

FDP-Kantonpolitiker ticken grüner

Kurswechsel Im internen Streit um die künftige Klimapolitik dürfte Parteipräsidentin Petra Gössi auf die Basis zählen können. Eine Mehrheit der Freisinnigen in Zürich und Baselland befürwortet eine Lenkungsabgabe auf Benzin.

Doris Kleck

Schafft Petra Gössi die Klimawende oder nicht? Die Präsidentin der FDP Schweiz hat sich mit einem spektakulären Kurswechsel weit aus dem Fenster gelehnt. Um das CO₂-Gesetz zu retten, spricht sie sich aus für ein Inlandreduktionsziel für Treibhausgasemissionen. Und auch für eine Abgabe auf Flugtickets. Zudem: 120 000 Parteimitglieder werden befragt, um zu ermitteln, wie sich die FDP in Umweltthemen positionieren soll. Gössi spricht von einem Risiko. Was, wenn ihr die Parteimitglieder die Gefolgschaft verweigern? Eine Auswertung von Smartvote zeigt: Die Parteipräsidentin spürt ihre Parteibasis.

Seit 2003 lässt Smartvote Kandidaten für eidgenössische und kantonale Wahlen Fragebogen ausfüllen. Ein Blick zurück und in die Gegenwart macht interessante Entwicklungen sichtbar.

Zankapfel Lenkungsabgabe

Sowohl vor den eidgenössischen Wahlen 2011 als auch 2015 fragte Smartvote, ob die CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe, also Benzin und Diesel ausgeweitet werden soll. Seit 2008 kennt die Schweiz eine solche Abgabe auf fossilen Brennstoffen. Doris Leuthard nannte diese Lenkungsabgabe bei ihrem letzten Auftritt als Bundesrätin im Parlament das «Kernstück der schweizerischen Klimapolitik». Und die Ausweitung auf Treibstoffe «wünschenswert». Nur war dieses Ansinnen bis dato chancenlos. Seit Jahren gehört die Benzinabgabe zum politischen Forderungskatalog von Linken und Grünliberalen. Gescheitert ist sie mehrfach an Mitte-rechts. Also auch an der FDP. Die geringe Begeisterung beim Freisinn hat im Laufe der Jahre noch nachgelassen. 2011, im Jahr der Reaktor-katastrophe in Fukushima, sprachen sich 32 Prozent der FDP-Kandidaten für den National- und Ständerat für eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen aus. Bei den Gewählten lag der Wert bei 28 Prozent. Vier Jahre später – im Wahlkampf 2015 dominierte die



Benzin verteuern, um den Verbrauch zu senken? Eine gute Idee, finden erstaunlich viele Freisinnige.

Bild: Christian Beutler/Keystone

Soll die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe (Benzin, Diesel) ausgeweitet werden?

Angaben in Prozent

2011 National- und Ständeräte			2015 National- und Ständeräte			2019 Kantonsräte Zürich			2019 Landräte Baselland		
Partei	Ja	Nein	Partei	Ja	Nein	Partei	Ja	Nein	Partei	Ja	Nein
CVP	53	47	CVP	11	89	CVP	88	12	CVP	50	50
FDP	28	72	FDP	12	88	FDP	75	25	FDP	55	45
SVP	4	96	SVP	0	100	SVP	5	95	SVP	6	94
SP	100	0	SP	96	4	SP	100	0	SP	100	0
Grüne	100	0	Grüne	100	0	Grüne	100	0	Grüne	100	0
GLP	100	0	GLP	100	0	GLP	100	0	GLP	100	0
BDP	70	30	BDP	75	25	BDP	50	50	BDP	100	0

Quelle: smartvote/Grafik: fr

Flüchtlingskrise – sank der Zustimmungswert auf 14 Prozent (alle Kandidaten) respektive 12 Prozent (die Gewählten).

