

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Klimapolitik
Akteure	Flach, Beat (glp/pvl, AG) NR/CN, Giezendanner, Benjamin (svp/udc, AG) 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
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, 2020 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4
Schifffahrt	5
Umweltschutz	5
Allgemeiner Umweltschutz	5

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
IMO	International maritime organisation
BIF	Bahninfrastrukturfonds
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
BV	Bundesverfassung
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
GEF	Global Environment Facility
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
OMI	Organisation maritime internationale
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
Cst	Constitution fédérale
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden.

Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.¹

MOTION
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.²

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel **«Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft»** beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp, BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand stark belastete. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle.

Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunkturentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Giesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die

Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion-Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor zurückgezogen worden war.³

Eisenbahn

POSTULAT

DATUM: 17.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Benjamin Giezendanner (svp, AG) reichte im September 2020 ein Postulat ein, in dem er den Bundesrat dazu aufforderte, den **Ausbau des Nachtzug-Angebots durch die SBB** zu stoppen. Vielmehr solle der Bundesrat in einem Bericht auf die verschiedenen – allen voran finanziellen – Aspekte dieses Ausbaus eingehen. Giezendanner verwies dabei auf das von ihm erwartete Defizit, das durch diesen Ausbau entstehen würde, und wollte wissen, ob dieses nicht in Widerspruch zum Ziel stehe, die gebundenen Ausgaben des Bundes generell zu reduzieren. Er warf auch die Frage auf, wie dieses Defizit bezahlt werden solle, falls der in der Revision des CO₂-Gesetzes angedachte Klimafonds nicht zustande kommen sollte. Schliesslich monierte der Motionär, dass dieser vom Staat mitfinanzierte Ausbau zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Akteuren, insbesondere der von der Covid-19-Krise betroffenen Flug- und Reisebusbranche, führen werde.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulates. Er sah die Aufgabe des Staates beim Eisenbahnverkehr primär in der Erarbeitung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und in der Planung und Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die Angebote hingegen würden durch die Unternehmen selber definiert. Zudem begrüsst der Bundesrat die Pläne der SBB, das Nachtzug-Angebot in Zusammenarbeit mit den ÖBB auszubauen, da dadurch Nachhaltigkeit und Klimaschutz gestärkt würden. Er verwies in diesem Zusammenhang ausserdem auf ein Postulat und auf eine Motion, welche er zur Annahme empfohlen habe, womit er bereits seine Unterstützung für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zum Ausdruck gebracht habe.⁴

POSTULAT

DATUM: 30.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Postulat Giezendanner (svp, AG), das einen **Stopp beim Ausbau des Nachtzug-Angebots** forderte, wurde in der Herbstsession 2022 abgeschrieben, da es nicht innert zwei Jahren vom Nationalrat behandelt worden war.⁵

MOTION

DATUM: 12.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Als Reaktion auf die Publikation der Strategie «Bahn 2050» reichte die KVF-NR im Oktober 2022 eine Motion ein, mit welcher sie den Bundesrat beauftragen wollte, die **Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz» voranzutreiben**: Dieses Projekt sei in der bundesrätlichen Strategie zu kurz gekommen. Es müsse eine Gesamtvision verfolgt werden, um alle bislang noch fehlenden Abschnitte «für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze, entlang des gesamten Schweizer Territoriums, sowohl zwischen Süden und Norden als auch zwischen Ost und West, zu projektieren und zu realisieren». Dieses Infrastrukturprojekt trage wesentlich zum nationalen Zusammenhalt und zur sozioökonomischen Entwicklung der Schweiz bei, argumentierte die Kommission. Für die rasche Realisierung dieses Verkehrskreuzes solle der Bundesrat zusätzliche finanzielle Mittel beantragen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er habe mit der «Bahn 2050» aufgezeigt, mit welchen Mitteln und Projekten die Eisenbahn einen maximalen Beitrag zur Erreichung seiner vorrangigen Ziele, etwa in der Klimapolitik, leisten könne. Die in der Motion geforderte Beschleunigung würde sich dabei eher kontraproduktiv auswirken, da sie zu Mehrverkehr führen könne; sie sei daher kein Ziel der Strategie «Bahn 2050». Das Anliegen der Motion werde jedoch im Sinne einer intensivierten Förderung des Fernverkehrs auf der West-Ost- sowie der Nord-Süd-Achse geprüft.

