

STANDPUNKTE

Frühjahrssession 2024
Ständerat



Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
29. Februar 2024	22.061	BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision	4
		Übersicht Empfehlungen CO2-Gesetz	6
		Art. 3 Inlandanteilziel	7
		Art. 10: CO2-Flottenziele für Neuwagen	8
		Art. 41b: Anschubfinanzierung Basisinstallation Elektroauto-Ladestationen	10
29. Februar 2024	23.030	BRG. Bundesgesetz über den Wasserbau	11
5. März 2024	20.456	Pa. Iv. Candinas Martin. Unnötige und schädliche Beschränkungen des Zweitwohnungsgesetzes in Sachen Abbruch und Wiederaufbau von altrechtlichen Wohnungen aufheben	12
5. März 2024	23.3498	Mo. UREK-N. Ehehafte Wasserrechte schützen und einen klaren Rahmen für die Anwendung der Restwasserbestimmungen schaffen	13
6. März 2024	21.4516	Mo. Schilliger: Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern	15
6. März 2024	23.4152	Po. Burkart. Weiterbetrieb der bestehenden Kernkraftwerke ermöglichen	16
6. März 2024	23.4432	Mo. Z'graggen Förderung der Qualität der bestehenden Schutzflächen und der Biodiversität im Siedlungsraum	18
		Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften	19

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 29. Februar 2024

[22.061](#)

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

Einleitung 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-S-Mehrheit schlägt gegenüber der Botschaft und Version NR nochmals eine deutlich unwirksamere Version vor, wo-mit die Vorlage insgesamt kein geeignetes Instrument ist, um die Ziele des KIG zu erreichen. Zu-dem sind erhebliche Ausgaben seitens Bund für oftmals fragwürdige Auslandprojekte impliziert, die kommende Budgets belasten werden.

Empfehlung Wir empfehlen entlang der Empfehlungen auf der nächsten Seite abzustimmen.

Begründung Die Vorlage ist von der Angst geprägt, den Willen des Stimmvolkes nicht zu respektieren. Die vor-geschlagenen Regelungen sind jedoch ungeeignet, um zu verhindern, dass weiterhin Investitionen in Fossilenergieinfrastruktur und fossile Anwendungen (fossile Prozess- und Komfortwärmeerzeugung, 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.

Die nachfolgende Tabelle schätzt die zusätzliche Massnahmenwirkung, welche die Revision im Jahre 2030 auslösen kann, falls das Gesetz am 1.1.2025 in Kraft tritt. In der bereits ungenügenden Fassung des Bundesrates hätte die Zusatzwirkung 3.3 Mio.t CO2 betragen. In der letzten Fassung der UREK-S sind es noch 1.7 Mio.t. Damit können die Treibhausgase in der Schweiz nur um 31% bis 2030 reduziert werden, nötig wären 50%.

Jährliche Neuwagenziele, ein Förderprogramm für Ladestationen in Mehrparteiengebäude (oder eine äquivalente Massnahme) und keine Buchhaltungstricks, würden wenigstens die Wirkung gemäss NR ermöglichen.

zusätzliche Inlandwirkung	gemäss BR	gemäss Mehrheit UREK-S August 23	gemäss Ständerat 25.9.23	gemäss Nationalrat 20.12.23	gemäss UREK-S Januar 24
Neuwageneffizienz (Art 10)	0.8 Mio.t	1.3 Mio.t	0.8 Mio.t	ca. 1.0 Mio.t	0.8 Mio.t
Überführung erneuerbare Treibstoffe doppelt anrechnen (Art 11/28g)	0.7 Mio.t	0	0	0	0
Übererfüllung übertragen bei Neuwagen (Art 13)		-0.1 Mio.t	-0.1 Mio.t	0	-0.1 Mio.t
Branchenvereinbarungen äquivalent zu EHS		0.2 Mio.t	0.2 Mio.t	0	
Verwendung EHS-Erträge für Dekarbonisierung		0.1 Mio.t	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t
Kompensationspflicht Treibstoffimporteure	1.3 Mio.t	1.3 Mio.t	1.3 Mio.t	1.3 Mio.t	1.3 Mio.t
Ausdehnung Abgabebefreiung	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t
Förderung elektrische Antriebssysteme ÖV	0.2 Mio.t	0.2 Mio.t	0.2 Mio.t	0.1 Mio.t	0.1 Mio.t
Förderung Ladestationen Mehrparteiengebäude	0.1 Mio.t	0	0	0.1 Mio.t	0
keine Abtretungen				ca. 0.1 Mio.t	0
Weniger Mittel für Gebäudeprogramm (keine Erhöhung Teilzweckbindung)			ca. -0.6 Mio.t	ca.-0.6 Mio.t	ca. -0.6 Mio.t
Total	3.3 Mio.t	3.1 Mio.t	2.0 Mio.t	ca. 2.2 Mio.t	ca. 1.7 Mio.t

