

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Trede, Aline (gp/verts, BE) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 2020 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Luftfahrt	3
Umweltschutz	4
Klimapolitik	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

##### Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

BERICHT  
DATUM: 31.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Libérale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlungsgrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch

zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.<sup>1</sup>

### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 17.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit einem Vorstoss von Ständerat Schmid (fdp, GR) zur **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike**. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR hatte sich zuvor für Annahme der Motion ausgesprochen. Wie Nationalrätin Schaffner (glp, ZH) erläuterte, unterstütze die Kommission das Anliegen, dass Jugendliche ab 12 Jahren ein langsames E-Bike ohne Fahrausweis benützen dürfen. Die Kommissionsmehrheit möchte damit weitergehen als die in derselben Session überwiesene Motion Nantermod (fdp, VS; Mo. 20.3080). Diese sieht vor, dass Kinder unter 14 Jahren langsame E-Bikes benützen dürfen, wenn sie von einer erwachsenen Person begleitet werden. Eine starke Kommissionsminderheit, bestehend aus SVP-, Grüne- und SP-Vertreterinnen und -Vertretern beantragte die Ablehnung der Motion Schmid. Die verminderte Verkehrssicherheit stand dabei im Zentrum der Überlegungen, wie Aline Trede (gp, BE) erklärte. Die Minderheit bevorzuge die Umsetzung der Motion Nantermod. Auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga sprach sich für die Ablehnung der Motion Schmid und für die Umsetzung der Motion Nantermod aus.

Die grosse Kammer liess sich von der Argumentation der Kommissionsminderheit und von Bundesrätin Sommaruga überzeugen und lehnte die Motion mit 112 zu 67 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen, von grossen Teilen der SVP-Fraktion und von einzelnen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Nationalrat** als Erstrat über den **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg**. Hierzu lagen ein Antrag der Kommissionsmehrheit auf Eintreten sowie ein Minderheitsantrag Trede (gp, BE) auf Nichteintreten vor. Die Sprecherin der KVF-NR, Nadja Pieren (svp, BE), stellte das Projekt kurz vor und strich hervor, dass die Umfahrung notwendig sei, um die Verkehrssituation im Emmental umfassend zu verbessern. Das Projekt werde zudem von der lokalen Bevölkerung breit getragen und sei für den Wirtschaftsstandort Emmental von immenser Bedeutung. Aline Trede widersprach insbesondere der Aussage zur Notwendigkeit dieses Projekts vehement. Das Projekt werde bloss realisiert, weil noch Geld aus den vorangehenden Agglomerationsprogrammen übrig sei. Das Projekt sei sehr teuer, bringe kaum einen wirtschaftlichen Nutzen mit sich und sei insgesamt ein «schlechtes Projekt», wie auch das ARE bestätigt habe. Zudem führe es zu einer Zunahme des Verkehrs und damit zu mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen und es stelle einen grossen Eingriff in die lokale Landschaft und Natur dar. Schliesslich sei der Tunnelbau auch eine Gefahr für das Grundwasser in Oberburg. Diese Ausführungen bezüglich des grösseren Verkehrsaufkommens wollte Kurt Fluri (fdp, SO) als Befürworter der Umfahrung nicht so stehen lassen. Es sei in der Botschaft ausgeführt worden, dass der Kanton Bern und die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Burgdorf dafür zu sorgen haben, dass unerwünschte Nebenwirkungen, wozu auch der Mehrverkehr zähle, angegangen würden. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga darum gebeten hatte, der Kommissionsmehrheit zu folgen und dem Zusatzkredit zuzustimmen, sprachen sich 110 Nationalrätinnen und Nationalräte in der Gesamtabstimmung für den Bundesbeschluss aus, 81 waren dagegen und 2 Personen enthielten sich der Stimme. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden Grünen- und GLP-Fraktionen, von der grossen Mehrheit der SP-Fraktion und von vereinzelt Stimmen der Mitte-Fraktion.<sup>3</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Liberalen-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Mit diesen Vorstössen wurde der Bundesrat aufgefordert, für **vergünstigte Tarife im öffentlichen Verkehr für Schulklassen** zu sorgen. Exkursionen von Schulklassen erfüllten wichtige pädagogische, soziale und kulturelle Funktionen für die Kinder und Jugendlichen und sollten entsprechend gefördert werden, so die Initiantinnen und Initianten.

