

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	25.04.2024
Thema	Energie
Schlagworte	Strassenverkehr, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Energie, Strassenverkehr,
Klimapolitik, 1995 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft,
Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 25.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	2
Alternativenergien	3
Erdöl und Erdgas	4

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE Bundesamt für Energie
UREK-SR Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
HEV Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)

CEATE-CN Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFEN Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
APF Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energie

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

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 (cvp, 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.¹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 10.02.2019
MARCO ACKERMANN

Am 10. Februar 2019 lehnte das **Berner Stimmvolk** die **kantonale Energievorlage** knapp mit 50.6 Prozent Nein-Stimmen ab. Das neue Gesetz, gegen welches der Berner Hauseigentümerverband und Wirtschaftsverbände (Berner KMU, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern) das Referendum ergriffen hatten, wollte die Energieziele des Bundes im Gebäudebereich auf kantonaler Ebene umsetzen. Das zentralste Ziel der Vorlage war daher, dass Gebäude im Kanton Bern mehrheitlich mit erneuerbaren Energien betrieben und besser vor Wärmeverlusten geschützt werden sollten. Bis 2035 sollten deshalb Gebäude für das Heizen mindestens 70 Prozent erneuerbare Energien nutzen, der gesamte Wärmeverbrauch sollte um 20 Prozent sinken und 80 Prozent des benötigten Stroms sollte aus erneuerbaren Energien stammen. Als konkrete Massnahmen sah das Gesetz vor, dass bei Neubauten ein Teil des Strombedarfs selber – beispielsweise mittels Fotovoltaikanlagen – produziert werden müsste. Zudem war vorgesehen, Gas- und Ölheizungen durch Heizungen mit erneuerbaren Energiequellen zu ersetzen und den Gemeinden mehr Autonomie bei der Ausgestaltung der Vorschriften für die Energienutzung zu erteilen.

Gegnerinnen und Gegner der Vorlage kritisierten, dass in den Gebäudeunterhalt schon heute auf freiwilliger Basis genug investiert werde und die Verlagerung gewisser Kompetenzen auf die Gemeinden zu einem Flickenteppich führe. Zudem gehe die Gesetzesänderung in Richtung eines Verbots der weit verbreiteten Ölheizungen und führe zu höheren Mieten, da Investitionen in Gebäude getätigt werden müssten. Befürworterinnen und Befürworter hingegen betonten die Wichtigkeit der Vorlage für das Klima und fügten hinzu, eine fortschrittliche und nachhaltige Energieversorgung fördere einheimische Energieträger und schaffe so Wertschöpfung im Kanton. Zudem könne mit dem Gesetz die Gemeindeautonomie gestärkt werden.

Bei den Abstimmungsergebnissen liess sich ein deutlicher Stadt-Land-Graben erkennen. Nur die Verwaltungskreise Bern-Mittelland und Biel verzeichneten ein Ja; in der Stadt Bern bejahten fast drei Viertel der Abstimmenden das Gesetz. Jedoch liess sich auch in kleineren Städten wie Langnau oder Burgdorf – nicht jedoch in der Stadt Thun – eine Mehrheit für die Vorlage finden. Die stärkste Ablehnung fand die Vorlage in ländlichen Gebieten, so im Berner Oberland und im Oberaargau. Die Abstimmung im zweitgrössten Kanton der Schweiz galt als Richtungsweiser für weitere Abstimmungen im Bereich Energie- und Klimapolitik in den Kantonen.

Kantonale Abstimmung vom 10. Februar 2019

Beteiligung: 37.9%
Nein: 139'428 (50.6%)
Ja: 136'230 (49.4%)

Parolen

- Ja: SP, CVP, BDP, EVP, GLP, GP, Jungfreisinnige, Naturschutzverbände
- Nein: SVP, FDP, HEV²

Energiapolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.06.1995
LIONEL EPERON

Rattaché au programme Energie 2000, **le projet VEL**, pour lequel la commune de Mendrisio (TI) avait été retenue en 1994, **a été lancé au mois de juin par le conseiller fédéral Adolf Ogi**. Grâce à cette expérience, la plus vaste du genre en Europe, le gouvernement espère que d'ici à l'an 2010, 200'000 véhicules électriques légers au moins circuleront dans l'ensemble du pays.⁵

