

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Wismer-Felder, Priska (mitte/centre, LU) NR/CN, Pult, Jon (sp/ps, GR) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Flückiger, Bernadette  
Schaub, Hans-Peter

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Schaub, Hans-Peter 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 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1
Umweltschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	1
Klimapolitik	2
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	5
Parteien	5
Linke und ökologische Parteien	5
Verbände	6
Natur und Umwelt	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EJPD</b>	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>RK-NR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>USG</b>	Umweltschutzgesetz
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>BV</b>	Bundesverfassung

---

<b>DFJP</b>	Département fédéral de justice et police
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CAJ-CN</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>DFI</b>	Département fédéral de l'intérieur
<b>LPE</b>	Loi sur la protection de l'environnement
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>Cst</b>	Constitution fédérale

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### 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.<sup>1</sup>

### Umweltschutz

#### Allgemeiner Umweltschutz

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.05.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

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.<sup>2</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Wintersession 2022 mit **fünf gleichlautenden parlamentarischen Initiativen mit dem Titel «Recht auf gesunde Umwelt und Rechte der Natur»** von Vertreterinnen und Vertretern der Grünen-, der GLP-, der FDP.Liberalen-, der SP- sowie der Mitte-Fraktion. Marionna Schlatter (gp, ZH) und Jon Pult (sp, GR) erläuterten den Initiativtext und setzten sich dafür ein, dass in der Bundesverfassung ein Grundrecht auf eine gesunde Umwelt festgeschrieben wird. Zudem solle in der BV auch eine Grundlage dafür geschaffen werden, dass die Natur zumindest teilweise eine Rechtspersönlichkeit erhält. Nur dadurch könne der

ungenügende Schutz der Natur justiziabel gemacht werden. Anschliessend empfahl Yves Nidegger (svp, GE) im Namen der Mehrheit der RK-NR, den fünf Initiativen keine Folge zu geben. Zum einen sei die Bestimmung des Rechts auf eine gesunde Umwelt zu unbestimmt, um dieses zu einem Verfassungsrecht zu erklären. Zum anderen sei die Forderung, die Natur zum Rechtssubjekt zu machen, in der Schweizer Rechtsordnung nicht vorgesehen, denn einem Rechtssubjekt stünden gemäss der hiesigen Rechtsordnung nicht nur Rechte zu, sondern oblägen auch gewisse Pflichten, die man der Natur nicht auferlegen könne. In der Abstimmung sprachen sich 87 Mitglieder des Nationalrates für Folgegeben aus, 101 votierten dagegen und 1 Person enthielt sich der Stimme. Gegen Folgegeben stimmten die geschlossen stimmende SVP-Fraktion sowie die fast geschlossen stimmenden Fraktionen der FDP.Liberalen und der Mitte. Die fünf parlamentarischen Initiativen sind damit erledigt.<sup>3</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 12.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** behandelte in der Wintersession 2022 die parlamentarische Initiative von Valentine Python (gp, VD), welche **das Konzept der planetaren Belastbarkeitsgrenzen** in der Schweiz rechtlich verankern wollte. Valentine Python und Kurt Egger (gp, TG) stellten dem Rat dieses Konzept vor. Egger vertrat dabei die befürwortende Minderheit der UREK-NR und argumentierte, dass es die Initiative ermögliche, «den Begriff der Endlichkeit der Ressourcen in unsere Umweltpolitik und unsere Verfassung aufzunehmen». Dies sei wichtig, damit die Menschen verstünden, dass das Überleben der Menschheit von der Stabilität der Ökosysteme abhängt. Folglich plädierte er für Folgegeben. Für die Kommissionmehrheit legte Priska Wismer-Felder (mitte, LU) dar, dass das Konzept der planetaren Belastbarkeitsgrenzen in der Kommission unbestritten gewesen sei. Die Kommissionmehrheit habe aber daran gezweifelt, dass die Verankerung dieses Konzepts in der Bundesverfassung und im USG sinnvoll wäre. Bereits heute gebe es in der BV einige Artikel, die den geforderten Grundsätzen Rechnung trügen, so beispielsweise der Zweckartikel, der die dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen einfordere. Die Kommissionmehrheit sei überzeugt, dass es effektiver sei, konkrete Massnahmen zum Umweltschutz zu ergreifen, als dieses wissenschaftliche Konzept rechtlich zu verankern. Anschliessend votierte der Nationalrat mit 103 zu 84 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen Folgegeben. Für das Anliegen sprachen sich die geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen, fast die gesamte GLP-Fraktion sowie wenige Mitglieder der Mitte-Fraktion aus. Die Initiative ist damit erledigt.<sup>4</sup>

## Klimapolitik

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 23.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der Nationalrat mit insgesamt **neun Ständesinitiativen bezüglich einer CO<sub>2</sub>-Abgabe für den Flugverkehr** respektive einer Besteuerung von Kerosin (Kt.lv. GE 19.304; Kt.lv. SG 19.305; Kt.lv. LU 19.310; Kt.lv. VS 19.314; Kt.lv. FR 19.315; Kt.lv. BE 19.319; Kt.lv. NE 20.317; Kt.lv. BS 20.307 sowie Kt.lv. BL 20.319).