Daten aus https://www.parlament.ch/centers/documents/de/27_Wirkungsgef%20c3%bcge%20CO2-Gesetz.%20Aktualisierung%20der%20Emissionsbuchhaltung.%20Bericht%20an%20UREK-S.%20August%202023.pdf plus eigene Abschätzungen.

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	BR = NR	
Art 3: Inlandanteil beibehalten	Minderheit Vara = NR	Annehmen
Art.4: Beitrag durch Regelungen im Bereich Finanzwirtschaft	Minderheit Crevoisier = NR	Annehmen
Art. 10: Abs.1,1bis,2,3: jährliche Ziele gemäss EU-Senkungsrate für PW-Neuwagen	Minderheit Vara = NR	Annehmen
Art. 11 Abs.7: Emissionsgemeinschaften stärken	NR	
Art 13 Abs.1bis keine schwächere Neuwagenflottenziele als EU durch Anrechnung von Übererfüllungen	Minderheit Crevoisier =BR=NR	Annehmen
Art.15 Abs.3 Bst e: Biogas nur dort wo nötig	NR	
Art. 41b: Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden fördern	Minderheit Vara = NR	Annehmen
Mineralölsteuergesetz		
Art 18 Abs.2: Befreiung MinÖSt für öff. Schifffahrt	Mehrheit	Annehmen
Schwerverkehrsabgabegesetz		
Art 4 Abs.1bis Übergang zu neuer LSVA-Tarifierung	Minderheit Crevoisier	Annehmen

Behandlung 29. Februar 2024

[22.061](#)

Art. 3 Inlandanteilziel

Einleitung Der NR und die Minderheit Vara wollen den bisherigen Inlandanteil von 75% beibehalten

Empfehlung Die Umweltallianz empfiehlt der Minderheit Vara (=Nationalrat) 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 für den Kauf von Zertifikaten einzusetzen. Niemand kann diese Kosten heute beziffern. Sie werden aber umso höher ausfallen, je weniger die Schweiz die eigenen Emissionen reduziert.
- 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 rechtzeitig wirksame Inland-Massnahmen vorzuschlagen.

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

Behandlung 29. Februar 2024

[22.061](#)

Art. 10: CO2-Flottenziele für Neuwagen

Einleitung

Der Antrag von Minderheit und Nationalrat bei Art 10 stellt sicher, dass die Schweiz dieselben Neuwagenflottenziele wie die EU erreicht.

Der Antrag der Minderheit/Nationalrat wurde im September 2023 im Ständerat nicht besprochen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt primär die Minderheit Vara bei Art 10 anzunehmen und damit dem Nationalrat zuzustimmen.

Begründung

Die Neuwagen, die Ende der 2020er-Jahre verkauft werden, bestimmen über den Occasionsmarkt 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. Das Klimaschutzgesetz, das von der Bevölkerung im Juni deutlich angenommen wurde, verlangt vom Strassenverkehr bis 2040 eine Reduktion von -57% gegenüber 1990 (Art. 4 KIG).

