

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Wobmann, Walter (svp/udc, SO) NR/CN, Nussbaumer, Eric (sp/ps, BL) 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

Ackermann, Marco  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Zumofen, Guillaume 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, 2017 - 2023*. Bern: Année  
Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Wirtschaft</b>	1
Geld, Währung und Kredit	1
Banken	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>WBF</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>DEFR</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Geld, Währung und Kredit

#### Banken

Le parlementaire Eric Nussbaumer (ps, BL) estime que certains crédits ou placements dans des matières nocives pour le climat – comme le pétrole, le charbon ou le gaz – sont incohérents avec les objectifs climatiques internationaux. Dans cette optique, il demande au Conseil fédéral, à travers une motion, de **rehausser les fonds propres ponderes en fonction des risques pour les crédits et les placements dans les matières premières nocives pour le climat**.

Le Conseil fédéral s'est oppose à la motion. S'il reconnaît l'importance des objectifs climatiques de l'Accord de Paris, il estime que la solution proposée serait non seulement inefficace, mais entraînerait également une surcharge bureaucratique liée à la surveillance des banques.

Le postulat a t **classe**, faute d'un examen dans les deux ans.

MOTION  
DATUM: 25.09.2020  
GUILLAUME ZUMOFEN

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energie

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.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 08.03.2017  
NIKLAUS BIERI

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

Die **zeitgemässe und zukunftsgerichtete Erhebung der Umweltauswirkungen von Personenwagen** verlangte Nationalrat Grossen (glp, BE) mit einem Postulat. Mit einem Bericht solle der Bundesrat Klarheit über die Umweltauswirkungen von Personenwagen aller Antriebssysteme schaffen, wobei die Resultate verständlich und für alle Antriebsarten identisch dargestellt werden sollen. Grossen begründete sein Postulat mit der angesichts vielfältiger und qualitativ unterschiedlicher Studien und verschiedenen Messgrössen wachsenden Verunsicherung in der Bevölkerung. Um eine angemessene Konsumentenscheidung zu treffen, sei die Bevölkerung auf einen Bericht angewiesen, der die Umweltauswirkungen verschiedener Antriebsarten korrekt und verständlich vergleiche.

Das Postulat wurde von Nationalrat Wobmann (svp, SO) bekämpft: Er verlangte im Plenum des Rats, welcher das Postulat im September 2019 behandelte, dass «das UVEK

POSTULAT  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

besser überlegen» solle, «wie die Strasseninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden» könne, «anstatt für viel Geld nutzlose Berichte» zu erstellen. Bundesrätin Sommaruga unterstützte das Postulat jedoch. Sie verwies auf die «Roadmap Elektromobilität 2022», in deren Rahmen ein ähnlicher Bericht für Personenwagen mit Elektroantrieb erstellt werde. Diese Arbeiten könnten dann mit einem Vergleich von Personenwagen anderer Antriebsart verbunden werden. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen, alle anderen Fraktionen stimmten zu: Mit 125 zu 65 Stimmen (0 Enthaltungen) wurde das Postulat angenommen.<sup>2</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP.Liberale-Fraktion reichte im September 2019 ein **Postulat zur Förderung zukunftsfähiger Mobilität** ein. Der Bundesrat solle in einem Bericht festhalten, wie Pilotregionen zur Erforschung von zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilitätslösungen etabliert werden können – die FDP.Liberale-Fraktion hatte dabei besonders das autonome und CO2-freie Fahren im Blick. Zudem sollte das Postulat die Regierung beauftragen darzulegen, wie entsprechende Projekte, die in Zusammenarbeit mit Hochschulen und der Industrie erarbeitet werden sollen, gefördert werden können. Schliesslich solle auch die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur für diese Projekte dargelegt werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Walter Wobmann (svp, SO) bekämpfte den Vorstoss im Dezember 2019, wodurch er in der Sommersession 2021 im Nationalrat behandelt wurde. Wobmann kritisierte im Rat, «dass der Staat für alles zuständig sein soll und die Bevölkerung auch bei der Mobilität bevormunden will». Da es bereits genügend Fortschritte in Sachen Dekarbonisierung des Verkehrs gebe, solle das Postulat abgelehnt werden. Die Mehrheit der grossen Kammer teilte diese Meinung jedoch nicht; der Nationalrat nahm das Postulat mit 110 zu 80 Stimmen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sowie von einer grossen Mehrheit der Mitte-Fraktion, aus deren Reihen sich in der Debatte niemand zu Wort gemeldet hatte.<sup>3</sup>

