

STANDPUNKTE

Wintersession 2023: Ergänzung
Nationalrat



Inhalt

| Datum | Nr. | Geschäft | Seite |
|-------------------|------------|--|--------------|
| 4. Dezember 2023 | 23.3846 | Mo. Friedli Esther. Verschiebung Einführung 3,5 Prozent Biodiversitätsförderfläche im Ackerbau um ein Jahr | 4 |
| 7. Dezember 2023 | 23.041 | BRG. Voranschlag 2024 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2025-2027 | 7 |
| | 23.042 | BRG. Voranschlag 2023. Nachtrag II | |
| 18. Dezember 2023 | 23.051 | BRG. Energiegesetz. Änderung (Beschleunigungserlass) | 12 |
| 20. Dezember 2023 | 22.061 | BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision | 15 |
| | | Übersicht Empfehlungen CO2-Gesetz | 16 |
| | | Art. 3 Inlandanteilziel und Ziele gemäss Klimaschutzgesetz (KIG) | 18 |
| | | Art. 10-13a: CO2-Flottenziele für Neuwagen | 19 |
| | | Art. 28f-28i: Erneuerbare Treibstoffe im Strassenverkehr | 21 |
| | | Art. 2 Bst. j, Art. 44a Abs. 1 Bst. c und Luftfahrtgesetz Art. 3a Abs. 1 Bst. e) Konzeptantrag Flugtreibstoffe | 23 |
| | | Art. 29: Anpassung CO2-Abgabe auf Treibstoffe und Absicherung des Gebäudesanierungsprogramms | 25 |
| | | Art. 41b: Anschubfinanzierung Basisinstallation Elektroauto-Ladestationen | 26 |
| | | III Inkrafttreten (Änderungen Mineralölsteuergesetz) | 28 |

Impressum

UMWELTALLIANZ | ALLIANCE-ENVIRONNEMENT

Postgasse 15 | Postfach 817 | 3000 Bern 8

Telefon 031 313 34 33 | Fax 031 313 34 35

www.umweltallianz.ch | info@umweltallianz.ch

Redaktion: Dominik Beeler, Anne Briol Jung

Behandlung**4. Dezember 2023**[23.3846](#)**Mo. Friedli Esther. Verschiebung Einführung 3,5 Prozent Biodiversitätsförderfläche im Ackerbau um ein Jahr****Einleitung**

Im April 2022 hat der Bundesrat entschieden, dass Betriebe mit mehr als 3 Hektaren offener Ackerfläche in der Tal- und Hügelzone ab 2023 mindestens 3,5 Prozent davon als sogenannte Acker-Biodiversitätsförderflächen (Acker-BFF) anlegen müssen. Er hat damit ein im Parlament im Rahmen der Diskussionen zu den Pestizidinitiativen gemachtes Versprechen eingelöst. Die Massnahme war ursprünglich bereits für Januar 2023 geplant und wurde aufgrund des Kriegs gegen die Ukraine um ein Jahr verschoben. Die Mo. Friedli will diesen Entscheid nun nochmals verschieben.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Die Anforderung von 3,5 Prozent Biodiversitätsförderfläche im Ackerbau löst das Versprechen aus der Diskussion zu den beiden Pestizidinitiativen im Parlament ein und ist für die Umsetzung der parlamentarischen Initiative [19.475](#) «Das Risiko beim Einsatz von Pestiziden reduzieren» unerlässlich. Schon viermal sagte das Parlament Ja zu 3,5% Biodiversitätsförderflächen auf Ackerland. Es lehnte damit Vorstösse ab, die versucht haben, diese Massnahme rückgängig zu machen: Motionen Rieder [22.3610](#), Chiesa [22.3567](#), SVP-Fraktion [22.3578](#) und die Genfer Standesinitiative [22.314](#). Somit hat das Parlament die Einführung der Massnahme schon längst bestätigt.

Bauern und Bäuerinnen haben sich auf die Umsetzung vorbereitet und ihre Biodiversitätsförderflächen angesät. Kantone haben die Systeme angepasst und die Kontrollen geplant. Eine Verschiebung der Massnahme knapp einen Monat vor der Inkraftsetzung führt zu grosser Unsicherheit bei den Landwirtschaftsbetrieben und steht im Widerspruch zur notwendigen Planbarkeit der Arbeiten auf den Betrieben. Ein solcher Entscheid verstösst gegen Treu und Glauben, was auch bei den Produzenten-Organisationen Bio und IP auf Unverständnis stösst.

Bei der Ackerbiodiversität gibt es grosse Defizite. Der heutige ÖLN fordert einen «angemessenen Anteil an BFF». Dabei muss der Anteil an BFF mindestens 7% der landwirtschaftlichen Nutzfläche betragen. Die Verteilung der BFF ist allerdings sehr ungleich. Der Anteil an BFF-Elementen im Ackerbau ist mit 3 771 ha resp. 1 % der Ackerfläche noch immer sehr tief. Nimmt man noch das erlaubte Produktionselement «Getreide in weiten Reihen» dazu, beträgt der Anteil heute 2% der Ackerfläche. Das ist zu wenig, wie diverse wissenschaftliche Studien zeigen. Dem Biodiversitätsdefizit im Ackerbaug Gebiet muss entgegengewirkt werden. Diese Flächen sind für die Artenvielfalt wertvoll und kommen der Produktion von Lebens- und Futtermitteln zugute. Auf ihnen werden Nützlinge und Bestäuber gefördert, die zur Bekämpfung von Schädlingen in landwirtschaftlichen Kulturen und für die langfristige

Begründung

Sicherung der Bestäubung immens wichtig sind. Schäden an Kulturen werden markant reduziert. Dank den Nützlingen kann der Pestizideinsatz reduziert werden, was dem Umweltschutz und der Kostenreduktion auf den Betrieben dient.

Die langfristige Erhaltung der Biodiversität ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die Produktion von Lebensmitteln.

Kontakt

Pro Natura, Marcel Liner, marcel.liner@pronatura.ch, 061 317 92 40

Behandlung 7. Dezember 2023

[23.041](#)

BRG. Voranschlag 2024 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2025-2027

[23.042](#)

BRG. Voranschlag 2023. Nachtrag II

Einleitung

Die Finanzkommissionen haben zum Voranschlag 2024 Anträge eingereicht, die grosse Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Aufgrund des Defizits im Bundeshaushalts 2022 hatte der Bundesrat u.a. eine lineare Kürzung aller Bereiche ausser der Armee um 2% angekündigt – auch bei der Umwelt.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, wie folgt mit den Anträgen umzugehen:

A200.0001 Funktionsaufwand Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen

Minderheit Wettstein unterstützen

A200.0001 Funktionsaufwand Bundesamt für Landwirtschaft

Mehrheit unterstützen

A231.0029 Qualitäts- und Absatzförderung

Minderheit I Friedl unterstützen, eventualiter Minderheit II Wettstein vor Mehrheit

A231.0232 Beihilfen Pflanzenbau

Mehrheit unterstützen

A 0231.0290 Regionaler Personenverkehr

Minderheit Wyss unterstützen

A231.0304 Programme EnergieSchweiz

Mehrheit unterstützen

A231.0319 Nationalpark

Mehrheit unterstützen

A231.0323 Wildtiere und Jagd

Mehrheit unterstützen

A231.0324 Fonds Landschaft Schweiz

Mehrheit unterstützen

A236.0123 Natur und Landschaft

Minderheit Wettstein unterstützen

A236.0126 Revitalisierung

Minderheit Schneider Schüttel unterstützen

23.042 Nachtrag II Herdenschutz

Mehrheit unterstützen

23.4348 Kommissionspostulat Erhöhung des Kostendeckungsgrads des Bundesamts für Zivildienst auf mindestens 100 Prozent

Kommissionspostulat ablehnen

Begründung

A200.0001 Funktionsaufwand Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen

Eine Minderheit (11 zu 14) will zusätzliche Mittel von CHF 500'000 für mehr Personal für die Prüfung der Zulassung von Pflanzenschutzmitteln.