Elektroautos werden sowohl mit dem Antrag der Mehrheit als auch mit dem Antrag der Minderheit wie bisher mit 0g CO2/km an den Neuwagenflottendurchschnitt 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, anstatt, wie vom Gesetz vorgegeben, zu sinken (z.B. 2016, 2017, 2018). Minderheit und Nationalrat wollen 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 jährlich sinken müssen. Der Antrag der Mehrheit würde bedeuten: Neugekaufte Benziner und Diesel sollen je länger, je mehr CO2 ausstossen und so den klimapolitischen Nutzen der zusätzlichen Elektroautos zu Nichte machen dürfen. Diese Fehlkonstruktion wollte schon das letzte CO2-Gesetz korrigieren und war weder im Ständerat noch in der Volksabstimmung bestritten.

Die Analogie mit der EU-Neuwagenpolitik bleibt bestehen. Die von Autoherstellern verlangte CO2-Reduktion bleibt in den Jahren 2025-2030 die gleiche wie in der EU. Obwohl die Schweiz bisher die EU-Vorschriften bei Neuwagen übernommen hat, waren die CO2-Emissionen der Neuwagen in der Schweiz so hoch wie nirgends in Mittel- und Westeuropa. Das liegt u.a. daran, dass die Sanktionen für Importeure, welche die Flottenziele verfehlen, nicht kaufkraft-bereinigt sind.

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

Als Land ohne eigene Automobilindustrie muss die Schweiz nicht auf Produzenten im eigenen Land Rücksicht nehmen. Andere gebirgige Staaten wie Österreich oder Slowenien gehen noch viel weiter und lassen ab 2030 nur noch Elektroautos als Neuwagen zu.

Im Gegensatz zu anderen Massnahmen im Verkehrsbereich führt der Vorschlag der Minderheit kaum zu zusätzlichen Kaufkosten und zu tieferen Betriebskosten für Autofahrende. Mehr als die Hälfte der in der Schweiz verkauften PKWs stammen von Herstellern, die ab 2030 gar keine Verbrennungsmotoren mehr herstellen und deshalb als Neuwagenflottenwert 0g CO₂/km statt die gesetzlichen 49.5 g CO₂/km erreichen werden. Weitere Hersteller mit einem Marktanteil von ca. 20% werden 2030 zu mindestens 80% Elektroautos herstellen und die Ziele gemäss Minderheit deshalb ebenfalls problemlos erreichen. Hersteller ohne klaren Klimaschutz-Zeitplan (z.B. BMW, Mercedes, kia) könnten einen Aufpreis von ein paar Dutzend Franken auf die Konsumenten überwälzen, falls sie nicht jedes Jahr mehr Elektroautos verkaufen würden. Damit sind Neuwagenziele eine billige Klimaschutzmassnahme.

Es entsteht mit dem Antrag der Minderheit kein zusätzlicher Vollzugsaufwand.

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Behandlung**29. Februar 2024****22.061****Art. 41b: Anschubfinanzierung Basisinstallation Elektroauto-Ladestationen****Einleitung**

Der Nationalrat und die Minderheit Crevoisier wollen für die Basisinstallation der Elektroauto-Ladeinfrastruktur maximal 20 Mio./Jahr auf bundeskassenneutrale Art aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF zur Verfügung stellen. Für den öffentlichen Strassenverkehr (Busse) ist ein höherer Beitrag (max. 47 Mio./Jahr) bereits beschlossen.

Der Vorschlag von Nationalrat und Minderheit berücksichtigt die Diskussion im Ständerat vom September 2023. Für die Ladestationen an sich (also den Kauf einer Wallbox) gibt es keine Gelder. Mitfinanziert wird nur, wenn die Elektroinstallation insbesondere bei Gebäuden zur Miete oder im Stockwerkeigentum teuer umgebaut werden muss, bevor Elektroauto-Ladestationen (also Wallboxen) installiert werden können. Der Maximalbetrag wird gegenüber dem Vorschlag Bundesrat um einen Drittel reduziert.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Crevoisier (=NR) anzunehmen.

