

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Allgemeiner Umweltschutz, Klimapolitik
Akteure	Brenzikofer, Florence (gp/verts, BL) NR/CN
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

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Allgemeiner Umweltschutz, Klimapolitik, 2022 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Wirtschaftspolitik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Schifffahrt	2
Umweltschutz	3
Allgemeiner Umweltschutz	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
EU	Europäische Union
USG	Umweltschutzgesetz
UWG	Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
UE	Union européenne
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
LCD	Loi fédérale contre la concurrence déloyale

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Wirtschaftspolitik

POSTULAT
DATUM: 17.03.2022
MARCO ACKERMANN

In der Frühjahrsession 2022 nahm der Nationalrat ein vom Bundesrat unterstütztes Postulat Brenzikofer (gp, BL) zur Prüfung möglicher **rechtlicher Konsequenzen bei absichtlicher Verkürzung der Produktlebensdauer** mit 113 zu 76 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Wie die grüne Nationalrätin argumentierte, würden Unternehmen durch die sogenannte geplante Obsoleszenz den Produktlebenszyklus in gesättigten Märkten bewusst verkürzen, um den Absatz steigern zu können. Dies laufe dem Gedanken der Kreislaufwirtschaft, einem bewussten Umgang mit Ressourcen sowie den Klimaschutzbestrebungen zuwider. Entsprechend solle ein Verbot eines solchen Verhaltens geprüft werden. Im Parlament stemmten sich die FDP-Fraktion beinahe vollständig und die SVP-Fraktion geschlossen gegen das Postulat; ein solcher Bericht liege bereits mit dem angenommenen Postulat Vonlanthen (mitte, FR; Po. 17.3505) vor, erklärte etwa Pierre-André Page (svp, FR) die ablehnende Haltung seiner Fraktion. Zudem könnten die Konsumentinnen und Konsumenten auf dem freien Markt diejenigen Unternehmen wählen, die eine verlängerte Garantie anböten und für eine hohe Qualität bekannt seien. Eine Mehrheit des Nationalrates folgte hingegen dem Votum von Bundesrätin Simonetta Sommaruga für Annahme des Postulats. Ferner schlug die Bundesrätin vor, die vom Postulat aufgeworfenen Fragen in einem sich bereits in Arbeit befindenden Bericht zu beantworten, mit dem ein 2018 überwiesenes Postulat Marchand-Balet (damals cvp, VS; Po. 18.3248) erfüllt werden soll. Während bei diesem Postulatsbericht die Rechtslagen zur geplanten Obsoleszenz im Ausland und in der Schweiz verglichen werden, sollen aufgrund des vorliegenden Postulats die Angaben zur Kreislaufwirtschaft aus dem Bericht Vonlanthen aktualisiert sowie mögliche Anpassungsvorschläge im Schweizer Recht aufgezeigt werden. Der Bericht könne damit als Basis für die Diskussion zur Schaffung rechtlicher Normen verwendet werden, erklärte die Energieministerin.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.03.2023
MARCO ACKERMANN

Die Forderung nach einer Vorschrift, wonach **in der Werbung für Motorfahrzeuge jeweils auch auf eine alternative Mobilitätsform aufmerksam gemacht werden muss**, wurde im **Nationalrat** im März 2023 klar versenkt. Mit 124 zu 60 Stimmen bei 6 Enthaltungen folgte die grosse Kammer damit dem Antrag seiner KVF-NR und lehnte die parlamentarische Initiative von Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) ab. Geschlossen für die Initiative stimmten die Fraktionen der Grünen und der SP (bei 6 Enthaltungen), alle anderen Fraktionen sprachen sich geschlossen dagegen aus.

Während Pasquier-Eichenberger und Florence Brenzikofer (gp, BL) die Bevölkerung mit der Massnahme für die Themen Klimaschutz, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und gesunder Lebensstil sensibilisieren wollten, erachtete etwa Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) die Massnahme als «reine Symbolpolitik». Gregor Rutz (svp, ZH) befand es zudem als stossend, dem Parlament eine «erzieherische Aufgabe» für die Bevölkerung zuzuweisen. Der zweite Kommissionssprecher Olivier Feller (fdp, VD) fügte an, dass die Initiative die Werbefreiheit und damit den ökonomischen Freiheitsgedanken einschränke. Mit dem ablehnenden Entscheid des Nationalrats war die Initiative erledigt.²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT

DATUM: 03.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Florence Brenzikofer (gp, BL) reichte im März 2021 ein Postulat ein, mit welchem sie einen Bericht über Anreize zur **Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr** forderte. Sie vertrat die Ansicht, dass die derzeitige Tarifstruktur unübersichtlich sei; insbesondere bei den überregionalen Abonnements sei es jedoch wichtig, dass diese attraktiv seien, damit sie gegenüber dem Individualverkehr bestehen können. Dadurch könne der öffentliche Verkehr zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf dem Gebiet der Mobilität beitragen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Frühjahrsession 2022 vom Nationalrat behandelt, nachdem es von Sandra Sollberger (svp, BL) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft worden war. Dabei erläuterte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga, dass das Tarifsystem der Schweiz so komplex sei, weil es aus verschiedenen nationalen und regionalen Tarifverbänden zusammengesetzt sei. Der Bundesrat begrüsse die Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems und sei auch bereit, während einer gewissen Übergangsperiode diese Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems finanziell zu unterstützen. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Folge mit 128 zu 55 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) deutlich zu. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion lehnten auch 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion das Postulat ab.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 06.03.2023
MARCO ACKERMANN

Bei der Frage, ob Kantone und Gemeinden die **Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel gratis ausgestalten** können sollen, zeigte sich im **Nationalrat** in der Frühjahrsession 2023 ein klarer Links-Rechts-Graben. Mit 126 zu 61 Stimmen bei 9 Enthaltungen unterlagen die Fraktionen der SP, der Grünen sowie ein Mitglied der Mitte-Fraktion beim Antrag, der parlamentarischen Initiative Prezioso Batou (egsols, GE) Folge zu geben, den anderen Fraktionen deutlich. Die Grünen-Nationalrätin Florence Brenzikofer (gp, BL) erklärte im Rat als Minderheitsvertreterin, dass es bei der verlangten Anpassung der Bundesverfassung nicht darum gehe, den ÖV flächendeckend kostenlos auszugestalten: Der Initiative sei vielmehr aus «staatspolitischen Gründen» Folge zu geben, damit Gemeinden und Kantone die Möglichkeit erhielten, «aus ökologischen oder aus gesellschaftspolitischen Gründen die Einführung von kostenfreien öffentlichen Verkehrsmitteln zu diskutieren und darüber zu entscheiden». Sie verwies damit auf eine im Jahr 2014 im Zuge des direkten Gegenentwurfs zur Fabi-Initiative eingeführte Bestimmung in der Bundesverfassung, welche eine angemessene Kostendeckung des öffentlichen Verkehrs durch die ÖV-Benutzenden verlangt. In der Folge sei es in diversen Fällen zu juristischen Auslegungsschwierigkeiten über die Vereinbarkeit mit den übergeordneten Bestimmungen gekommen, wenn Städte oder Kantone über die Einführung von kostenlosem ÖV diskutiert hätten. Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) warnte vor einem Paradigmenwechsel und betonte, wie wichtig es sei, dass ÖV-Teilnehmende einen Kostenbeitrag leisteten. Die Annahme der Initiative führe zu höheren Kosten, zu weniger Anreizen für Investitionen, zu einer unangemessenen Giesskannenverbilligung und es gebe auch keinen staatspolitischen Grund für eine Änderung, da wohl kein Kanton dazu bereit wäre, die Kosten vollumfänglich zu tragen. Ins gleiche Horn blies auch Kommissionssprecher Olivier Feller (fdp, VD), der es als «Illusion» bezeichnete, den ÖV als kostenlos zu betrachten. Die Initiative war mit der Ablehnung im Nationalrat erledigt.⁴

Schifffahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 22.12.2023
LENA BALTISSE

In der Wintersession beriet der **Nationalrat** als Zweitrat die **Übernahme von zwei Übereinkommen zur europäischen Binnenschifffahrt in das Schweizer Recht**. Kommissionssprecherin Florence Brenzikofer (gp, BL) erläuterte im Namen der KVF-NR, dass mit dem ersten Teil der Vorlage, der Genehmigung des Strassburger Übereinkommens von 2012 (CLNI), der Anwendungsbereich des Abkommens ausgeweitet, die Haftungshöchstgrenze für Schadensansprüche in der Binnenschifffahrt erhöht und ein Verfahren für die Anpassung dieser Höchstgrenze eingeführt wird. Der Bundesrat habe dabei vorgesehen, den Geltungsbereich des Übereinkommens auf den Rhein bis Rheinfelden festzulegen, womit die weiteren Wasserstrassen und Gewässer der Schweiz nicht vom Abkommen tangiert würden. Der zweite Teil der Vorlage, die Genehmigung der Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), führt laut Brenzikofer einheitliche Umweltstandards sowie das Verursacherprinzip ein und erhöht mit dem Verbot des unkontrollierten Entgasens im