#### 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.<sup>4</sup>

#### MOTION

DATUM: 08.03.2023  
MARCO ACKERMANN

Eine Motion Schaffner (glp, ZH) für die **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote** erfuhr im März 2023 im **Nationalrat** hohen Zuspruch. Mit 142 zu 53 Stimmen wollte die grosse Kammer den Bundesrat damit beauftragen, in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden einen Massnahmenkatalog zur Förderung und stärkeren Auslastung der kollektiven Mobilitätsangebote zu erarbeiten.

Die Motion soll helfen, neue Mobilitätsangebote in das bestehende Verkehrssystem zu integrieren und den Verkehr insgesamt klimaneutraler zu gestalten. Einerseits soll dazu dank technologischer Innovationen die Auslastung im öffentlichen und im motorisierten Individualverkehr erhöht werden, andererseits soll die Schaffung von Mobility-on-Demand-Angeboten – darunter fallen beispielsweise Rufbusse oder Sammeltaxis – dank einem Abbau regulatorischer Hürden erleichtert werden. Solche Angebote könnten helfen, Menschen in ländlichen Regionen ohne Privatauto eine effiziente und kostengünstige Mobilitätsform anzubieten. Diese Massnahmen folgten der Devise «mehr Komfort und Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl» oder schlicht «mehr

Intelligenz statt Beton im Verkehr», wie Schaffner resümierte.

Auch der Bundesrat unterstützte die Motion. Verkehrsminister Albert Rösli erklärte im Rat, dass der Bundesrat bereits auf einen Abbau regulatorischer Hürden für neue Mobilitätsangebote sowie auf die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen hinarbeite, weshalb die Forderungen der Motion beim Bundesrat «offene Türen» einrennen würden.

Nicht einverstanden mit dem Vorstoss zeigte sich hingegen die SVP-Fraktion, die geschlossen gegen ein «Wunschkonzert mit sozialistischer Prägung» (Walter Wobmann (svp, SO)) stimmte. Es sei unklar, wie die Motion umzusetzen sei, da sie ein «völliges Wirrwarr» an motorisiertem Privatverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr beinhalte. Die Entwicklung in Richtung klimaeffizienter Mobilität sei schon in vollem Gange und sei richtig aufgegleist, weshalb es diese Motion nicht brauche, resümierte Wobmann, blieb damit aber auf verlorenem Posten. Die Motion ging damit an den Ständerat.<sup>5</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

#### MOTION

DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2019 reichten die Nationalrätinnen und Nationalräte Candinas (cvp, GR; 19.4443), Graf-Litscher, (sp, TG; 19.4444), Schaffner (glp, ZH; 19.4445) sowie Töngi (gp, LU; 19.4446) je eine gleichlautende Motion zur **Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr** ein. Sie forderten den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan zur Steigerung des ÖV-Anteils zu erstellen, da das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel des Bundesrates von netto null bis 2050 nur so erreicht werden könne. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motionen. Nachdem diese in der Sommersession 2020 von Walter Wobmann (svp, SO) bekämpft worden waren, kamen sie ein Jahr später – in der Sommersession 2021 – in den Nationalrat. Dort argumentierte Wobmann, dass der öffentliche Verkehr nicht gegen andere Verkehrsträger ausgespielt werden solle. Ausserdem werde der öffentliche Verkehr bereits stark subventioniert. Schliesslich wies Wobmann darauf hin, dass auch der Privatverkehr immer umweltfreundlicher werde. In der Abstimmung votierten neben der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion auch die meisten Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motionen. Die Mehrheit der grossen Kammer stellte sich aber hinter das Anliegen der Motionäre und nahm die Vorstösse an.<sup>6</sup>

---

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

2) AB NR, 2019, S. 1522 f.

3) AB NR, 2021, S. 1416

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

5) AB NR, 2023, S. 292 f.

6) AB NR, 2021, S. 1420 ff.