

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Internationale Abkommen, Klimapolitik
Akteure	Wismar-Felder, Priska (mitte/centre, LU) 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

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Internationale Abkommen, 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
Umweltschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
USG	Umweltschutzgesetz
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
BV	Bundesverfassung

CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
Cst	Constitution fédérale

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 12.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** behandelte in der Wintersession 2022 die parlamentarische Initiative von Valentine Python (gp, VD), welche **das Konzept der planetaren Belastbarkeitsgrenzen** in der Schweiz rechtlich verankern wollte. Valentine Python und Kurt Egger (gp, TG) stellten dem Rat dieses Konzept vor. Egger vertrat dabei die befürwortende Minderheit der UREK-NR und argumentierte, dass es die Initiative ermögliche, «den Begriff der Endlichkeit der Ressourcen in unsere Umweltpolitik und unsere Verfassung aufzunehmen». Dies sei wichtig, damit die Menschen verstünden, dass das Überleben der Menschheit von der Stabilität der Ökosysteme abhängt. Folglich plädierte er für Folgegeben. Für die Kommissionmehrheit legte Priska Wismer-Felder (mitte, LU) dar, dass das Konzept der planetaren Belastbarkeitsgrenzen in der Kommission unbestritten gewesen sei. Die Kommissionmehrheit habe aber daran gezweifelt, dass die Verankerung dieses Konzepts in der Bundesverfassung und im USG sinnvoll wäre. Bereits heute gebe es in der BV einige Artikel, die den geforderten Grundsätzen Rechnung trügen, so beispielsweise der Zweckartikel, der die dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen einfordere. Die Kommissionmehrheit sei überzeugt, dass es effektiver sei, konkrete Massnahmen zum Umweltschutz zu ergreifen, als dieses wissenschaftliche Konzept rechtlich zu verankern. Anschliessend votierte der Nationalrat mit 103 zu 84 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen Folgegeben. Für das Anliegen sprachen sich die geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen, fast die gesamte GLP-Fraktion sowie wenige Mitglieder der Mitte-Fraktion aus. Die Initiative ist damit erledigt.¹

Klimapolitik

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der Nationalrat mit insgesamt **neun Ständesinitiativen bezüglich einer CO₂-Abgabe für den Flugverkehr** respektive einer Besteuerung von Kerosin (Kt.lv. GE 19.304; Kt.lv. SG 19.305; Kt.lv. LU 19.310; Kt.lv. VS 19.314; Kt.lv. FR 19.315; Kt.lv. BE 19.319; Kt.lv. NE 20.317; Kt.lv. BS 20.307 sowie Kt.lv. BL 20.319).

Die Mehrheit der vorberatenden UREK-NR lehnte alle Initiativen ab; drei starke Minderheiten aus Vertreterinnen und Vertretern der Mitte-, der SP- und der Grünen-Fraktionen beantragten jedoch Folgegeben. Kommissionssprecher Matthias Samuel Jauslin (fdp, AG) erörterte, dass die Kommission die Emissionen des Flugverkehrs zwar als Problem erachte und dass das Fliegen allgemein zu günstig sei. Es sei aber problematisch, eine Flugticketabgabe kurz nach Ablehnung des CO₂-Gesetzes in der Volksabstimmung, welches eine ebensolche Abgabe beinhaltet hätte, wieder von Neuem aufs Parkett zu bringen. Auch die Einführung einer Kerosinsteuer lehne die Mehrheit der Kommission ab: Eine solche Massnahme solle nicht im Alleingang eingeführt werden, sondern müsse international koordiniert werden. Die drei Minderheitensprecherinnen Priska Wismer-Felder (mitte, LU), Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) und Nadine Masshardt (sp, BE) liessen diese Argumente nicht gelten. Sie forderten, dass alle Sektoren einen Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaziele leisteten; zudem sei der Flugverkehr einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen. Überdies sei es nicht klar, welche einzelnen Massnahmen des CO₂-Gesetzes für dessen Scheitern an der Urne verantwortlich seien. Die Flugticketabgabe sei jedenfalls ein breit abgestütztes Anliegen, das weiterverfolgt werden müsse. Zusätzlich müssten aber auch die alternativen Zugverbindungen stark ausgebaut werden. Nadine Masshardt rief schliesslich betreffend die Einführung einer Kerosinsteuer in Erinnerung, dass die EU-Kommission im Sommer 2021 «ein europaweites Vorgehen für die Kerosinbesteuerung von innereuropäischen Flügen beschlossen» habe. Die Schweiz solle doch bei diesem Projekt aktiv mitwirken, schloss die Berner Nationalrätin.

