

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Klimapolitik
Akteure	Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) SR/CE
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

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette
Schaub, Hans-Peter

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette; Schaub, Hans-Peter 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Klimapolitik, 2021 - 2023.
Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Umweltschutz	4
Klimapolitik	4
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	5
Parteien	5
Liberale Parteien	5

Abkürzungsverzeichnis

WTO	Welthandelsorganisation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

OMC	Organisation mondiale du commerce
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Sowohl Ständerat als auch Nationalrat befassten sich in der Herbstsession 2021 je ein zweites Mal mit dem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Danach blieb noch eine **Differenz** zwischen den Räten bestehen. Diese betraf das Vorgehen bei Enteignungen. Während die Mehrheit des Nationalrats darauf pochte, dass eine Enteignung nur dann möglich sein solle, wenn keine Interessen des Bundes oder von bundesnahen Unternehmungen, insbesondere den SBB, tangiert werden, war der Ständerat mehrheitlich der Ansicht, dass ein solcher Passus im Gesetz nicht angebracht sei. Thierry Burkart (fdp, AG) illustrierte die Haltung des Ständerates in dieser Sache mit den folgenden Worten: «Einerseits kann eine solche Regelung natürlich dem Erfolg der Erstellung von Cargo sous terrain (CST) sehr abträglich sein, und andererseits würde man hier auch eine Privilegierung von einzelnen Wirtschaftssubjekten – bundesnahe Betriebe sind auch Wirtschaftssubjekte – vornehmen [...], was meines Erachtens nicht zulässig wäre.» Die beiden Räte werden in der Wintersession 2021 versuchen, diese letzte Differenz auszuräumen.¹

MOTION
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** stand in der Wintersession 2022 auf dem Programm des **Ständerates**. Für die KVF-SR berichtete Thierry Burkart (fdp, AG), dass zur Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verkehrsverlagerung (Alpen-Initiative) eine Verbesserung der NEAT-Zufahrtsstrecken im Norden der Schweiz nötig sei. Mit der vorliegenden Motion solle der Bundesrat aufgefordert werden, auf eine Beseitigung des Nadelöhrs der südlichen deutschen Rheintalstrecke hinzuwirken. Bundesrätin Simonetta Sommaruga begrüßte seitens der Regierung das Anliegen der Motion. Sie wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass Frankreich und Deutschland dem Ausbau dieser Strecke nicht dieselbe Bedeutung beimessen würden wie die Schweiz. Es sei daher davon auszugehen, dass der Ausbau eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Schweiz bedinge. Danach nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.²

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionsprecher Thierry Burkart (fdp, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheinentzug sodann stillschweigend an.

Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionsmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Strafrahmen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionsmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des

Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionsmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen.³

MOTION

DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Der **Ständerat** nahm sich in der Wintersession 2023 einer Motion von Erich Hess (svp, BE) an, welche forderte, die **Autobahn A1 auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf auf mindestens sechs Spuren auszubauen**.

Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) erklärte, weshalb die KVF-SR dem Rat mit 10 zu 3 Stimmen beantrage, die Motion anzunehmen: Das Stauaufkommen auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf sei massiv, was sich negativ auf das Klima, die Lärmbelastung und den Ausweichverkehr in die angrenzenden Gemeinden auswirke. Der Kommission sei zwar von Bundesrat und Verwaltung mitgeteilt worden, dass mit der Annahme der Motion «keine bereits geplanten oder beschlossenen Projekte ausgelöst würden», die Ablehnung der Motion würde jedoch in den Augen der Kommissionsmehrheit bedeuten, dass das Parlament nicht hinter den beschlossenen Ausbausritten stehe.

Eine Minderheit der KVF-SR – im Rat vertreten durch Mathias Zopfi (gp, GL) – forderte, die Motion abzulehnen. Ein Ausbau der A1 würde schlussendlich zu mehr Verkehr führen, massive CO₂-Emissionen generieren und einen enormen Platzverbrauch bedeuten. Andere Massnahmen wie eine Temporeduktion seien effizienter für die Staubekämpfung und die Motion sei generell obsolet, da die Strecke auch bei Ablehnung der Motion ausgebaut werde.

Der Berner Ständerat Werner Salzmann (svp) setzte sich für die Annahme der Motion ein, sprach sich aber auch für die Berücksichtigung landwirtschaftlicher Bedenken beim Autobahnausbau aus. Bundesrat Albert Röstli versprach daraufhin, die Anliegen Salzmanns aufzunehmen.

Röstli beantragte der kleinen Kammer zudem, die Motion anzunehmen. Ein Ausbau der A1 sei nötig, da Lärm und Ausweichverkehr trotz anderer, bereits ergriffener Massnahmen sehr gross seien. Die Mobilität müsse für die Zukunft gesichert werden, auch wenn der Ausbau der A1 im Rahmen des Ausbauprogramms Step unabhängig von der Motion beschlossen worden sei. Die Ablehnung der Motion würde ein falsches Signal senden, fand auch der Bundesrat.