Begründung

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

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

Die Ladestationenfinanzierung erfolgt bundeskassenneutral und verursachergerecht zu Lasten der bestehenden Strassenfinanzierung. 20 Mio. Pro Jahr entspricht dies ca. 3.5 Promille der gesamten Strassenfinanzierung des Bundes bzw. ca. 1 % 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 wurde mangels Finanzbedarf bisher nicht umgesetzt. Während die Schweiz auf einen finanziellen Anreiz setzt, macht die EU-Vorgaben bei Umbauten und neuen Parkplätzen.

KontaktVCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Behandlung	29. Februar 2024
23.030	BRG. Bundesgesetz über den Wasserbau
Einleitung	<p>Das Ziel des Wasserbaugesetzes ist es, Menschen und Güter vor schädlichen Einwirkungen des Wassers zu schützen. Die Teilrevision des Gesetzes zielt darauf ab, den risikobasierten Ansatz zu verankern. Die Revision verpasst es jedoch, die grossen Synergien zwischen Hochwasserschutz und den natürlichen Funktionen der Flüsse zu stärken, wie es angebracht wäre.</p> <p>Diesem Missstand sollte begegnet werden, wie es die Minderheit Vara zu Art. 1 Abs. 2 vorschlägt.</p>
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt, auf das Gesetz einzutreten und die Minderheit Vara, Art 1, Abs. 2 anzunehmen.
Begründung	<p>Mit Art. 1 Abs. 2 schlägt eine Kommissionsminderheit vor, den Zweckartikel, um die explizite Erwähnung der Erhaltung und Wiederherstellung der natürlichen Funktionen der Fließgewässer zu ergänzen. Damit wird ein interdisziplinärer Ansatz für die Wasserwirtschaft im Gesetz abgebildet. Das Ziel des Wasserbaugesetzes ist es, Menschen und Güter vor schädlichen Einwirkungen von Gewässern zu schützen. In der heutigen Zeit, in der ein Grossteil der Schweizer Gewässern begradigt wurde und die Verluste an aquatischer Biodiversität massiv sind, ist die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Funktionen der Gewässer jedoch auch für den Hochwasserschutz von entscheidender Bedeutung. Denn in den letzten 150 Jahren haben die Schaffung von Kulturland und die Urbanisierung über die Kanalisierung und Verbauung von Gewässern, sowie rein nach technischen Aspekten umgesetzte Hochwasserschutzprojekte, den Gewässerraum massiv reduziert und geschädigt. Dies mit grosszügiger Unterstützung durch hohe Subventionen. Insbesondere eine zu enge und starre Eindeichung vieler Flüsse erhöhte das Risiko von Schäden bei Hochwasser. Erst 1991 fand mit dem neuen Wasserbaugesetz ein Paradigmenwechsel statt. Der Grundsatz, dass "der natürliche Verlauf eines Wasserlaufs nach Möglichkeit erhalten oder wiederhergestellt werden soll", wurde erstmals gesetzlich verankert. In der Praxis wird diese klare Vorgabe oft nur rudimentär umgesetzt. Dabei gehen der Erhalt oder die Wiederherstellung der natürlichen Funktionen von Gewässern und der Hochwasserschutz Hand in Hand. Natürliche oder naturnahe Gewässer können Hochwassersituationen entschärfen und kostspielige Schäden verhindern. Zudem sind naturnahe Gewässer angesichts der Klimakrise widerstandsfähiger und resilienter gegenüber sich ändernden Bedingungen und Extremereignissen. Es handelt sich also auch um eine wirksame Art der Risikoprävention.</p> <p>Es ist daher sinnvoll, diesen interdisziplinären Ansatz in den Zweckartikel aufzunehmen.</p>
Kontakt	Pro Natura, Michael Casanova, michael.casanova@pronatura.ch , 061 317 92 29

Behandlung**5. März 2024****[20.456](#)****Pa. Iv. Candinas Martin. Unnötige und schädliche Beschränkungen des Zweitwohnungsgesetzes in Sachen Abbruch und Wiederaufbau von altrechtlichen Wohnungen aufheben****Einleitung**