Diese Argumente verfielen jedoch bei der Mehrheit des Rates nicht; mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen wurden alle neun Initiativen abgelehnt. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen sprachen sich für die Initiativen aus.²

In der Frühjahressession 2022 diskutierte der **Nationalrat** während mehreren Sitzungen ausführlich über die **«Gletscher-Initiative»** sowie über den dazugehörigen direkten Gegenentwurf des Bundesrates. Der indirekte Gegenvorschlag zur Initiative war eigentlich noch nicht Gegenstand der Beratungen, es wurde aber bereits deutlich, dass zahlreiche Parlamentarierinnen und Parlamentarier grosse Hoffnungen in ihn setzten. Diese Hoffnungen umschrieb etwa Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) exemplarisch: Ihre Fraktion erachtete den indirekten Gegenvorschlag als den richtigen Weg, zumal er neben den Zielen auch die dafür nötigen Massnahmen enthalte und schneller wirke als eine Verfassungsänderung. Auch auf das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz sowie auf den Krieg in der Ukraine wurde in der Debatte mehrmals Bezug genommen: Während beispielsweise Philipp Kutter (mitte, ZH) betonte, dass das Parlament aufgrund der Befindlichkeit der Stimmbevölkerung bei dieser Vorlage nun insbesondere Rücksicht auf die sozialverträgliche Ausgestaltung der Klimapolitik nehmen müsse, argumentierte Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) im Hinblick auf den Ukraine-Krieg, dass ein Verzicht auf Erdgas und -öl nicht nur dem Klimaschutz diene, sondern auch die energiepolitische Souveränität sichere und die Abhängigkeit von autoritären Staaten verringere. Des Weiteren wurde aus den Voten der Fraktionen und aus der anschliessenden freien Debatte deutlich, dass die meisten Parlamentarierinnen und Parlamentarier die Ansicht vertraten, dass der Klimaschutz vorangebracht werden müsse. Auch die SVP-Fraktion biete Hand zu Lösungen für die Klimapolitik, die ein «vorteilhaft[er] Kosten-Nutzen-Verhältnis» aufwies, wie Christian Imark (svp, SO) ausführte. Die SVP-Fraktion sei jedoch nicht bereit, fossile Energieträger zu verbieten, ohne zu wissen, wie und wann diese ersetzt werden können, ergänzte Pierre-André Page (svp, FR).

Die Kommission hatte sich im Vorfeld der Session mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Initiative abzulehnen und stattdessen dem direkten Gegenentwurf zuzustimmen. Es lagen jedoch zwei Minderheitsanträge vor: Der Antrag der Minderheit Nordmann (sp, VD) forderte, sowohl die Initiative als auch den direkten Gegenentwurf anzunehmen und den Gegenentwurf in der Stichfrage vorzuziehen; der Antrag der Minderheit Egger (gp, TG) wollte die Initiative annehmen und gar nicht erst auf den direkten Gegenentwurf eintreten. Beide Anträge wurden jedoch vom Nationalrat verworfen: Zuerst sprach sich dieser mit 108 zu 70 Stimmen (bei 14 Enthaltungen) für Eintreten auf den direkten Gegenentwurf aus, wobei sich die Fraktionen der Grünen und der SVP geschlossen gegen Eintreten aussprachen (respektive der Stimme enthielten). In der Folge scheiterte auch der Minderheitsantrag Nordmann mit 89 zu 99 Stimmen (bei 4 Enthaltungen). Nebst den geschlossen stimmenden SP-, GLP- und Grünen-Fraktionen hatten sich auch einige Mitglieder der Mitte-Fraktion für eine doppelte Ja-Empfehlung ausgesprochen. Damit empfahl die grosse Kammer den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Volksinitiative zur Ablehnung.

