

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Christ, Katja (glp/pvl, BS) NR/CN, Herzog, Eva (sp/ps, BS) SR/CE, Schmid, Martin (fdp/plr, GR) SR/CE</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  
Heidelberger, Anja  
Ziehli, Karel

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja; Ziehli, Karel 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, 2020 – 2023*. 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>Wirtschaft</b>	1
Landwirtschaft	1
Agrarpolitik	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	1
Voranschlag	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	3
Verkehr und Kommunikation	3
Strassenverkehr	3
Schifffahrt	4
Luftfahrt	4
Umweltschutz	5
Klimapolitik	5

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>DEZA</b>	Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem

---

<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<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>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>DDC</b>	Direction du développement et de la coopération
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Agrarpolitik

MOTION  
DATUM: 03.03.2020  
KAREL ZIEHLI

La motion Gschwind (pdc, JU) «**Pour des revenus agricoles moins volatils**» n'aura pas tenu face aux arguments mobilisés par la majorité de la CER-CE. En effet, comme précisé par le rapporteur de la commission, Martin Schmid (plr, GR), les agricultrices et agriculteurs peuvent d'ores et déjà constituer des réserves fiscales, sous certaines conditions. Ainsi, leur permettre de constituer d'autres réserves impliquerait un traitement de faveur face à d'autres secteurs également sensibles aux aléas du climat (le tourisme par exemple).

Le Conseil fédéral est du même avis, comme l'a souligné le ministre des finances, Ueli Maurer, lors des débats en chambre. Il en a profité pour rappeler que la nouvelle politique agricole PA 22+ se penche sur ces problèmes d'aléas climatiques. Les autorités souhaitent aider les paysans et paysannes à acquérir des assurances leur permettant de faire face financièrement à la perte de récoltes.

Les sénatrices et sénateurs n'ont été que 12 à soutenir ce présent texte tandis qu'ils et elles ont été 27 à s'y opposer – avec une abstention – mettant un terme à la motion.<sup>1</sup>

## Öffentliche Finanzen

### Voranschlag

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 30.11.2021  
ANJA HEIDELBERGER

Zu Beginn der Wintersession 2021 setzte sich der **Ständerat** mit dem **Voranschlag der Eidgenossenschaft 2022 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2023–2025** auseinander. Insgesamt lagen der kleinen Kammer neun Minderheitsanträge vor, welche sie jedoch allesamt ablehnte: Durchgehend folgte der Ständerat seiner Kommissionsmehrheit. Diese hatte ihrerseits zahlreiche Abweichungen vom bundesrätlichen Voranschlag vorgeschlagen, wobei sich die Kommissionsmehrheit grösstenteils grosszügiger zeigte als die Regierung.

Die grössten Diskussionen löste dabei der Vorschlag der Kommissionsmehrheit aus, die **Einlage in den BIF** für das Jahr 2022 sowie für die Finanzplanjahre um CHF 233 Mio. zu erhöhen und dem BIF damit den gesamten Bundesanteil am Nettoertrag der LSVA zukommen zu lassen – wie es bereits in den Jahren 2020 und 2021 geschehen war. Kommissionssprecher Hegglin (mitte, ZG) begründete diesen Antrag damit, dass die «Liquidität und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur [auf diese Weise] sichergestellt» und der Spielraum des Fonds erhöht werden könne. Dies sei gemäss Olivier Français (fdp, VD) nötig, weil der BIF bisher zu wenig stark gespeist worden sei und es zudem Corona-bedingt zu einem Einnahmerückgang gekommen sei. Minderheitensprecher Hansjörg Knecht (svp, AG) und Finanzminister Maurer machten jedoch weder im Voranschlags- noch in den Finanzplanjahren einen entsprechenden Handlungsbedarf aus. Bevor der BIF-Kredit erhöht werde, brauche es eine Gesamtauslegeordnung über Bedürfnisse und Finanzierungsquellen, forderte der Finanzminister und empfahl, auf die Aufstockung zu verzichten. Der Ständerat folgte jedoch mit 27 zu 16 Stimmen der Kommissionsmehrheit.

