

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Engler, Stefan (mitte/centre, GR) SR/CE, Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) 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  
Baltisser, Lena  
Flückiger, Bernadette  
Schaub, Hans-Peter  
Ziehli, Karel

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette; Schaub, Hans-Peter; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, 2021 - 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>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Umweltschutz	4
Naturschutz	4
Klimapolitik	4
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	4
Parteien	5
Liberale Parteien	5

## Abkürzungsverzeichnis

<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen 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>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

---

<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<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>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Agrarpolitik

MOTION  
DATUM: 14.06.2022  
KAREL ZIEHLI

C'est à l'unanimité, moins l'abstention de Philippe Bauer (plr, NE), que le Conseil des Etats a accepté la motion exigeant de **renforcer la recherche en faveur d'une économie alpestre moderne**. Représentant l'avis majoritaire de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats (CER-CE), Stefan Engler (centre, GR) n'a pas manqué de rappeler les efforts d'ores et déjà entrepris par la Confédération à ce sujet, mais a insisté sur la nécessité de concrétiser et d'appliquer sur le terrain ce qui a été présenté par la recherche. Le Conseil fédéral n'aurait pas voulu de ce texte, Guy Parmelin, faisant remarquer qu'une station de recherche décentralisée d'Agroscope consacrée à l'économie alpestre a été inaugurée au mois de juin 2021. Cela n'aura pas suffi pour convaincre les sénatrices et sénateurs. La motion est ainsi transmise au Conseil fédéral.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

MOTION  
DATUM: 14.09.2023  
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionsprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringend notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.<sup>2</sup>

## Eisenbahn

### POSTULAT

DATUM: 15.06.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.<sup>3</sup>

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 16.06.2023

MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeure auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb

chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Libérale-Fraktion.<sup>4</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

**MOTION**  
DATUM: 07.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO<sub>2</sub>-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATUM: 31.05.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit einer **Motion der KVF-NR zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Fahrzeugen im öffentlichen Busverkehr**.

Mathias Zopfi (gp, GL) erinnerte namens der KVF-SR daran, dass im abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehen war, die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr aufzuheben und die entsprechenden Einnahmen in die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern zu stecken. Diesem Anliegen wolle die vorliegende Motion doch noch zum Durchbruch verhelfen. Die Motion sei aber nicht nur für die Klimapolitik wichtig, sondern auch für die entsprechende Branche, welche Planungssicherheit beim Erwerb von neuen Fahrzeugen brauche.

Thierry Burkart (fdp, AG) äusserte sich kritisch zur Motion, hatte in der Kommission aber keinen Antrag auf Ablehnung eingereicht. Burkart bemängelte, dass diese Motion eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mit sich bringe. Der Privatverkehr im Bereich des Personen- und Gütertransports brauche aber auch Anschubfinanzierungen; dort stellten sich die selben Herausforderungen beim Übergang ins nicht-fossile Zeitalter. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga setzte sich für die Annahme der Motion ein und erläuterte, dass der Bundesrat dahingehende Bestimmungen bereits in der Vernehmlassungsvorlage zum CO<sub>2</sub>-Gesetz post 2024 vorgesehen habe. Da kein Gegenantrag vorlag, wurde die Motion schliesslich stillschweigend angenommen.<sup>6</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

**BERICHT**  
DATUM: 05.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2022 publizierte der Bundesrat den **Bericht «Anpassung des Waldes an den Klimawandel»** in Erfüllung einer Motion von Claude Hêche (sp, JU; Mo. 19.4177), übernommen von Stefan Engler (mitte, GR), sowie eines Postulats von Céline Vara (gp, NE; Po. 20.3750). Das Ziel des Bundesrats in diesem Themenbereich besteht darin, sowohl die Anpassungsfunktionen als auch die Emissionsreduktionsleistungen des Waldes (beispielsweise die Speicherung von CO<sub>2</sub> im Holz) zu stärken. Zudem sollen die Wälder in der Regeneration, die sie aufgrund von klimabedingten Schäden durchlaufen müssen, unterstützt werden. Um diese Hauptziele zu erreichen, legte der Bericht in 5 Handlungsfeldern insgesamt 19 neue Massnahmen (13 Sofortmassnahmen und 6 Prüfaufträge) fest, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung der 13 Sofortmassnahmen könne unmittelbar beginnen, hielt der Bericht fest. Die dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen und der finanzielle Spielraum seien vorhanden. Die Prüfaufträge hingegen verlangten nach weiteren Abklärungen, da es hier um rechtliche oder finanzielle Anpassungen bestehender Regelungen gehe. Als Beispiel für eine Sofortmassnahme wurde im Bericht die Weiterentwicklung waldbaulicher Grundlagen und waldbaulicher Instrumente genannt. Ein Beispiel für einen Prüfauftrag wäre derweil, zu untersuchen, wie eine zukunftsfähige Waldverjüngung sichergestellt werden kann.<sup>7</sup>

### Klimapolitik

**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>8</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen



## Parteien

### Liberale Parteien

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 Ausserroder 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 etwa 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 **einzige 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 beeindrucken 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>9</sup>

1) AB SR, 2022, S.520 ff.

2) AB NR, 2023, S. 756-759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

3) AB SR, 2021, S. 636 ff.

4) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23

- 5) AB SR 2021, S. 1235 ff.  
6) AB SR, 2022, S. 304 ff.  
7) Bericht Bundesrat vom 2.12.22; Medienmitteilung BR vom 2.12.22  
8) AB NR 2021, S. 2354 f.; AB NR 2021, S. 2758; AB SR 2021, S. 1170 ff.; AB SR 2021, S. 1446  
9) SRG-Trendumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Abstimmungsumfrage vom 3.5.2023; Tamedia-Abstimmungsumfrage 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