Mit einer Änderung des Zweitwohnungsgesetzes (ZWG Art. 11) soll es möglich werden, eine altrechtliche Wohnung bei der Erweiterung um max. 30 Prozent ohne Nutzungseinschränkung in verschiedene Wohnungen zu unterteilen. Zusätzlich soll es auch bei Abbruch und Wiederaufbau eines Altbaus zulässig sein, die Fläche um bis zu 30% zu erweitern und zusätzliche Wohnungen zu schaffen, ohne Nutzungseinschränkung. Neu sollen deren Eigentümer zusätzliche Möglichkeiten erhalten, ihre Häuser zu vergrössern und neue Wohnungen zu schaffen, ohne dass die Nutzung beschränkt wird.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Begründung

Die Gesetzesänderung ist aus Klima- wie auch aus Naturschutzsicht abzulehnen. Sie schafft einen Anreiz für den Abbruch und Wiederaufbau von altrechtlichen Wohnungen; ein solcher schneidet punkto Ökobilanz im Vergleich zu Renovation und energetischer Sanierung des Altbaus meist bedeutend schlechter ab. Werden Abbruch und Wiederaufbau des Gebäudes mit einer Erweiterung des Volumens kombiniert, hat dies zudem auf der betroffenen Parzelle eine Reduktion der für die Natur wichtigen Grünflächen zur Folge.

Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist die Gesetzesänderung problematisch: Bereits das geltende Zweitwohnungsgesetz war ein Kompromiss gegenüber Art. 75b BV. Der Vorschlag würde diese Verfassungsbestimmung nun weiter verletzen.

Kontakt

Elena Strozzi, Pro Natura, elena.strozzi@pronatura.ch, 079 555 33 79

Behandlung 5. März 2024

[23.3498](#)

Mo. UREK-N. Ehehafte Wasserrechte schützen und einen klaren Rahmen für die Anwendung der Restwasserbestimmungen schaffen

Einleitung

Bei ehehaften Wasserrechten handelt es sich um unbefristete private Rechte an öffentlichen Gewässern, die oft lange vor Inkrafttreten des Wasserrechts vor mehr als 100 Jahren entstanden, und nach heutigem Recht nicht mehr begründet werden können. Das Bundesgericht hat sie darum 2019 (BGE 145 II 140) klar als verfassungswidrig eingeordnet, und verlangt, dass sie bei erster Gelegenheit in Konzessionen nach geltendem Recht überführt werden, und somit auch geltende Umweltgesetze angewendet werden müssen. Die Motion fordert hingegen, die Existenz dieser privaten Wasserrechte zu sichern und sie somit als selbstständige und dauernde Rechte im Grundbuch eintragen zu können.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Begründung

Ehehafte Wasserrechte sind verfassungswidrig: Ehehafte Wasserrechte haben ihren Ursprung in einer über 100 Jahre alten Rechtsordnung, welche vor dem Inkrafttreten des heutigen Wasserrechts galt. Diese zeitlich unbefristeten Privatrechte an öffentlichen Gewässern sind laut Bundesgericht verfassungswidrig. Das Gemeinwesen muss die Möglichkeit haben, sich von Zeit zu Zeit zu vergewissern, ob die Nutzung mit dem öffentlichen Interesse noch im Einklang steht. Ohne diese Möglichkeit würde das Gemeinwesen eine Gewässerhoheit entäussern (PETER KARLEN, Schweizerisches Verwaltungsrecht, Zürich 2018, S. 365).

Widerspricht effizientem Einsatz von Fördermitteln: Investitionen in Wasserkraftwerke sind in der Regel nach 80 Jahren abgeschrieben. Obwohl demnach die teils sehr alten Anlagen schon lang abgeschrieben sind, beantragen die Betreiber oft Fördergelder aus dem Netzzuschlagsfonds, teils ohne auch nur grundlegende Gewässerschutzbestimmungen einzuhalten. Die Überführung ehehafter Rechte in eine Konzession steht der weiteren Nutzung der Wasserkraft durch diese Kraftwerke keineswegs entgegen, sondern stellt sicher, dass Fördermittel in gesetzeskonforme, und sinnvolle Kraftwerke geleitet werden.