Am direkten Gegenentwurf wurden sodann noch einige wenige Änderungen vorgenommen: Eine Mehrheit hiess einen Antrag Pult (sp, GR), gemäss welchem die Klimapolitik die Rand- und Bergregionen aufgrund ihrer besonderen Situation unterstützen soll, gut. Ebenfalls mehrheitlich unterstützt wurde ein Antrag Romano (mitte, TI) betreffend den Absenkpfad der Treibhausgasemissionen: So müsse das zukünftige Gesetz in Umsetzung der Verfassung «Zwischenziele [benennen], die zu einer über die Zeit gleichmässigen Reduktion der Treibhausgasemissionen führen, und [...] die zur Erreichung der Zwischenziele erforderlichen Instrumente [regeln]».

Abgelehnt wurden hingegen zwei Anträge Nordmann und Klopfenstein Broggin: Während der Antrag Nordmann ein Programm für den raschen Austausch von Gas-, Öl- und Elektrowiderstandsheizungen gefordert hatte, verlangte der Antrag Klopfenstein Broggin, dass die Schweiz das Ziel von netto Null Treibhausgasemissionen bereits im Jahr 2040, spätestens aber im Jahr 2050 erreicht. Die Mehrheit des Rates blieb aber beim Zeithorizont von 2050.

In der **Gesamtabstimmung** wurde der direkte Gegenwurf mit 104 zu 67 Stimmen bei 21 Enthaltungen angenommen. Wie bereits bei der Eintretensabstimmung stimmten nebst der Mehrheit der SVP-Fraktion auch die Grünen geschlossen gegen den Entwurf, da sie die Volksinitiative bevorzugten. Die vielen Enthaltungen stammten von zahlreichen SVP-Mitgliedern sowie von einzelnen Exponentinnen und Exponenten der Mitte-, der FDP.Liberalen und der SP-Fraktionen.³

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2023 als Zweitrat über die **Revision des CO₂-Gesetzes für die Periode 2025–2030**. Die Kommissionsmitglieder Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) und Delphine Klopfenstein Brogini (gp, GE) stellten die Vorlage vor. Müller-Altermatt berichtete, dass die Vorlage als «schlank» bezeichnet werden könne und damit auch bei einem allfälligen Plebiszit bestehen sollte und trotzdem dem Ziel der Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 entspreche. Die vorberatende UREK-NR schlug als einzige grössere Änderung vor, eine Abgabe auf Flüge mit Privatjets einzuführen. Ausserdem habe die Kommission mittels Einreichung eines Vorstosses (Po. 23.4334) versucht, die Rückverteilung der CO₂-Abgabe an die Haushalte sichtbarer auszugestalten.

In der **Eintretensdebatte** zeigte sich, dass alle Fraktionen gewillt waren, dem Geschäft eine Chance zu geben; ein Antrag auf Nichteintreten lag denn auch nicht vor. In den Voten von Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) und GLP-Mitglied Martin Bäumle (glp, ZH) zeigte sich das Dilemma zwischen dem Willen, ein effektives Gesetz, welches zu spürbaren Emissionsreduktionen führen soll, zu gestalten und der Angst vor einem Referendum gegen die Vorlage. Matthias Jauslin (fdp, AG) von der FDP und SVP-Vertreter Christian Imark (svp, SO) warnten vor allem davor, das Gesetz nicht zu überladen respektive keine neuen oder höheren Abgaben einzuführen, damit es nicht wieder in einer Volksabstimmung abgelehnt werde. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums kritisierten die Grünen sowie die SP, dass das Gesetz nicht ambitioniert genug sei. Gabriela Suter (sp, AG) von der SP gab zu bedenken, dass eine bescheidene Emissionsreduktion für die Periode 2025 bis 2030 bedeute, dass in den folgenden Jahren umso strengere und teurere Massnahmen ergriffen werden müssten, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wies Grünen-Vertreter Christophe Clivaz (gp, VS) auf die von den Grünen und der SP lancierte Klimafonds-Initiative hin, mit welcher das Netto-Null-Ziel doch noch erreicht werden könne. Die Eintretensdebatte abschliessend stellte Umweltminister Albert Rösti die für ihn wichtigsten Grundsätze der Vorlage vor. Rösti lobte das Tempo, mit welchem die Räte die Gesetzesrevision berieten. So könne es gelingen, dass keine Lücke entstehe und das Gesetz und die ausführende Verordnung bis am 1.1.2025 in Kraft gesetzt werden können. Auch sei es wichtig, dass das Gesetz mehrheitsfähig bleibe, weshalb der Bundesrat die von der UREK-NR vorgeschlagene Einführung einer Flugticketabgabe auf Privatflüge sowie eine Erhöhung der CO₂-Abgabe und der Benzinsteuern ablehne.