Soweit die Vergangenheit – erstaunlich ist die Gegenwart. Im März werden in Zürich, Luzern und Baselland Kantonsparlament und Regierung neu bestellt. Smartvote hat den Kandidierenden in Zürich und Baselland dieselbe Frage zur Lenkungsabgabe auf Treibstoffen gestellt. In Zürich sprechen sich die Freisinn-

gen mehrheitlich für ein Ja aus: 58 Prozent der Kandidierenden und gar 75 Prozent der bisherigen Kantonsräte, die wieder zur Wahl antreten. In Baselland wollen 41 Prozent der Kandidierenden das Benzin verteuern und 55 Prozent der bisherigen Landräte. Im Kanton Zürich haben mehr als 80 Prozent der Kandidierenden an der Befragung teilgenommen, in Baselland liegt der Wert bei knapp 60 Prozent. Das Gros der Kandidierenden beantwortete die

Fragen Anfang Jahr: nach dem Scheitern des CO₂-Gesetzes im Nationalrat und als die Klimastreiks begannen.

Die Smartvote-Auswertung legt nahe, dass sich die FDP-Basis eine umweltfreundlichere Politik wünscht als die Bundesparlamentarier. Die Zahlen bestätigen damit Aussagen von FDP-Kantonalpräsidenten. Saskia Schenker (BL) sagte kürzlich: Klima- und Umweltschutz seien für viele Freisinnige ein wichtiges Thema.

Im St. Galler Kantonsrat half die FDP mit, eine Standesinitiative für eine Flugticketabgabe zu überweisen. Klafft eine Lücke zu den Bundesparlamentariern? Nationalrat Christian Wasserfallen sagte während der Beratung des CO₂-Gesetzes, eine Lenkungsabgabe wirke nur, wenn sie drakonisch hoch wäre: «Das will niemand. Es ist dann just ihre Klientel, die die Zeche bezahlt», sagte er an die Adresse der Linken. «Ich verstehe diese Politik nicht.»

Sorgenkind Verkehr

Die bestehende CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe ist eine Lenkungsabgabe. Sie bezweckt, den Verbrauch fossiler Energieträger wie Heizöl, Erdgas und Kohle und damit die CO₂-Emissionen zu verringern. Im Rahmen der Beratung des neuen CO₂-Gesetzes soll der Maximalsatz von heute 120 auf 210 Franken pro Tonne CO₂ steigen. Die Abgabe wird jeweils angehoben, wenn die Reduktionsziele nicht erreicht werden. Bei den Brennstoffen sind die Emissionen rückläufig.

Nicht so beim Verkehr: Er ist das Sorgenkind der Schweizer Klimapolitik. Eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen wie Benzin und Diesel ist mehrfach gescheitert. Jetzt ist der Ständerat am Zug. Mit dem neuen CO₂-Gesetz will die Schweiz die Pariser Klimaziele erreichen. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50 Prozent unter das Niveau von 1990 sinken. (dk)

Thierry Burkart will nichts von Diskrepanzen wissen. «Die Bundeshausfraktion hat im Rahmen der CO₂-Gesetzrevision einer höheren Treibstoffkompensation im Inland und einer Erhöhung des maximalen Preisaufschlages für Treibstoffe zugestimmt», sagt der Aargauer FDP-Nationalrat. Er gesteht aber ein: «Wir haben es nicht geschafft, unserer Basis aufzuzeigen, wofür wir in der Umwelt- und Klimapolitik genau stehen. Hier haben wir Erklärungsbedarf.» Peter Schilliger (LU), FDP-Wortführer in der CO₂-Debatte, spielt die Befragungen herunter: «Das Grundlagenwissen auf Stufe der Kantonalpolitiker ist klein. Bundesparlamentarier verstehen eher, dass Diesel und Benzin heute bereits eine indirekte CO₂-Abgabe über die Mineralölsteuer leisten, die der Strassenkasse zugeführt wird.» Bei gleichem Wissensstand würden die Kantonalpolitiker die Situation gleich beurteilen wie ihre Kollegen auf Bundesebene.

Parlament verzeichnet Vorstossrekord

Ratsbetrieb Die anstehenden Wahlen sorgen für geschäftiges Treiben im Bundeshaus. National- und Ständeräte haben vergangenes Jahr 2352 Vorstösse eingereicht – so viele wie noch nie.

Es soll niemand behaupten, die National- und Ständeräte lägen nur auf der faulen Haut. 2352 Vorstösse haben sie 2018 eingereicht. Im Schnitt sind das 9,6 pro Ratsmitglied, so viele wie noch nie, und zweieinhalb Mal mehr vor zwanzig Jahren. Die Themen, deren sich die Ratsmitglieder annehmen, sind vielfältig: vom Verkauf von Glühbirnen über Tempo 140 auf der Autobahn bis zur Altpapiersammlung durch die Post.