Die zuständige KVF-NR befasste sich im Oktober 2020 mit den Initiativen und gab dem Vorhaben mehrheitlich Folge (15 zu 10 Stimmen). Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ausserschulische Aktivitäten für die Bildung der Kinder und Jugendlichen wichtig seien. Eine Minderheit war hingegen der Auffassung, dass damit in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden eingegriffen würde, die für Bildungsfragen zuständig seien.<sup>4</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 04.02.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 befasste sich die KVF-SR mit vier **parlamentarischen Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen forderten** (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Wie bereits in der KVF-NR stiessen die Initiativen auch bei der Schwesterkommission auf Zustimmung; sie begrüsst die finanzielle Unterstützung von schulischen Aktivitäten, die ausserhalb des Klassenzimmers stattfinden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs Alliance SwissPass für die Tarifregelung zuständig sei. Daher solle diese einen Tarifvorschlag im Sinne der Initiativen ausarbeiten. Erst danach solle geprüft werden, ob eine Änderung gesetzlicher Grundlagen nötig sei. Eine Kommissionsminderheit beantragte, den Initiativen keine Folge zu geben, da die Kompetenz in Bildungsfragen bei den Kantonen und Gemeinden liege.<sup>5</sup>

## Luftfahrt

MOTION  
DATUM: 10.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit ihrer Motion **«Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung»** beabsichtigte die KVF-NR den Bundesrat zu beauftragen, bei der Übernahme der EU-Verordnung 2019/947 zur Regelung von unbemannten Luftfahrzeugen, den Modellflug auszunehmen und diesen unter Schweizer Recht zu belassen. Die EU-Verordnung sei hauptsächlich erlassen worden, um den Umgang mit Drohnen zu regeln, für den Modellflug sei sie jedoch ungeeignet, da sie rein administrativer Natur sei und die Sicherheit nicht erhöhe. Zudem müsste das BAZL bei Übernahme der entsprechenden Regelung den Modellflug in Zukunft beaufsichtigen. Diese Überwachung einer nicht sicherheitsrelevanten Sport- und Freizeitaktivität sei jedoch sachfremd und nicht zu rechtfertigen. Die Schweizer Modellflugvorschriften hätten sich seit Jahren bewährt und sollten weiterhin gelten. Eine Kommissionsminderheit aus GP-, GLP- und SP-Vertreterinnen und -Vertretern beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Bundesrat beantragte ebenfalls die Ablehnung der Motion. Er nannte dafür mehrere Gründe. Zum einen habe die Schweiz die EU-Verordnung dank ihren Mitwirkungsrechten in verschiedenen Punkten erfolgreich beeinflussen können. Es bestehe für den Modellflug lediglich eine digitale Registrationspflicht. Wenn sich eine Person zudem einem Verein anschliesse, unterstehe diese keiner Schulungspflicht, sie müsse kein Mindestalter erreicht haben und die Modellflugzeuge unterlägen keiner Höhenbeschränkung. Die Übernahme der EU-Verordnung sei daher verhältnismässig. Zum anderen könne die Schweiz nicht einseitig Elemente aus einer von der EU verabschiedeten Verordnung herausnehmen. Dafür wäre die Zustimmung der EU nötig; diese wäre aber sehr fraglich. Wenn die EU die Zustimmung verweigern würde, müsste der Bundesrat über die Nicht-Übernahme der gesamten besagten EU-Verordnung verhandeln. Wenn die EU ihre Zustimmung zur teilweisen oder zur ganzen Nicht-Übernahme verweigere, könnte dies weitreichende politische Konsequenzen mit sich bringen: Da die Schweiz dadurch ihren Verpflichtungen im Rahmen einer weiteren, bereits übernommenen EU-Verordnung zur Zivilluftfahrt nicht nachkommen würde und keine gleichwertigen nationalen Regulierungen vorhanden seien, könnte die EU Schutzmassnahmen ergreifen. Weiter könne die Nicht-Übernahme der Verordnung auch Probleme wirtschaftlicher Art nach sich ziehen. So wäre etwa der Zugang der Schweizer Drohnen-Industrie zum wichtigen EU-Binnenmarkt gefährdet, weil von der Schweiz ausgestellte Bewilligungen von der EU nicht anerkannt würden. Zudem würden verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Datenschutzes im

Zusammenhang mit der Nutzung von Drohnen verzögert. Schliesslich hätte die Nicht-Übernahme der EU-Verordnung zur Folge, dass die Schweiz zukünftig bei der Weiterentwicklung des EU-Rechts im Bereich der unbemannten Luftfahrzeuge nicht mehr mitarbeiten könnte.

Der Nationalrat behandelte das Geschäft in der Herbstsession 2020. In der Diskussion erläuterte Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin der Kommissionsminderheit, die Argumente gegen die Annahme der Motion, die sich mit der Stellungnahme des Bundesrates deckten. Verkehrsministerin Sommaruga resümierte, dass die EU-Regulierung genügend Flexibilität biete, um sicherzustellen, dass mit den Modellflugzeugen wie bis anhin weiter geflogen werden könne. Aus Sicht des Bundesrates wiege die Problematik der eventuellen Gefährdung des Marktzugangs für Drohnen und Robotik aus der Schweiz schwerer als die Registrierungsspflicht, die er als zumutbar erachte.