Die Umweltallianz unterstützt eine Aufstockung für mehr personelle Ressourcen bei der Zulassungsstelle. Diese ist mit der grossen Menge an unbearbeiteten Gesuchen überlastet. Diverse Vorstösse monieren, dass dies die Zulassung von weniger problematischen Wirkstoffen und Produkten verlangsamt. Auch der Evaluationsbericht der KPMG sieht eine der Schwächen der Zulassungsstelle bei den fehlenden Ressourcen. Gemäss KPMG-Bericht verzögern diese zukunftsgerichtete Lösungen. Sollen die anstehenden Gesuche seriös geprüft werden, so müssen dafür auch genügend Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Die Umweltallianz empfiehlt Annahme der Minderheit.

A200.0001 Funktionsaufwand Bundesamt für Landwirtschaft

Die Mehrheit will CHF 500'000 für die Unterstützung von praxisorientierten Projekten für den nachhaltigen Pflanzenschutz und CHF 600'000 für eine Stellenaufstockung im Eidgenössischen Pflanzenschutzdienst zwecks Eindämmung der Ausbreitung von Quarantäneorganismen. Im Sinne des Absenkpades Pestizide, der eine Reduktion der Risiken um 50% bis 2027 fordert, ist eine vermehrte Unterstützung von praxisorientierten Projekten für den nachhaltigen Pflanzenbau zielführend.

Für gewisse Kulturen fehlen ganzheitliche, praxisorientierte Lösungen oder diese sind zwar vorhanden, müssen aber breiter umgesetzt werden. Auch der Ausbau bei den Ressourcen zur Bekämpfung der Quarantäneorganismen ist wichtig. Mit der zunehmenden Globali-

sierung und den höheren Temperaturen bedingt durch die Klimakrise gewinnt diese Thematik an Bedeutung. Die Umweltallianz empfiehlt Annahme der Mehrheit.

A231.0229 Qualitäts- und Absatzförderung

Wie bereits letztes Jahr stellt eine Mehrheit (14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung) den Antrag, die Mittel zugunsten der Förderung des Absatzes von Schweizer Wein um CHF 6,2 Mio. zu erhöhen. Eine Minderheit I Friedl bekämpft das. Eventualiter will eine Minderheit II Wettstein (10 zu 15 Stimmen), dass nur Weine, welche die Qualitätskriterien von Bio Suisse erfüllen, von dieser Förderung profitieren sollen.

Der Anbau von Reben in der Schweiz ist oft mit einem massivem Pestizideinsatz verbunden, der umwelt- und gesundheitsschädlich ist. Innovative Weinbetriebe zeigen auf, dass es möglich ist, qualitativ hochwertige Schweizer Weine am Markt in Wert zu setzen. Es handelt sich beim Weinbau weder um eine gemeinschaftliche Leistung noch um einen Beitrag zur Ernährungssicherheit, weshalb eine produktspezifische Qualitäts- und Absatzförderung durch den Staat nicht angezeigt ist. Die Umweltallianz empfiehlt daher, der Minderheit Friedl, sprich dem Bundesrat, zu folgen. Eventualiter ist die Minderheit II Wettstein der Mehrheit vorzuziehen, da die Richtlinien von Bio Suisse zu einer Senkung der Umweltbelastung beitragen und Biodiversitätsfördermassnahmen beinhalten.

A231.0232 Beihilfen Pflanzenbau

Eine Minderheit (11 zu 14 Stimmen) will zusätzliche Mittel von CHF 4 Mio. für die Produktion von Zuckerrüben zur Zuckerherstellung. Die vom Bundesrat dafür beantragten Mittel betragen bereits CHF 34,820 Mio. Der Anbau von Zuckerrüben ist aus Umweltsicht problematisch, da es sich um eine Kultur handelt, die auf einen hohen Einsatz von Pflanzenschutzmitteln angewiesen ist. Eine zusätzliche Unterstützung des Zuckerrübenanbaus verhindert, dass die Fruchtfolge diversifiziert wird mit anderen Kulturen, die weniger umweltschädlich sind. Gemäss Ernährungspyramide konsumiert die Schweizer Bevölkerung zudem deutlich zu viel Zucker, weshalb ein Ausbau der Schweizer Zuckerproduktion im Hinblick auf die Volksgesundheit und ein nachhaltiges Schweizer Ernährungssystem kontraproduktiv ist. Die Umweltallianz empfiehlt daher, die Minderheit abzulehnen.

A 0231.0290 Regionaler Personenverkehr

Beim von der öffentlichen Hand bestellten regionalen Personenverkehr (S-Bahnen, Regionalzüge, Postauto und andere Buslinien zwischen Ortschaften) werden die nicht gedeckten Kosten gemäss dem Personenbeförderungsgesetz je hälftig vom Kanton und Bund

beglichen. Die Verkehrskommissionen von National- und Ständerat, die jeweils einen Mitbericht zur Vorlage verfasst haben, sowie die Minderheit Wyss sind der Ansicht, dass diese Vorgabe nur ohne die vom Bundesrat vorgenommene Kürzung erfüllt werden kann. Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit zu unterstützen.

A231.0304 Programme EnergieSchweiz

Eine Minderheit (7 zu 18) will eine Reduktion der Mittel um CHF 13,2 Mio. Franken, nachdem der Betrag von 2023 auf 2024 bereits um CHF 4,235 Mio. gekürzt wurde. Damit würden für die Programme EnergieSchweiz gerade noch CHF 25 Mio. Franken zur Verfügung stehen. EnergieSchweiz informiert die Bevölkerung der Schweiz anbieterneutral und fachlich kompetent über Möglichkeiten, Strom zu sparen, Gebäude zu sanieren und die Mobilität zu elektrifizieren. Das Programm trifft den Puls der Zeit, hilft Unternehmen bei Kosteneinsparungen und trägt dazu bei, Umweltbelastungen durch ineffiziente Energieverwendung zu verhindern. Eine so massive Kürzung würde das Programm empfindlich treffen und seine Wirkung erheblich schmälern. Die Umweltallianz empfiehlt Annahme der Mehrheit.

A231.0319 Nationalpark

Eine Mehrheit (13 zu 10 bei 2 Enthaltungen) will zusätzliche CHF 83'000 für die Erhaltung des Schweizerischen Nationalparks. Der Anteil des Bundes an der Finanzierung des Nationalparks ist seit Jahren rückläufig. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Kürzung würde den Nationalpark empfindlich treffen. Die Umweltallianz unterstützt die Mehrheit und auch den entsprechenden Antrag für den Finanzplan 2025-2027.

A231.0323 Wildtiere und Jagd

Eine Mehrheit (19 zu 5 bei 1 Enthaltung) will die Mittel für den Herdenschutz um CHF 4 Mio. Franken erhöhen. Der Bundesrat wollte die Sofortmassnahmen Herdenschutz, die sich 2023 bewährt haben, für 2024 streichen. Der Herdenschutz ist für die Koexistenz von Wolf und Landwirtschaft ganz entscheidend. Er ist nach Gesetz auf schützbaaren Alpen eine Voraussetzung, bevor eine proaktive Wolfsregulierung starten darf. Der Herdenschutz hat sich bewährt, denn 2023 sind trotz wachsendem Wolfsbestand die Risszahlen rückläufig. Die Sofortmassnahmen sollen deshalb weitergeführt werden. Die Umweltallianz unterstützt die Mehrheit und auch den entsprechenden Antrag für den Finanzplan 2025-2027.

