

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Klimapolitik
Akteure	Imark, Christian (svp/udc, SO) NR/CN, Trede, Aline (gp/verts, BE) 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

Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, 2017 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Parlamentsmandat	1
Parlamentsorganisation	1
Volksrechte	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Energie	3
Verkehr und Kommunikation	3
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4
Umweltschutz	5
Klimapolitik	5

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
Büro-NR	Büro des Nationalrates
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
VD	Verwaltungsdelegation

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
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
Bureau-CN	Bureau du Conseil national
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
DA	Délégation administrative

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Parlamentsmandat

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 21.09.2021
MARC BÜHLMANN

In der Herbstsession diskutierte der Nationalrat die vom Büro-NR ausgearbeitete Teilrevision des Parlamentsressourcengesetzes. Die Arbeiten gingen auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurück, die fordert, dass **Parlamentsangehörige per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**. In der Zwischenzeit hatte der Bundesrat, angeregt von einer weiteren, allerdings in den Räten abgelehnten parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.408), in einer Verordnung festgelegt, dass Bundesangestellte nur noch mit dem Flugzeug reisen dürfen, wenn die Reisezeit mit dem Zug sechs Stunden überschreitet oder eine zusätzliche Übernachtung nötig ist. Für die Revision schlug das Büro-NR eine analoge Regelung vor – wie Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin des Büros ausführte –, obwohl ursprünglich eine Reiseobergrenze von acht Stunden gefordert worden war. Auf die entsprechenden Nachfragen von Thomas Aeschi (svp, ZG) und Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) antwortete Aline Trede, dass Brüssel in dieser Vorlage der Knackpunkt gewesen sei, weil die Reise zum EU-Sitz etwas mehr als 6 Stunden mit dem Zug beanspruche. Es gehe aber bei der Vorlage primär darum, sich bewusst zu werden, dass nicht für alle Reisen das Flugzeug nötig sei. In der Folge doppelte Thomas Aeschi nach und rechnete vor, dass nicht nur die Reise nach Brüssel, sondern auch nach Rom, Berlin und Wien mehr als sechs Stunden dauere. Auch der Passus mit der Übernachtung zeige, dass man es mit dem Gesetz nicht wirklich ernst meine und diese Schlupflöcher letztlich Verhaltensänderungen bei den Parlamentsmitgliedern verhindern würden, weshalb nicht auf die Vorlage eingetreten werden solle. Dieser Antrag wurde in der Folge mit 114 zu 57 aus der SVP-, der FDP und der Mitte-Fraktion stammenden Stimmen abgelehnt. Etwas mehr Unterstützung, nämlich 70 Stimmen wiederum aus den gleichen Fraktionen, erhielt der Minderheitsantrag Aeschi, der eine grundsätzliche Wahlfreiheit zwischen Bahn- und Flugreisen lediglich dann vorgesehen hätte, wenn Flüge billiger sind als die entsprechende Reise mit dem Zug. Diskussionslos standen diesem Antrag allerdings 105 Stimmen gegenüber. Die darauffolgende Gesamtabstimmung passierte der Entwurf mit 114 zu 64 Stimmen (5 Enthaltungen).¹

Parlamentsorganisation

MOTION
DATUM: 10.06.2021
MARC BÜHLMANN

Gemäss des Kundgebungsreglements der Stadt Bern gilt während Sessionen des eidgenössischen Parlaments auf dem Bundesplatz ein Demonstrationsverbot. Weil dieses Verbot nicht haltbar sei – insbesondere während Sessionen sollten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, ihre Volksvertreterinnen und -vertreter auf ihre Sorgen aufmerksam zu machen – müsse sich der Bund bei der Gemeinde Bern für eine Aufhebung dieses Passus im Kundgebungsreglement einsetzen. Dies forderte Aline Trede (gp, BE) in ihrer Motion, mit der sie **Aktionen und Demonstrationen auf dem Bundesplatz auch während Sessionen** ermöglichen wollte, wie sie ihren Vorstoss betitelte. In der **Nationalratsdebatte** in der Sommersession 2021 erklärte die Bernerin, dass es ein Bewilligungsverfahren geben solle und Aktionen, die den Sessionsbetrieb zu stark störten oder gar die Sicherheit bedrohten, weiterhin nicht zugelassen werden dürften. Für das Büro-NR, das die Motion ablehnte, ergriff Roland Rino Büchel (svp, SG) das Wort. Das Kundgebungsverbot bestehe seit 1925 und gebe immer wieder Anlass zu Diskussionen. Man habe aber mit der Stadt Bern seit 2016 ein «Memorandum of Understanding», das Kleinstkundgebungen ohne Lärmemissionen erlaube. Die Zusammenarbeit mit der Stadt funktioniere gut. Die unbewilligte Klimademonstration während der letzten Woche der Herbstsession 2020 habe aber eben gezeigt, dass Störungen nicht nur wegen Lärm, sondern auch wegen der Blockierung der Zugänge zum Parlamentsgebäude auftreten können. Bereits früher habe der Nationalrat ähnliche Vorstösse abgelehnt und das Büro bringe nach wie vor dieselben Gegenargumente vor: Das Parlament müsse seine Arbeit «sicher, ordnungsgemäss und störungsfrei» ausführen können und die Stadt Bern sei verpflichtet, dies zu garantieren. Dies sah auch die Ratsmehrheit so und versenkte den Vorstoss mit 117 zu 67 Stimmen. Lediglich die SP- und die GP-Fraktion stimmten geschlossen für eine Öffnung des Demonstrationsverbots.²