Damit das Bundesbudget durch diese Erhöhung nicht aus den Fugen gerät – durch diese Aufstockung würde die Schuldenbremse voraussichtlich nicht mehr eingehalten werden können –, beantragte die Kommissionsmehrheit überdies, verschiedene Kredite beim Bundesamt für Verkehr zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Höhe von CHF 215 Mio. ausserordentlich zu verbuchen. Dies sei insofern gerechtfertigt, als andere Corona-bedingten Kosten ebenfalls auf dem Amortisationskonto verbucht würden, argumentierte der Kommissionssprecher. Gegen den Willen des Bundesrates und der Minderheit Knecht sprach sich der Ständerat für diese Massnahme aus.

Zu grösseren Diskussionen Anlass gab auch der Antrag der Kommissionsmehrheit, CHF 100'000 vom Konto der DEZA dem Bundesamt für Raumentwicklung zu übertragen und diese mittels der Planungsgrössen dem **Förderprogramm zur Erreichung von nachhaltigen Entwicklungszielen** «Swiss Triple Impact» zuzuschreiben. Eine Minderheit II Thorens Goumaz (gp, VD) wollte gar noch einen Schritt weitergehen und das Budget des ARE um CHF 800'000 erhöhen. Die Schweiz habe sich zur Erreichung der

«Sustainable Development Goals» der UNO verpflichtet und müsse jetzt folglich auch die Projekte zum Erreichen dieser Ziele unterstützen, begründete die Minderheitensprecherin ihren Antrag. So habe der Bundesrat zwar die Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030 geschaffen, dieser aber nicht die nötigen Mittel zukommen lassen. Eine weitere Minderheit I Knecht wollte auf beide Erhöhungen verzichten, da das ARE bereits über die nötigen Mittel verfüge, um entsprechende Projekte umzusetzen. Finanzminister Maurer verwies auf «Dutzende von Budgetpositionen, die sich mit dem Klimaschutz, mit dem Netto-null-Ziel 2050 und mit dem Zwischenziel 2030 beschäftigen». Der Bundesrat nehme somit die Klimapolitik und den Klimawandel «sehr ernst». Wichtig sei aber, dass Projekte umgesetzt, nicht dass Kredite zur Schaffung zusätzlicher Projekte gesprochen würden. Der Ständerat entschied sich für den Vorschlag der Kommissionsmehrheit anstelle der Minderheit II (31 zu 14 Stimmen) oder der Minderheit I (23 zu 21 Stimmen).

Wie Bundesrat Maurer angetönt hatte, hingen verschiedene weitere Kredite 2022 mit dem Klimawandel zusammen. So wollte die Kommissionsmehrheit etwa auch das Globalbudget des Bundesamtes für Energie um CHF 1.45 Mio. sowie den Kredit für das Programm Energie Schweiz um CHF 4.15 Mio. erhöhen. Trotz Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sei die gesetzliche Grundlage vorhanden, um «Hausbesitzer bei der Umstellung ihrer Heizungsanlagen» und KMU bezüglich thermischer und elektrischer Effizienz und Innovation zu beraten, betonte Kommissionsprecher Hegglin. Minderheitensprecher Knecht, der auf die Erhöhung der entsprechenden Kredite verzichten wollte, wehrte sich jedoch dagegen, nach der Ablehnung an der Urne «einfach neue Aufgaben durch die Hintertür» zu beschliessen – zuerst brauche es dafür eine neue Vorlage. Der Finanzminister verwies ergänzend auf die Zuständigkeit der Gemeinden und Kantone bei der Beratung und Unterstützung der KMU. Mit 23 zu 21 Stimmen folgte der Ständerat dennoch knapp seiner Kommissionsmehrheit und hiess die Erhöhung gut.