A231.0324 Fonds Landschaft Schweiz

Eine Minderheit (10 zu 12 bei 3 Enthaltungen) will die gesamte Einlage in den vom Parlament beschlossenen Fonds Landschaft Schweiz von CHF 4,9 Mio. streichen. Der FLS wurde

1991 anlässlich der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft gegründet. Der Fonds hat sich als verwaltungsunabhängiges Förderinstrument zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt und kann einen eindrücklichen, unbestrittenen und auch international gelobten Leistungsausweis vorweisen. Die Fördermittel wurden in mehr als 3000 zumeist lokalen oder regionalen Projekten zur Erhaltung und Pflege naturnaher Kulturlandschaften eingesetzt und lösten in den Projektregionen ein Mehrfaches an Investitionen für die landschaftliche Schönheit aus. Bei einem Verzicht auf eine Weiterführung des FLS ginge der Schweiz ein einmaliges Förderinstrument verloren, das insbesondere in ländlichen Gebieten nachweislich enorme positive Wirkungen auf Landschaft und Biodiversität entfaltet. Der FLS fördert gezielt ausschliesslich freiwillige Bemühungen von unten («bottom-up» statt «top-down»). Die Umweltallianz empfiehlt Annahme der Mehrheit.

A236.0123 Natur und Landschaft

Eine Minderheit (11 zu 13 bei 1 Enthaltung) will zusätzliche Mittel von CHF 540'000 für die Förderung der Biodiversität und Landschaft in den Pärken. Das Parlament hatte vor längerer Zeit für die Arbeit der Pärke, insbesondere der regionalen Naturpärke, einen jährlichen Betrag von CHF 20 Mio. zugesichert. Dieser stand in den letzten Jahren nicht mehr vollumfänglich zur Verfügung, und zugleich wächst die Zahl der Pärke. Die Umweltallianz unterstützt deshalb die Minderheit.

A236.0126 Revitalisierung

Eine Minderheit (11 zu 14) will zusätzliche Mittel von CHF 13 Mio. für die Revitalisierung von Gewässern. Für die Revitalisierung sind 2024 Investitionsausgaben von CHF 36'069'900 budgetiert. Diese Mittel sind Teil der Programmperiode 2020-2024, mit einem Verpflichtungskredit von insgesamt CHF 180 Mio. Dieser Verpflichtungskredit ist bereits ausgeschöpft (zu 99.8 %). In den Kantonen sind demgegenüber Projekte im Umfang von rund CHF 32 Mio. umsetzungsreif, die in der laufenden Programmperiode bis Ende 2024 mit den verbleibenden Mitteln nicht realisiert werden können. Ohne zusätzliche Mittel des Bundes kommt es zum Stopp der Projekte, was zu Verzögerungen bis zum Ende der nächsten Programmperiode 2025-2028 führen wird. Es drohen Mehrkosten, unnötige Verzögerungen der notwendigen Bautätigkeiten sowie ein Stau an Projekten. Die Verzögerungen haben negative Auswirkungen auch auf die Bauwirtschaft in den betroffenen Regionen und auf die gefährdeten Fische. Die Umweltallianz unterstützt die Minderheit und auch den entsprechenden Antrag für den Finanzplan 2025-2027.

23.042 Nachtrag II Herdenschutz

Die Mehrheit (20 zu 3 und 1 Enthaltung) will einen zusätzlichen Nachtragskredit, den der Bundesrat nicht vorgesehen hat, für Massnahmen zum Herdenschutz 2023. Das Programm zum Herdenschutz ist sehr erfolgreich. 2023 waren die Mittel, die an die Alp- und Landwirtschaftsbetriebe gehen, die Herdenschutzmassnahmen ergreifen, bereits um die Jahresmitte aufgebraucht. Damit haben Landwirte 2023 Massnahmen ergriffen, die der Bund noch nicht mitfinanzieren konnte, da der Kredit nicht reichte. Landwirten nur deshalb keine Beiträge an die Massnahmen zu zahlen, weil die Mittel aufgebraucht sind, ist nicht fair und fachlich nicht zielführend. Die Umweltallianz unterstützt den Nachtragskredit von CHF 3 Mio. für den Herdenschutz.

23.4348 Kommissionspostulat Erhöhung des Kostendeckungsgrads des Bundesamts für Zivildienst auf mindestens 100 Prozent

Der Bundesrat soll prüfen, inwieweit die Abgaben für Zivi-Einsatzbetriebe erhöht werden können. Umweltorganisationen sind darauf angewiesen, für Naturschutz- oder Umweltbildungsmassnahmen Zivildienstleistende einzusetzen. Eine Erhöhung der Abgaben würde dem Natur- und Umweltschutz dringend nötige Mittel entziehen, potenziell zu einem Leistungsabbau führen und ist daher abzulehnen

Kontakt

BirdLife Schweiz, Raffael Ayé, raffael.aye@birdlife.ch, 076 308 66 84

Behandlung**18. Dezember 2023**[23.051](#)**BRG. Energiegesetz. Änderung (Beschleunigungserlass)****Einleitung**

Die Vorlage will die Verfahren für die Planung, den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von grossen Anlagen zur Erzeugung von Elektrizität oder Wärme aus erneuerbaren Energien beschleunigen. Aus Sicht der Umweltallianz sind effizientere Verfahren zu begrüßen, wobei wichtig ist, dass dies nicht auf Kosten der Umwelt geschieht.

Die Beschleunigung soll u.a. erreicht werden durch die Möglichkeit einer Zusammenlegung von verschiedenen Verfahrensstufen bei Solar- und Windkraftanlagen von nationaler Bedeutung: Das Richtplanverfahren soll neu möglichst parallel mit dem Nutzungsplanungsverfahren durchgeführt werden. Das Nutzungsplanungs- und das Baubewilligungsverfahren sollen zudem in einem konzentrierten kantonalen Plangenehmigungsverfahren zusammengelegt werden. Weiter werden Vorgaben an Kantone und Gerichte eingeführt, die die Verfahren beschleunigen und vereinfachen sollen.

In die Vorlage eingebracht wurden in der UREK-N auch Angriffe auf das Verbandsbeschwerderecht (VBR). Die Umweltallianz steht Bemühungen, das VBR einzuschränken, generell skeptisch gegenüber. Weiter wird in der Vorlage versucht, Bewilligungen für neue Atomkraftwerke wieder zu vereinfachen. Dies widerspricht klar dem Volkswillen, wie er mit der deutlichen Annahme der Energiestrategie 2050 geäußert wurde.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, auf die Vorlage einzutreten, den Rückweisungsantrag (Minderheit I mark) abzulehnen und den folgenden Empfehlungen zu folgen.

Begründung**Energiegesetz (EnG)****Art. 10, Art. 14a Abs. 1 und 7, Art. 14b, Art. 14c Titel und Abs. 1 Bst. a, Art. 75c und Art. 8 Abs. 3 RPG - Mehrheit folgen**

Die Minderheit I mark will die Windenergie gänzlich aus der Vorlage streichen und damit jegliche beschleunigende Wirkung für diese erneuerbare Energieform verhindern. Art. 14a Absatz 1 - Minderheit II (gemäss Bundesrat) folgen Für Anlagen von nationalem Interesse ist eine übergeordnete und strategische Planung im Sinne von EnG Art. 10 das richtige Instrument. Gemäss dem Vorschlag des Bundesrates werden die Gemeinden in das konzentrierte kantonale Plangenehmigungsverfahren einbezogen. Die Ergänzung der Mehrheit fügt aber eine explizite zusätzliche Zustimmung der Gemeinde hinzu. Die Variante des Bundesrates bringt ohne Schaden für die Natur am meisten Beschleunigung.

Art. 14a Absatz 7 Minderheit II folgen

Im Alpin-Solar-Express, Art. 71a, Absatz 5, wird verlangt, dass alpine Solaranlagen vollständig zurückgebaut werden müssen und der Ausgangszustand wiederherzustellen ist. Im Sinne der Rechtsgleichheit verfolgt die Minderheit II den gleichen Ansatz. Dieser stellt sicher, dass keine für Natur, Mensch und Umwelt nachteiligen Elemente erneuerbarer Produktionsanlagen stehen bleiben.