Die Mehrheit der vorberatenden UREK-NR lehnte alle Initiativen ab; drei starke Minderheiten aus Vertreterinnen und Vertretern der Mitte-, der SP- und der Grünen-Fraktionen beantragten jedoch Folgegeben. Kommissionsprecher Matthias Samuel Jauslin (fdp, AG) erörterte, dass die Kommission die Emissionen des Flugverkehrs zwar als Problem erachte und dass das Fliegen allgemein zu günstig sei. Es sei aber problematisch, eine Flugticketabgabe kurz nach Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in der Volksabstimmung, welches eine ebensolche Abgabe beinhaltet hätte, wieder von Neuem aufs Parkett zu bringen. Auch die Einführung einer Kerosinsteuer lehnte die Mehrheit der Kommission ab: Eine solche Massnahme solle nicht im Alleingang eingeführt werden, sondern müsse international koordiniert werden. Die drei Minderheitensprecherinnen Priska Wismer-Felder (mitte, LU), Delphine Klopfenstein Brogini (gp, GE) und Nadine Masshardt (sp, BE) liessen diese Argumente nicht gelten. Sie forderten, dass alle Sektoren einen Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaziele leisteten; zudem sei der Flugverkehr einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen. Überdies sei es nicht klar, welche einzelnen Massnahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für dessen Scheitern an der Urne verantwortlich seien. Die Flugticketabgabe sei jedenfalls ein breit abgestütztes Anliegen, das weiterverfolgt werden müsse. Zusätzlich müssten aber auch die alternativen Zugverbindungen stark ausgebaut werden. Nadine Masshardt rief schliesslich betreffend die Einführung einer Kerosinsteuer in Erinnerung, dass die EU-Kommission im Sommer 2021 «ein europaweites Vorgehen für die Kerosinbesteuerung von innereuropäischen Flügen beschlossen» habe. Die Schweiz solle doch bei diesem Projekt aktiv mitwirken, schloss

die Berner Nationalrätin.

Diese Argumente verfielen jedoch bei der Mehrheit des Rates nicht; mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen wurden alle neun Initiativen abgelehnt. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen sprachen sich für die Initiativen aus.<sup>5</sup>

In der Frühjahressession 2022 diskutierte der **Nationalrat** während mehrerer 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 CO<sub>2</sub>-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 «vorteilhafte[s] 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 Absenkepfad 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 Gegenentwurf 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.<sup>6</sup>

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2023 als Zweitrat über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Periode 2025–2030**. Die Kommissionsmitglieder Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) und Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) stellten die Vorlage vor. Müller-Altermatt 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 entspreche. Die vorberatende UREK-NR schlug 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSVA-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.<sup>7</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Parteien

#### Linke und ökologische Parteien

##### Die SP im Jahr 2023: Kurzüberblick

Die SP startete mit einer Stabilisierung ihres Wählendenanteils bei den Zürcher Wahlen ins Jahr, und in Luzern gelang ihr die Rückkehr in die Kantonsregierung. Auch wenn die Partei bei einigen anderen kantonalen Wahlen des Jahres – unter anderem im Tessin, wo ihr eine Parteiabspaltung zu schaffen machte – weniger gut abschnitt, ergab dies zusammen mit zunehmend positiven nationalen Umfragewerten in den Medien das Bild einer Partei, die sich nach einer längeren Phase von Niederlagen bei kantonalen Wahlen wieder gefangen hatte.

In der Tat vermochte die SP schliesslich sowohl bei den **Nationalrats- als auch bei den Ständeratswahlen** zuzulegen. Eine Erklärung für den Wahlerfolg sah die Presse in der Themenlage, die mit Inflation, steigenden Mieten und einem Schub bei den Krankenkassenprämien der SP in die Hände gespielt habe: In ihrem **Wahlkampf** hatte die Partei – nebst Gleichstellung und Klimaschutz – vor allem das Thema Kaufkraft propagiert.