Als weitere klimabedingte Massnahme beabsichtigte die Kommissionsmehrheit, das Globalbudget des Bundesamtes für Meteorologie um CHF 1.24 Mio. zu erhöhen, um die Projekte zur nationalen (Owara) und grenzüberschreitenden Wetterwarnung (Destination Earth) zu verbessern – der Einsatz der Krediterhöhung für die entsprechenden Projekte wurde in den Planungsgrössen festgehalten. Dies sei aufgrund der sich häufenden Wetterphänomene nötig. Mit 25 zu 11 Stimmen (bei 1 Enthaltung) sprach sich der Ständerat erneut gegen den Willen des Finanzministers für die Änderung aus.

Auch in **weiteren Bereichen** nahm der Ständerat auf Antrag seiner Finanzkommission Aufstockungen vor, etwa bei den Sportverbänden, bei denen für CHF 660'000 eine unabhängige nationale Anlauf- und Meldestelle für Misshandlungen im Schweizer Sport geschaffen werden soll, oder in der Landwirtschaft. Dort sollen die Zulagen für die Milchwirtschaft um CHF 8 Mio. und die Beihilfen für Pflanzenbau um 7 Mio. aufgestockt werden, um die Senkung der Verkäufszulage zu verhindern respektive um die Beibehaltung des höheren Einzelkulturbeitrages zu finanzieren.

Eine Kürzung beantragte die FK-SR hingegen bei den **Personalausgaben**: Im Voranschlagsjahr sowie in den Finanzplanjahren sollen beim Bundespersonal Querschnittskürzungen in der Höhe von CHF 21 Mio. gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag vorgenommen werden. Kommissionsprecher Hegglin betonte in der Begründung des Mehrheitsantrags, dass auch mit diesen Kürzungen im Jahr 2022 noch immer über 300 Stellen geschaffen werden könnten, die Kommissionsmehrheit jedoch das grosse Wachstum der Personalkosten um 1.6 Prozent (inklusive Teuerung) verhindern wolle. Dieses Wachstum könne «nicht mit zusätzlichen Aufgaben begründet werden». Stattdessen solle der Bundesrat «in der Personalplanung entsprechend Prioritäten» setzen. Eine Minderheit I Knecht wollte diese Kürzungen in den Finanzplanjahren überdies auf CHF 121 Mio. (2023) bis CHF 286 Mio. (2025) erhöhen, was der Minderheitensprecher einerseits mit den hohen Kosten der Corona-Pandemie, andererseits mit den Folgekosten von neuen Stellen und der steigenden Schwerfälligkeit der Verwaltung begründete. Eine Minderheit II Herzog (sp, BS) verlangte, gänzlich auf die Kürzungen zu verzichten, und bezeichnete den Minderheitsantrag Knecht, der 2'000–3'000 Stellen koste, als «einen unverantwortlichen Kahlschlag beim Personal». Finanzminister Maurer stritt nicht ab, dass eine Kürzung der Personalkosten um 3.3 Promille, wie sie die Kommissionsmehrheit beantragte, möglich wäre. Jedoch brauche es nur schon zur Umsetzung der durch den Ständerat beschlossenen Mehrausgaben schätzungsweise 15 Stellen – das Parlament sei somit durchaus mitverantwortlich für den Anstieg der Stellenzahl. Für eine allfällige Umsetzung der Minderheit Knecht benötige es überdies einen politischen Auftrag, der vorgebe, wo diese Stellen gekürzt werden sollen. Dazu

kam es (vorerst) aber nicht: Mit 26 zu 17 Stimmen (bei 1 Enthaltung) und 30 zu 14 Stimmen setzte sich der Mehrheitsantrag gegen die Minderheit II sowie die Minderheit I durch.

