

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Transitverkehr, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Parlamentarische Initiative</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Guignard, Sophie  
Heidelberger, Anja  
Holenstein, Katrin

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Guignard, Sophie; Heidelberger, Anja; Holenstein, Katrin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Klimapolitik, Parlamentarische Initiative, 1985 - 2020*. 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>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung - Organisation	1
Parlamentsmandat	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	2
Indirekte Steuern	2
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	2
Verkehr und Kommunikation	2
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Umweltschutz	5
Klimapolitik	5
<b>Sozialpolitik</b>	7
Soziale Gruppen	7
Asylpolitik	7

## Abkürzungsverzeichnis

<b>SPK-SR</b>	Staatspolitische Kommission des Ständerats
<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>SPK-NR</b>	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>Büro-NR</b>	Büro des Nationalrates
<b>Büro-SR</b>	Büro des Ständerates
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>AsylG</b>	Asylgesetz
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats

---

<b>CIP-CE</b>	Commission des institutions politiques du Conseil des États
<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 États
<b>CIP-CN</b>	Commission des institutions politiques du Conseil national
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des États
<b>Bureau-CN</b>	Bureau du Conseil national
<b>Bureau-CE</b>	Bureau du Conseil des États
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>LAsi</b>	Loi sur l'asile
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Bundesverwaltung – Organisation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 10.09.2020  
MARC BÜHLMANN

Mittels parlamentarischer Initiative beabsichtigte Michael Töngi (gp, LU), **Bundesangestellte zu verpflichten, per Bahn zu reisen**, wenn die Reisezeit weniger als acht Stunden dauert. Die momentan geltende Empfehlung, bei fünf- bis sechsstündigen Reisezeiten die Bahn zu nutzen, genüge nicht. Vor allem aus ökologischen Gründen sei eine Bahnreise einer Flugreise vorzuziehen.

Mit 15 zu 10 Stimmen beantragte die SPK-NR im August 2020, dem Vorstoss keine Folge zu geben. Die Mehrheit der Kommission sah keinen Handlungsbedarf, da die Verwaltungsangestellten für das Thema sowieso bereits sensibilisiert seien und der Bundesrat erst kürzlich einen Aktionsplan «Flugreisen» in Kraft gesetzt habe, der zu einer Bahnreise verpflichtet, wenn die Reisezeit weniger als sechs Stunden beträgt. Man müsse zuerst abwarten, wie diese neue Regelung wirke. Zudem sei aus ökologischer Perspektive nicht die Wahl des Verkehrsmittels per se, sondern der ökologische Fussabdruck der gesamten Reise zentral. Andri Silberschmidt (fdp, ZH) fügte den Kommissionsargumenten zudem den Umstand hinzu, dass der Bund bereits heute sämtliche CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiere. Deshalb würde die Forderung von Michael Töngi «auch klimapolitisch keinen grossen Mehrwert schaffen».

In seinem Plädoyer für sein Anliegen, das in der Herbstsession 2020 in der grossen Kammer beraten wurde, rechnete Töngi vor, dass die Bundesangestellten im Jahr 2019 insgesamt rund 1'600 mal um die Erde geflogen seien. Zwar habe der Bund einiges unternommen, aber seit 2006 hätten die Flugreisen um 24 Prozent zugenommen – vor allem nach Brüssel, Rom und London werde meistens das Flugzeug gewählt. Die aktuelle Regelung sehe zudem vor, dass nach wie vor das Flugzeug gewählt werden dürfe, wenn man damit auf eine Übernachtung vor Ort verzichten könne, was verhindere, dass für nahe Städte eher die Bahn gewählt würde. Eine letztlich doch recht knappe Mehrheit von 99 zu 85 Stimmen (1 Enthaltung) sah dies ähnlich und versenkte die parlamentarische Initiative. Unterstützt wurde die Idee von den geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der GP und von drei Bürgerlichen (Lukas Reimann (svp, SG), Anna Giacometti (fdp, GR) und Christoph Eymann (ldp, BS)).