Art. 14d - Mehrheit folgen

Ein besonders wichtiger Punkt, um die Verfahren beschleunigen zu können, sind Verfügbarkeit und Qualität von Umweltdaten. Denn oftmals werden Umweltverträglichkeitsprüfungen erst spät im Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt. Mit dem neuen Artikel 14d gibt die UREK-N eine erste Antwort auf diese Herausforderungen. Das so geschaffene Register ermöglicht es, die zur Festlegung von Eignungsgebieten durchgeführten Studien sowie die Umweltverträglichkeitsprüfungen zu sammeln und für alle Akteure (Verwaltungen, Projektträger, Verbände) leicht zugänglich zu machen. Dadurch wird die Planung zukünftiger Projekte verbessert. Dies ist jedoch keine Antwort auf die Problematik der unzureichenden Datenqualität. Diese sollte auch rasch angegangen werden. Ausserdem beschränkt die Kommission das Register auf die Daten, die für Solar- und Windkraftanlagen erhoben wurden. Dabei wäre der Zugang zu den zahlreichen Daten im Zusammenhang mit Wasserkraftanlagen ebenfalls eine deutliche Verbesserung ohne grossen zusätzlichen Aufwand.

Art. 71a, Absatz 4 - Mehrheit folgen

Die Minderheit Jauslin will den Alpin-Solar-Express um drei Jahre verlängern und damit aus einem Notfallgesetz eine länger dauernde Gesetzgebung machen. Die Umweltallianz lehnt dieses Vorhaben ab, da der *Mantelerlass* die entsprechenden Vorgaben umfassender regelt, was rechtsstaatlich auch richtig ist.

Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und Umweltschutzgesetz (USG)

Art. 12, Absätze 2bis und 5 NHG und Art. 55, Absätze 2bis und 5 USG - Mehrheit folgen

Die Minderheit Vincenz will das Verbandsbeschwerderecht (VBR) einschränken. Die Umweltallianz steht einem solchen Rechtsabbau sehr kritisch gegenüber, auch weil er mit der Aarhus-Konvention inkompatibel ist. Das VBR ist eine wichtige Stütze des schweizerischen Rechtsstaates. Es leistet einen zentralen Beitrag zur einheitlichen Umsetzung des geltenden Umwelt- und Raumplanungsrechts und damit zur Gewährleistung von Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit in der Schweiz. Dem Umwelt- und Raumplanungsrecht verpflichtet, verfolgen berechnete Verbände im Gegensatz zu privater Einsprache keine Partikular- oder finanziellen Eigeninteressen, sondern setzen sich als Anwältinnen der Natur dafür ein, dass nur rechtskonforme Projekte bewilligt werden. Entscheide fällen aber immer Behörden oder Richter. Aus diesen Gründen hat das Schweizer Stimmvolk das VBR in der

Volksabstimmung vom 30. November 2008, denn auch mit 66 Prozent der Stimmen überaus deutlich bestätigt.

Kernenergiegesetz (KEG)

Der Atomausstieg ist eine der tragenden Säulen der Energiestrategie 2050. Neue Atomkraftwerke sind heute in der Schweiz keine Option mehr. Alle Schweizer Stromversorger haben klar gemacht, dass neue AKW aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr infrage kommen. Atomstrom ist zudem weder nachhaltig noch umweltschonend, wie etwa aus den Ökobilanzdaten des Bundes hervorgeht.

Art. 6 - Mehrheit folgen

Die Minderheit Imark möchte neue AKW an bestehenden AKW-Standorten beschleunigt bewilligen lassen. Sie beabsichtigt damit die Aufweichung des Neubauverbots. Die beschleunigte Bewilligung neuer AKW ist rein fachlich kaum möglich. Dies gilt insbesondere, weil für neue Reaktordesigns keine Erfahrungswerte vorliegen.

Art.12a -Mehrheit folgen

Die Minderheit Egger Mike möchte das Neubauverbot aufheben für neue AKW, die eine Kernschadenshäufigkeit haben, wie sie für die AKW Gösgen und Leibstadt postuliert wird. Damit könnten veraltete, aber günstigere AKW-Designs aus russischer oder chinesischer Produktion gebaut werden. Teurere, aber sicherere Designs aus europäischer oder US-amerikanischer Produktion könnten so vermieden werden. Auch dieser Antrag widerspricht dem Willen der Stimmbevölkerung, die 2017 die Energiestrategie 2050 und somit ein AKW-Neubauverbot angenommen hat.

Kontakt

WWF Schweiz, Océane Dayer, oceane.dayer@wwf.ch, Tel. 044 297 21 59

Schweizerische Energiestiftung SES, Simon Banholzer, simon.banholzer@energiestiftung.ch, Tel. 076 420 90 05

BirdLife Schweiz, Jan Schudel, jan.schudel@birdlife.ch, Tel. 044 457 70 42

Behandlung

20. Dezember 2023

[22.061](#)

BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Einleitung

Die Bundesratsvorlage zur Revision des CO₂-Gesetzes wurde unmittelbar nach dem knappen Abstimmungs-Nein von 2021 zur damaligen Totalrevision des CO₂-Gesetzes entworfen. Deshalb ist die Vorlage darauf optimiert, alle Argumente des damaligen Abstimmungskampfes aufzunehmen und so eine mit Sicherheit mehrheitsfähige Vorlage zu zimmern. Wie die Botschaft darlegt, fehlt deshalb die Wirkung. Die Vorlage verlängert einige bisherige Massnahmen und setzt Abgabe- und Sanktionserträge neu für Klimaschutz ein. Damit kann aber gemäss Botschaft der Absenkpfad gemäss dem Volk deutlich angenommenen Klimagesetz (KIG) klar nicht erreicht werden. Die UREK-N-Mehrheit schlägt gegenüber der nochmals deutlich schlechteren Version des Ständerates wichtige Verbesserungen vor, deren positive und negative Wirkung gegenüber Variante Bundesrat dürften sich jedoch aufheben, womit die Vorlage insgesamt kein geeignetes Instrument ist, um die Ziele des KIG zu erreichen. Zudem sind erhebliche Ausgaben seitens Bund für oftmals fragwürdige Auslandprojekte impliziert.

Empfehlung

Wir empfehlen auf die sechs Vorlagen einzutreten und entlang der Empfehlungen auf der nächsten Seite abzustimmen.

Begründung

Da die Vorlage von der Angst geprägt ist, den Willen des Stimmvolkes nicht zu treffen, sind die vorgeschlagenen Regelungen ungeeignet, um zu verhindern, dass weiterhin Investitionen in Fossilenergieinfrastruktur und fossile Anwendungen (fossile Prozess- und Komfortwärmerezeugung, neue Benzin- und Dieselfahrzeuge) getätigt werden. Genau dies ist jedoch notwendig, um auf eine jährliche Absenkung der CO₂-Emissionen von mehr als 3% zu kommen, wie dies dringend nötig ist – auch um die Ziele des KIG zu erreichen.

Besonders wichtig für eine bessere Wirkung ist dabei die mittlerweile überfällige Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe (Minderheit Suter bei Art. 29). Diese verbessert die Wirkung gleich doppelt: Einerseits erhöht sie die Rentabilität von Massnahmen zum Einsparen oder Substituieren von Heizöl und Erdgas, andererseits können auch die Mittel für das Gebäudeprogramm und die mittlerweile zahlreichen Zusatzfördertatbestände (siehe Art 34a) ungemindert zur Verfügung gestellt werden. Ohne diese Erhöhung der CO₂-Abgabe sinkt das Volumen der Teilzweckbindung, da entgegen der Bundesratsvorlage die maximale Teilzweckbindung auf einen Drittel beschränkt bleibt und im Brennstoffbereich die abgabepflichtigen CO₂-Emissionen bis 2030 sinken werden.