Dem Nationalrat lag in der Wintersession 2022 neben dem Mehrheitsantrag auf Annahme ein Antrag von Benjamin Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Ähnlich wie bei einer Motion für eine «rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn» (Motion 22.4263) kritisierte er den Ausbau des Schienennetzes zulasten der öffentlichen Hand. Der Bundeshaushalt befinde sich bereits in einer schwierigen Lage. Falls das Projekt «Verkehrskreuz Schweiz» tatsächlich umgesetzt würde, müsse es daher aus dem bestehenden BIF finanziert werden. Der Nationalrat nahm die Motion hingegen mit 126

zu 47 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR reichte im August 2021 eine **Motion zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Busverkehr** ein. Die Umsetzung des Anliegens solle in Absprache mit den Kantonen, den Gemeinden und der Branche des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Zudem verlangte die Kommission, dass die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr zeitnah aufgehoben wird und die Mehreinnahmen, die dadurch entstehen, zur Förderung des nicht fossil betriebenen öffentlichen Verkehrs eingesetzt wird. Die Motion nahm Bezug auf einen Bericht in Erfüllung des Postulats der KVF-NR (19.3000) mit dem Titel «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen». Eine Kommissionsminderheit Pieren (svp, BE) lehnte die Motion ab; der Bundesrat beantragte hingegen deren Annahme.

Der Nationalrat behandelte den Vorstoss in der Wintersession 2021. Im Namen der Kommissionsmehrheit argumentierte Jon Pult (sp, GR), dass die Dekarbonisierung des Busverkehrs in der Schweiz weiter vorangebracht werden müsse. Die Finanzierung sei dabei der entscheidende Faktor. Viele Gemeinden und Kantone könnten sich die Dekarbonisierung nicht leisten, deshalb brauche es dafür ein Gesamtkonzept des Bundes. Zudem kritisierte Pult, dass Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die heute Dieselbusse einsetzen, durch die Rückerstattung der Mineralölsteuer subventioniert würden. Dieser Fehlanreiz solle aus klimapolitischen Gründen behoben werden. Benjamin Giezendanner (svp, AG) hingegen stand dem Vorstoss kritisch gegenüber. Zum einen sei die mit der Motion geplante Dekarbonisierung nicht technologieneutral, da eine eigentliche «Elektrifizierung» gefordert werde. Zum anderen brauche diese sehr viel Strom, der in der Schweiz ohnehin schon knapp sei. Nach diesen Ausführungen entschied sich der Nationalrat, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und nahm die Motion mit 119 zu 55 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sprachen sich drei Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motion aus.⁷

POSTULAT
DATUM: 03.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Florence Brenzikofer (gp, BL) reichte im März 2021 ein Postulat ein, mit welchem sie einen Bericht über Anreize zur **Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr** forderte. Sie vertrat die Ansicht, dass die derzeitige Tarifstruktur unübersichtlich sei; insbesondere bei den überregionalen Abonnements sei es jedoch wichtig, dass diese attraktiv seien, damit sie gegenüber dem Individualverkehr bestehen können. Dadurch könne der öffentliche Verkehr zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf dem Gebiet der Mobilität beitragen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Frühjahrsession 2022 vom Nationalrat behandelt, nachdem es von Sandra Sollberger (svp, BL) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft worden war. Dabei erläuterte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga, dass das Tarifsysteem der Schweiz so komplex sei, weil es aus verschiedenen nationalen und regionalen Tarifverbänden zusammengesetzt sei. Der Bundesrat begrüsse die Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems und sei auch bereit, während einer gewissen Übergangsperiode diese Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems finanziell zu unterstützen. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Folge mit 128 zu 55 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) deutlich zu. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion lehnten auch 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion das Postulat ab.⁸