Freilich dürfte die Frage nach der Wahl des Verkehrsmittels damit noch nicht gänzlich vom Tisch sein. Einer weiteren parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.407), mit der die Parlamentsmitglieder zur Vermeidung von Flugreisen verpflichtet werden sollen, war nämlich im Februar 2020 von beiden Büros Folge gegeben worden. Ausstehend war zudem eine Motion (Mo. 20.3026) von Katharina Prelicz-Huber (gp, ZH), die auch eine Reduktion der Flugreiseemissionen von Bundesratsmitgliedern fordert.<sup>1</sup>

#### Parlamentsmandat

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 14.02.2020  
MARC BÜHLMANN

**Parlamentsangehörige sollen per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, forderte Michael Töngi (gp, LU) mit einer parlamentarischen Initiative. Es soll gesetzlich geregelt werden, dass vom Bund finanzierte Reisen für Parlamentsangehörige mit der Bahn absolviert werden müssen, wenn sie weniger als acht Stunden Reisezeit in Anspruch nehmen. Eine Bahnreise sei weniger klimaschädlich als eine Flugreise und deshalb ökologischer. Wer es eiliger habe, müsse für die Reisekosten selber aufkommen, schlug der Initiant in der Begründung seines Vorstosses zudem vor.

Wie der Vorschlag genau umgesetzt werden soll, wird allerdings Frage des Büro-NR sein, das, nachdem es selber bereits im November 2019 Folge gegeben hatte, nun durch die im Februar 2020 geäusserte Zustimmung des Büro-SR einen Entwurf für eine Gesetzesänderung ausarbeiten wird.<sup>2</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 25.02.2020  
MARC BÜHLMANN

«Aus Lima und Tokio an Kommissionssitzungen pendeln?» lautete der Titel der parlamentarischen Initiative, mit der Thomas Minder (parteilos, SH) eine **Wohnsitzpflicht für Parlamentsmitglieder in der Schweiz** forderte. Dies aus finanziellen, demokratiepolitischen, praktischen und ökologischen Gründen: Die Spesen für ein Pendeln von ausserhalb der Schweiz – das Büro-NR gehe von CHF 320'000 pro Parlamentsmitglied mit Wohnsitz ausserhalb Europas für eine Legislatur aus – seien viel zu hoch; Parlamentarierinnen und Parlamentarier müssten der eigenen Gesetzgebung unterworfen sein, was sie mit Wohnsitz im Ausland aber nicht wären; Tim Guldemann (sp, ZH) habe gezeigt, dass es nicht möglich sei, in einem Milieu zu leben und in einem anderen Politik zu machen – der in Berlin lebende Guldemann war 2015 in den Nationalrat gewählt worden, nach zwei Jahren aber mit dieser Begründung wieder zurückgetreten; und schliesslich würde von ausserhalb wohl vor allem mit dem Flugzeug gependelt, was aus klimapolitischen Gründen unverhältnismässig sei.

Nachdem die SPK-SR Ende Januar 2020 mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung beschlossen hatte, der Initiative keine Folge zu geben, zog Minder Ende Februar sein Anliegen, der Kommissionsargumentation folgend, zurück. Es wäre nicht nur ein falsches Signal an die Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer, sondern auch nicht verhältnismässig, aufgrund nur eines bisherigen Falles die Gesetzgebung zu ändern, hatte die Kommission begründet.<sup>3</sup>

## Öffentliche Finanzen

### Indirekte Steuern

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 17.08.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Im März 2019 reichte Franz Grüter (svp, LU) eine parlamentarische Initiative gegen die **MWST-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen** ein. Dass die Mehrwertsteuer bei Treibstoffen nicht nur auf den Mehrwert, sondern auch auf Steuern und Abgaben erhoben werde, sei missbräuchlich, widerspreche der Logik der Mehrwertsteuer und koste 7 Rappen pro Liter Treibstoff. Entsprechend sollen Mineralölsteuersatz, Mineralölsteuerzuschlag und Importabgaben auf Treibstoffe zukünftig nicht mehr in die Bemessungsgrundlage einbezogen werden. Im August 2020 gab die WAK-NR dem Anliegen knapp mit 12 zu 12 Stimmen bei 1 Enthaltung und Stichentscheid von Präsident Lüscher (fdp, GE) Folge. Den Argumenten, der Staat solle keine Steuern auf Steuern erheben und tiefere Steuern wirkten sich positiv auf das Wirtschaftswachstum aus, standen Argumente entgegen, wonach die Änderung Mindereinnahmen von CHF 230 Mio. und weitere Forderungen nach Ausnahmen mit sich bringen würde sowie die klimapolitischen Ziele unterlaufe.<sup>4</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 27.07.1999  
LAURE DUPRAZ