Volksrechte

Am Montag der dritten Herbstsessionswoche 2020 besetzten Klimaaktivistinnen und -aktivisten den Bundesplatz, obwohl dort Veranstaltungen während der Session verboten sind. Dies führte bei den Parlamentarierinnen und Parlamentariern zu einigem Ärger. So beschwerten sich gemäss verschiedener Medien insbesondere bürgerliche Parlamentsmitglieder, von den Klimaaktivistinnen und -aktivisten «angepöbelt» worden zu sein. Dabei stellten die Medien vor allem verschiedene verbale Entgleisungen ins Zentrum der Berichterstattung. So soll Roland Büchel (svp, SG) derart genervt gewesen sein, dass er die Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten vor laufender Kamera als «Arschlöcher» bezeichnete. Andreas Glarner (svp, AG) nannte die Demonstrierenden während eines Interviews «Kommunisten und Chaoten» und Sibel Arslan (basta, BS), die das Anliegen der Streikenden vertreten wollte, «Frau Arschlan» – was er später als Versprecher entschuldigte. Umgekehrt regten sich linke Parlamentsmitglieder über die falschen Prioritäten der Medien auf, so etwa Jacqueline Badran (sp, ZH), die in einem Radiointerview die Medien angriff, welche «den huere fucking Glarner, who cares, [...] statt die Forderungen der Jugendlichen» gefilmt hätten.

Die Debatten drehten sich in der Folge allerdings nicht nur um «Anstand» und verbale Entgleisungen, sondern auch darum, ob der Bundesplatz überhaupt besetzt werden darf – insbesondere während der Session. Während sich bürgerliche Parlamentarierinnen und Parlamentarier beschwerten, zeigten links-grüne Mitglieder der Bundesversammlung Verständnis für die Aktion. Die aktuelle Regelung im Kundgebungsreglement der Stadt Bern besagt, dass die Versammlungsfreiheit auf dem Bundesplatz während der Sessionen vor allem für grosse Manifestationen aufgehoben wird. Verantwortlich für die Einhaltung dieser Massnahme ist die Stadt Bern, weshalb sich die Kritik der Bürgerlichen in der Folge vor allem gegen den Berner Stadtpräsidenten Alec von Graffenried (gfl) richtete. Einige Medien – darunter etwa die NZZ – warfen der Stadt gar vor, «mit zweierlei Mass» zu messen und das Demonstrationsverbot «selektiv» umzusetzen.

Die Aktion auf dem Bundesplatz führte schliesslich auch zu einiger parlamentarischer Betriebsamkeit. Ein noch am gleichen Montag eingereicherter Ordnungsantrag (20.9004/21364) von Thomas Aeschi (svp, ZG), der die Räumung des Platzes beantragte, wurde mit 109 zu 83 Stimmen (1 Enthaltung) im Nationalrat angenommen. Dagegen stimmten die geschlossenen Fraktionen von SP, GP und GLP sowie zwei Angehörige der Mitte-Fraktion. Der am nächsten Tag von Esther Friedli (svp, SG) eingereichte Ordnungsantrag (20.9004/21402), mit dem zusätzlich eine Anzeige gegen die Stadt Bern und die «Klimaextremisten und Linksradikalen» gefordert wurde, lehnte eine 90 zu 79-Stimmen-Mehrheit (bei 16 Enthaltungen) dann freilich ab. Hingegen richtete sich die VD mit einem von Nationalratspräsidentin Isabelle Moret (fdp, VD) und Ständeratspräsident Hans Stöckli (sp, BE) unterzeichneten Schreiben an die Regierungen von Stadt und Kanton Bern und forderte diese auf, für die Einhaltung der Rechtsbestimmungen zu sorgen. Und schliesslich reichte Christian Imark (svp, SO) eine Motion ein, mit der er forderte, die **Stadt Bern des Bundesplatzes zu enteignen**. Dadurch könne der Bundesrat «künftig selber für Recht und Ordnung auf dem Bundesplatz» sorgen, weil «die linke Berner Stadtregierung [...] die Chaoten immer öfter gewähren» lasse. Wohl auch weil die Polizei am Mittwoch nach zwei Ultimativen der Stadtregierung den Platz räumte, legte sich die Aufregung kurz darauf wieder. Der Bundesrat beantragte ein paar Wochen später die Ablehnung der Motion, weil eine Enteignung nicht verhältnismässig sei und die Zusammenarbeit mit der Stadt Bern bezüglich Nutzung des Bundesplatzes so funktioniere, dass die Interessen des Parlaments berücksichtigt würden. Die Motion Imark selber wurde dann zwei Jahre nach ihrer Einreichung wegen Nichtbehandlung abgeschrieben.⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energie