Geltungsbereich des Übereinkommens den Gesundheits- und Umweltschutz. Dabei würden keine finanziellen oder personellen Auswirkungen für Bund, Kantone und Gemeinden erwartet. Wie bereits der Ständerat beschloss der Nationalrat ohne Gegenantrag Eintreten und hiess im Anschluss beide Teile der Vorlage diskussionslos gut. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat den ersten Teil der Vorlage zum CLNI mit 140 zu 42 Stimmen bei einer Enthaltung und den zweiten Teil zum CDNI mit 141 zu 40 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion.

In derselben Session kam das Geschäft in die **Schlussabstimmung**. Der Nationalrat genehmigte die beiden Teile des bundesrätlichen Entwurfs mit 134 zu 63 Stimmen bei einer Enthaltung bzw. 134 zu 61 Stimmen bei 3 Enthaltungen, wobei sich die SVP-Fraktion grossmehrheitlich gegen die Annahme des Entwurfes aussprach. Im Ständerat herrschte Einstimmigkeit zugunsten der Annahme beider Teile der Vorlage. Damit war die Übernahme der beiden Übereinkommen ins Schweizer Recht genehmigt und das Geschäft erledigt.⁵

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

In der Sommersession 2022 behandelte der Nationalrat das von Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) geforderte **Verbot des sogenannten Greenwashing**. Die Initiatorin kritisierte, dass Greenwashing («écoblanchiment») dazu führe, dass sich Konsumentinnen und Konsumenten für Produkte oder Dienstleistungen entschieden, die in Wahrheit nicht nachhaltig seien. Dies habe zur Konsequenz, dass der notwendige ökologische Wandel gebremst werde. Zudem führe Greenwashing auch zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten von Marken und Firmen, welche tatsächlich den ökologischen Fussabdruck ihrer Produkte verringern. Florence Brenzikofer (gp, BL) ergänzte für die Kommissionsminderheit, die sich für die Initiative einsetzte, dass eine kürzlich in der EU durchgeführte Studie zum Schluss gekommen sei, dass rund zwei Drittel der Konsumentinnen und Konsumenten kaum in der Lage seien, «falsche Aussagen über die Klimaeigenschaften gewisser Produkte von Fakten zu unterscheiden». Brenzikofer wies auch darauf hin, dass die Schweiz insbesondere im Finanzbereich noch Aufholbedarf aufweise; es sei für die Kundinnen und Kunden sehr schwierig herauszufinden, ob ein als nachhaltig angepriesener Fonds auch tatsächlich klimafreundlich sei. Die Mehrheit der RK-NR, welche der Initiative keine Folge geben wollte, sei der Meinung, dass die geltende Gesetzgebung für die Ahndung von Greenwashing genüge, betonte Patricia von Falkenstein (Idp, BS). Zudem habe die Verwaltung darauf hingewiesen, dass das Thema Greenwashing eher im USG als im UWG behandelt werden solle. Die geforderte Ergänzung sei schliesslich kaum mit dem strafrechtlichen Legalitätsprinzip in Einklang zu bringen, da die Ergänzung nicht genügend präzise formuliert sei. Konkret sei das Kriterium «Verschleierung von Auswirkungen auf das Klima» kaum messbar und ein Verstoß gegen dieses könne daher nicht sanktioniert werden, fasste von Falkenstein die Anmerkungen der Bundesverwaltung zusammen. Die Mehrheit der grossen Kammer schloss sich diesem Votum an und entschied mit 141 zu 67 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Initiative keine Folge zu geben. Die geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion unterlagen somit.⁶

1) AB NR, 2022, S. 526

2) AB NR, 2023, S. 530 ff.

3) AB NR, 2022, S. 152 f.

4) AB NR, 2023, S. 227 ff.

5) AB NR, 2023, S. 2436 ff.; AB NR, 2023, S. 2618; AB SR, 2023, S. 1294

6) AB NR, 2022, S. 1244 ff.