Der Ständerat sprach sich schliesslich mit 31 zu 12 Stimmen ohne Enthaltung für die Annahme der Motion aus, womit sie definitiv zur Umsetzung **an den Bundesrat überwiesen** wurde.⁴

Eisenbahn

POSTULAT

DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der

verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2023
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeure auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionsprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Liberaler-Fraktion.⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionsmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr

MOTION
DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.⁷

MOTION

DATUM: 31.05.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit einer **Motion der KVF-NR zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Fahrzeugen im öffentlichen Busverkehr**.

Mathias Zopfi (gp, GL) erinnerte namens der KVF-SR daran, dass im abgelehnten CO₂-Gesetz vorgesehen war, die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr aufzuheben und die entsprechenden Einnahmen in die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern zu stecken. Diesem Anliegen wolle die vorliegende Motion doch noch zum Durchbruch verhelfen. Die Motion sei aber nicht nur für die Klimapolitik wichtig, sondern auch für die entsprechende Branche, welche Planungssicherheit beim Erwerb von neuen Fahrzeugen brauche.

Thierry Burkart (fdp, AG) äusserte sich kritisch zur Motion, hatte in der Kommission aber keinen Antrag auf Ablehnung eingereicht. Burkart bemängelte, dass diese Motion eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mit sich bringe. Der Privatverkehr im Bereich des Personen- und Gütertransports brauche aber auch Anschubfinanzierungen; dort stellten sich die selben Herausforderungen beim Übergang ins nicht-fossile Zeitalter. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga setzte sich für die Annahme der Motion ein und erläuterte, dass der Bundesrat dahingehende Bestimmungen bereits in der Vernehmlassungsvorlage zum CO₂-Gesetz post 2024 vorgesehen habe. Da kein Gegenantrag vorlag, wurde die Motion schliesslich stillschweigend angenommen.⁸

Umweltschutz

Klimapolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 02.12.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2021 über die **Revision des CO₂-Gesetzes in Umsetzung der parlamentarischen Initiative für eine «Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO₂-Gesetz»**. Wie bereits der Nationalrat war sich auch die vorberatende UREK-SR einig, dass das Gesetz nicht mit Verschärfungen oder Erleichterungen modifiziert werden sollte, sondern lediglich die wichtigsten Massnahmen des geltenden CO₂-Gesetzes bis 2024 verlängert werden sollten, wie Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) erläuterte. Die UREK-SR wollte denn auch nur eine einzige Differenz zum Nationalrat schaffen: Der durch einen Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) eingebrachte Zusatz in Artikel 49b sollte gestrichen werden. Mit diesem Zusatz hatte der Nationalrat festgelegt, dass die Vereinbarungen zur CO₂-Reduktion durch die Wirtschaft (so genannte Zielvereinbarungen) bis mindestens 2024 mit Hilfe derselben Organisationen, die diese Aufgabe auch bislang wahrgenommen haben, zu erarbeiten und umzusetzen seien. Schmid erläuterte, dass dieser Zusatz in Konflikt mit den WTO-Regeln geraten könnte, woraufhin die kleine Kammer dem Vorschlag der Kommission auf Streichung folgte. Der Ständerat schuf indes noch eine zweite Differenz zum Nationalrat, indem er einem Einzelantrag Wicki (fdp, NW) zustimmte. Wicki hatte vorgeschlagen, die in Erfüllung der parlamentarischen Initiative Burkart (fdp, AG; Pa.lv. 17.405) gewährten Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe ebenfalls bis Ende 2024 fortzuführen.

Vier Tage später schloss sich der **Nationalrat** in beiden Punkten dem Ständerat an, wodurch das Geschäft noch in der Wintersession bereinigt werden konnte. In den **Schlussabstimmungen** stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 142 zu 46 Stimmen bei 5 Enthaltungen zu; die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion. Der Ständerat nahm das Geschäft einstimmig mit 41 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen an.⁹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Liberaler Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 06.05.2023
HANS-PETER SCHAUB

Mit einiger medialer Aufmerksamkeit wurde im Frühling 2023 die **Parolenfassung der FDP zur Abstimmung über das Klima- und Innovationsgesetz** erwartet. Die **Ausgangslage** versprach in der Tat Spannung: Zwar hatte sich die freisinnige Bundeshausfraktion in der Schlussabstimmung praktisch geschlossen hinter das Klima- und Innovationsgesetz gestellt, mit bloss einer Nein-Stimme im Nationalrat (vom Berner Christian Wasserfallen) und einer Enthaltung im Ständerat (vom Ausserrhodener Andrea Caroni). Allerdings hatte die Positionierung zur Klimapolitik in den Vorjahren verschiedentlich für parteiinterne Konflikte gesorgt, und bei der Abstimmung über das CO₂-Gesetz 2021 waren nicht nur fünf Kantonalsektionen und (laut VOX-Analyse) eine deutliche Mehrheit der freisinnigen Wählendenbasis von der Ja-Parole der Mutterpartei abgewichen, sondern die Abstimmungsniederlage war gemäss breiter öffentlicher Wahrnehmung auch ein wichtiger Grund für den unmittelbar darauf folgenden Rücktritt der damaligen Parteipräsidentin Petra Gössi (fdp, SZ) gewesen. Hinzu kam beim Klima- und Innovationsgesetz, dass sich einzelne Parteigrössen bereits stark für beziehungsweise gegen die Vorlage exponiert hatten: auf der einen Seite Nationalrat Christian Wasserfallen (fdp, BE) als Vorstandsmitglied des Nein-Komitees, auf der anderen Seite etwa Ständerat Ruedi Noser (fdp, ZH) als Mitglied eines Ja-Komitees und davor schon des Initiativkomitees der Gletscherinitiative, die schliesslich zum Klima- und Innovationsgesetz als indirekten Gegenvorschlag geführt hatte. Auch eine kurz vor der Parolenfassung veröffentlichte Umfrage von Tamedia sprach für eine tiefe Spaltung der FDP-Basis: 49 Prozent ihrer Wählerinnen und Wähler tendierten demnach zu einem Ja, 45 Prozent zu einem Nein. Schon davor hatten die Jungfreisinnigen Stimmfreigabe beschlossen, weil sie sich auf keine Parole hatten einigen können.