Kontakt

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

| Übersicht Empfehlungen CO2-Gesetz | | |
|--|---|-------------------|
| Artikel | | Empfehlung |
| Art. 2: Bst h. Fokus auf dauerhafte Senken | Mehrheit | Annehmen |
| Art. 2 Bst. j Konzeptantrag Flugtreibstoffe (siehe Art 28j) | Minderheit Bäumle | Annehmen |
| Art 3: Inlandziel und Sektorziele gemäss KIG | Mehrheit | Annehmen |
| Art. 9 Abs. 3 Gebäude- und Wohnungsregisterdaten aufdatieren | Mehrheit | Annehmen |
| Art. 10: Abs.1,1bis,2,3: jährliche Ziele gemäss EU-Senkungsrate für PW-Neuwagen | Mehrheit | Annehmen |
| Art. 11 Abs.3 bst a: Gewichtskorrektur gemäss BR | Minderheit Suter | Annehmen |
| Art.11 Abs.4: keine Aufweichung der Ziele | Minderheit Flach | Ablehnen |
| Art 28c Abs.3: Präzisierung des. max. Aufschlags | Mehrheit | Annehmen |
| Art 28f Ausweitung der Beimischtreibstoffe | Minderheit Imark | Ablehnen |
| Art 28f-i, Art 44: Konzeptantrag | Mehrheit | Annehmen |
| Art 28j Konzeptantrag Flugtreibstoffe (auch Art 2 Bst j, Art 44a und Art 3 Luftfahrtsgesetz) | Minderheit Bäumle | Annehmen |
| Art 29: CO2-Abgabe anpassen | Minderheit Suter | Annehmen |
| 5a. Kapitel: Abgabe Allgemeine Luftfahrt Art. 33a-f: Lenkungsabgabe auf Privatflieger | Mehrheit | Annehmen |
| Art. 34a, Abs.1 Bst a bis: Förderung hydrothermale Wärmenutzung | Mehrheit | Annehmen |
| Art 37a, Abs.2: Erlöse Versteigerungen Emissionszertifikate Luftverkehr | Minderheit Suter | Annehmen |
| Art 37c, Abs.1bis: Alle Sanktionsbeiträge für Klimaschutz nutzen | Mehrheit | Annehmen |
| Art 40d, Abs.3: Massnahmenreporting | Mehrheit | Annehmen |
| Art. 41b: Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden fördern | Minderheit Jauslin besser als Minderheit Suter besser als Mehrheit | Annehmen |
| | Minderheit Graber | Ablehnen |

| III Inkrafttreten Mineralölsteuergesetz (u.a. öV-Elektrifizierung, Befreiung Biotreibstoffe) | Minderheit Bäume (=Bundesrat, Ständerat) | Annehmen |
|--|--|----------|
| Mineralölsteuergesetz | | |
| Art 18 Abs.2: Befreiung MinÖSt für öff. Schifffahrt | Minderheit Bäume | Annehmen |

Behandlung 20. Dezember 2023

[22.061](#)

Art. 3 Inlandanteilziel und Ziele gemäss Klimaschutzgesetz (KIG)

Einleitung

Die Mehrheit der UREK-N will das bisherige Inlandanteilsziel von 75% beibehalten und bereinigt weitere Absätze, um die Bestimmungen des vom Volk angenommene KIG zu übernehmen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Begründung

Das Ausweichen der Schweiz auf Auslandprojekte, die dem Schweizer Klimaziel im Umfang von über 50% (bezogen auf die Periode 2021-2030) angerechnet werden sollen, bedeutet:

1. McKinsey hat 2022 gezeigt, dass über 90% der Schweizer Emissionen zu tiefen Kosten reduziert werden können und 40% gar gewinnbringend sind. Volkswirtschaftlich wäre es deshalb sinnvoll, die Dekarbonisierung im Inland endlich voranzubringen. Dies würde uns gleichzeitig unabhängiger von ausländischem Öl und Gas machen.
2. Die mangelhafte Qualität von Verschmutzungszertifikaten ist seit mehr als 10 Jahren hinlänglich bekannt und wurde in den letzten Monaten exemplarisch immer wieder aufgezeigt. Die ETH hat aufgezeigt, dass geplante Projekte der Schweiz in Malawi kaum die Reduktionsleistung liefern können, die sich die Schweiz anrechnet. Es muss also von einer Kompensation auf dem Papier gesprochen werden, welche dem Klimaschutz viel weniger dient als versprochen wird. Die globalen Treibhausgasemissionen sinken also weniger, als es die Schweiz versprochen hat und es das Stimmvolk verlangt.
3. Die Formulierung in Art. 4 Abs. 5 erlaubt dem Bundesrat zusätzliche Budgetausgaben in Höhe mehrerer Milliarden-Franken, je nach Ziellücke und Preisen der Projekte. Niemand kann diese Kosten heute beziffern. Sie werden aber umso höher ausfallen, wenn die Schweiz nicht endlich beginnt, die eigenen Emissionen zu senken.
4. Die für die CO₂-Kompensation zuständige Stiftung KliK warnte im Oktober 2023, dass bisher nur ein Viertel der nötigen Auslandsprojekte gefunden werden konnte. Wird also die Variante Bundesrat verfolgt, riskiert die Schweiz, ihre internationalen Pflichten und nationalen Gesetze zu verletzen.
5. Wenn 2030 das geplante Ziel von -50% so deutlich verfehlt wird, werden auch für die Zeit 2030-2050 enorm hohe Kosten für Auslandszertifikate anfallen, die zudem nochmals deutlich teurer gegenüber heute werden dürften.

Mit der Annahme der Mehrheit, hat der Bundesrat eine bessere Grundlage die Minderheit Art.29 umzusetzen und rechtzeitig wirksame Massnahmen vorzuschlagen.

Kontakt

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

Behandlung 20. Dezember 2023

[22.061](#)

Art. 10-13a: CO2-Flottenziele für Neuwagen

Einleitung

Der Antrag der Mehrheit bei Art 10 stellt sicher, dass der Elektroauto-Trend sich auch in der Schweizer CO2-Statistik abgebildet und nicht durch immer CO2-intensivere Benziner und Diesler kompensiert wird.

Die Neuwagen, die Ende der 2020er-Jahre verkauft werden, bestimmen über den Occasionmarkt bis in die 2040er-Jahre die CO2-Emissionen des Strassenverkehrs. Die Effizienzsteigerungen der Neuwagen sind in den letzten 30 Jahren durch zusätzliche Strassenverkehrskilometer fast vollständig zunichte gemacht worden. Deshalb ist der CO2-Ausstoss des Strassenverkehrs insgesamt immer noch fast gleich hoch wie 1990. Nirgends sind CO2-Reduktionen dringender als im Strassenverkehr, der für mehr als einen Drittel der Emissionen verantwortlich ist. Das Klimaschutzgesetz, das von der Bevölkerung im Juni deutlich angenommen wurde, verlangt vom Strassenverkehr bis 2040 eine CO2-Reduktion von -57% gegenüber 1990 (Art. 4 KIG).

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt primär die Minderheit Jauslin bei Art 10 abzulehnen. Weiter empfehlen wir Annahme der Minderheit Suter und Ablehnung der Minderheit Flach.