Le conseiller national Giezendanner (udc, AG) a lancé en juin une **initiative parlementaire**, cosignée de 96 députés, qui a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale. L'initiative réclame l'ouverture d'un **deuxième tube autoroutier au Gothard** afin d'améliorer la sécurité. Quant à l'initiative populaire fédérale «pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard», lancée par le Parti de la liberté, son délai imparti pour la récolte de signatures a expiré en juillet.<sup>5</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 22.06.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative parlementaire d'Ulrich Giezendanner (udc, AG) pour **entreprendre la planification des travaux d'une deuxième galerie autoroutière au Saint Gothard** a recueilli le soutien du Conseil National (93 voix contre 86 et 3 abstentions). Dans le camp des oui se trouvaient les UDC, PRD et PL, et dans le camp des non les PS, les Verts, les évangéliques et apparentés et la majorité des PDC (16/12). Le vote du National allait à l'encontre de celui de sa Commission des transports, qui avait par 13 voix contre 12 proposé de ne pas donner suite à l'initiative. Elle l'avait repoussé car elle considérait que celle-ci allait à l'encontre de la politique des transports qui visait à renforcer le transfert des marchandises de la route sur le rail.<sup>6</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 30.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que l'initiative Avanti demandait aussi le percement d'un deuxième tunnel au Gothard, la sous-commission des transports du Conseil national, en charge de concrétiser l'**initiative Giezendanner** (udc, AG), a décidé de poursuivre ses travaux indépendamment d'elle. Sa tâche était de modifier le texte de l'Initiative des Alpes, qui interdit tout développement des routes en transit depuis 1994. Ayant pris connaissance, mais ne se satisfaisant pas des résultats de l'étude analysant l'évolution de la charge du trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2020, la sous-commission a demandé à l'OFROU de réaliser des simulations supplémentaires sur base de variables de départ différentes. Les nouveaux résultats invitaient à considérer qu'un deuxième tunnel ne serait pas superflu. A la lumière de ces conclusions et des contours du contre-projet à Avanti, elle a tenu à éclaircir la situation et à rappeler la distinction entre les deux objets. A la fin du mois d'octobre, la commission des transports du Conseil national est entrée en matière par 14 voix contre 10 sur l'initiative Giezendanner. La minorité rose-verte s'est opposée en vain à ce développement du tissu routier au cœur des Alpes. Aux yeux de la majorité bourgeoise, l'infrastructure ne pourra pas assumer les augmentations de trafic à venir. Par conséquent, la circulation séparée en deux tunnels serait à même de minimiser les risques d'accidents. Pour la gauche, en revanche, un deuxième tunnel augmenterait la circulation et l'insécurité sur tout le réseau routier. La commission n'a toutefois pas mis un point final à l'élaboration du projet de loi, car elle voulait disposer d'informations supplémentaires. La sous-commission a donc été priée de retravailler son rapport, notamment pour y amener des précisions sur les éléments concernant la sécurité.<sup>7</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membre de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>8</sup>

### Eisenbahn

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 27.12.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Mit einer parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 85.236) unterbreitete Ständerat Cavelti (cvp, GR) **eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch politisch gezielte Verständigungslösung: das «Alpen-Y»**, das die Vorteile der beiden umstrittenen Varianten in einem einzigen, billigeren Projekt vereinen soll. Dieser Y-Tunnel würde im Süden oberhalb Biasca im Bleniotal beginnen und sich südlich von Disentis in zwei Aste, einen westlichen nach Amsteg (UR) und einen östlichen nach Trun (GR), aufteilen. Zwischen Amsteg und Erstfeld würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende Normalspurstrecke Disentis-Chur angeschlossen. Während die an der Gotthardstrecke liegenden Kantone diesen Vorschlag mindestens für prüfungswert hielten, zeigten sich die Ostschweizer ablehnend und kritisierten insbesondere, dass mit der Y-Variante der gesamte Nord-Süd-Verkehr nach Biasca geführt und sich in den Raum Bellinzona-Chiasso-Mailand ergiessen würde. Die Anhänger der Splügenbahn wiesen daher einmal mehr auf die Vorteile einer Linienführung über Chur nach Chiavenna-Mailand hin, welche auch von Vorarlberg und der Lombardei bevorzugt wird (Siehe auch Po. 85.518). Nachdem die vier Bundesratsparteien in ihrem gemeinsamen Aktionsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Mo. 84.551) für die stärkere Verlagerung des Nord-Süd-Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene plädiert