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im März 2017 debattierte der Nationalrat über den **Verfassungsartikel über ein Klima- und Energielenkungssystem** (KELS). Nachdem die UREK-NR im Januar einstimmig Nichteintreten empfohlen hatte, deklarierten alle Fraktionen der grossen Kammer, dass sie nicht auf die Vorlage eintreten wollen. Die Parteien argumentierten dabei sehr unterschiedlich. Während die SVP ein Energielenkungssystem und die Energie- und Klimaziele insgesamt in Frage stellte, betonten FDP und CVP die Schwierigkeiten für die Wirtschaft, welche das KELS nach sich ziehen würde. Stefan Müller-Altermatt (cvp, SO) sagte für die CVP-Fraktion, das KELS sei „in der besten aller Welten das beste aller Systeme“. Da wir aber nicht in der besten aller Welten leben würden, lehne die CVP die Vorlage ab. Eric Nussbaumer (sp, BL) hielt fest, dass es bereits eine Verfassungsgrundlage für Lenkungsabgaben gebe und das KELS deshalb nicht notwendig sei. Grüne und Grünliberale lehnten das KELS ebenfalls ab, betonten aber die Wichtigkeit eines Massnahmenmixes zur Erreichung der Energie- und Klimaziele. Obschon ein Nichteintreten quasi von Beginn der Debatte an feststand, dauerte die Diskussion über zwei Stunden. Dies war vor allem auf die zahlreichen Fragestellungen aus der SVP-Fraktion zurückzuführen: Insgesamt 39 Fragen stellten Mitglieder der SVP-Fraktion den Rednerinnen und Rednern der anderen Fraktionen, zumeist mit dem Ziel, deren Haltung zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 in Frage zu stellen. Die meisten Wortmeldungen kamen dabei von Magdalena Martullo-Blocher, Adrian Amstutz, Albert Rösti, Walter Wobmann, Christian Imark und Toni Brunner. Das abschliessende Votum von Bundesrat Maurer für das KELS änderte nichts: Die grosse Kammer beschloss ohne Gegenantrag Nichteintreten.⁴

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahrradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid,

da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossenen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossenen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.⁵

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.⁶

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 forderte Aline Trede (gp, BE) ein **Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene**. Trede argumentierte, dass die SBB den Ausbau aus Gründen des Klimaschutzes vorantreiben müssten. Der geforderte Plan solle insbesondere zu den Direktverbindungen in die umliegenden europäischen Städte, zu den Nachtzügen sowie zur Erschliessung der grenznahen Agglomerationen Auskunft geben. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Er zeigte sich bereit, ein entsprechendes Konzept vorzulegen, und wollte dabei auch aufzeigen, wie sich eine allfällige Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr auswirken würde. Nachdem Thomas Hurter (svp, SH) die Motion bekämpft hatte, wurde sie in der Sommersession 2021 im Nationalrat behandelt. Dort argumentierte Hurter, dass die Motion überholt sei, da die SBB bereits im Rahmen der strategischen Ziele 2019-2022 die Zielvorgabe erhalten hätten, den internationalen Personenverkehr auszubauen. Zudem sei auch nicht klar, wer diesen Ausbau, der nicht kostendeckend sei, bezahlen solle. Der Nationalrat folgte Hurters Argumentation indessen nicht und nahm die Motion mit 107 zu 77 bei 7 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossenen stimmenden SVP-Fraktion, von der Mehrheit der FDP.Liberalen-Fraktion sowie von einigen wenigen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.⁷

MOTION

DATUM: 02.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auf Antrag der vorberatenden KVF-SR stimmte in der Wintersession 2021 auch der **Ständerat** der Motion Trede (gp, BE) zu, welche die Erarbeitung eines **Konzepts zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs** verlangte. Wie Kommissionssprecherin Häberli-Koller (mitte, TG) im Rat ausführte, teilte die Kommissionmehrheit die Auffassung, dass das Angebot im internationalen Schienenpersonenverkehr ausgebaut werden solle, um die CO₂-Emissionen im Mobilitätsbereich weiter zu senken.⁸

Umweltschutz

Klimapolitik

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 28.08.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2019 verschärfte der Bundesrat sein im Rahmen des Pariser Klimaabkommens angekündigtes Reduktionsziel in Sachen Treibhausgase. Damals hatte sich die Schweiz verpflichtet, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Nun kündigte er an, dass die **Schweiz bis 2050 klimaneutral** sein solle, also ab Mitte des Jahrhunderts unter dem Strich keine Treibhausgase mehr emittieren werde. Damit wolle die Schweiz ihren Beitrag dazu leisten, dass die globalen Temperaturen bis 2100 nicht mehr als 1.5 Grad ansteigen. Dieses ambitionierte Ziel will der Bundesrat gemäss Medienmitteilung vor allem durch weitere massive Emissionseinsparungen in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Industrie und Landwirtschaft erreichen. Im Rahmen der noch zu erarbeitenden Klimastrategie 2050 würden die entsprechenden Massnahmen definiert, so Umweltministerin Sommaruga. Für die Reduktion der dennoch ausgestossenen Treibhausgase will die Schweiz auf natürliche CO₂-Speicher, wie etwa Wälder, setzen. Sie will aber auch neue Technologien nutzen, die der Atmosphäre dauerhaft Treibhausgase entziehen und diese dann speichern.