Begründung

Elektroautos werden sowohl mit dem Antrag der Mehrheit als auch mit dem Antrag der Minderheit wie bisher mit 0g CO2/km an den Flottendurchschnitt angerechnet. In 4 von 5 Jahren blieben bisher die Flottenzielwerte für Autoimporteure konstant. Zum Teil sind in dieser Zeit die durchschnittlichen CO2-Emissionen der Neuwagen angestiegen statt wie vom Gesetz vorgegeben gesunken (z.B. 2016, 2017, 2018). Der Antrag der Mehrheit bei Artikel 10 will diesen vom Gesetzgeber nicht beabsichtigten Fehlanreiz für die Jahre 2026-2029 korrigieren. In Jahren mit stark steigenden Marktanteilen von Elektroautos (z.B. 2026-2030) wird die Gesetzgebung so angepasst, dass die durchschnittlichen CO2-Emissionen der Neuwagen kontinuierlich sinken müssen. Der Antrag der Minderheit Jauslin bedeutet: Neu gekaufte Benziner und Diesler sollen je länger je mehr CO2 ausstossen und so den klimapolitischen Nutzen der zusätzlichen Elektroautos zu Nichte machen. Diese Fehlkonstruktion wollte schon das letzte CO2-Gesetz korrigieren und war weder im Ständerat noch in der Volksabstimmung bestritten.

Finanzielle Anreize für Automobilimporteure für ein möglichst breites Elektroauto-Angebot sind gesellschaftlich akzeptiert. Andere Massnahmen im Strassenverkehr stossen auf viel mehr Widerstand (Benzinpreiserhöhung durch Lenkungsabgaben, Treibstoffkompensationspflicht oder teure erneuerbare synthetische Treibstoffe).

Es entsteht mit dem Antrag der Mehrheit kein zusätzlicher Vollzugaufwand. Schon heute müssen die Automobilimporteure ihre CO2-Ziele jährlich erreichen. Seit der Vernehmlassung 2021 haben zusätzliche Hersteller und auch Staaten beschlossen, 2030 gar keine mit

Benzin oder Diesel betriebenen Neuwagen mehr zu verkaufen. Für die meisten grossen Autohersteller mit einem Marktanteil in der Schweiz von über 75% wird sich mit dem Antrag der Mehrheit nichts ändern. Andere Hersteller haben noch immer keinen klaren Zeitplan, bis wann sich die Elektromobilität durchsetzen soll. Neuwagen sind in den letzten 20 Jahren teuerungsbereinigt um 20% billiger geworden. 7 europäische Staaten werden 2030 gar keine fossilen Neuwagen mehr zulassen, darunter mit Österreich und Slowenien auch der Schweiz ähnliche Staaten. Der Antrag der Mehrheit geht sehr viel weniger weit. Die jährlichen Ziele gemäss Antrag der Mehrheit stimmen mit der EU-Senkungsrate überein.

Für Neuwagen des Güterverkehrs bleibt es mit dem Antrag der Mehrheit bei neuen Zielen alle 5 Jahre. Bei Lieferwagen sind die CO₂-Emissionen seit Messbeginn 2008 jedes Jahr gesunken. Bei LKWs werden Flottenziele erst per 2025 neu eingeführt.

Die Minderheit Girod will für 2035 ein PW-Flottenziel von 11g CO₂/km, während die EU-Kommission sich für 0g ausspricht. Die Zeit ab 2031 wird in der nächsten Reform geregelt. Die Minderheit Clivaz wird voraussichtlich bald der EU-Politik entsprechen. Der EU-Entscheid ist jedoch auch dort noch nicht definitiv.

Bei Art. 11 wahrt der Antrag von Bundesrat und der Minderheit Suter die EU-Analogie. Nach der UREK-S-Beratung hat die EU eine Gesetzesänderung zu Gunsten von Elektroautos vorgenommen, die nur mit dem Antrag der Minderheit Suter von der Schweiz übernommen werden kann.

Die Minderheit Flach würde zu mehr schweren CO₂-intensiven Fahrzeugen in der Neuwagenflotte führen, weil kleine, elektrische Fahrzeuge (z.B. Microlino, Renault Twizy) neu zusätzlich mit 0g CO₂/km an den Durchschnitt angerechnet werden, die auch in der EU nicht an den Flottendurchschnitt angerechnet werden können.

Kontakt

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Behandlung

20. Dezember 2023

[22.061](#)

Art. 28f-28i: Erneuerbare Treibstoffe im Strassenverkehr

Einleitung

Weil die Schweiz in den letzten 30 Jahren die CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs nicht reduzieren konnte, schlägt der Bundesrat die Einführung eines Mindestanteils an Biotreibstoffen vor, die Treibstoffimporteure beimischen müssen. Die Minderheit Imark für Streichen lehnt diese Massnahme ab. Weil der Strassenverkehr für mehr als einen Drittel der CO₂-Emissionen verantwortlich ist und der Effekt der weniger CO₂-intensiven Fahrzeuge in den letzten 30 Jahren durch zusätzliche Personenkilometer fast vollständig kompensiert wurde, ist Klimaschutz ohne schnell wirksame Strassenverkehrsmassnahmen wie Biotreibstoffe nicht möglich.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt Zustimmung zur Mehrheit (= Bundes- und Ständerat).

Begründung

Die Auswirkungen der Minderheit Imark für Streichen wäre massiv: Gemäss Bericht zur Wirkung der einzelnen Massnahmen, den die Verwaltung für die UREK-S erstellt hat, führt die Massnahme zu einer CO₂-Reduktion von 700'000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Für die Geltungsdauer des neuen CO₂-Gesetzes (2025-2030) also total 4 Million Tonnen CO₂.

Importierte Biotreibstoffe werden als Inland-Massnahme ans Schweizer Klimaziel angerechnet, wenn sie in der Schweiz getankt werden. Allen Fahrzeugen können Biotreibstoffe beigemischt werden. Die EU hat schon sehr lange entsprechende Vorschriften, die die Schweiz nie nachvollzogen hat.

Weil sich die Schweiz im Klimaabkommen von Paris verpflichtet hat, ihre CO₂-Emissionen bis 2030 um 50% gegenüber 1990 zu reduzieren, wäre ein Verzicht auf diese Massnahme mit Zusatzausgaben in dreistelliger Millionenhöhe zu Lasten der Bundeskasse verbunden. Durch die Obergrenze von 5Rp/l, die vom SR eingeführt und hier übernommen werden soll, werden nicht nur die Kosten, sondern auch die mögliche Wirkung bereits beschränkt gegenüber der BR-Vorlage. Weil Biotreibstoffe nie in genügenden Mengen vorhanden sein werden und weil der Personenverkehr auf der Strasse kostengünstig elektrifiziert werden kann, sind Biotreibstoffe nur eine Notmassnahme. Da es aber auch 2040 und vermutlich auch noch 2050 Autos mit Verbrennungsmotoren geben wird, macht es Sinn, eine Infrastruktur für klimaverträgliche Treibstoffe aufzubauen. Deshalb hat die Kommissionmehrheit richtigerweise dem BR die Möglichkeit gegeben, einen Mindestanteil synthetische Treibstoffe vorzusehen. Aus diesen Gründen ist die Minderheit Imark für Streichen abzulehnen.

Eine zweite Minderheit Imark will, dass neben Treibstoff aus erneuerbaren Quellen auch sogenannte emissionsarme Treibstoffe aus fossilem oder (nuklearen) Energieträgern beigemischt werden können. Das CO₂ müsste in sogenannten CCS oder CCUS-Anlagen abgetrennt werden und würde zur verbesserten Ausbeutung von Ölfeldern eingesetzt oder in

leeren Felder verpumpt. Dies würde aber die Nicht-CO₂-Emissionen der Fossil- resp. Nuklearkette erhöhen und würde die Unsicherheit schaffen, ob das CO₂ tatsächlich permanent gespeichert bleibt. Während diese Technologien für schwer dekarbonisierbare Industrieprozesse oder Kehrlichtverbrennungsanlagen zumindest temporär eine Notlösung sein können, trifft dies für die Treibstoffproduktion nicht zu. Deshalb muss diese Minderheit abgelehnt werden.