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

Au Conseil National, les députés ont transformé en postulat une motion de leur Ceate invitant le gouvernement à stabiliser la consommation d'agents énergétiques fossiles d'ici à l'an 2000, puis de la réduire de quelque 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil fédéral a assuré que la politique énergétique actuelle sera poursuivie et consolidée à l'aide des lois sur l'énergie et sur le CO2 et du programme qui prolongera «Energie 2000» après le tournant du siècle. Néanmoins, l'exécutif estima que les réductions d'agents fossiles ne pourraient pas atteindre les 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil national a également transmis un postulat Vallender (prd, AR) (Po. 98.3277) invitant le Conseil fédéral à faire en sorte que les violations des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto du 10 décembre 1997, dans le domaine de la lutte contre les émissions de CO2, fassent l'objet d'une procédure d'arbitrage internationale et que les pays en faute soient sanctionnés.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nach dem Nationalrat trat auch der Ständerat nicht auf einen **Verfassungsartikel über ein Klima- und Energielenkungssystem** ein. Er folgte damit der einstimmigen Empfehlung seiner UREK-SR. Bundesrat Maurer hielt im Rat fest, die Vorlage sei aus ganz unterschiedlichen Gründen zurückgewiesen worden: Einige lehnten ein Lenkungssystem grundsätzlich ab, andere fanden eine Verfassungsgrundlage für ein Lenkungssystem unnötig. Es werde mit der Ablehnung der Vorlage aber „kein einziges Problem gelöst“. Der Bundesrat halte ein Lenkungssystem weiterhin für das effizienteste Mittel zur Senkung des Energieverbrauchs. Mit der oppositionslosen Annahme des Kommissionsantrags auf Zurückweisung wurde die Vorlage vom Ständerat erledigt.⁵

POSTULAT
DATUM: 05.03.2019
MARCO ACKERMANN

Der Nationalrat folgte den Empfehlungen des Bundesrates und lehnte im März 2019 mit 117 zu 71 Stimmen bei 1 Enthaltung ein Postulat Grossen (glp, BE) ab, mit welchem der grünliberale Nationalrat vom Bundesrat einen Bericht forderte, wie in der zweiten Etappe der Energiestrategie 2050 ein staatsquotenneutrales und für die Bevölkerung und Wirtschaft möglichst verkraftbares, unbürokratisches und **mehrheitsfähiges Klima- und Energielenkungssystem** auf Gesetzesebene eingeführt werden könnte. Die Einführung von Lenkungsabgaben sei gemäss Grossen effizient und auch nötig, da die in der ersten Etappe beschlossenen Fördermassnahmen befristet seien und es deshalb einer effizienten Nachfolgelösung bedürfe. Die neue Umweltministerin Simonetta Sommaruga plädierte im Namen des Bundesrates für eine starke Klimapolitik und betonte die Wichtigkeit der aktuellen Totalrevision des CO2-Gesetzes. Jedoch fokussiere dieses Postulat zu stark auf ein bestimmtes Element, zudem habe der Bundesrat ein solches Lenkungssystem bereits im Jahr 2015 unter dem Namen Klima- und Energielenkungssystem vorgeschlagen; es sei aber vom Parlament 2017 abgelehnt worden. Gegen ein solches Postulat stimmten auch die 30 an der Abstimmung teilnehmenden Nationalrätinnen und Nationalräte der FDP-Fraktion, was bei Jürg Grossen gemäss Presse auf Kritik stiess, da die Parteispitze wenige Wochen zuvor angekündigt hatte, eine grünere Politik betreiben zu wollen.⁶

Alternativenergien

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.08.1998
LAURE DUPRAZ

Sur le territoire de la commune de Mendrisio (TI), le projet VEL est arrivé en août à la moitié de sa période test, c'est-à-dire à trois ans. Le projet a pour but d'évaluer les mesures politiques pouvant être prises afin d'encourager les véhicules électriques. **Le rapport intermédiaire publié sur cette expérience a donné des conclusions mitigées.** Avec seulement 106 utilisateurs de VEL, il sera probablement difficile d'atteindre pour 2001 l'effectif escompté de quelque 350 véhicules, soit 8 pour mille du parc local. Trois facteurs explicatifs principaux ont été avancés pour justifier l'achat encore modeste des voitures électriques: le prix très élevé des véhicules (de CHF 18'000 à 26'000), la récession économique et l'autonomie trop courte des batteries. De plus, les particuliers ne seraient que rarement disposés à investir davantage pour un véhicule dont l'utilisation est avant tout favorable à la collectivité.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.10.1998
LAURE DUPRAZ

La ville de Martigny (VS) a participé, en collaboration avec Postauto et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), à un essai pilote consistant en une mise en service de petites voitures électriques nommées «CityCar». Une trentaine de voitures électriques peuvent être utilisées gratuitement et sans réservation dans toute la ville. Elles doivent impérativement être ramenées à l'une des stations mises en place afin de recharger les batteries. Cet essai pilote a commencé en octobre de l'année sous revue avec 300 conducteurs et conductrices sélectionnés dans une première phase. Une seconde phase permettra, à la mi-année 1999, de développer un service de location accessible à toute la population possédant un permis de conduire ainsi qu'aux visiteurs étrangers. A la fin 1999, la flotte sera complétée par trois véhicules électriques navettes avec chauffeur d'une capacité de 5 à 40 passagers. Les navettes attendront la clientèle aux stations City-Car et seront gratuites. La flotte devrait fonctionner durant trois années et son coût a été évalué à CHF six millions.⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.1999
LAURE DUPRAZ