Links-Grüne Politiker und Politikerinnen, wie etwa Isabelle Chevalley (glp, VD), begrüsst die Verschärfung des Reduktionsziels. Chevalley fügte an, dass der Bundesrat bald ankündigen müsse, wie er das Ziel erreichen wolle. Für SVP-Politiker Imark (svp, SO) hingegen war klar, dass die Anstrengungen der Schweiz zwecklos sind, wenn gleichzeitig in anderen Ländern neue Kohlekraftwerke gebaut würden. Die NZZ wiederum sagte voraus, dass dieses indikative und damit nicht verbindliche Ziel nur mit Mühe zu erreichen sei. Ohne entsprechende Massnahmen seien solche von den Regierungen gesteckten Ziele bloss «Visionen ohne Wirkung». Diese Ziele müssten nun im zu revidierenden CO₂-Gesetz konkretisiert werden. Die Medien wiesen zudem darauf hin, dass die Schweiz mit dieser Zielsetzung die Hauptforderung der Gletscherinitiative umsetze.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 21.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am frühen Montagmorgen des 21. Septembers 2020, also zu Beginn der dritten Woche der Herbstsession der eidgenössischen Räte, **besetzten einige Hundert Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten den Bundesplatz** vor dem Bundeshaus in Bern. Die Medien waren sich rasch einig, dass dies ein geschickter, medienwirksamer Schachzug war, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Die Forderungen der Gruppierung, die sich «Rise up for Change» nennt, waren sehr vielfältig und bestanden gemäss einzelnen Medienberichten etwa aus der ökologischen Ausrichtung der Landwirtschaft oder der Verpflichtung des Finanzsektors, seine Geldflüsse offenzulegen. Auch sollen die Banken aufhören, in die fossile Industrie zu investieren. Zudem sei die Bevölkerung bei der Umsetzung der Klimaziele besser einzubeziehen. Da Kundgebungen auf dem Bundesplatz während den Sessionen des Parlaments seit 1925 verboten sind, war die Besetzung des Bundesplatzes illegal. Die Stadtberner Regierung stellte den Aktivistinnen und Aktivisten am Montagabend ein Ultimatum, den Bundesplatz bis am Dienstagmittag zu verlassen. Wie die Medien berichteten, gab es bereits vor diesem Ultimatum von Seiten des Ratsbüros von National- und Ständerat und von Politikerinnen und Politikern von rechts bis in die politische Mitte die Forderung an die Stadt Bern, den Bundesplatz schnellstmöglich zu räumen. Christian Imark (svp, SO) forderte den Bundesrat per Motion gar dazu auf, die Stadt Bern zu enteignen und somit auf dem Bundesplatz zukünftig selber für die Durchsetzung von Recht und Ordnung zu sorgen. Viele Politiker und Politikerinnen von rechts-bürgerlicher Seite, beispielsweise Peter Keller (svp, NW) oder Hans-Peter Portmann (fdp, ZH), warfen der Berner Stadtregierung vor, zu wenig hart durchzugreifen. Auch für die Medien war die Haltung der Berner Stadtregierung Anlass für ausführliche Berichterstattung. Sie spekulierten teilweise, dass sich die rot-grüne Berner Exekutive im Dilemma zwischen Durchsetzung der Rechtsstaatlichkeit einerseits und Sympathie für die Protestierenden andererseits befinde und vor den Wahlen im November 2020 keine

Fehler machen wolle. Linke Politikerinnen und Politiker äusserten mehr Verständnis für die Aktion und für die Haltung der Stadtregierung. Aline Trede (gp, BE) und Balthasar Glättli (gp, ZH) forderten in den Medien denn auch, das Verbot von Kundgebungen während der Session aufzuheben. Nachdem die Klimaaktivistinnen und -aktivisten auch ein zweites Ultimatum der Stadt Bern hatten verstreichen lassen, wurde das Camp rund 48 Stunden nach Beginn der Aktion von der Berner Polizei und Feuerwehr geräumt. Ob und was die Aktion für die Klimapolitik gebracht hatte, wurde von den Zeitungen unterschiedlich eingeschätzt. Die Weltwoche schrieb von «Erosion des Rechtsstaates» und «rechtsstaatlicher Verlotterung» und die NZZ war der Ansicht, dass die Platzbesetzung dem Anliegen des Klimaschutzes eher schade. Dem stimmte ein Kommentar im Blick zu, wonach die Aktivistinnen und Aktivisten mit dieser Aktion viele Leute verschreckt und keine neuen Sympathisanten dazu gewonnen hätten. Die linke Wochenzeitung fand den zivilen Ungehorsam angesichts der weltweiten Klimaerwärmung hingegen gerechtfertigt. Weiter wurde von den Medien vermutet, dass die Räumung den Klimaaktivisten helfe, weil nichts so langweilig gewesen wäre, wie ein Protest, der nicht geräumt werde, dann langsam an Besetzerinnen und Besetzern verliere und so schliesslich im Sande verlaufe. Auch habe die Klimabewegung durch das Protestcamp wieder an Schwung gewonnen, nachdem die Klimapolitik über Monate hinweg von der Corona-Pandemie überschattet worden sei.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem National- und Ständerat je drei Mal über die **Revision des CO2-Gesetzes** debattiert hatten, bestanden immer noch einige Differenzen zwischen den Räten und so kam es in der Herbstsession 2020 zu einer Einigungskonferenz. Diese präsentierte Vorschläge für alle noch übrig gebliebenen Differenzen, welche in beiden Räten auf Zustimmung stiessen. Bei der wichtigsten Differenz, der CO2-Abgabe auf Flügen in Privatflugzeugen, setzte sich die Variante des Ständerates durch, wonach diese Abgabe je nach Gewicht des Flugzeugs, Reisedistanz und Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes zwischen CHF 500 bis CHF 3000 kosten soll. Einig wurden sich die Räte auch bei den Bussen, die bei der Umgehung der CO2-Abgabe anfallen sollen. Hier stimmte man der Version des Nationalrates zu, welche vorsieht, dass Bussen auch bei fahrlässiger Hinterziehung ausgesprochen werden sollen. Bei der letzten Differenz einigten sich die Räte schliesslich darauf, dass auch Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase in den Genuss von Beiträgen aus dem Klimafonds kommen sollen.