In den Räten sorgt die eigene Betriebsamkeit immer wieder für Unmut. Denn jeder Vorstoss bedeutet Mehrarbeit und verursacht Kosten, im Durchschnitt 6000 Franken. Bundesrat und Verwaltung müssen Abklärungen treffen und Stellung nehmen. Im

Parlament werden zusätzliche Sitzungen und Sondersessionen notwendig, um die Arbeitslast abzutragen. Trotzdem wollte das Parlament bis anhin nichts von einer Selbstbeschränkung wissen. Zuletzt erteilte es dem Postulat «Wehret der Vorstosswut!» des Tessiner FDP-Ständerates Fabio Abate eine Absage.

Spitzenreiter Carlo Sommaruga

Für den letztjährigen Rekordwert hat Abate zwei Erklärungen: Die Parlamentarier wollten sich vor den anstehenden Wahlen bemerkbar machen. Zudem seien wichtige Themen wie der AHV-Steuer-Deal und die Beziehungen der Schweiz zur EU auf der

Agenda gestanden. Einige Räte seien stark im Fokus gestanden. Wer nicht zum Zug kam, habe dies vielleicht mit zusätzlichen Vorstössen kompensiert.

«Vorstosskönig» ist der Genfer SP-Nationalrat Carlo Sommaruga, der 47 Vorstösse eingereicht hat, gefolgt von den Nationalrätinnen Lisa Mazzone (Grüne, GE) und Barbara Steinemann (SVP, ZH) mit je 44 Vorstössen. Sommaruga begründet seine Spitzenposition damit, dass er dem Bundesrat während der Fragestunde der Session häufig Fragen stelle. «Damit erfahre ich und die Bürger schnell und unkompliziert die Haltung des Bundesrates zu aktuellen Themen.» Die Beantwortung der Fragen verursache kei-

nen grossen Aufwand. Bei Motionen und Postulaten, die eine Gesetzesänderung oder einen ausführlichen Bericht nach sich ziehen, sei er zurückhaltend.

Damit ist Sommaruga nicht der Einzige. In die Höhe geschwollen ist in den letzten zehn Jahren vor allem die Zahl der Eingaben in der Fragestunde sowie der Interpellationen, welche ebenfalls durch eine einfache Bundesratsantwort erledigt werden. «Man könnte den Parlamentariern unterstellen, dass sie sich zunehmend profilieren wollen und mit diesen relativ einfachen Vorstössen auf Medienpräsenz hoffen», sagt Marc Bühlmann, Professor für Politikwissenschaft und Direktor von Année Politique

Suisse an der Uni Bern. «Positiv betrachtet zeigt die Zunahme aber auch, dass das Parlament der Verwaltung und dem Bundesrat genau auf die Finger schaut und seine Aufgabe wahrnimmt.»

Keinen einzigen Vorstoss eingereicht

Am anderen Ende der Vorstoss-Skala steht Markus Ritter. Der CVP-Nationalrat und Bauernpräsident hat 2018 keinen einzigen Vorstoss eingereicht. «Weniger ist manchmal mehr», findet er. Wenn es nur um Informationsbeschaffung gehe, frage er direkt beim Bundesrat oder der Verwaltung an. «So hat man sehr schnell und präzise die gewünschte Antwort.» Die Öffentlichkeit erfährt

so allerdings nichts von seinem Engagement. Als Bauernpräsident habe er aber ohnehin mehr als genug Medienpräsenz, sagt Ritter. Dafür, dass andere Kollegen, gerade jetzt vor den Wahlen, vielleicht auch mit Vorstössen um mediale Aufmerksamkeit kämpften, habe er ein gewisses Verständnis. Nicht nötig haben dies, wie Ritter, weitere politische Schwergewichte in Bern. Ebenfalls null Vorstösse verzeichnen die Parteipräsidenten Petra Gössi (FDP) und Christian Levrat (SP), der 2018 noch amtierende Gewerkschaftsboss Paul Rechsteiner und Gewerbeverbandspräsident Jean-François Rime.

Barbara Inglin