4) Ergebnisbericht Vernehmlassung; Medienmitteilung SPK-NR vom 14.11.19; Medienmitteilung SPK-NR vom 20.8.20; Vorentwurf Bundespersonalgesetz; Vorentwurf und Bericht SPK-NR vom 8.11.19
 - 5) FORS - élections fédérales 2019, Tresch et al.; LT, 13.8.19; LT, 27.8., 20.9., 1.10., 15.10.19; LT, Lib, 16.10.19; LT, Lib, TA, 21.10.19; NZZ, TG, 22.10.19; LT, WoZ, 24.10.19; NZZ, 26.10.19; SoZ, 27.10.19; TA, 28.10., 29.10., 5.11., 9.11.19; LT, NZZ, 15.11.19; LT, 18.11.19; TA, 19.11.19; AZ, LT, Lib, NZZ, TA, 25.11.19; LT, 26.11.19; Lib, 28.11.19; TA, 29.11.19; AZ, Lib, 2.12.19; LT, 6.12.19; NZZ, 7.12.19; SGT, 28.12.19
 - 6) AB NR, 2017, S. 283 ff.; LT, NZZ, 9.3.17
 - 7) Mo, 22.3228; Mo, 22.3243; Mo, 22.3244; Mo, 22.3255; Mo, 22.3280; Mo, 22.3281; Mo, 22.3289; Mo, 22.3356
 - 8) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.
 - 9) BO CE, 2008, p. 189 s.; BO CN, 2008, p. 848 ss.; FF, 2008, p. 5283, NZZ, 23.9.08 (permis de construire).
 - 10) Presse du 16.4 (CFF), du 3.7 (consultation), du 23.9 (PRD/UDC/Economiesuisse) et du 4.11.08 (PS/syndicats/PDC).
 - 11) BO CN, 2008, p. 418 ss.; presse du 5.3 au 17.4.08; presse des 14 et 15.5.08 (début des négociations); LT, Lib, et NZZ, 16 et 17.5.08 (accord FR); presse des 27 et 29.11.08 (accord TI).
 - 12) Presse du 25.6 (CF) et du 10.9.09 (CFF/syndicats); DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
 - 13) AB NR, 2011, S. 183 ff., 557; AB SR, 2011, S. 339; BBl, 2011, S. 2741; NZZ, 7.3. und 8.3.11.
 - 14) BBl, 2023 2204; BBl, 2023 2205; Ergebnisbericht Vernehmlassung
 - 15) Presse du 24.4.01. Voir également APS 1999, p. 173.
 - 16) BO CN, 2002, p. 261 s.; Lib., 15.3.02.
 - 17) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
 - 18) AB NR, 2007, S. 522 ff.; AB SR, 2007, S. 612 ff.; BBl, 2007, S. 4957.
 - 19) FF, 2009, p. 6723 ss.; presse du 18.3 (consultation), du 7.5 et du 27.8.09 (MCF); OFEV, communiqué de presse, 6.5 et 26.8.2009.
 - 20) BO CN, 2009, p. 220 (motion UDC 08.3352) et 1368 s. (Verts).
 - 21) BO CN, 2010, p. 476 ss., 541 ss., 599 ss., 644 ss. et 661.; BO CE, 2010, p. 579; Concernant la compensation des émissions des centrales à gaz cf. partie I, 6a (Produits pétroliers et gaz).
 - 22) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.
 - 23) AB NR, 2011, S. 1336 ff., 2139 ff. und AB NR, 2012, S. 552; AB SR, 2011, S. 1163 ff. und 1305; BBl, 2012, S. 113 ff.; BaZ, 14.9.11; SoS, 24.12.11.
 - 24) Ergebnisse der Anhörung einsehbar unter www.admin.ch.
 - 25) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.
 - 26) Medienmitteilung UVEK vom 27.2.15; AZ, BZ, BaZ, LT, LZ, Lib, NZZ, TA, TG, 28.2.15
 - 27) Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 1.9.16; BaZ, LT, NZZ, TA, TG, 2.9.16; TG, 1.12.16; NZZ, 22.12.16
 - 28) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 29) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 30) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16
 - 31) Blick, LT, 24.9.20; LT, NZZ, TA, 26.9.20; WOZ, WW, 1.10.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 3.10.20; So-Bli, 4.10.20; LT, 6.10.20; WOZ, 8.10.20; LT, 10.10.20; So-Bli, 11.10.20; Exp, 13.10.20; So-Bli, 18.10.20
 - 32) Medienmitteilung Bundeskanzlei vom 3.2.23; Lib, 10.1.23
 - 33) APS- Zeitungs- und Inserateanalyse zu den Abstimmungen vom 18. Juni 2023; FÖG-Abstimmungsmonitor zu den Abstimmungen vom 18. Juni 2023; SRG-Trendumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Abstimmungsumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Nachbefragung vom 18.6.2023; Vox-Analyse zur Abstimmung vom 18. Juni 2023; LT, 19.5.23; 24H, AZ, NZZ, 20.5.23; So-Bli, 21.5.23; AZ, Bund, NZZ, 22.5.23; LZ, NF, Republik, 23.5.23; 24H, CdT, LT, 24.5.23; AZ, Republik, WW, 25.5.23; Bund, 26.5.23; AVF, AZ, LT, 27.5.23; SoZ, 28.5.23; Republik, 29.5.23; APZ, 30.5.23; NF, TA, 31.5.23; CdT, LT, NZZ, SGT, WOZ, WW, 1.6.23; NZZ, 2.6.23; TA, 3.6.23; SoZ, 4.6.23; 24H, TA, 5.6.23; AZ, Lib, 6.6.23; TA, 7.6.23; WW, 8.6.23; LT, Lib, 9.6.23; LT, 10.6.23; Republik, 18.6.23; 24H, AZ, Blick, CdT, LT, Lib, NF, NZZ, SGT, TA, 19.6.23; Blick, LZ, NF, TZ, 20.6.23; WW, 22.6.23
 - 34) APS-Zeitungsanalyse 2023 - Parteien
 - 35) BBl, 2023 242; So-Bli, 11.12.22; NZZ, 14.12.22; TA, 16.12.22; 24H, 17.12.22; NZZ, 31.12.22; AZ, 9.1.23; Lib, 10.1.23; TA, 20.1.23