und auf einen möglichst raschen Linienentscheid bezüglich einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale gedrängt hatten (siehe auch Mo. 85.592), fand auch im Nationalrat ein Meinungsumschwung statt, wobei vor allem verkehrspolitische und ökologische Argumente ausschlaggebend waren: Gegen den Willen des Bundesrates überwies die Volksvertreter in ihrer Dezembersession mit 107 zu 32 Stimmen eine Motion (Mo. 84.452) des Tessiner Freisinnigen Salvioni, die das Vorantreiben der Planungsarbeiten und – in einem nur als Postulat überwiesenen Teil – einen beschleunigten Baubeginn der neuen Alpendurchquerung verlangte.<sup>9</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 18.12.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Bezüglich der Linienführung einer neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz gingen die Meinungen nach wie vor auseinander, wobei Italien zusammen mit den Ostschweizer Kantonen die Splügenvariante forcierte. Eine im Auftrag der Ständeratskommission erstellte Expertise über die Realisierbarkeit eines «Alpen-Y» als Alternative zu einem Splügen- oder Gotthard-Basistunnel kam zum Schluss, dass eine solche Y-Linienführung sich gut in das bestehende und geplante europäische Schienennetz einfügen würde. Nachdem der Bündner Ständevertreter Cavelti (cvp) seine diesbezügliche parlamentarische Initiative zurückgezogen hatte, überwies beide Räte gleichlautende Kommissionsmotionen. Danach sollen die Entscheidungsgrundlagen für die neue Alpenbahntransversale unter Einbezug des Y-Vorschlags und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie (siehe auch Mo. 85.490) so aufgearbeitet werden, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann. **Der Bundesrat beauftragte in der Folge eine Expertenkommission, die vier diskutierten Varianten bis Ende 1987 einer vergleichenden Analyse zu unterziehen.**<sup>10</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 19.10.2018  
NIKLAUS BIERI

Die aus zwölf Mitgliedern – je zwei Mitgliedern der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte – bestehende Aufsichtsdelegation für die Neat (NAD) hatte beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislatur aufzulösen. Einerseits seien die meisten Grossbauten mittlerweile abgeschlossen, andererseits würde die Aufrechterhaltung der NAD bis zur für 2020 geplanten Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels dazu führen, dass über die Parlamentswahlen von 2019 hinaus für eine oder zwei Sitzungen ein Wissenstransfer erfolgen müsste, was unverhältnismässig erscheine, begründeten die Mitglieder der NAD ihren Entscheid. Weil zur vorzeitigen **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** eine Änderung des Alptransitgesetzes notwendig ist, erarbeitete die FK-SR eine entsprechende Vorlage, die im Oktober 2018 mit einem Bericht an die Ständekammer ging.<sup>11</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 11.12.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2018 war die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** (NAD) ein Traktandum im Ständerat. Die von einer parlamentarischen Initiative der FK-SR ausgehende Vorlage, welche im Alptransitgesetz Artikel 20, Absätze 3, 4 und 5 aufheben und damit eine vorzeitige Auflösung der NAD ermöglichen soll, wurde in der kleinen Kammer einstimmig angenommen. Sollte sich auch der Nationalrat für die Änderung des Alptransitgesetzes aussprechen, so würde die Finanzkommission die Berichterstattung bis zum Ende der Bauarbeiten übernehmen.<sup>12</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 22.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Im 19. März 2019 stimmte auch der Nationalrat einer Änderung des Alptransitgesetzes, welche die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** bezweckt, diskussionslos und einstimmig (keine Enthaltung) zu. In den Schlussabstimmungen, die in beiden Räten am 22. März abgehalten wurden, nahm die grosse Kammer die Änderung wiederum einstimmig (mit 196 Stimmen, keine Enthaltung) an und auch die kleine Kammer stimmte ihr einstimmig (mit 43 Stimmen und einer Enthaltung) zu. Damit wird die Neat-Aufsichtsdelegation per Ende der laufenden Legislatur aufgelöst und die Finanzkommission übernimmt die Aufsichtstätigkeit bei der Neat.<sup>13</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