Keine weitere Verzögerung bei der Anwendung von geltendem Umweltrecht: Die ca. 300 noch in Betrieb stehenden Anlagen produzieren nur zwischen 70 und 100 GWh pro Jahr und damit weniger als 0.1% der Schweizer Stromproduktion, und erst noch teuer. Sie blockieren die Fischwanderung, oder legen Gewässer teils völlig trocken und verursachen so grosse ökologische Schäden. Würden sie in ordentliche Konzessionen umgewandelt und Umweltrecht angewendet, hätte dies für die Stromproduktion völlig unbedeutende Auswirkungen, dafür kämen an Hunderten teils sehr wertvollen Bächen und Flüssen lang geltende Umweltbestimmungen wie angemessene Restwassermengen endlich zur Anwendung. Das Bundesgericht hat 2019 demnach auch entschieden, dass ehehafte Wasser-

rechte bei der ersten Gelegenheit durch ordentliche Konzessionen zu ersetzen sind. Das ist dringend nötig, so könnte die wesentlichen Beeinträchtigungen durch die Wasserkraftnutzung auf ein akzeptables Mass reduziert werden. Der zweite Punkt der Motion könnte dazu führen, dass diese Überführungen in ordentliche Konzessionen teilweise erheblich verzögert werden.

Ungleichheit zwischen den Kantonen: In vielen Kantonen ist die Aufhebung der ehehaften Rechte schon weit fortgeschritten. Jetzt aufgrund von Partikularinteressen gesamtschweizerisch die Umsetzung des Umweltrechts zu verzögern, schafft zusätzliche Ungleichheit statt Rechtssicherheit. Auch um die Akzeptanz der Energiewende sicherzustellen ist es zielführender, die wenigen besonders betroffenen Kantone bei der Ablösung und ökologischen Sanierung dieser Anlagen zu unterstützen.

Kontakt

WWF Schweiz, Lena Bösch, lena.boesch@wwf.ch, 044 297 22 96

Behandlung	6. März 2024
<u>21.4516</u>	Mo. Schilliger: Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern
Einleitung	Die Motion Schilliger will einerseits die Funktion der Strassen neu in der Verordnung statt in den faktisch verbindlichen Normen des Verbandes für Strassen- und Verkehrsfachleute VSS festlegen. Andererseits soll in der Verordnung zusätzlich die Höchstgeschwindigkeit festgelegt werden. Dabei soll für verkehrsorientierte Strassen wie bisher in der Regel Tempo 50 gelten.
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion Schilliger abzulehnen.
Begründung	<p>Die Motion möchte vom bewährten föderalistischen Ansatz offenbar ein Stück weit wegkommen.</p> <p>Die Hierarchie des Strassennetzes wird mit Ausnahme der Nationalstrassen von den Kantonen festgelegt. Entsprechend sollte auch bei Ihnen die Kompetenz verbleiben, diese Hierarchie u.a. durch Festlegung der Höchstgeschwindigkeit festzulegen. Heute kann bei verkehrsorientierten Strassen gemäss Verordnung des Bundes die Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Verkehrsflusses, der Sicherheit und des Umweltschutzgesetzes (u.a. Lärmschutz) tiefer als bei Tempo 50 angesetzt werden. Welche Kompetenzen dabei die Gemeinden haben, ist der Strassenverkehrsgesetzgebung der Kantone geregelt.</p> <p>Bei siedlungsorientierten Strassen – also i.d.R. Gemeindestrassen - ist die Gemeindeautonomie unter anderen seit dem Gegenvorschlag zur Initiative «Strassen für alle» grösser.</p> <p>Bei der Motion Schilliger wird nicht klar, welche Kompetenzen von den Kantonen oder den Gemeinden zum Bund verschoben werden sollen. Ob mit einer nationalen Regel die Hierarchie des Strassennetzes in der Gesamtbetrachtung stärkeres Gewicht als bisher hätte, ist fraglich. Auch bei den Grenzwerten des Umweltschutzgesetzes (Luftreinhaltung und Lärm) handelt es sich um nationale Vorschriften. Ihre Einhaltung hängt auf vielen verkehrsorientierten Strassen auch von der Höchstgeschwindigkeit ab.</p> <p>Mit einer neuen nationalen Regelung für generell Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen würde auch die Kantons- und Gemeindeautonomie reduziert, innerorts Tempo 60 festzulegen.</p>
Kontakt	VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch , 079 705 06 58

