

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Treibstoffe, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Feller, Olivier (fdp/plr, VD) 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  
Ziehli, Karel

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Treibstoffe, Klimapolitik, 2022 - 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>Wirtschaft</b>	1
Wirtschaftspolitik	1
Wettbewerb	1
Landwirtschaft	1
Agrarprodukte	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	2
Verkehr und Kommunikation	2
Strassenverkehr	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>WBF</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
<b>WEKO</b>	Wettbewerbskommission

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>DEFR</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
<b>COMCO</b>	Commission de la concurrence

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Wirtschaftspolitik

#### Wettbewerb

MOTION  
DATUM: 14.12.2022  
MARCO ACKERMANN

Im Dezember 2022 stand im Nationalrat eine Motion der WAK-NR zu einer **Untersuchung von Wettbewerbsproblemen bei Brenn- und Treibstoffen** auf der Traktandenliste. Die Kommissionsmehrheit argumentierte, dass seit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine die Energiepreise – vor allem bei Öl und Gas sowie deren Derivaten – stark angestiegen seien. Dies sei zwar einerseits angesichts der schwierigeren Umstände verständlich, allerdings habe sich etwa der Preis von Benzin und Diesel vom Erdölpreis abgekoppelt, was Fragen aufwerfe. Das WBF solle deshalb analog zu Nachbarländern wie Deutschland oder Österreich die WEKO und den Preisüberwacher damit beauftragen, diesbezüglich Untersuchungen – namentlich in den Bereichen der unzulässigen Wettbewerbsabreden, dem Missbrauch der relativen Marktmacht sowie dem sogenannten Schweiz-Zuschlag – durchzuführen. Die Gewinnmargen der fossilen Händler hätten auch im Lichte der Kaufkraftdebatte an Bedeutung gewonnen, so die Kommission in ihrer Begründung. Während eine Mehrheit der Kommission in diesem strategischen Sektor einen «Konkurrenzangel» vermutete, wie Kommissionsprecherin Sophie Michaud Gigon (gp, VD) erklärte, verneinte die Minderheit dies. Olivier Feller (fdp, VD) mahnte denn auch davor, der WEKO den entsprechenden Auftrag zu erteilen, da diese als unabhängige Institution agieren solle und derzeit auch keine konkreten Anhaltspunkte für eine Wettbewerbsverzerrung vorlägen. Des Weiteren sei der Preisüberwacher bereits aktiv geworden. Auch Bundesrat Guy Parmelin war im Rat davon überzeugt, dass die Aufsichtsbehörden ihre Aufsichtsarbeiten unabhängig und sorgfältig wahrnehmen würden und eine Intervention vonseiten seines Departements nicht angezeigt sei. Mit 106 zu 81 Stimmen bei 2 Enthaltungen nahm der Nationalrat die Motion dennoch an. Als Zweitrat wird sich der Ständerat mit der Motion beschäftigen.<sup>1</sup>

### Landwirtschaft

#### Agrarprodukte

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.09.2023  
KAREL ZIEHLI

Le Conseil national a décidé, à une large majorité de 112 voix contre 47 et 24 abstentions, de suivre sa commission et de **soutenir l'instauration de réserves climatiques pour les vigneron.ne.s**. Représentant la CER-CN, Olivier Feller (plr, VD) a expliqué que si la commission tenait tant à ce texte, c'est parce que l'Administration fédérale a confirmé qu'un changement de loi au niveau fédéral était nécessaire pour permettre aux cantons d'autoriser l'instauration de réserves climatiques. Les membres de la commission sœur auraient ainsi été mal informés, d'où leur refus d'entrer en matière. En modifiant la loi, les viticultrices et viticulteurs pourraient récolter plus de raisins les bonnes années pour pouvoir ensuite égaliser avec les mauvaises années de récolte. Aujourd'hui, une limite du nombre de kilos de raisin récolté par mètre carré est fixée dans l'ordonnance fédérale ; limite que les cantons n'ont pas le droit de dépasser. Sans succès, la minorité défendue par Prisca Birrer-Heimo (ps, LU) a dénoncé une mesure qui mènera à une surproduction de vin et à une demande future des milieux concernés d'aides fédérales pour écouler la production. Elle dénonce ainsi une manœuvre bien connue sous la coupole, qu'elle dit avoir eu l'occasion d'observer à de nombreuses reprises depuis son arrivée au Parlement il y a de cela 13 ans. De plus, les cantons ont aujourd'hui déjà le pouvoir d'augmenter la limite de kg/m<sup>2</sup> de raisin. Les soutiens au texte se comptent parmi tous les groupes, mais seule l'UDC a voté en bloc en faveur de l'initiative parlementaire. Les abstentions sont venues majoritairement des élu.e.s vert.e.s qui constituent 18 des 24 abstentionnistes.<sup>2</sup>