In der Schlussabstimmung im Ständerat stimmten einige Mitglieder von SVP und FDP gegen das Gesetz, es wurde jedoch klar angenommen (33 zu 5 Stimmen, bei 6 Enthaltungen). Im Nationalrat kündigte Christian Imark (svp, SO) in einer flammenden Rede an, dass das vorliegende Gesetz missraten sei und die SVP ein Referendum dagegen klar unterstützen werde. In der darauffolgenden Schlussabstimmung wurde die Vorlage mit 129 zu 59 Stimmen bei 8 Enthaltungen deutlich angenommen. Die SVP stimmte dabei mit einer Ausnahme geschlossen gegen das Gesetz.¹¹

POSTULAT
DATUM: 03.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Hintergrund des Postulates **«Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0g CO2/km im Betrieb»** der UREK-NR war die Tatsache, dass Elektroautos, die als Geschäftsfahrzeuge verwendet werden, gleich besteuert werden wie Autos mit fossilem Antrieb. Aufgrund des hohen Anschaffungspreises von Elektroautos habe dies eine starke Belastung durch Einkommenssteuern und Sozialversicherungen zur Folge. Mit dem im September 2020 eingereichten Postulat wurde der Bundesrat aufgefordert, in einem Bericht darzulegen, welche Auswirkungen eine reduzierte Bemessungsgrundlage des Privatanteils für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit klimaneutralem Antrieb hätte.

Der Bundesrat erklärte sich bereit zu prüfen, ob eine differenziertere Bemessung zugunsten von Elektroautos opportun sei.

Der Nationalrat befasste sich in der Wintersession 2020 mit dem Geschäft. Er nahm das Geschäft deutlich, mit 133 zu 48 Stimmen (bei einer Enthaltung), an und entschied damit im Sinne der Mehrheit der Kommission und entgegen des Antrags Imark (svp, SO), der die Ablehnung des Postulates gefordert hatte. Die ablehnenden Stimmen stammten von 47 Mitgliedern der SVP-Fraktion und einem Mitglied der Mitte-Fraktion.¹²

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

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

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

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

In der **Gesamtabstimmung** wurde der direkte Gegenwurf mit 104 zu 67 Stimmen bei 21 Enthaltungen angenommen. Wie bereits bei der Eintretensabstimmung stimmten nebst der Mehrheit der SVP-Fraktion auch die Grünen geschlossen gegen den Entwurf, da sie die Volksinitiative bevorzugten. Die vielen Enthaltungen stammten von zahlreichen SVP-Mitgliedern sowie von einzelnen Exponentinnen und Exponenten der Mitte-, der FDP.Liberalen und der SP-Fraktionen.¹³

Der **Nationalrat** diskutierte in der Sommersession 2022 ausführlich über den **indirekten Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative**: In zwei Sitzungen und in insgesamt über 130 Wortmeldungen tauschten sich die Parlamentarierinnen und Parlamentarier über die zukünftige Klimapolitik aus.

Die Sprechenden der Kommission, Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) und Roger Nordmann (sp, VD), präsentierten die Vorlage: Diese stelle ein Rahmengesetz dar, in welchem zum einen die Ziele mit CO₂-Absenkpfeilen für einzelne Sektoren festgelegt worden seien und welches zum anderen auch bereits einzelne finanziell wirksame Massnahmen enthalte. Die UREK-NR-Sprecherin betonte, dass dieser Entwurf im Gegensatz zum von der Stimmbevölkerung abgelehnten CO₂-Gesetz keine Erhöhung von Abgaben und keine neuen Steuern beinhalte. Anschliessend begründete Michael Graber (svp, VS) im Namen seiner Minderheit den Antrag auf Nichteintreten. Erstens lehne die Minderheit den indirekten Gegenvorschlag aus demokratiepolitischen Gründen ab: So habe die Stimmbevölkerung vor ziemlich genau einem Jahr die Revision des CO₂-Gesetzes abgelehnt, dessen Ziele mit dem vorliegenden Entwurf quasi identisch seien; diesen Volkswillen gelte es zu respektieren. Zudem wolle die Kommission mit dem indirekten Gegenvorschlag das Ständemehr umgehen, da dieses bei einem allfälligen fakultativen Referendum im Gegensatz zur Initiative nicht notwendig sei. Zweitens sei das vorliegende Gesetz «unredlich», da das Hauptproblem für die Klimabilanz der Schweiz, das Bevölkerungswachstum, nicht berücksichtigt werde, obwohl «mehr Menschen [...] ganz einfach mehr CO₂ [produzieren]». Drittens sei die Vorlage nicht sinnvoll; in der gegenwärtigen Lage mit dem Krieg in der Ukraine solle sich die Schweiz lieber darauf konzentrieren, eine Strommangellage zu verhindern.