Behandlung 6. März 2024

[23.4152](#)

Po. Burkart. Weiterbetrieb der bestehenden Kernkraftwerke ermöglichen

Einleitung

Bundesrat wird dazu aufgefordert, in einem Bericht aufzuzeigen, wie der Langzeitbetrieb der bestehenden AKW mithilfe regulatorischer und finanzieller Anpassungen gewährleistet werden kann.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, das Postulat abzulehnen.

Begründung

Das Postulats stellt vier Forderungen, die längst abdeckend geklärt sind.

- 1) Das BfE nimmt gegenwärtig mit den Betreibern Bedarfsabklärungen vor. Die Resultate werden für das Frühjahr 2024 erwartet. Die Betreiber haben gegenüber der NZZ erklärt, dass sie keinen Bedarf für Anpassungen der Rahmenbedingungen – insbesondere der finanziellen – sehen.¹ Alle Schweizer AKW haben zudem den Sicherheitsnachweis Langzeitbetrieb bei der Aufsichtsbehörde eingereicht. Die grundlegenden Forderungen des Postulats sind durch das bestehende Regelwerk und die aktuelle Aufsichtspraxis abgedeckt – die detaillierten Abklärungen zur Sicherheit im Langzeitbetrieb sind längst im Gang.
- 2) Eine zusätzliche Finanzierung der Atomenergiebranche widerspricht dem Grundsatz der Energiestrategie, die staatliche Investitionen in die Atomenergie ausschliesst und statt-dessen auf die Förderung erneuerbarer Energien setzt. Die Betreiber sind finanziell gut aufgestellt, haben den Langzeitbetrieb lange und detailliert geplant und profitieren aktuell von hohen Strompreisen. Die Abklärung zusätzlicher Bundessubventionen ist überflüssig und kontraproduktiv. Die massgebenden Investitionen für den angestrebten 60-jährigen Betrieb sind in allen Schweizer AKW erfolgt. Ein Betrieb über 60 Jahre hinaus wird von den Betreibern nicht angestrebt und wäre von vielen weiteren Begrenzungen, als im Postulat adressiert sind, betroffen. Die AKW-Betreiber gehören den Kantonen und sind damit bereits jetzt in der öffentlichen Hand. Nachrüstungen werden indirekt schon heute von den Kantonen bezahlt. Eine Einmischung des Bundes in diese Geschäfte führt zu einer Verunklärung der Kompetenzen.
- 3) Das Postulat fordert zudem, dass regulatorische Anpassungen abgeklärt werden sollen, die den Ersatz von Kernkomponenten eines AKW ermöglichen würden. Der Ersatz entsprechender Komponenten ist heute bereits detailliert geregelt – in Übereinstimmung mit internationalen Vorgaben. Selbst der Ersatz von Kernkomponenten würde keinen unbegrenzten Weiterbetrieb ermöglichen, da unzählige Anlagenteile in verschiedenster Art und Weise von Alterungseffekten betroffen sind.

¹ NZZ vom 4.11.23: [Bund will ein zu frühes Aus der Kernkraftwerke verhindern.](#)

- 4) Das Postulat fordert schliesslich eine Modellierung des Schweizer Strommix unter dem Gesichtspunkt der Versorgungssicherheit mit erneuerbaren Energien. Auch diese Modellierungen erfolgen laufend im Rahmen von System Adequacy Studien z.B. im Auftrag der ElCom, aber auch im Rahmen des Monitorings der Energiestrategie und der Energieperspektiven 2050+.

Hinweis: Ein praktisch gleich lautendes Postulat (22.4021) der FDP-Fraktion wurde Anfang 2022 vom Nationalrat abgelehnt.