Die **Delegiertenversammlung** der Mutterpartei sprach sich im Mai mit 234 Ja- gegen 51 Nein-Stimmen bei 5 Enthaltungen dann aber letztlich recht deutlich zugunsten des Gesetzes aus. Die Mehrheit der Parteidelegierten folgte damit dem Präsidenten Thierry Burkart (fdp, AG), der in seiner Rede dafür warb, «auch einmal im Sinn der Sache einen Kompromiss [zu] machen» und Verantwortung für das Land zu übernehmen. Die Begeisterung für das Gesetz, das stark auf Subventionen setzte, war gemäss NZZ zwar auch bei den wenigen anderen Rednerinnen und Rednern «überschaubar», doch gab es auch bloss zwei Reden für eine Nein-Parole – eine davon von Christian Wasserfallen, der kritisierte, mit der staatlichen Unterstützung für den Umstieg von fossilen Heizungen auf Wärmepumpen wolle das Gesetz einen bereits «übersättigten Markt [subventionieren]. Das macht kein Freisinniger!». Burkart zeigte sich im Anschluss an die Parolenfassung gegenüber den Medien zufrieden. Aus liberaler Sicht sei das Klima- und Innovationsgesetz zwar «alles andere als perfekt», doch im Gegensatz zur CO₂-Vorlage von 2021 gehe es diesmal nicht «um Verbote [und] Preiserhöhungen ohne Nutzen fürs Klima». Anders als noch bei der CO₂-Kampagne werde sich die FDP im Abstimmungskampf aber nicht stark exponieren, weil man auf die Vorbehalte in bedeutenden Teilen der Basis Rücksicht nehmen wolle.

Gegen aussen präsentierte sich die FDP in der Folge geschlossener als zwei Jahre davor im Vorfeld der Abstimmung über das CO₂-Gesetz. Zur bereits früher beschlossenen Stimmfreigabe der Jungfreisinnigen kam als **einzige abweichende Parole** nur noch ein Nein der Schaffhauser Kantonalpartei hinzu, das mit einer Stimme Unterschied denkbar knapp zustande gekommen war. Inwieweit sich die Sympathisantinnen und Sympathisanten der FDP davon beeindruckt liessen, dazu lieferten verschiedene **Umfragen** unterschiedliche Ergebnisse: Sowohl bei den von Leewas für Tamedia als auch bei den von gfs.bern für die SRG durchgeführten Umfragen nahm der Ja-Anteil unter den FDP-Sympathisierenden nach der Parolenfassung nicht etwa zu, sondern sank sogar. Bei der Tamedia-Erhebung ergaben sich in der letzten Vorumfragewelle und auch bei der Nachbefragung nach dem Urnengang sogar knappe Nein-Mehrheiten unter den FDP-Sympathisierenden, die Vox-Nachanalyse von gfs.bern fand hingegen unter den FDP-Sympathisierenden eine Zweidrittel-Mehrheit für ein Ja. Konsistent waren die Erhebungen dahingehend, dass beim Klima- und Innovationsgesetz 2023 deutlich mehr FDP-Sympathisierende der Ja-Parole der Partei folgten als noch beim CO₂-Gesetz 2021.¹⁰

- 1) AB NR, 2021, S. 2048 ff.; AB SR, 2021, S. 1004 ff.
- 2) AB SR, 2022, S. 1189 f.
- 3) AB SR, 2022, S. 1058 ff.
- 4) AB SR, 2023, S. 1236 ff.
- 5) AB SR, 2021, S. 636 ff.
- 6) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23
- 7) AB SR 2021, S. 1235 ff.
- 8) AB SR, 2022, S. 304 ff.
- 9) AB NR 2021, S. 2354 f.; AB NR 2021, S. 2758; AB SR 2021, S. 1170 ff.; AB SR 2021, S. 1446
- 10) SRG-Trendumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Abstimmungsumfrage vom 3.5.2023; Tamedia-Abstimmungsumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Nachbefragung vom 18.6.2023; Vox-Analyse zur Abstimmung vom 18. Juni 2023; NZZ, TA, 8.5.23; SN, 25.5., 27.5.23; SGL, TA, 7.6.23