Nach diesem Votum äusserten sich die Fraktionen zum **Eintreten** und erörterten ihre generelle Haltung zur Vorlage. Die Grüne-, die SP-, die GLP-, die Mitte- und die FDP.Liberalen-Fraktion gaben an, auf die Vorlage einzutreten, und lobten diese in weiten Teilen. So freute sich etwa Kurt Egger (gp, TG) seitens der Grünen-Fraktion, dass das netto-Null-Ziel, das wichtigste Anliegen der Gletscher-Initiative, Eingang in das Gesetz gefunden hatte und auch Reduktionsziele für einzelne Sektoren aufgenommen wurden. Er begrüsst auch das Ziel, die Finanzflüsse klimaverträglich auszurichten. Nadine Masshardt (sp, BE) betonte die Relevanz der beiden «Herzstücke» der Vorlage, das Förderprogramm für den Ersatz fossil und elektrisch betriebener Heizungen und die Finanzierung neuartiger Prozesse und Technologien. Für die GLP-Fraktion betonte Barbara Schaffner (glp, ZH), dass der indirekte Gegenvorschlag so weit gehen soll, dass der Rückzug der Volksinitiative ermöglicht wird, während die Vorlage aber gleichzeitig auch nicht überladen werden soll. Mitglieder der Mitte- und der FDP.Liberalen-Fraktionen unterstrichen, dass ihre Fraktionen hinter dem Übereinkommen von Paris und der Klimaneutralität bis 2050 stünden. Die SVP-Fraktion schliesslich sprach sich als einzige Fraktion gegen Eintreten aus. Christian Imark (svp, SO) wiederholte im Namen der SVP im Wesentlichen die von Michael Graber vorgebrachten Gründe und kritisierte, dass es im vorliegenden Gesetz um «Umverteilung, um Bevormundung und um Verteuerung» gehe.

Nach den Fraktionen ergriff Umweltministerin Simonetta Sommaruga das Wort. Sie begrüsst im Namen des Bundesrates den Entwurf der Kommission für das neue Klimarahmengesetz. Dieses passe auch gut zum CO₂-Nachfolgegesetz, welches der Bundesrat derzeit vorbereite. Angesichts des Krieges in der Ukraine sei es noch einmal drängender geworden, von den fossilen Energieträgern unabhängig zu werden. Der einzige Punkt, den Sommaruga am Entwurf bemängelte, war das geplante Förderprogramm für die Industrie, welches den Bundeshaushalt während sechs Jahren jährlich mit CHF 1.2 Mrd. belasten würde. Der Bundesrat sei der Ansicht, dass dies derzeit finanziell nicht drin liege. An die SVP-Fraktion gerichtet erklärte Sommaruga des Weiteren, dass über die eigentlichen Umsetzungsmassnahmen im Rahmen von etappenweise vorgelegten Revisionen des CO₂-Gesetzes entschieden werde. Dadurch sei bei jeder Revision wieder ein Volksentscheid möglich. Einen Einzelantrag von Thomas Aeschi (svp, ZG), der forderte, den Entwurf an die Kommission zurückzuweisen, um ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum indirekten Gegenvorschlag durchzuführen, bevor dieser beraten wird, lehnte der Bundesrat ab, so Sommaruga. Die Exekutive teile diesbezüglich die Ansicht der Mehrheit der Kommission, dass eine solche Vernehmlassung keine neuen Erkenntnisse bringen würde. Anschliessend stimmte der Nationalrat über Eintreten sowie über den Einzelantrag Aeschi ab. Eintreten wurde mit 135 zu 52 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen. Der Antrag Aeschi wurde mit einem ähnlichen Stimmenverhältnis abgelehnt. Die beiden Anliegen fanden ausserhalb der SVP-Fraktion keine Zustimmung.

Danach wurden in einem ersten Debatten-Block die Artikel zu den **Zielen des Gesetzes**

diskutiert. Dabei galt es einige Anträge von links-grün und von der SVP zu beraten. Eine Minderheit um Delphine Klopfenstein Broggin (gp. GE) forderte beispielsweise, dass die Schweiz bereits 2040 und nicht erst 2050 klimaneutral werden solle. Eine Minderheit Graber hingegen wollte die Verminderungsziele für die einzelnen Sektoren streichen. Diese Ziele kämen einer Planwirtschaft gleich, welche Innovation verhindere und das Wirtschaftswachstum bremse, argumentierte Graber. Der Nationalrat lehnte alle Minderheitenanträge ab.