Eintreten wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen. Die massgebenden Entscheide, die in der Detailberatung getroffen wurden, waren die folgenden:

Susanne Vincenz-Stauffachers (fdp, SG) Minderheitsantrag betraf das Emissionsreduktionsziel im Inland. Die FDP-Vertreterin beantragte, hierbei dem tieferen Inlandziel des Ständerats zu folgen. Die Mehrheit des Rates sprach sich aber dafür aus, ihrer Kommission zu folgen und legte das Inlandziel bei 75 Prozent fest. Dadurch wurde eine erste Differenz zum Erstrat geschaffen. Auch beim CO₂-Ausstoss von neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen folgte der Rat seiner Kommission und stellte sich damit gegen den Minderheitsantrag Jauslin sowie gegen die Version des Ständerates. Eine weitere wichtige Differenz wurde mit der von der Minderheit Imark geforderten Streichung der so genannten Überführungspflicht geschaffen. Mit diesem Instrument wollte der Bundesrat Importeure von fossilen Treibstoffen verpflichten, über das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen einen bestimmten Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Imark monierte, dass diese Überführungspflicht den Benzinpreis massgeblich verteuern werde. Der Nationalrat stimmte dieser Streichung deutlich zu; neben der Grünen- und der GLP-Fraktion sprachen sich nur einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie eine Mehrheit der Mitte-Fraktion für die Beibehaltung der Überführungspflicht aus. Bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO₂ anheben könnte. Die Mehrheit des Rates wollte jedoch beim Vorschlag des Bundesrats, des Ständerats sowie der UREK-NR bleiben, und legte einen Abgabesatz von höchstens 120 CHF pro Tonne CO₂ fest. Im Bereich der Luftfahrt lehnte der Nationalrat die Einführung einer Abgabe für Flüge mit Privatjets ab. Die geschlossen stimmenden SVP-, FDP.Liberalen- und GLP-Fraktionen sowie eine Minderheit der Mitte votierten gegen diese Abgabe. Des Weiteren gab auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos zu reden, wobei ein Antrag der Mehrheit sowie drei Minderheitsanträge vorlagen. Die Mehrheit des Rates folgte hierbei seiner Kommission und sprach sich dafür aus, in den Jahren 2025–2030 bis zu CHF 20 Mio. für diese Ladeinfrastruktur aufzubringen. Hiermit entstand eine weitere Differenz zum Ständerat, der die Förderung der Ladestationen gänzlich gestrichen hatte. Eine letzte Differenz zum Erstrat schuf die grosse Kammer bei der Thematik der Reduktion der LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSVA-Reduktion beizubehalten; eine links-grüne Minderheit, welche von zwei FDP-Mitgliedern unterstützt wurde, blieb

hier chancenlos.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen für Annahme des Entwurfs. Die Nein-Voten stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion; die Enthaltungen allen voran von der Mehrheit der Grünen-Fraktion.⁴

1) AB NR, 2022, S. 2292 ff.

2) AB NR, 2021, S. 1862 ff.

3) AB NR, 2022, S. 109 ff.; AB NR, 2022, S. 126 ff.; AB NR, 2022, S. 149 ff.

4) AB NR, 2023, S. 2487 ff.; AB NR, 2023, S. 2514 ff.