Kontakt

SES, Simon Banholzer, simon.banholzer@energiestiftung.ch, 044 275 21 22

Behandlung 6. März 2024

[23.4432](#)

Mo. Z'graggen Förderung der Qualität der bestehenden Schutzflächen und der Biodiversität im Siedlungsraum

Einleitung

Mit der Motion wird der Bundesrat beauftragt, im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Grundlagen und Zuständigkeiten die Kantone verstärkt bei den Massnahmen zu unterstützen, die zum Erhalt und zur Wiederherstellung der Vielfalt von Arten und Lebensräumen beitragen. Dies in den Gebieten, die nach Bundesrecht zum Schutz von Lebensräumen und Arten bezeichnet werden sowie im Siedlungsraum. Er stellt die dazu nötigen Mittel bereit.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion anzunehmen.

Begründung

Die Motion nimmt Aussagen aus dem Ständerat und aus Medienmitteilungen der UREK-S auf, dass mit dem geltenden Recht die Voraussetzungen bereits bestehen, um Flächen mit besonderer Bedeutung für die Biodiversität zu sichern. Sie legt den Schwerpunkt auf die Qualität der bestehenden nach Bundesrecht gesicherten Gebiete und auf die biologische Vielfalt im Siedlungsraum. Bei den Biotopen von nationaler Bedeutung bestehen beträchtliche Vollzugsdefizite – obwohl sie nur gerade 2,2 Prozent der Landesfläche ausmachen. Das sagt der Bundesrat in seinem Bericht «Umwelt Schweiz 2022». So wurden nach seinen Angaben auf Nährstoffarmut und Feuchtigkeit angewiesene Flächen nährstoffreicher und trockener, und standorttypische Arten sind verschwunden. Aus den austrocknenden Mooren entweichen beträchtliche Mengen an CO₂, statt dass diese zusätzliches CO₂ speichern. Mit der Motion können die vom Bundesrat identifizierten grossen Defizite im Vollzug, u. a. beim Moorschutz, in den Kantonen angegangen werden.

Bezüglich Massnahmen zugunsten der biologischen Vielfalt im Siedlungsraum betont der Gemeindeverband auf seiner Website, dass diese Massnahmen dazu beitragen, die Folgen des Klimawandels abzuschwächen. Der Städteverband hat bereits 2021 in einer Vernehmlassung darauf hingewiesen, dass solche Massnahmen die ökologische Durchlässigkeit der Städte gewährleisten und gleichzeitig der Naherholung und Verbesserung des Quartierklimas dienen können (Durchlüftung, Durchgrünung). Die beiden mit der Motion anvisierten Massnahmen sind damit für Mensch und Natur sinnvoll, auch wenn sie sich auf zwei Teilbereiche des Naturschutzes beschränken.

Kontakt

WWF Schweiz, Dina Spörri, dina.spoerri@wwf.ch, 079 964 10 49

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

21.4500	Mo. Fraktion M-E. Verhandlung zwischenstaatlicher technischer Vereinbarungen im Bereich Strom	Ablehnen
09.3083	Mo. Fraktion RL. Stromversorgungsverträge mit dem Ausland. Die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen bewahren	Ablehnen
21.3500	Mo. Fraktion M-E. Rechtssicherheit für die Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der EU im europäischen Stromsystem gewährleisten!	Annehmen
23.3022	Mo. UREK-N. Sicherung der Winterstromversorgung durch WKK-Anlagen	Annehmen
22.3078	Mo. Storni. Erleichterung der Umrüstung von Gebrauchtwagen von Verbrennungs- auf Elektromotoren	Annehmen
23.3019	Mo. UREK-N. Rahmenbedingungen für eine erneuerbare Gasversorgung schaffen	Annehmen
23.4451	Po. Stark. Ziele zur Ressource Holz in der Schweiz	Annehmen

UMWELTALLIANZ

Kurzporträt

Die Umweltallianz ist ein loser Zusammenschluss der sechs grossen Schweizer Umweltschutzorganisationen 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

BirdLife Schweiz

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

Greenpeace

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

Pro Natura

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

Schweizerische Energie-Stiftung SES

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

Kooperationspartner

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