

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Treibhausgasemissionen, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Wasserfallen, Christian (fdp/plr, BE) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Ackermann, Marco  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Schaub, Hans-Peter

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Schaub, Hans-Peter 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Treibhausgasemissionen, Klimapolitik, 2010 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	3
Parteien	3
Liberales Parteien	3

## Abkürzungsverzeichnis

**KVF-NR** Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates  
**UREK-NR** Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates

---

**CTT-CN** Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

**CEATE-CN** Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 08.03.2023  
MARCO ACKERMANN

Im März 2023 nahm sich der Nationalrat der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und des entsprechenden Zahlungsrahmens** an. Mit dem Gesetzespaket sah der Bundesrat vor, die sogenannte **Rollende Landstrasse Rola** – den Bahntransport für Lastwagen im alpinen Güterverkehr mit Begleitwagen für die Chauffeurinnen und Chauffeure – noch bis Ende 2026 weiterzuführen. Der dafür zu stellende Kredit von CHF 64 Mio. bis im Jahr 2027 beinhalte zudem die Liquidation der Rola. Ohne Weiterführung lief die Rahmenvereinbarung mit der Betreiberin RALpin AG bereits Ende 2023 aus, so der Bundesrat.

Die SVP-Fraktion beantragte erfolglos, auf das Geschäft gar nicht erst einzutreten, da die finanziellen Mittel besser andersorts eingesetzt werden sollten und die Rola sowieso nur als Übergangslösung angedacht gewesen sei. Mit 135 zu 51 Stimmen – sämtliche Gegenstimmen stammten aus der SVP-Fraktion – trat der Nationalrat jedoch auf das Geschäft ein.

Zu Diskussionen führte in der Detailberatung die Frage, bis wann die Rola weiterbetrieben werden soll. Dabei standen zwei Minderheitsanträge sowie der Antrag der KVF-NR zum Betrieb bis Ende 2028 zur Auswahl: Die Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte, die Rola nur bis Ende 2024 zu betreiben und den Kredit entsprechend auf CHF 25 Mio. zu kürzen.

Die Minderheit Fluri (fdp, SO) übernahm den Bundesratsvorschlag, die Rola bis Ende 2026 zu betreiben, sie 2027 zu liquidieren und entsprechend den Kredit bei CHF 64 Mio. anzusetzen. Kurt Fluri argumentierte, dass bis 2027 Umladeterminale für Container in Novara (I) und Freiburg im Breisgau (D) fertiggestellt sein würden und eine weitere Verlängerung des Betriebs aus finanzpolitischer Sicht keinen Sinn ergebe. Dank der Terminals könnten die Container auf der Nord-Süd-Achse direkt von LKWs auf Güterwaggons umgeladen werden und der Transport samt Kraftfahrzeug werde nicht mehr benötigt. Ins selbe Horn blies auch Verkehrsminister Albert Rösti, der im Rat erklärte, dass die Bedeutung der Rola zurückgehe und Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr – der Containerverlad ohne LKW und Chauffeure – attraktiver und günstiger geworden seien. Der Weiterbetrieb bis 2026 stelle entsprechend einen Kompromiss dar und die dadurch zu erzielenden Kosteneinsparungen gegenüber einem längeren Betrieb seien in der aktuell angespannten finanzpolitischen Lage des Bundeshaushalts «nicht unbedeutend». Die Mehrheit der Kommission befürchtete hingegen, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse stattfinden könnte, falls die Rola zu früh beendet werde. Da das umgebaute Verladeterminale in Novara erst 2028 in Betrieb gehen werde und die Kapazitäten während des Umbaus eingeschränkt seien, seien eine Verlängerung des Betriebs bis 2028 und eine Liquidation im Jahr 2029 sinnvoll, erklärte etwa Barbara Schaffner (glp, ZH), welche in der Kommission den entsprechenden Antrag gestellt hatte.

Der Nationalrat hiess schliesslich mit 107 zu 80 Stimmen den Antrag der Kommission gut – die geschlossenen Fraktionen der SVP und der FDP.Liberalen opponierten erfolglos zugunsten der bundesrätlichen Pläne. Die Minderheit Wasserfallen blieb im Rat chancenlos. Nach Zustimmung zur Kommissionsmehrheit passierte auch die damit nötig gewordene Erhöhung des Kredits auf CHF 106 Mio. die Abstimmung erfolgreich. In der Gesamtabstimmung gab der Nationalrat der Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmens mit 114 zu 73 Stimmen bei 2 Enthaltungen grünes Licht. Opposition kam wiederum aus den Reihen der SVP und der FDP. Die Rola-Vorlage ging damit an den Ständerat.<sup>1</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoie de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement. <sup>2</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 01.07.2014  
MARLÈNE GERBER

Trotz gewisser erzielter Erfolge beim Rückgang des **CO<sub>2</sub>-Ausstosses von Neuwagen** heizte sich das Klima bei den Autoimporteuren 2014 an. Im Berichtsjahr mussten diese nämlich CHF 5,1 Mio. Sanktionen zahlen, da der Ausstoss von Neuwagen im Jahr davor im Schnitt noch immer bei 145 g CO<sub>2</sub>/km gelegen und somit den seit 2013 geltenden Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km überstiegen hatte. Darüber hinaus folgte der Nationalrat im Rahmen der Debatte zur Energiestrategie 2050 dem Bundesrat und verlangte im Einklang mit der EU-Norm verschärfte Reduktionsziele bis 2020 (95 g CO<sub>2</sub>/km für Personenneuwagen). Das Argument von Christian Wasserfallen (fdp, BE), dass die topographischen Gegebenheiten in der Schweiz im Unterschied zu den meisten EU-Ländern vermehrt den Einsatz von Vierradantrieben verlangen würden, konterte Beat Jans (sp, BS) erfolgreich mit der Aussage, die Eigentümer von Personewagen mit dem höchsten CO<sub>2</sub>-Ausstoss seien an der Goldküste heimisch. <sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 10.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Frühjahressession 2021 dem Vorstoss «**CO<sub>2</sub>-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken**» von Damian Müller (fdp, LU) mit 123 zu 54 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich zu. Er folgte damit der Empfehlung des Bundesrates sowie dem Entscheid des Ständerates hinsichtlich der Forderung, dass für Fahrzeuge von Klein- und Nischenherstellern dieselben CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben gelten sollen wie für die übrigen Fahrzeugmarken. Die Motion war von Christian Wasserfallen (fdp, BE) zur Ablehnung beantragt worden; er führte diesen Antrag im Plenum jedoch nicht weiter aus. Zwar folgten die geeinte SVP-Fraktion sowie einzelne Vertretende der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktion Wasserfallens Antrag, dies reichte jedoch nicht für eine Mehrheit im Rat. <sup>4</sup>

# 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Vorlage von 2021 gehe es diesmal nicht «um Verbote [und] Preiserhöhungen ohne Nutzen fürs Klima». Anders als noch bei der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Gesetz. Zur bereits früher beschlossenen Stimmfreigabe der Jungfreisinnigen kam als **einzig 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 CO<sub>2</sub>-Gesetz 2021.<sup>5</sup>

- 1) AB NR, 2023, S. 282 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.2.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23
- 2) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.
- 3) TA, 1.7.14; WW, 9.7.14; TG, 5.8.14; NZZ, SGT, 5.12.14
- 4) AB NR, 2021, S. 379
- 5) SRG-Trendumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Abstimmungsfrage vom 3.5.2023; Tamedia-Abstimmungsfrage 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