Kontakt

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

Behandlung**20. Dezember 2023**[22.061](#)**Art. 2 Bst. j, Art. 44a Abs. 1 Bst. c und Luftfahrtgesetz Art. 3a Abs. 1 Bst. e)
Konzeptantrag Flugtreibstoffe****Einleitung**

Bundesrat, Ständerat und auch die UREK wollen für Flugtreibstoffe eine Beimischpflicht einführen. Dies hat die EU bereits beschlossen und andere Länder beginnen dies ebenfalls zu tun. Dies auch vor dem Hintergrund, dass das weltweite ICAO-Abkommen CORSIA dies als wichtigen Hebel vorsieht, die CO₂-Intensität der Luftfahrt zu verringern und bis 2050 auf null zu senken. Gemäss dem im Juni von der Bevölkerung angenommenen Klimaschutzgesetz unterliegen auch die Emissionen des Flugverkehrs ab der Schweiz dem Netto-Null-Ziel.

Die Kommissionmehrheit will entgegen dem Vorschlag Bundesrat dies nun in die Kompetenz des Luftverkehrsabkommens mit der EU stellen, die Minderheit Bäumle will dagegen, dass das CO₂-Gesetz und der Bundesrat die Spielregeln bestimmen, wie das auch ein Teil der EU-Länder handhaben.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Bäumle anzunehmen.

Begründung

Die Luftfahrt ab der Schweiz war 2019 klimaschädlicher als Strassenverkehr, Gebäude oder Industrie. Spätestens ab 2024 wird dies erneut der Fall sein. Dies liegt nicht nur am enormen Flugaufkommen in der Schweiz (doppelt so hoch wie Nachbarnländern und dreimal höher als EU) und den hohen CO₂-Emissionen dieser Flüge, sondern auch an den Nicht-CO₂-Emissionen, die in grosser Flughöhe treibhauswirksam sind.

Die in der EU beschlossene vorerst homöopathische Beimischpflicht hat das Potential, die CO₂-Emissionen leicht zu senken und auch die indirekte Klimawirkung zu schmälern. Allerdings sieht der Antrag von Bundesrat und Mehrheit vor, dass bis 2029 ausschliesslich biogene Treibstoffe zugemischt werden. Das Gleiche sieht die EU auch im Strassen- und Schiffsverkehr vor. Sie setzt zwar Mindeststandards für diese Biofuels, welche z.B. die Nutzung von Soja, Palmöl und andere Nahrungsmittel ausschliessen sollte. Aber so viel Altöl aus Pommes-Fritteusen produziert die ganze Welt nicht. Und wenn die EU (und die Schweiz) die unbedenklichste Biofuel-Qualität auf dem Weltmarkt leerkauft, bedienen sich andere Länder (USA, Brasilien etc.) an den Agrotreibstoffen mit verheerenden klimaschädlichen Auswirkungen auf die Waldrodung und Bodennutzung.

Die Strategie der Beimischpflichten für die verschiedenen Treibstoffe geht somit für Klima, Wald- und Bodenschutz nur auf, wenn dies durch erneuerbare synthetische Treibstoffe erfolgt. In der Luftfahrt haben diese zudem das Zusatzpotential die indirekten Klimawirkungen besonders stark zu reduzieren, da sie sehr rein produziert werden können.

Die Minderheit Bäume will es nun erlauben, dass die Schweiz einen kleinen, aber wichtigen Nachfragemarkt schafft, damit die Industrie der synthetischen Treibstoffe rasch wachsen kann. Die Schweiz hat relevante Start-Ups in diesem Bereich, die bereits grosszügig gefördert werden durch in- und ausländische Sponsoren. Damit lässt sich höchstens der Bau, nicht aber der Betrieb finanzieren. Deshalb sind frühe Absatzmärkte wichtig.

Deutschland sieht dieses Innovationspotential ebenfalls und hat deshalb eigene Quoten für synthetische Flugtreibstoffe festgelegt. Der Antrag der Minderheit Bäume ermöglicht, dass die gesamte Lufthansa-Gruppe die gleichen Rahmenbedingungen erhält. Mit dem Antrag der Mehrheit würde die Swiss mit ihren Flügen ab der Schweiz erst später und nur circa einen Drittel so viel erneuerbare synthetische Treibstoffe beimischen, als es die restliche Lufthansa-Gruppe in ihrem Heimmarkt tun muss. Auch der Antrag der Minderheit ist offensichtlich mit dem Bilateralen Schweiz EU kompatibel, da er beabsichtigt, dass sich das Vielfliegerland Schweiz an die Regelung in Deutschland anlehnt.

Kontakt

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

Behandlung 20. Dezember 2023

[22.061](#)

Art. 29: Anpassung CO2-Abgabe auf Treibstoffe und Absicherung des Gebäudesanierungsprogramms

Einleitung

Die Minderheit Suter will den maximalen Abgabesatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe von heute 120 auf neu 180 Franken erhöhen. Die Erhöhungskompetenz liegt dabei beim Bundesrat und ist abhängig von der Einhaltung der Zwischenziele.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Suter anzunehmen.

Begründung

Auch die Umweltallianz hat in der Vernehmlassung vorgeschlagen, die Teilzweckbindung auf einen Drittel zu beschränken und gleichzeitig die CO₂-Abgabe auf mindestens 180 Fr/t CO₂ zu erhöhen.

So wird die Lenkungswirkung erhöht, der soziale Ausgleich auf dem Stand heute fixiert, aber die Mittel für das Gebäudeprogramm und die zahlreichen weiteren Verwendungszwecke (erneuerbare Energien, siehe Art 34a) sinken nicht. Denn die Brennstoffemissionen sinken erfreulicherweise, allerdings noch zu wenig stark.

Da nach dem Ständerat nun auch die UREK-N die Teilzweckbindung auf maximal einen Drittel beschränken will, sichert die Minderheit Suter die wichtigen Förderprogramme, die sonst durch die öffentliche Hand bezahlt werden müssen. Aufgrund der Gesetzesformulierung dürfte die Erhöhung der CO₂-Abgabe frühestens 2027 kommen, also satte 5 Jahre nach der letzten Erhöhung auf 120 Fr/t.

Eine Teilzweckbindung von Lenkungsabgaben wird in repräsentativen Umfragen von der Bevölkerung klar begrüsst. In der Nachbefragung zum abgelehnten CO₂-Gesetz war die dort vorgesehene Erhöhung auf 210 Fr/t kein relevanter Ablehnungsgrund. Mit dem Kommissionspostulat [23.4334](#) soll zudem die tatsächlich fehlende Sichtbarkeit der Rückverteilung deutlich verbessert werden.

Förderprogramme sind im Bereich Gebäude besonders wichtig, weil die CO₂-Abgaben von den Mieter:innen und nicht den Vermieter:innen bezahlt werden. Die Vermieter:innen haben also durch eine Lenkungsabgabe kaum Anreize für Heizungswechsel und Gebäudehülensanierung.

Somit hat die Erhöhung eine doppelte Wirkung, als Lenkungsabgabe und als Förderinstrument. Jede Tonne, die so weniger emittiert wird, muss nicht teuer im Ausland «gekauft» werden. Wir empfehlen deshalb diese win-win-Lösung zur Annahme.

Kontakt

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

Behandlung 20. Dezember 2023

[22.061](#)

Art. 41b: Anschubfinanzierung Basisinstallation Elektroauto-Ladestationen

Einleitung

Bundesrat, Mehrheit und die Minderheiten I Jauslin und II Suter wollen die Basisinstallation für die Ladeinfrastruktur des privaten Verkehrs finanzielle Mittel auf bundeskassenneutrale Art zur Verfügung stellen. Für den öffentlichen Strassenverkehr ist ein höherer Beitrag (max. 47 Mio./Jahr) unbestritten.