## 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.<sup>3</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 15.03.2023  
MARCO ACKERMANN

Sind die Tage der Verbrennungsmotoren gezählt, wie es Gabriela Suter (sp, AG) im März 2023 im **Nationalrat** prophezeite? Bei der Frage, ob **ab 2035 keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren** mehr in Verkehr gesetzt werden dürfen, zeigte sich der Rat uneins. Während sich die Fraktionen der SP, der Grünliberalen und der Grünen zusammen mit einzelnen Stimmen aus der Mitte-Fraktion für diese Einschränkung bei Wagen der Führerausweiskategorie B aussprachen, stimmten die SVP-Fraktion, die FDP-Fraktion und die grosse Mehrheit der Mitte-Fraktion gegen die entsprechende parlamentarische Initiative Suter (sp, AG).

Sprecher Olivier Feller (fdp, VD) erklärte im Namen der Kommissionsmehrheit, dass die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch technologieneutrale Bestimmungen zu erreichen sei. Dabei verwies er auch auf Bestrebungen aus der Industrie, klimaneutrale Treibstoffe (E-Fuels) und spezielle Verbrennungstechnologien zu entwickeln. Die Mehrheit der Kommission lehne es deshalb ab, Verbrennungsmotoren per se zu verbieten.

Im Namen der Kommissionsminderheit erklärte Katja Christ (glp, BS), dass die Schweiz ab 2050 gemäss dem Pariser Abkommen klimaneutral sein möchte und es deshalb schon mathematisch logisch sei, Autos mit Verbrennungsmotoren bei einer Nutzungsdauer von 15 Jahren ab 2035 für den Verkauf zu verbieten. Die Baslerin fügte an, dass die Branche selbst ein Zulassungsverbot unterstütze, um Planungssicherheit für Investitionen zu gewinnen. Bezüglich des Arguments von Olivier Feller mahnte sie, dass bei einem Verkaufsverbot in der EU und einer technologieneutralen Gesetzgebung in der Schweiz die Gefahr drohe, dass Restbestände an Verbrennern ab 2035 in die Schweiz geliefert und damit Fortschritt und Innovation gehemmt würden. Zudem verwies sie darauf, dass in dieser ersten Phase erst der grundsätzliche Handlungsbedarf beraten werde und in einer zweiten Phase mit dem konkreten Erlassentwurf «sowohl die Jahreszahl eines allfälligen Verbots als auch die genaue Formulierung eines allfälligen Verbots» durch das Parlament präzisiert werden könnten. Auch die Initiatorin Gabriela Suter richtete anschliessend mahnende Worte an den Rat, der der parlamentarischen Initiative jedoch mit 106 zu 83 Stimmen bei 1 Enthaltung keine Folge gab. Die Initiative war damit erledigt.<sup>4</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Bei der Frage, ob Kantone und Gemeinden die **Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel gratis ausgestalten** können sollen, zeigte sich im **Nationalrat** in der Frühjahrssession 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.<sup>5</sup>

---

1) AB NR, 2022, S. 2380 f.

2) AB NR, 2023, S.1854 ff.

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

4) AB NR, 2023, S. 542 f.; Lib, 16.3.23; SZ, 18.3.23

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