#### 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 CO<sub>2</sub> atmosphérique par des puits de carbone. Troisièmement, l'UDC demandait d'abaisser les objectifs globaux de réduction du CO<sub>2</sub> de 10% à 8% en 2010 (Pa.lv. 01.422). Cette réduction correspondait, selon l'UDC, au vrai contenu du Protocole de Kyoto.<sup>14</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 13.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine parlamentarische Initiative Teuscher (gp, BE) im Vorprüfungsverfahren ab, welche ein Rahmengesetz für den **Klimaschutz** gefordert hatte, das die Klimaziele und die Klimaverträglichkeit insbesondere für den Verkehr, die Raumplanung, das Bauwesen, die Energie und die Landwirtschaft definieren und die Grundlagen für eine Aufsichtsbehörde schaffen sollte. Für die Ratsmehrheit sind die Ziele des Klimaschutzes durch freiwillige Aktionen besser zu erreichen als durch zusätzliche Regulierungswerke; zudem reichten die gegenwärtigen Instrumente aus, um, basierend auf dem Kyoto-Protokoll, über das CO<sub>2</sub>-Gesetz die nötigen Massnahmen zu ergreifen. Überwiesen wurde hingegen ein Postulat Noser (fdp, ZH), das den Bundesrat ersucht, Klimaschutzziele für die Jahre 2020 und 2030 festzulegen, die über die Kyoto-Vereinbarung 2010 hinausgehen (Po. 06.3316).<sup>15</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 06.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a rejeté, par 99 voix contre 66, une initiative parlementaire Bernhardsgrütter (pe, SG) visant à créer une base légale pour l'introduction d'un **dimanche sans voitures** par année civile dans le cadre d'un week end en faveur de la protection du climat. Le plénum a suivi l'avis de la majorité de la commission des transports, qui jugeait la mesure inapplicable et inefficace.<sup>16</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 17.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

En 2007, les chambres avaient approuvé une initiative parlementaire Jakob Büchler (pdc, SG) visant à **repousser le délai accordé aux cantons pour assainir les buttes de tir du 1er novembre 2008 au 31 décembre 2012**. Pour concrétiser cette décision de principe, le Conseil national a adopté à l'unanimité la révision de la loi fédérale sur la protection de l'environnement que lui a soumis sa commission de l'environnement (CEATE-CN) lors de la session d'hiver.<sup>17</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 09.03.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a décidé, par 124 voix contre 61, de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Van Singer (pe, VD) visant à **interdire l'utilisation d'appareils de chauffage sur les terrasses** et à proximité des établissements publics afin de réduire les gaspillages énergétiques et les émissions de CO<sub>2</sub>. Le plénum a suivi le préavis de la majorité de la CEATE-CN, laquelle a estimé qu'une telle interdiction violerait la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons.<sup>18</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 01.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Die Schaffung eines umfassenden **energie- und klimapolitischen Lenkungssystems** verlangte die FDP-Fraktion mittels parlamentarischer Initiative. Ein ähnliches Vorhaben hatte bereits der Bundesrat in einem zweiten Massnahmenpaket der Energiestrategie ins Auge gefasst. Im Unterschied zum bundesrätlichen Entwurf will die FDP hingegen nur eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Brennstoffen und auf importiertem, aus CO<sub>2</sub>-intensiver Produktion stammendem Strom erheben, während die Regierung eine generelle Lenkungsabgabe auf verschiedene Stromquellen, darunter auch Atomstrom, einführen will. Ferner fordert die parlamentarische Initiative eine vollständige Rückerstattung der aus der Abgabe resultierenden Erträge an Haushalte und Unternehmen. Damit wäre die zum Zeitpunkt der Behandlung der parlamentarischen