POSTULAT
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Schifffahrt

Nationalrat Flach (glp, AG) reichte im Mai 2019 ein Postulat ein, durch welches der Bundesrat aufgefordert wurde, **Massnahmen zum Klimaschutz in der Schifffahrt** vorzuschlagen. Der Postulant wies darauf hin, dass die IMO beschlossen habe, ihre Emissionen bis 2050 um 50 Prozent gegenüber dem Jahr 2008 zu senken. Die Schweiz müsse nun ihren Beitrag dazu leisten. Einige gute Möglichkeiten dafür – beispielsweise elektrisch betriebene Fähren – seien bereits entwickelt worden. Der Bundesrat erklärte sich bereit, in einem Bericht darzulegen, wie die Schifffahrt nachhaltiger gestaltet werden könne. Er beantragte daher die Annahme des Postulats.

Nachdem das Postulat zweimal von Exponenten der SVP bekämpft worden war, kam es im Sommer 2021 in den Nationalrat. Dort erläuterte Thomas de Courten (svp, BL), weshalb er das Postulat bekämpft und ablehnt: Die Schweiz mache mit ihren derzeit circa 20 Hochsee-Schiffen nur gerade mal 0.3 Promille an der ganzen Welthandelsflotte aus. Das Klimaschutzpotential der Schweiz sei in diesem Bereich also sehr bescheiden. Zudem habe die IMO bereits einen Dekarbonisierungsplan vorgelegt. In diesem Gremium trage die Schweiz bereits dazu bei, Klimaschutzmassnahmen voranzutreiben. Es brauche daher «keinen weiteren in trockenen Berner Amtsstuben von Süsswasserpiraten ausgearbeiteten Verwaltungsbericht». Diese Argumente von de Courten vermochten die Mehrheit der grossen Kammer jedoch nicht zu überzeugen: Der Nationalrat stimmte dem Postulat mit 125 zu 65 Stimmen bei einer Enthaltung zu.⁹

Umweltschutz

Umweltschutz

Regelmässig kommt es zu Ostern vor dem **Gotthardtunnel** zu einem Stau auf der Autobahn A2. 2023 erlangte dieser Stau noch mehr mediale Präsenz als üblich: Als der Stau etwa 15 Kilometer lang war, setzten sich Mitglieder von Renovate Switzerland – in den Medien als **Klimakleber** bezeichnet – auf die Fahrbahn und klebten sich fest. Die Strasse war gemäss Medien eine halbe Stunde nach Beginn der Aktion bereits wieder geräumt, nachdem die Polizei die Aktivistinnen und Aktivisten weggetragen hatte.

Ziel von Renovate Switzerland sei es gemäss Tages-Anzeiger gewesen, eine möglichst grosse Klima-Widerstandsbewegung aufzubauen und die Regierung dadurch zu mehr Klimaschutz zu bewegen. Die Medien liessen in der Folge auch Politikerinnen und Politiker zu Wort kommen. Benjamin Giezendanner (svp, AG), SVP-Nationalrat und Geschäftsführer eines Transportunternehmens, nannte die Strassenblockade eine «Frechheit», die kontraproduktiv sei und bei den eidgenössischen Wahlen der SVP helfen werde. FDP-Vertreter Damian Müller (fdp, LU) zeigte zwar ein gewisses Verständnis dafür, dass die Aktivistinnen und Aktivisten die Bevölkerung auf den Klimawandel aufmerksam machen wollten, bezeichnete solche Aktionen aber als wenig lösungsorientiert. Michael Töngi (gp, LU) erachtete zivilen Ungehorsam hingegen als angebracht.¹⁰

Allgemeiner Umweltschutz

Im März 2021 reichten die Nationalrätinnen und Nationalräte Marionna Schlatter (Pa. Iv. 21.436; gp, ZH), Beat Flach (Pa. Iv. 21.437; glp, AG), Anna Giacometti (Pa. Iv. 21.438; fdp, GR), Nik Gugger (Pa. Iv. 21.439; evp, ZH) und Jon Pult (Pa. Iv. 21.440; sp, GR) **fünf gleichlautende parlamentarische Initiativen mit dem Titel «Recht auf gesunde Umwelt und Rechte der Natur»** ein. Sie forderten damit nicht weniger als die Revision der Bundesverfassung (BV), mit dem Ziel, das Recht des Menschen auf eine gesunde Umwelt als Grundrecht festzuhalten sowie der Natur zumindest partiell den Status eines Rechtsobjekts zu verleihen.