In der **Gesamtabstimmung** nahm der Ständerat den Voranschlag 2022 mit 39 zu 5 Stimmen deutlich an. Auch die Bundesbeschlüsse über die Planungsgrössen im Voranschlag 2022, über den Finanzplan für die Jahre 2023 bis 2025 für die Entnahmen aus dem Bahninfrastrukturfonds für das Jahr 2022 sowie für die Entnahmen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds für das Jahr 2022 wurden kaum bestritten.<sup>2</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 17.01.2023  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Aargauer Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG) forderte mit einer im Juni 2022 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass ab 2035 **keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr** in Verkehr gebracht werden dürfen. Sie begründete die Initiative damit, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Verkehrsbereich rasch und stark gesenkt werden müsse, um die Schweizer Klimaziele erreichen zu können. Zudem könne die Schweiz so mit den Entwicklungen in der EU mithalten, die denselben Schritt plane. Im Januar 2023 befasste sich die KVF-NR mit dem Anliegen Suters. Eine Kommissionmehrheit (14 zu 11 Stimmen) wollte der Initiative keine Folge geben. Sie argumentierte, dass zur Erreichung der Klimaziele technologieneutrale Massnahmen gefordert seien, ein Verbot des Verbrennungsmotors sei nicht zielführend. Eine Minderheit Christ (glp, BS) zeigte sich hingegen überzeugt, dass dieses Verbot wichtig und richtig sei und den Akteurinnen und Akteuren, insbesondere den autoimportierenden Unternehmen, Planungssicherheit gebe.<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 Kommissionmehrheit, 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 Kommissionminderheit 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>

**MOTION**  
DATUM: 17.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Schifffahrt

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der vom Ständerat gutgeheissenen Motion Herzog (sp, BS) zur **Förderung des Gütertransports auf dem Rhein**. Die Mehrheit der KVF-NR beantragte die Annahme der Motion. Katja Christ (glp, BS) führte aus, dass die Motion das Ziel verfolge, «aufzuzeigen, mit welchen Strategien und Massnahmen der Gütertransport auf dem Rhein für die Schweiz langfristig sichergestellt werden kann», wodurch er seine wichtige verkehrspolitische Rolle weiterhin wahrnehmen könne. Sie betonte des Weiteren, dass es darum gehen solle, «Anreize für Innovation, Automation und Digitalisierung mit unseren verkehrs- und klimapolitischen Zielen zu vereinen». Eine Kommissionsminderheit, die ausschliesslich aus SVP-Mitgliedern bestand, beantragte die Ablehnung der Motion. Sandra Sollberger (svp, BL) erläuterte, dass der Staat durch diesen Vorstoss in die Wirtschaft eingreifen und damit die Wirtschaftsfreiheit unnötigerweise einschränken würde. Dies sei aber nicht nötig, der Gütertransport auf dem Rhein funktioniere ausgezeichnet und bedürfe keinerlei Massnahmen seitens der öffentlichen Hand. Zudem würde eine staatliche Förderung des Gütertransports auf dem Rhein bloss den Gütertransport auf der Schiene konkurrenzieren. Verkehrsministerin Sommaruga argumentierte, dass es nicht darum gehe, das eine Transportmittel gegen das andere auszuspielen. Vielmehr sollen mit der Umsetzung dieser Motion mögliche Probleme antizipiert und auch die Versorgungssicherheit der Schweiz im Auge behalten werden. Hierfür spiele der Gütertransport auf dem Rhein nämlich eine entscheidende Rolle. Die grosse Kammer folgte der Empfehlung seiner vorberatenden Kommission und nahm die Motion mit 136 zu 49 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.<sup>5</sup>