Initiative geltende Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe, welche die Finanzierung von Förderprogrammen erlaubt, nicht mehr länger möglich. Die Mehrheit der vorberatenden UREK-NR empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben. Sie befürwortete eine Beratung über die Einführung eines solchen Lenkungssystems im Rahmen der bundesrätlichen Vorlage und ziehe den aktuellen Vorschlag des Bundesrats, wie er damals als Vernehmlassungsentwurf vorlag, der Vorlage der FDP-Fraktion vor. Der Nationalrat folgte seiner Kommissionsmehrheit in der Wintersession 2015 mit 108 zu 80 Stimmen bei 2 Enthaltungen und gab dem Anliegen keine Folge. Über die FDP-Fraktion hinaus fand der somit erledigte Vorschlag lediglich Zustimmung bei einer Grossmehrheit der SVP-Vertreterinnen und -Vertreter.<sup>19</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.10.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2019 setzte sich die UREK-SR erneut mit der **parlamentarischen Initiative Burkart** auseinander. Mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die Kommission die von ihrer Schwesterkommission ausgearbeitete Gesetzesvorlage an, die die auslaufenden **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe** sowie die bis Ende 2020 befristeten Instrumente des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes verlängern will. Bei beiden Themen, der Mineralölsteuererleichterung und der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung, schuf die Kommission jedoch Differenzen zum Beschluss des Nationalrates. So möchte sie die Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe nicht nur bis maximal Ende 2021, sondern bis Ende 2023 verlängern. Aus Sicht der Kommission brauche es diesen längeren Zeithorizont, um den inländischen Biogasproduzenten Investitionssicherheit zu geben. Zudem bleibe dem Parlament bis Ende 2023 genügend Zeit, um ein längerfristiges Fördermodell für erneuerbare Treibstoffe auszuarbeiten. Bei den Regelungen zur CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung, welche aufgrund der verzögerten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ebenfalls notwendig geworden waren, wollte die UREK-SR zentrale Instrumente verstärken. Beispielsweise sollten die Treibhausgasemissionen ab 2021 jährlich um 3 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden, damit die Schweiz bis 2030 ihr 50-Prozent-Reduktionsziel gemäss Pariser Klimaabkommen erreichen kann. Zudem soll der Maximalsatz für die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe pro Jahr um CHF 10 pro Tonne CO<sub>2</sub> erhöht werden können. Diese und weitere Bestimmungen waren als Übergangslösung gedacht, die so lange gelten sollen, bis die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in Kraft tritt. Eine Minderheit der Kommission lehnte die Verschärfung der Instrumente des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes ab.<sup>20</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 29.10.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2019 noch einmal über die parlamentarische Initiative Burkart zu den **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe**. Zuvor hatte sich die Mehrheit der UREK-SR dafür ausgesprochen, aus der Vorlage ein umfassendes Übergangsgesetz zu machen – mit einer Verschärfung bestehender Massnahmen. Damit wollte sie sicherstellen, dass die Schweiz auch dann auf dem Absenkpfad bleibt, wenn sich die Beratungen zum totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz verzögern. Die Übergangslösung sollte so lange gelten, bis das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz in Kraft tritt. Im Rat setzte sich aber die Minderheit der Kommission durch. Deren Vertreterinnen und Vertreter argumentierten, es gehe nicht an, wichtige Massnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Gesetz – über das die Räte noch berieten – schon vorwegzunehmen. Mit 28 zu 13 Stimmen sprach sich der Ständerat somit dagegen aus, die heutigen Klimainstrumente so zu verlängern und zu verstärken, dass die Schweiz den eingeschlagenen Weg fortsetzen würde. Die kleine Kammer reduzierte die Vorlage auf den Punkt, um den es ursprünglich ging: Steuererleichterungen für umweltschonende Treibstoffe, die seit Juli 2008 gewährt werden. Diese Förderung sollte gemäss dem Ständerat weiterhin bis 2023 gewährleistet sein. Damit blieben dem Parlament und der Branche genügend Zeit für die neue Regelung, hiess es im Rat. Noch in derselben Session folgte der Nationalrat dem Ständerat stillschweigend und bereinigte die Vorlage damit. In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 151 zu 42 Stimmen bei 4 Enthaltungen und der Ständerat einstimmig zu.<sup>21</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.08.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Irène Kälin (gp, AG) forderte die Bundesversammlung mittels einer parlamentarischen Initiative auf, im Parlamentsgesetz einen Passus einzuführen, wonach alle neuen **Gesetzentwürfe auf die zu erwartenden Treibhausgasemissionen hin geprüft werden müssten**. Zudem sollten wenn möglich die quantifizierten Emissionen auf ihre Vereinbarkeit mit den globalen Klimazielen dargestellt werden müssen. Die UREK-NR beantragte mit 14 zu 10 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben. Zum einen müsse in den Botschaften des Bundesrates bereits auf die Auswirkungen auf die