Diese Worte fruchteten jedoch nicht. Die Mehrheit der grossen Kammer war der Ansicht, dass die Vorschriften für den Modellflug in der Schweiz von der EU-Verordnung zur Regelung von unbemannten Luftfahrzeugen ausgenommen werden sollen. Er stimmte der Motion mit 93 zu 79 Stimmen bei 8 Enthaltungen zu. Grüne und Grünliberale sowie fast alle SP-Mitglieder sprachen sich gegen die Vorlage aus.<sup>6</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

Der Bundesrat präsentierte im September 2022 den Entwurf für die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes**. Der Gesetzesentwurf beinhaltet Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030 und knüpfte damit an das geltende CO<sub>2</sub>-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hatte. Gemäss Botschaft habe der Bundesrat die Bedenken, die im Rahmen der letzten, gescheiterten Revision aufgekommen waren, ernst genommen und sehe daher keine neuen oder höheren Abgaben vor.

Das Ziel der Revision bestehe darin, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, wobei die Reduktion zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel mit Massnahmen im Ausland erfolgen soll. Für die Regelung der Rahmenbedingungen, unter welchen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz mittels Projekten im Ausland kompensiert werden können, habe die Schweiz bereits verschiedene Abkommen mit einzelnen Staaten abgeschlossen, wie etwa jenes mit Peru.

Der Gesetzesentwurf sah Massnahmen in verschiedenen Bereichen vor; insgesamt sollen rund CHF 4.1 Mrd. in den Klimaschutz investiert werden:

Der Grossteil der Investitionen in der Höhe von rund CHF 2.8 Mrd. wollte der Bundesrat für Klimaschutzmassnahmen im **Gebäudebereich** aufwenden. Die Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe sollen knapp zur Hälfte für Klimaschutzmassnahmen wie dem Gebäudeprogramm eingesetzt werden. Weitere Bereiche, die in den Genuss der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe kommen sollen, sind die Förderung von Geothermie und die Energieplanung einzelner Gemeinden. Auch soll der bereits bestehende Technologiefonds weiter alimentiert werden, mit dem unter anderem neu die Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen abgesichert werden können. Die Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten die übrigen circa 50 Prozent aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe rückerstattet.

Im **Verkehrsbereich** sah der Bundesrat Mittel in der Höhe von rund CHF 800 Mio. vor. Damit soll die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut und die Anschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Verkehr und für internationale Zugverbindungen gefördert werden. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sollen den Transportunternehmen für die Bereitstellung neuer Angebote, inklusive Nachtzüge, bis Ende 2030 Finanzhilfen gewährt werden können. Im Bereich des Güterverkehrs sollen Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSWA befreit bleiben, um auch Anreize für CO<sub>2</sub>-arme Transportmittel zu schaffen. Ein solcher Anreiz soll auch für die Autoimporteure bestehen bleiben: Gemäss Botschaft werden die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für importierte Fahrzeuge wie in der EU weiter verschärft; bei Nichteinhaltung der Zielwerte werden Strafen ausgesprochen.

Die **Importeure von Benzin und Diesel** müssen weiterhin einen Grossteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Klimaschutzmassnahmen kompensieren. 5 bis 10 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen sollen die Importeure direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe einsparen.

Weiter möchte der Bundesrat die Anbieter von **Flugzeugtreibstoffen** dazu verpflichten, dem Kerosin, das in der Schweiz getankt wird, erneuerbare Treibstoffe beizumischen,

wie es auch die EU vorsehe.

Gemäss Entwurf soll es künftig grundsätzlich allen **Unternehmen** offenstehen, sich von der **CO<sub>2</sub>-Abgabe zu befreien**, wenn sie eine CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtung abschliessen. Wie bis anhin sind Grosseemittenten von der CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgenommen, sie nehmen stattdessen am mit der EU verknüpften Emissionshandelssystem teil. Schliesslich soll auch der **Finanzmarkt** einen Beitrag leisten, indem die die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die klimabedingten Risiken verpflichtet werden.

Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat auch mehrere Vorstösse zur Abschreibung, namentlich ein Postulat Ammann (mitte, SG; Po. 19.3643), ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3949), eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) sowie eine Motion der KVF-NR (Mo. 21.3977).<sup>7</sup>

---

1) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

2) AB NR, 2020, S. 2632 ff.

3) AB NR, 2021, S. 1028 ff.

4) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20

5) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21

6) AB NR, 2020, S. 1388 ff.; EU Durchführungsverordnung 2019\_947

7) BBl, 2022 2651; Medienmitteilung Bundesrat vom 16.9.22