Im Rampenlicht stand die SP im Zusammenhang mit den **Bundesratswahlen**, bei denen sie den Sitz des zurücktretenden Alain Berset zu verteidigen hatte. War zunächst noch spekuliert worden, dass die Grünen mit bürgerlicher Unterstützung den SP-Sitz angreifen könnten, wurde der Anspruch der SP auf zwei Bundesratsitze spätestens nach den eidgenössischen Parlamentswahlen im Prinzip kaum mehr in Frage gestellt – von bürgerlicher Seite jedoch unter der Bedingung, dass die SP den Angriff der Grünen auf die FDP-Sitze nicht unterstütze. Die Mehrheit der SP-Fraktion erfüllte – nach eigenen Angaben «contre coeur» – diese Bedingung, was wiederum die Grünen vertäubte. Des Weiteren gab es kurz vor der Bundesratswahl aus den bürgerlichen Parteien Drohungen, eine SP-Vertretung ausserhalb des offiziellen SP-Tickets zu wählen. Auf dieses hatte die SP-Fraktion den Basler Regierungsrat Beat Jans und den Bündner Nationalrat Jon Pult gesetzt. Vier weitere Kandidierende – darunter wie schon im Vorjahr auch die Berner Regierungsrätin Evi Allemann und der Zürcher Ständerat Daniel Jositsch – blieben auf der Strecke. Die Bundesversammlung entschied sich letztlich deutlich für Beat Jans, der sich in den Anhörungen bei den anderen Fraktionen gemäss Medienberichten konzilianter gegeben hatte als Jon Pult. Dieser erhielt in allen drei Wahlgängen gar weniger Stimmen als Daniel Jositsch. Bei der **Departementsverteilung** blieben das EDI und das EJPD in SP-Hand, wobei überraschend die bisherige EJPD-Vorsteherin Elisabeth Baume-Schneider ins EDI wechselte und der Neugewählte Beat Jans somit das EJPD übernahm.

In der **direktdemokratischen Arena** musste die SP eine Niederlage hinnehmen, als die von ihr bekämpfte OECD-Mindeststeuer an der Urne deutlich angenommen wurde. Die Nein-Parole dazu hatten die Parteidelegierten entgegen der Empfehlung der Parteileitung gefasst, welche Stimmfreigabe beantragt hatte. Einen Erfolg konnte die SP verbuchen, indem sie im Sommer ihre Kita-Initiative zustande brachte.

Bereits vor den Wahlen hatte die SP ihr **Fraktionspräsidium** im Bundeshaus neu zu besetzen. Die Doppelkandidatur von Samira Marti und Samuel Bendahan für die Nachfolge von Roger Nordmann blieb ohne Konkurrenz, womit die Fraktion nun wie schon die Bundespartei von einem geschlechtergemischten Co-Präsidium geführt wird.

## Verbände

### Natur und Umwelt

Der Verein «Alpen-Initiative» erhielt im August 2021 einen **neuen Geschäftsleiter**: Der 30-jährige Django Betschart (SZ, glp), der auch im Schwyzer Kantonsrat für die GLP politisiert, trat die Nachfolge der seit 2015 amtierenden Lucia Lauener-Zwyer an. Betschart übernahm damit die Leitung der Geschäftsstelle mit 9.4 Vollzeitstellen und einem Jahresbudget von etwas über 2 Mio. CHF. Lauener-Zwyer wird als Verantwortliche für Finanzen und Organisation aber weiterhin für den Verein tätig sein. Präsident blieb der Bündner SP-Nationalrat Jon Pult, der dem Verein seit 2014 vorsteht.

Der Verein Alpen-Initiative wurde 1989 gegründet, ursprünglich zur Lancierung der Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Der Verein blieb indessen auch nach der Annahme der Initiative 1994 bestehen, um sich für deren Umsetzung, die Verkehrsverlagerung im Alpenraum und den Alpenschutz generell einzusetzen. 2019 beschloss der Verein, dass auch die Bekämpfung und Bewältigung des Klimawandels im Alpenraum einen Schwerpunkt seiner Tätigkeit bilden solle. Gemäss dem neuen Geschäftsleiter wolle man unter anderem Klimapionierprojekte aus dem Alpenraum miteinander vernetzen und die Öffentlichkeit für die Auswirkungen des Klimawandels auf die Alpen sensibilisieren.<sup>8</sup>

---

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

2) 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

3) AB NR, 2022, S. 2284 ff.

4) AB NR, 2022, S. 2292 ff.

5) AB NR, 2021, S. 1862 ff.

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

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

8) Jahresbericht Alpen-Initiative 2021; Medienmitteilung Alpen-Initiative vom 25.8.21; NZZ, 4.9.21