L'expérience de Mendrisio (TI) s'est poursuivie au cours de l'année sous revue. Elle consiste à développer l'utilisation de véhicules électriques et à étudier les possibilités et les limites de leur usage quotidien. La 200e unité a été mise en circulation. Un nouveau système de commercialisation a été introduit par Peugeot Suisse pour augmenter la demande: les batteries sont désormais louées à l'acheteur du véhicule, permettant d'abaisser d'un bon tiers le prix de vente du véhicule. **Les demandes de vélos et de scooters électriques ont notamment connu un succès remarquable.** Conçu pour durer six ans, le programme de Mendrisio prendra fin à l'été 2001.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.07.2020
MARCO ACKERMANN

Als «Pionierin des Wasserstoffs» betitelte die Westschweizer Zeitung «Le Temps» die Schweiz im Juli 2020 mit Verweis auf das geplante, privatwirtschaftlich organisierte **Netz von Wasserstofftankstellen** entlang der Achse Bodensee bis Genfersee. Nachdem bereits 2016 in Hunzenschwil (AG) die erste Wasserstofftankstelle der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, folgte im Juli 2020 eine weitere in der Stadt St. Gallen. Bis Jahresende sollen zudem Tankstellen an den Standorten Rümlang (ZH), Zofingen (AG), Stadt Bern und Crissier (VD) folgen, wie das St. Galler Tagblatt berichtete. Mit der Eröffnung solcher Tankstellen könne die «Huhn-und-Ei-Frage» durchbrochen werden, denn ohne Infrastruktur würden auch keine Wasserstofffahrzeuge gekauft und ohne Nachfrage auch keine Tankstellen errichtet werden, erklärte dieselbe Zeitung weiter. Bereits ab 2021 sollen 150 Wasserstoff-LKWs auf den Schweizer Strassen unterwegs sein, zwei Jahre später bereits deren 1000, wie die «bz Basel» festhielt. Möglich gemacht hat diese Wasserstoffinitiative unter anderem der im Jahr 2018 gegründete, privatwirtschaftlich organisierte Förderverein «H2 Mobilität Schweiz», der zum Ziel hat, ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen in der Schweiz aufzubauen. Mitglieder dieses Vereins sind unter anderem die Detailhändler Migros und Coop sowie verschiedene Tankstellenbetreiber und Transportunternehmen, die entsprechende Fahrzeuge bestellt haben. Interesse am Alternativantrieb zeigte gemäss dem St. Galler Tagblatt beispielsweise auch die St. Galler Kantonspolizei, die im Sommer 2020 ein erstes Wasserstoffauto in ihre Dienstflotte aufnahm. Nebst dem Netzausbau von H2-Tankstellen scheint auch die Produktion von Wasserstoff ins Rollen geraten zu sein. Der ersten bestehenden Anlage in der Schweiz beim Wasserkraftwerk Gösgen (SO) könnte beim Wasserkraftwerk Birsfelden (BL) bald eine zweite folgen, wie die «bz Basel» berichtete. Mit dem Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes und einer klimafreundlichen H2-Produktion werde erwartet, dass der Verkauf von Brennstoffzellenautos ansteige. Zusätzlich zum

Potenzial, die Mobilitätsbranche aufzuwühlen, werde der Wasserstoff als potenzieller Energieträger angesehen, um temporär überschüssigen Strom aus Wind- und Solarkraftwerken zu speichern, wie die NZZ berichtete.¹⁰