In einem zweiten Block wurden die **Massnahmen zur Umsetzung der Ziele** beraten. In diesem zweiten Block brachten allen voran Personen aus der SVP-Fraktion Anträge vor; beispielsweise sollte das Ziel der klimaverträglichen Ausrichtung der Finanzflüsse gestrichen werden. Auch das Sonderprogramm zum Ersatz von Heizungsanlagen wollte eine Minderheit Röstli (svp, BE) aus dem Gesetz entfernen. Dieses binde lediglich Gelder, die besser für die Stromproduktion genützt würden, argumentierte Röstli. Bundesrätin Sommaruga äusserte sich im Rahmen des zweiten Blocks vor allem zur geplanten Förderung von neuartigen Technologien und zur Absicherung von Risiken für öffentliche Infrastrukturen. Sie beantragte, die entsprechenden Artikel zu streichen und diese besser in die geplante Revision des CO₂-Gesetzes aufzunehmen.

In den abschliessenden Abstimmungen folgte der Nationalrat fast überall dem Weg, den die vorberatende UREK-NR vorgespurt hatte. Er stimmte lediglich einer kleineren Änderung zu, wonach die Gemeinden, anders als die Kantone und der Bund, in Bezug auf die Erreichung der Klimaneutralität und in Bezug auf die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels keine Vorbildfunktion für Private und die Wirtschaft übernehmen müssen. Diese Vorbildfunktion besteht darin, dass die Bundesverwaltung bis zum Jahr 2040 mindestens klimaneutral sein muss; die Kantone müssen dieses Ziel lediglich anstreben.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 122 zu 72 Stimmen für Annahme des Entwurfs. Die Gegenstimmen stammten aus den Reihen der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sowie von einigen Mitgliedern der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im September 2022 den Entwurf für die **Revision des CO₂-Gesetzes**. Der Gesetzesentwurf beinhaltete Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030 und knüpfte damit an das geltende CO₂-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hatte. Gemäss Botschaft habe der Bundesrat die Bedenken, die im Rahmen der letzten, gescheiterten Revision aufgekommen waren, ernst genommen und sehe daher keine neuen oder höheren Abgaben vor.

Das Ziel der Revision bestehe darin, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, wobei die Reduktion zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel mit Massnahmen im Ausland erfolgen soll. Für die Regelung der Rahmenbedingungen, unter welchen CO₂-Emissionen der Schweiz mittels Projekten im Ausland kompensiert werden können, habe die Schweiz bereits verschiedene Abkommen mit einzelnen Staaten abgeschlossen, wie etwa jenes mit Peru.

Der Gesetzesentwurf sah Massnahmen in verschiedenen Bereichen vor; insgesamt sollen rund CHF 4.1 Mrd. in den Klimaschutz investiert werden:

Der Grossteil der Investitionen in der Höhe von rund CHF 2.8 Mrd. wollte der Bundesrat für Klimaschutzmassnahmen im **Gebäudebereich** aufwenden. Die Mittel aus der CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe sollen knapp zur Hälfte für Klimaschutzmassnahmen wie dem Gebäudeprogramm eingesetzt werden. Weitere Bereiche, die in den Genuss der Mittel aus der CO₂-Abgabe kommen sollen, sind die Förderung von Geothermie und die Energieplanung einzelner Gemeinden. Auch soll der bereits bestehende Technologiefonds weiter alimentiert werden, mit dem unter anderem neu die Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen abgesichert werden können. Die Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten die übrigen circa 50 Prozent aus der CO₂-Abgabe rückerstattet.

Im **Verkehrsbereich** sah der Bundesrat Mittel in der Höhe von rund CHF 800 Mio. vor. Damit soll die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut und die Anschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Verkehr und für internationale Zugverbindungen gefördert werden. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sollen den Transportunternehmen für die Bereitstellung neuer Angebote, inklusive Nachtzüge, bis Ende 2030 Finanzhilfen gewährt werden können. Im Bereich des Güterverkehrs sollen Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSWA befreit bleiben, um auch Anreize für CO₂-arme Transportmittel zu schaffen. Ein solcher Anreiz soll auch für die Autoimporteure bestehen bleiben: Gemäss Botschaft werden die CO₂-Zielwerte für

importierte Fahrzeuge wie in der EU weiter verschärft; bei Nichteinhaltung der Zielwerte werden Strafen ausgesprochen.

Die **Importeure von Benzin und Diesel** müssen weiterhin einen Grossteil der CO₂-Emissionen mit Klimaschutzmassnahmen kompensieren. 5 bis 10 Prozent der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen sollen die Importeure direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe einsparen.

Weiter möchte der Bundesrat die Anbieter von **Flugzeugtreibstoffen** dazu verpflichten, dem Kerosin, das in der Schweiz getankt wird, erneuerbare Treibstoffe beizumischen, wie es auch die EU vorsehe.