## Luftfahrt

**MOTION**  
DATUM: 08.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eva Herzog (sp, BS) forderte mit einer im September 2020 eingereichten Motion, dass der Bundesrat ein Monitoring über die **Entwicklung der Kundennachfrage und der Flugaktivitäten im Rahmen der Einführung der Flugticketabgabe** einführen soll. Dies sei insbesondere für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse wichtig. Falls die Flugticketabgabe zu einer unerwünschten Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens führe, wo die Tickets einer tieferen Abgabe unterlägen und daher günstiger seien, solle der Bundesrat Vorschläge erarbeiten, wie dieser Trend aufgehalten werden könnte. Im schlimmsten Fall könne nämlich die Binationalität des Flughafens in Frage gestellt werden. Falls dieser dann nur noch ein französischer Regionalflughafen wäre, dürfte die Schweiz ihn zwar noch mitbenutzen, hätte aber kein Mitspracherecht mehr (Stichwort Nachtflugsperrung). Herzog befürchtete auch ein mögliches Ausweichen der Passagiere von anderen Schweizer Flughäfen nach Basel-Mulhouse, was zu einer Intensivierung der Lärmbelastung führen würde. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; die kleine Kammer stimmte dieser in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.<sup>6</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beriet in der Sommersession 2021 eine Motion Herzog (sp, BS) zu einem **Monitoring der Flugaktivitäten bei der Einführung einer Flugticketabgabe**. Herzog befürchtete, dass es mit der Einführung einer solchen Abgabe, welche im Rahmen der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehen war, zu einer Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse kommen könnte, da die französische Flugticketabgabe tiefer sei. Die Diskussion im Rat erübrigte sich dann aber, da wenige Tage zuvor das CO<sub>2</sub>-Gesetz an der Urne knapp verworfen worden war. Entsprechend war sich die grosse Kammer einig, dass die ursprünglich von der UREK-NR beantragte Annahme dieser Motion keinen Sinn mehr mache. Die Motion wurde daraufhin ohne Abstimmung abgelehnt.<sup>7</sup>



## Umweltschutz

### Klimapolitik

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 02.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit **den fünf Ständesinitiativen für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets**. Martin Schmid (fdp, GR) erläuterte, dass die vorberatende UREK-SR die Initiativen ablehne. Die Forderung sei durch die Einführung einer Flugticketabgabe im revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz bereits erfüllt worden. Die kleine Kammer folgte dieser Einschätzung und gab den fünf Initiativen keine Folge.<sup>8</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 16.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über **je eine Initiative des Kantons Basel-Landschaft sowie des Kantons Basel-Stadt** (Kt. lv. 20.307), welche eine Flugticketabgabe sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Die kleine Kammer gab den Initiativen keine Folge. Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Es sei derzeit offen, wie es nach diesem Verdikt mit der Klimagesetzgebung weitergehen solle. Die UREK-SR werde aber bald eine Auslegeordnung dazu vornehmen. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) erklärten in der Ratsdebatte, dass sie den Beschluss der Kommission, den Initiativen keine Folge zu geben, akzeptieren können. Sie betonten jedoch, dass die Schweiz nach wie vor die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen zu erfüllen habe und die Themen Flugticketabgabe und Besteuerung von Kerosin bald wieder zur Diskussion stehen würden.<sup>9</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 16.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über je eine **Initiative des Kantons Basel-Stadt** sowie des Kantons Basel-Landschaft (Kt. lv. 20.319), welche eine **Flugticketabgabe** sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Der Ständerat lehnte beide Initiativen ab. UREK-SR-Sprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Nun sei aber nicht der richtige Zeitpunkt, um diese Forderung gleich wieder aufs Parkett zu bringen. Es brauche zuerst eine Auslegeordnung zur Klima- und CO<sub>2</sub>-Thematik, welche die UREK-SR in Kürze vornehmen werde. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) zeigten sich damit einverstanden, den Initiativen keine Folge zu geben.<sup>10</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 02.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2021 über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in Umsetzung der parlamentarischen Initiative für eine «Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz»**. Wie bereits der Nationalrat war sich auch die vorberatende UREK-SR einig, dass das Gesetz nicht mit Verschärfungen oder Erleichterungen modifiziert werden sollte, sondern lediglich die wichtigsten Massnahmen des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes bis 2024 verlängert werden sollten, wie Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) erläuterte. Die UREK-SR wollte denn auch nur eine einzige Differenz zum Nationalrat schaffen: Der durch einen Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) eingebrachte Zusatz in Artikel 49b sollte gestrichen werden. Mit diesem Zusatz hatte der Nationalrat festgelegt, dass die Vereinbarungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion durch die Wirtschaft (so genannte Zielvereinbarungen) bis mindestens 2024 mit Hilfe derselben Organisationen, die diese Aufgabe auch bislang wahrgenommen haben, zu erarbeiten und umzusetzen seien. Schmid erläuterte, dass dieser Zusatz in Konflikt mit den WTO-Regeln geraten könnte, woraufhin die kleine Kammer dem Vorschlag der Kommission auf Streichung folgte. Der Ständerat schuf indes noch eine zweite Differenz zum Nationalrat, indem er einem Einzelantrag Wicki (fdp, NW) zustimmte. Wicki hatte vorgeschlagen, die in Erfüllung der parlamentarischen Initiative Burkart (fdp, AG; Pa.lv. 17.405) gewährten Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe ebenfalls bis Ende 2024 fortzuführen.