Erdöl und Erdgas

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 16.07.1997
LIONEL EPERON

En vertu de l'ordonnance de 1996 sur la réduction de la consommation spécifique de carburant des automobiles (ORCA), les voitures individuelles neuves qui seront vendues en Suisse ne devront pas consommer en moyenne plus de 7.6 litres aux 100 km d'ici l'an 2001. Etabli sur la base des calculs effectués par l'Association des importateurs suisses d'automobiles (AISA), ce chiffre représente **une diminution de 15% par rapport à la consommation moyenne actuelle, conformément à ce qui est exigé par la législation fédérale.**¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 23.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Lors de la reprise des discussions au sujet de la mise en œuvre de la **loi sur le CO2**, le Conseil des Etats s'est prononcé en faveur de l'obligation pour les centrales à cycles combinés alimentées au gaz de compenser intégralement leurs émissions de CO2. La Chambre haute a en outre décidé que la part de cette compensation réalisée au moyen de certificats d'émission étrangers ne pourrait pas excéder 30%. Au Conseil national, une coalition de socialistes, écologistes et UDC a adopté, par 95 voix contre 81, une proposition Freysinger (udc, VS) visant à conférer au Conseil fédéral la compétence de fixer la part limite des certificats étrangers. Cette décision rend possible à la fois économiquement (rentabilité) et écologiquement (compensation) la construction de nouvelles centrales à gaz, tout en évitant le transfert de la production vers des pays n'appliquant ni la taxe sur le CO2, ni l'obligation de compenser. Constatant que ces obligations excédaient le cadre fixé par la loi sur le CO2, le Conseil des Etats a renvoyé le projet à sa commission afin qu'elle rédige un projet d'arrêté distinct fournissant la base légale nécessaire. En conséquence, la commission a présenté un projet d'**arrêté concernant la compensation des émissions de CO2 des centrales à cycles combinés alimentées au gaz**. Ce projet prévoit que la part de la compensation réalisée au moyen de certificats étrangers ne peut excéder 30% des émissions totales. Le Conseil fédéral pourra toutefois relever ce plafond à 50% si l'approvisionnement électrique du pays l'exige. La durée de l'effectivité de l'arrêté est limité au 31 décembre 2008. La Chambre haute a adopté le projet de sa commission sans opposition. Le Conseil national s'y est rallié par 124 voix contre 51 et 15 abstentions. En votation finale, la Chambre haute a approuvé unanimement l'arrêté et la Chambre basse par 137 voix contre 53.¹²

MOTION

DATUM: 19.06.2020
MARCO ACKERMANN

In einer Motion forderte Walter Wobmann (svp, SO), **dass die Energieetikette für Motorfahrzeuge abgeschafft wird**, da sich Verbraucherinnen und Verbraucher verstärkt auf den absoluten CO2-Ausstoss (gemäss Teilrevision des CO2-Gesetzes vom März 2011) fokussierten und nicht auf die «kompliziert berechneten Buchstaben-Kategorien» achten würden, argumentierte der Solothurner. Die Einführung absoluter CO2-Vorgaben habe die Energielabels absurd gemacht und für die Verwaltung und den Fahrzeughandel einen immensen Aufwand zur Folge, begründete der Motionär seine Forderung weiter. Der Bundesrat lehnte in seiner Stellungnahme vom Mai 2018 die Motion ab und widersprach Wobmann: Die CO2-Emissionsvorschriften und die Energieetiketten seien zwei komplementäre Instrumente, die sich einerseits an die Importeure richteten und andererseits dem Kunden als transparente Informationsquelle dienen sollen. Die Energieetikette mache unterschiedliche Antriebstechnologien vergleichbar und ermögliche entgegen der absoluten CO2-Angabe, dass auch grössere Fahrzeuge, wie beispielsweise Familienwagen, relativ auf ihr Gewicht betrachtet als effizient eingestuft werden können. Zudem erachtete der Bundesrat die bürokratischen Kosten für die Energieetikette als vertretbar und erklärte, dass die Kennzeichnung in verschiedenen Kantonen bereits als Grundlage für die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer und für Effizienzziele diene. Aus all jenen Gründen wolle der Bundesrat die europaweit etablierte Kennzeichnung beibehalten. Da die Motion nicht innerhalb von zwei Jahren abschliessend im Rat diskutiert wurde, kam sie im Sommer 2020 zur Abschreibung.¹³

1) AB NR, 2017, S. 283 ff.; LT, NZZ, 9.3.17

2) Bund, 27.12.18, 8.1.19; BZ, 10.1.19; Bund, 15.1., 18.1.19; BZ, Bund, 22.1.19; BZ, 24.1.19; TG, 28.1.19; BZ, 30.1.19; Bund, 31.1.19; BZ, 1.2.19; Bund, 7.2.19; BZ, Bund, 11.2.19; AZ, BZ, Bund, TG, 12.2.19; Bund, 19.2.19

3) Presse du 24.6.95.

- 4) BO CN, 1998, p. 2203; BO CN, 1998, p. 740 s.
- 5) AB SR, 2017, S. 458ff.
- 6) AB NR, 2019, S. 56 ff.; AZ, SGT, 6.3.19
- 7) SZ, 18.7.98; 24 Heures, 25.8.98.
- 8) Bund, 10.10.98.
- 9) DETEC, communiqué de presse du 4.10.99.
- 10) Website Förderverein H2 Mobilität Schweiz ; NZZ, 15.2.20; BLZ, 17.4.20; Lib, 26.6.20; LT, SGT, 8.7.20; LT, 14.7.20; SGT, 17.7.20; AVF, 18.7.20
- 11) JdG, 16.7.97.
- 12) BO CE, 2007, p. 114 ss., 179 s. et 308 s.; BO CN, 2007, p. 27 ss., 398 ss. et 594.
- 13) Mo. 18.3344