Gemäss Entwurf soll es künftig grundsätzlich allen **Unternehmen** offenstehen, sich von der **CO₂-Abgabe zu befreien**, wenn sie eine CO₂-Reduktionsverpflichtung abschliessen. Wie bis anhin sind Grosseemittenten von der CO₂-Abgabe ausgenommen, sie nehmen stattdessen am mit der EU verknüpften Emissionshandelssystem teil.

Schliesslich soll auch der **Finanzmarkt** einen Beitrag leisten, indem die die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die klimabedingten Risiken verpflichtet werden.

Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat auch mehrere Vorstösse zur Abschreibung, namentlich ein Postulat Ammann (mitte, SG; Po. 19.3643), ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3949), eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) sowie eine Motion der KVF-NR (Mo. 21.3977).¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

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

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

Susanne Vincenz-Stauffachers (fdp, SG) Minderheitsantrag betraf das Emissionsreduktionsziel im Inland. Die FDP-Vertreterin beantragte, hierbei dem tieferen Inlandziel des Ständerats zu folgen. Die Mehrheit des Rates sprach sich aber dafür aus, ihrer Kommission zu folgen und legte das Inlandziel bei 75 Prozent fest. Dadurch wurde eine erste Differenz zum Erstrat geschaffen. Auch beim CO₂-Ausstoss von neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen folgte der Rat seiner Kommission und stellte sich damit gegen den Minderheitsantrag Jauslin sowie gegen die Version des Ständerates. Eine weitere wichtige Differenz wurde mit der von der Minderheit Imark geforderten Streichung der so genannten Überführungspflicht geschaffen. Mit diesem

Instrument wollte der Bundesrat Importeure von fossilen Treibstoffen verpflichten, über das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen einen bestimmten Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Imark monierte, dass diese Überführungspflicht den Benzinpreis massgeblich verteuern werde. Der Nationalrat stimmte dieser Streichung deutlich zu; neben der Grünen- und der GLP-Fraktion sprachen sich nur einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie eine Mehrheit der Mitte-Fraktion für die Beibehaltung der Überführungspflicht aus. Bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO₂ anheben könnte. Die Mehrheit des Rates wollte jedoch beim Vorschlag des Bundesrats, des Ständerats sowie der UREK-NR bleiben, und legte einen Abgabesatz von höchstens 120 CHF pro Tonne CO₂ fest. Im Bereich der Luftfahrt lehnte der Nationalrat die Einführung einer Abgabe für Flüge mit Privatjets ab. Die geschlossen stimmenden SVP-, FDP.Liberalen- und GLP-Fraktionen sowie eine Minderheit der Mitte votierten gegen diese Abgabe. Des Weiteren gab auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos zu reden, wobei ein Antrag der Mehrheit sowie drei Minderheitsanträge vorlagen. Die Mehrheit des Rates folgte hierbei seiner Kommission und sprach sich dafür aus, in den Jahren 2025–2030 bis zu CHF 20 Mio. für diese Ladeinfrastruktur aufzubringen. Hiermit entstand eine weitere Differenz zum Ständerat, der die Förderung der Ladestationen gänzlich gestrichen hatte. Eine letzte Differenz zum Erstrat schuf die grosse Kammer bei der Thematik der Reduktion der LSWA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSWA-Reduktion beizubehalten; eine links-grüne Minderheit, welche von zwei FDP-Mitgliedern unterstützt wurde, blieb hier chancenlos.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen für Annahme des Entwurfs. Die Nein-Voten stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion; die Enthaltungen allen voran von der Mehrheit der Grünen-Fraktion.¹⁶

1) AB NR, 2021, S. 1767 ff.; BBl, 2021 2074

2) AB NR, 2021 S. 1262 f.

3) AB NR, 2020 S. 1717 f.; AB NR, 2020 S. 1752 f.; Mo. 20.4028; NZZ, 22.9., 23.9.20; AZ, Blick, LT, 24.9.20; So-Bli, 27.9.20; Blick, 30.9.20

4) AB NR, 2017, S. 283 ff.; LT, NZZ, 9.3.17

5) AB NR, 2022, S. 288 ff.

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

7) AB NR, 2021, S. 1423 f.

8) AB SR 2021, S. 1190 f.

9) Medienmitteilung Bundesrat vom 28.8.19; LT, NZZ, SGT, 29.8.19; WW, 5.9.19

10) AZ, Blick, CdT, LT, NZZ, 22.9.20; AZ, Blick, CdT, LT, NWZ, NZZ, 23.9.20; APZ, AZ, Blick, CdT, LT, SGT, WOZ, WW, 24.9.20; Blick, CdT, NZZ, 25.9.20; LT, SGT, 26.9.20; So-Bli, SoZ, 27.9.20; AZ, 28.9.20; NZZ, 29.9.20

11) AB NR, 2020, S. 1761 ff.; AB NR, 2020, S. 1954; AB SR, 2020, S. 1011 ff.; AB SR, 2020, S. 1069

12) AB NR, 2020, S. 2255

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

14) AB NR, 2022, S. 1149 ff.; AB NR, 2022, S. 1172 ff.; AB NR, 2022, S. 1180 ff.

15) BBl, 2022 2651; Medienmitteilung Bundesrat vom 16.9.22

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