Vier Tage später schloss sich der **Nationalrat** in beiden Punkten dem Ständerat an, wodurch das Geschäft noch in der Wintersession bereinigt werden konnte. In den **Schlussabstimmungen** stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 142 zu 46 Stimmen bei 5 Enthaltungen zu; die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion. Der Ständerat nahm das Geschäft einstimmig mit 41 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen an.<sup>11</sup>

Die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Periode 2025–2030** stand in der Herbstsession 2023 **auf dem Programm des Ständerates**, welcher die umfassende Vorlage als Erstrat beriet.

Kommissionssprecher Damian Müller (fdp, LU) erläuterte dem Rat die Ausgangslage dieser Gesetzesrevision: Die gesetzliche Lücke, die durch die Ablehnung der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im Juni 2021 an der Urne entstanden war, habe teilweise mit dem Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative, welcher seinerseits ein Referendum überstehen musste, geschlossen werden können. Da diese Vorlage jedoch vor allem die Ziele und weniger die Massnahmen für die Erreichung des Netto-Null-Ziels enthielt, liege nun der neue Gesetzesentwurf vor. Anschliessend stellte Müller die Vorlage des Bundesrates sowie die Anträge der Kommission kurz vor und betonte, dass mit diesen Anträgen das Ziel der Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 immer noch erreicht werden könne, es müsse nun jedoch zügig gehandelt werden. Für Lisa Mazzone (gp, GE), die sich als einziges Mitglied des Plenums im Rahmen der Eintretensdebatte äusserte, gingen der Gesetzesentwurf des Bundesrates und auch die Version der Kommissionsmehrheit zu wenig weit. Sie warnte davor, dass die Schweiz mit der CO<sub>2</sub>-Reduktion ins Hintertreffen geraten werde; ab 2030 müssten in der Folge drastischere Massnahmen ergriffen werden, falls man das Pariser Klimaziel noch erreichen wolle. Mazzone kritisierte die Kommissionsmehrheit auch dafür, dass sie zu viele CO<sub>2</sub>-Reduktionen im Ausland vornehmen lassen möchte. Dies sei eine verpasste Chance für die Schweizer Wirtschaft und koste die Bundeskasse viel Geld. Umweltminister Albert Rösli wiederum dankte der Kommission, dass sie das Gesetz zügig und «ohne grosses Aufladen» beraten habe. Er wies zudem darauf hin, dass auch der in derselben Session beschlossene Mantelerlass zur Revision des Energiegesetzes und des Stromversorgungsgesetzes einen wichtigen Meilenstein bei der Erreichung des Netto-Null-Ziels darstelle, denn nur wenn die Schweiz über genügend Strom verfüge, könne sie die Dekarbonisierung einleiten. **Eintreten** wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen.