Umwelt hingewiesen werden. Zum anderen sei die Initiative auch kaum praktikabel. Die Minderheit argumentierte vergeblich, dass das Parlament vermehrt auf die Auswirkungen seiner Entscheidungen auf das Klima hingewiesen werden sollte.<sup>22</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 11.08.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Irène Kälin (gp, AG) das Parlament dazu auf, in der Bundesverfassung eine **CO2-Bremse**, analog zur Ausgabenbremse, einzufügen. Anstatt nur die Mehrheit der Stimmenden wären mit dieser neuen Bestimmung jeweils die Mehrheit der Mitglieder beider Räte nötig, um ein Bundesgesetz, welches eine negative Treibhausgasemissionsbilanz aufweist, anzunehmen.

Mit derselben Argumentation wie bei einer zweiten parlamentarischen Initiative Kälin (Pa.Iv. 19.403) lehnte es die UREK-NR im August 2020 mehrheitlich ab, der Initiative Folge zu geben.<sup>23</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 10.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Herbstsession 2020 eine parlamentarische Initiative Kälin (gp, AG) mit dem Titel «**CO2-Bilanz bei neuen Gesetzen ausweisen**». Wie bereits in der UREK-NR argumentierten die Gegnerinnen und Gegner der Initiative auch im Plenum, dass kein unmittelbarer Handlungsbedarf bestehe, weil die Botschaften des Bundesrates bereits heute Ausführungen zu den Auswirkungen auf die Umwelt und künftige Generationen enthalten müssten. Zudem sei das Anliegen der Initiative in der Praxis nicht umsetzbar. Die Vertreterinnen und Vertreter der Grünen Fraktion argumentierten vergeblich, dass Klimaschutz als Querschnittsthema verstanden werden und systematisch im Gesetzgebungsverfahren verankert werden müsse.

In der Abstimmung wurde die Initiative relativ knapp mit 98 zu 85 Stimmen abgelehnt. Neben den Grünen stimmten auch die SP, die Grünliberalen sowie drei Personen aus der Mitte-Fraktion für Folge geben.<sup>24</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 10.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte die parlamentarische Initiative Kälin (gp, AG) mit dem Titel «**CO2-Bremse**» zusammen mit einer weiteren Initiative Kälin (Pa.Iv. 19.403). Bei beiden argumentierten die Vertreterinnen und Vertreter der Grünen Fraktion, dass das Anliegen der Initiative dringend notwendig sei, denn nur mit einer Änderung des Parlamentsgesetzes müsse sich das Parlament bei allen Gesetzesvorhaben mit einer negativen CO2-Bilanz ernsthaft mit den Konsequenzen der Vorlage beschäftigen. Dennoch lehnte eine knappe Mehrheit des Nationalrates (98 zu 85 Stimmen) die Schaffung einer CO2-Bremse ab, da diese keinen ausgewiesenen Handlungsbedarf sah.<sup>25</sup>

## Sozialpolitik

### Soziale Gruppen

#### Asylpolitik

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 14.12.2020  
SOPHIE GUIGNARD