Alle Anträge unterscheiden sich wesentlich von der Diskussion im Ständerat. Für die Ladestationen an sich (also der Kauf einer Wallbox) gibt es keine Gelder. Die Gelder werden nur ausgerichtet, wenn die Elektroinstallation von Gebäuden teuer geändert werden muss, bevor Elektroauto-Ladestationen (Wallbox) installiert werden können.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, bei der Ladestationenfinanzierung primär die Minderheit III Graber abzulehnen. Die Minderheit I Jauslin (Höhe gemäss BR) und die Minderheit II Suter (Beschränkung auf Wohn- und Arbeitsort) empfehlen wir zur Annahme.

Begründung

Etwa ein Drittel der Autokäufer:innen entscheidet sich mangels Lademöglichkeit gegen ein Elektrofahrzeug. Vor allem für Mieter, aber auch für Stockwerkeigentümerinnen ist dies finanziell meistens nicht attraktiv. Sie müssen die Kosten für Umbauten an der Elektroinstallation im besten Fall vollständig oder mehrheitlich selbst tragen. Spätere Elektroautokäufer:innen profitieren, ohne mitbezahlt zu haben. Im schlechtesten Fall verbieten Vermieter und Miteigentümerinnen den Ladestationenbau auf Eigeninitiative.

Es profitiert auch die Energiepolitik, wenn Elektroautos möglichst oft zu Hause oder am Arbeitsplatz statt an Schnellladestationen geladen werden. Laden am Arbeitsplatz verwendet überschüssigen Solarstrom. Werden Elektroautos dort geladen, wo sie stundenlang stehen, wird das Stromnetz entlastet und der Bedarf an Stromspeicher sinkt. Mit bidirektional ausgerüsteten Fahrzeugen und Ladestationen wird die Ladeinfrastruktur zu einem aktiven Element der Stromversorgung.

Die Ladestationenfinanzierung erfolgt bundeskassenneutral und verursachergerecht zu Lasten der bestehenden Strassenfinanzierung. Befristet auf 6 Jahre werden beim Antrag der Mehrheit max. 20 Mio./Jahr und beim Antrag der Minderheit I Jauslin (=Bundesrat) max. 30 Mio./Jahr verwendet. Dies entspricht 3.5 bzw. 5 Promille der gesamten Strassenfinanzierung des Bundes bzw. 1 bzw. 1.5 % der Mineralölsteuereinnahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF. Die NAF-Einnahmen sind deutlich höher als bei der NAF-Reform 2017 prognostiziert. Die damals beschlossene Benzinpreiserhöhung von 4 Rappen pro Liter (knapp 200 Mio./Jahr) wurde mangels Finanzbedarf bisher nicht umgesetzt. Während die Schweiz auf einen finanziellen Anreiz setzt, macht die EU Vorgaben bei Umbauten, neuen Parkplätzen und im Strassenraum.

Die Minderheit II Suter schliesst die Förderung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum aus, wo der Bund mit privaten Investoren konkurrieren würde und der Nachholbedarf kleiner ist.

Kontakt

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Behandlung 20. Dezember 2023

[22.061](#)

III Inkrafttreten (Änderungen Mineralölsteuergesetz)

Einleitung

Schon das letzte 2021 abgelehnte CO₂-Gesetz sah vor, dass der öffentliche Strassenverkehr keine Mineralölsteuerrückerstattung erhält. Statt dem Fehlanreiz Mineralölsteuerrückerstattung, der CO₂-frei betriebene Busse benachteiligt, werden die öV-Unternehmen ab 2025 eine Anschubfinanzierung für die Anschaffung von CO₂-frei betriebenen Bussen (z.B. Elektro- und Wasserstoffbusse) erhalten. Deshalb widerspricht der Antrag der Mehrheit UREK-N (Inkraftsetzung Änderung Mineralölsteuergesetz erst ab 2030) dem Vorschlag von Bundesrat und Ständerat diametral. Auch die Verkehrskommission des Nationalrats hat sich dafür ausgesprochen, möglichst bald die 2020 im Parlament entstandene Regelung umzusetzen und die Initiative [22.452](#) eingereicht

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt bei der Inkraftsetzung der Änderungen des Mineralölsteuergesetzes die Minderheit Bäumle (= Ständerat und Bundesrat) anzunehmen

Begründung

Viele Städte und ländliche Regionen schaffen trotz der finanziellen Einbussen (keine Mineralölsteuerrückerstattung) bereits heute Elektrobuse an, obwohl sie in der Anschaffung und wegen dem Ladevorgang zum Teil auch im Betrieb teurer sind (z.B. Basel, St. Gallen, Val d'Anniviers). Die Mineralölsteuerrückerstattung für alle öV-Unternehmen erst 2030 statt 2026 zu beenden, behindert einen möglichst klimafreundlichen öffentlichen Verkehr.

Der Antrag der Mehrheit führt dazu, dass von 2025 bis 2029 die öV-Unternehmen sowohl eine Anschubfinanzierung von 47 Mio./Jahr erhalten als auch eine Mineralölsteuerrückerstattung. Im Gegensatz zur Ladestationen-Finanzierung für den privaten Verkehr (NAF-Gelder) gehen diese Ausgaben zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse. Gemäss dem Antrag der Mehrheit sind für die Ladestationenfinanzierung des privaten Verkehrs nur 20 Mio./Jahr also weniger als für den öV vorgesehen, obwohl beim privaten Verkehr über 70% der Personenkilometer zu elektrifizieren sind, während der öV dank Bahn und Tram bereits zu einem grossen Teil fossilfrei betrieben wird.

Der Antrag der Mehrheit, die Änderung des Mineralölsteuergesetzes erst per 2030 in Kraft zu setzen, führt auch zu einer stärkeren Benzinpreiserhöhung als die Variante von Bundesrat und Ständerat. Die Ertragsneutralität (Art 12e Mineralölsteuergesetz) d.h. der Ausgleich der Mindereinnahmen, die durch die Mineralölsteuerbefreiung für Biotreibstoffe entstehen, wären mit dem Antrag der Mehrheit früher zu erreichen. Deshalb werden herkömmliche Treibstoffe beim Antrag der Mehrheit mit einer Mineralölsteuererhöhung konfrontiert werden. Um die Klimawirkung durch den Einsatz von Biotreibstoffe zu maximieren, wäre eine Kombination von Minderheit Bäumle bei Inkraftsetzungsbestimmung in Kombination mit Art 28g CO₂G Variante Bundesrat (unbegrenzte Verteuerung durch den Mindestanteil an erneuerbaren Treibstoffen durch die Überführungspflicht) die beste Option.

Kontakt

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

UMWELTALLIANZ

Kurzporträt

Die Umweltallianz ist ein loser Zusammenschluss der vier grossen Schweizer Umweltorganisationen mit dem Ziel der optimalen Koordination der politischen Aktivitäten. Die Geschäftsstelle der Umweltallianz ist in Bern.

Umweltallianz, Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
Telefon 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch

Mitglieder

Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel
T 061 317 91 91
www.pronatura.ch

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.verkehrsclub.ch

WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich
T 044 297 21 21
www.wwf.ch

Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich
T 044 447 41 41
www.greenpeace.ch

Kooperationspartner

Schweizerische Energie-Stiftung SES

SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21
www.energiestiftung.ch

BirdLife Schweiz

SVS, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich
T 044 457 70 20
www.birdlife.ch

Alpen-Initiative

Alpen-Initiative, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.alpeninitiative.ch

Naturfreunde Schweiz

Naturfreunde Schweiz, Postfach, 3001 Bern
T 031 306 67 67
www.naturfreunde.ch

Umweltrating

Die Umweltallianz analysiert jährlich, wie umweltfreundlich Parlamentarierinnen und Parlamentarier abstimmen, siehe www.umweltrating.ch. Grundlage bilden die in den Standpunkten beschriebenen Geschäfte.