Die **wichtigsten Änderungen** im Vergleich zum Entwurf des Bundesrates nahm die kleine Kammer in der anschliessenden **Detailberatung** bei folgenden Punkten vor: Der Bundesrat und eine Minderheit Zanetti (sp, SO) forderten dazu auf, die Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteien- und Firmengebäuden und auf öffentlichen Parkplätzen mit CHF 30 Mio. zu unterstützen. Die Mehrheit des Ständerates lehnte dies jedoch ab. Gegen eine Änderung sprachen sich die Mehrheit der Kommission sowie des Rates auch bei der LSVA aus: Wie bis anhin sollen Lastwagen, die mit Strom oder Wasserstoff fahren, von der LSVA befreit werden können. Man wollte hier für allfällige Anpassungen die Vernehmlassung des Bundes zu einer umfassenden Revision der LSVA abwarten. Angenommen wurde auch ein Mehrheitsantrag der UREK-SR, der verlangte, dass die EHS-Abgaben aus dem Luftverkehr nicht nur für die Förderung von Nachtzugangeboten, sondern auch für die Produktion von erneuerbaren, nachhaltigen Flugtreibstoffen eingesetzt werden können. Schliesslich darf die Teilzweckbindung der Erträge aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe nicht vorübergehend angehoben werden, wie es der Bundesrat für die weitere Unterstützung des Gebäudeprogramms beantragt hatte – hier folgte die kleine Kammer einem Minderheitsantrag Knecht (svp, AG).

**Diskussionen, aber keine Änderung des bundesrätlichen Entwurfs** gab es in den folgenden Bereichen: Eine Minderheit Reichmuth (mitte, SZ) beantragte, dass die Emissionsreduktionen zu mindestens 75 Prozent in der Schweiz erfolgen sollen. Der Bundesrat, die Kommissionsmehrheit sowie auch die rechts-bürgerliche Mehrheit des Rates wollten indes, dass die Verminderung lediglich «in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz» geschieht. Abgelehnt wurde auch ein Minderheitsantrag Mazzone, welche mehr Druck auf den Bundesrat auszuüben versuchte, indem sie die Möglichkeit, bei Nichterreichen des Reduktionsziels für die Kompensation der restlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen internationale Zertifikate zu erwerben, streichen wollte. Des Weiteren wollten die Mehrheit der Kommission sowie eine weitere Minderheit Mazzone den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss für Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden, stärker reduzieren. Hier folgte der Rat jedoch einer Minderheit Schmid (fdp, GR) und blieb damit auf der Linie des Bundesrates. Im Bereich des Flugverkehrs lag erneut ein Minderheitsantrag von Lisa Mazzone vor, welche eine zusätzliche Abgabe auf Flüge von Privatjets verlangte. Bundesrat Rösli bat den Rat um Ablehnung des Antrags, da es dabei gemäss Schätzungen des BAZL nur um rund 1 Prozent der Emissionen im Flugverkehr gehe und der administrative Aufwand für die Abgabenerhebung sehr gross wäre. Die Ratsmehrheit schloss sich dem Umweltminister an und lehnte den Minderheitsantrag ab.

In der darauf folgenden **Gesamtabstimmung** wurde der Entwurf bei 2 Enthaltungen seitens der Grünen einstimmig angenommen. Als Nächstes wird sich die grosse Kammer mit dem Geschäft befassen.<sup>12</sup>

---

1) AB SR, 2020, S. 18 f.

2) AB SR, 2021, S. 1106 ff.

3) Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23

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

5) AB NR, 2020, S. 2645 ff.

6) AB SR, 2020, S. 1269 f.

7) AB NR, 2021, S. 1410 f.

8) AB SR, 2021, S. 38

9) AB SR, 2021, S. 697 f.

10) AB SR, 2021, S. 697 f.

11) AB NR 2021, S. 2354 f.; AB NR 2021, S. 2758; AB SR 2021, S. 1170 ff.; AB SR 2021, S. 1446

12) AB SR, 2023, S. 1007 ff.; AB SR, 2023, S. 891 ff.