Die RK-NR befasste sich im Mai 2022 mit den fünf Initiativen. Eine Mehrheit der Kommission (14 zu 11 Stimmen) kam dabei zum Schluss, dass den Initiativen keine Folge zu geben sei. Die Mehrheit vertrat die Ansicht, dass die Begriffe «gesunde Umwelt» sowie «Natur» zu unpräzise seien, um sie als grundrechtlichen Anspruch respektive als Rechtssubjekt in der BV zu verankern. Eine Minderheit vertrat hingegen die Ansicht, dass die Initiativen die Chance bieten, um über Grundsatzfragen rund um den Schutz der Natur zu debattieren, und wollte ihnen daher Folge geben.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.04.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Le Conseil national a suivi le Conseil des Etats et a approuvé le **crédit-cadre «Environnement mondial» pour les années 2023-2026** tel que prévu par le Conseil fédéral. Le crédit-cadre 2023-2026 se voit doter d'une augmentation de CHF 50 millions par rapport à la période précédente, dans une volonté «d'asseoir [la] crédibilité [de la Suisse] en tant que partenaire international digne de confiance» et de conserver son siège au sein du Fonds environnemental mondial (FEM) et ainsi garder son influence dans cet organe, comme expliqué par la rapporteuse et le rapporteur de la CEATE-CN, Ursula Schneider Schüttel (ps, FR) et Beat Flach (pvl, AG). Ce crédit-cadre est, en effet, destiné principalement au financement du FEM, bien que le Fonds pour l'ozone et deux autres fonds spécialisés pour le climat obtiennent également des contributions – plus modestes – par ce biais. La CEATE-CN s'est exprimée en faveur de l'augmentation, à l'instar de la CdF-CN également concernée par cet objet. Plusieurs propositions de minorité ont été déposées dans les deux commissions soit pour augmenter les montants alloués – la Suisse ayant une empreinte climatique conséquente –, soit pour conserver le statu quo – l'état des finances ne permettant pas de dépenses supplémentaires. Aucune des propositions minoritaires n'a finalement été acceptée, la première variante n'étant soutenue que par la gauche et le parti évangélique, tandis que la seconde ne l'a été que par des membres de l'UDC et du PLR. Au final, le projet tel que pensé par le Conseil fédéral a été approuvé par 138 voix contre 53 – provenant toutes du groupe de l'UDC – et 1 abstention.¹²

1) AB NR, 2020, S. 2641 f.

2) Mo. 22.3228; Mo. 22.3243; Mo. 22.3244; Mo. 22.3255; Mo. 22.3280; Mo. 22.3281; Mo. 22.3289; Mo. 22.3356

3) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

4) Postulat 20.4019

5) Po. 20.4019

6) AB NR, 2022, S. 2283 f.

7) AB NR, 2021, S. 2206 ff.

8) AB NR, 2022, S. 152 f.

9) AB NR, 2021, S. 1046 f.

10) 24H, CdT, TA, 8.4.23; 24H, 7.6.23

11) Medienmitteilung der RK-NR vom 20.5.22; Pa.Iv. 21.436 v. 19.3.21; Pa.Iv. 21.437 v. 19.3.21; Pa.Iv. 21.438 v. 19.3.21; Pa.Iv. 21.439 v. 19.3.21; Pa.Iv. 21.440 v. 19.3.21

12) AB NR, 2023, S.276 ff. ; Communiqué de presse de la CEATE-CN du 26.1.23; Communiqué de presse de la CdF-CN du 20.1.23