En décembre 2020, le **Conseil national a refusé de donner suite** à une initiative parlementaire du député Thomas Matter, qui visait à **exclure les réfugiés dits écologiques ou climatiques de la notion de réfugié figurant dans la loi sur l'asile**. Le texte proposait d'ajouter la mention suivante à l'Art. 3 de la LAsi: «Ne sont pas des réfugiés les personnes qui sont exposées à de sérieux préjudices ou craignent à juste titre de l'être en raison de changements affectant leurs ressources naturelles ou le climat.». Il devait en être de même pour l'attribution du statut d'admission provisoire. La crainte de l'UDC, qui a d'ailleurs formé la minorité de commission souhaitant entrer en matière, était que les milieux de gauche et écologiste se servent des débats actuels sur le climat pour «élargir de façon irresponsable la notion de réfugié». La majorité de la CIP-CN a en revanche estimé que la définition de la notion de réfugié doit rester positive et ne pas reposer sur un catalogue de critères négatifs. Elle a en outre ajouté que chaque personne en procédure d'asile a le droit à un examen de sa situation, afin de déterminer si sa vie et son intégrité corporelle sont menacées dans son pays d'origine.

Un avis que l'ensemble du Conseil national a suivi, rejetant l'initiative par 132 voix contre 51 et une abstention.<sup>26</sup>

- 1) AB NR, 2020, S. 1400 ff.; Bericht SPK-NR vom 14.8.20; SoZ, 16.2.20; TA, 10.3.20
- 2) Pa.lv. 19.407
- 3) Bericht SPK-NR vom 30.1.2020
- 4) Medienmitteilung WAK-NR vom 18.8.20
- 5) Presse du 9.7.99; NZZ, 30.3.99; Bund, 3.6.99; FF, 1999, p. 4986 (expiration du délai pour l'initiative populaire).
- 6) BO CN, 2000, p. 816 ss.; presse du 23.6.00.
- 7) LT, 6.8.01; presse du 23.8 et 30.10.01.
- 8) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
- 9) AB NR, 1985, S. 2080 f.; AB NR, 1985, S. 2082 ff.; Presse vom 17.12.85; NZZ, 19.12.85; BZ und TA, 27.12.85; SGT, 11.6.85; 21.9.85; BaZ, 14.6.85; Vat., 9.7.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, I, S. 39; Verhandl. B. Vers., 1985, III, S. 19; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 36
- 10) AB NR, 1986, S. 1443; AB SR, 1984, S.600 ff.; AB SR, 1986, S. 553 ff.; AB SR, 1986, S. 556; CdT, 12.4.86, 23.5.86; 12.9.86; Vat., 26.7.86; NZZ, 15.11.86. BaZ, 31.1.86; 12.5.86; 11.9.86; SGT, 7.3.86; 24.5.86; 15.12.86; 18.10.86; LNN, 20.2.86; Vat., 20.2.86; 9.10.86; 25.10.86; 11.11.86; ; Verhandl. B. vers., 1986 III IV S. 58
- 11) Bericht FK-SR vom 19.10.18
- 12) AB SR, 2018, S. 1009 f.
- 13) AB NR, 2019, S. 445 f.; AB NR, 2019, S. 618; AB SR, 2019, S. 239
- 14) BO CN, 2002, p. 261 s.; Lib., 15.3.02.
- 15) AB NR, 2006, S. 917 f. und 1577 sowie Beilagen IV, S. 454 f.
- 16) BO CN, 2008, p. 148 s.
- 17) BO CN, 2008, p. 1892 s.
- 18) BO CN, 2010, p. 266 ss.
- 19) AB NR, 2015, S. 1971 f.; Bericht UREK-NR vom 22.6.15
- 20) Medienmitteilung UREK-SR vom 11.10.19
- 21) AB NR, 2019, S. 2149 ff.; AB NR, 2019, S. 2465; AB SR, 2019, S. 1013 ff.; AB SR, 2019, S. 1277
- 22) Medienmitteilung UREK-NR vom 11.8.20; Pa.lv. 19.403
- 23) Medienmitteilung UREK-NR vom 11.8.20; Pa.lv. 19.404
- 24) AB NR, 2020, S. 1395 ff.
- 25) AB NR, 2020, S. 1395 ff.
- 26) BO CN, 2020, p. 2534 s.; Rapport de la CIP-CN du 16.10.20