



Impressum

Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch
www.umweltallianz.ch
Redaktion: Dominik Beeler, Anne Briol Jung

Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
28. Mai und 5. Juni 2024	22.085	BRG. Umweltschutzgesetz. Änderung	4
28. Mai 2024	24.3388	Mo. UREK-S. VOC-Lenkungsabgabe aufheben	6
30. Mai 2024	23.063	BRG. Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung	7
11. Juni 2024	21.487	Pa. Iv. Salzmann. Erneuerbare Energien und wirtschaftliche Entwicklung höher gewichten als Behördeninventare ohne demokratische Legitimation	9
		Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften	11

Behandlung

28. Mai und 5. Juni 2024

22.085

BRG. Umweltschutzgesetz. Änderung

Einleitung

Der Nationalrat hat im März 2024 beschlossen, neben dem umstrittenen Thema Bauen im Lärmbelasteten Gebiet, auch die Themen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen, Fluglärmgrenzwerte und Abschaffung der VOC-Abgabe in diese Revision des Umweltschutzgesetzes aufzunehmen. Verschiedene Organisationen haben ein Referendum angekündigt für den Fall, dass der Ständerat die Differenzen im Sinne des Nationalrats bereinigt (Lärmliga, VCS, Grüne). Auch der Gemeindeverband und der Städteverband haben kommuniziert, dass sie in diesem Fall das Gesetz bekämpfen würden. Die UREK-S will für die Beratung am 28. Mai 2024 an ihren Beschlüssen festhalten.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, bei den Artikeln 16 (Herabsetzung Höchstgeschwindigkeit), 22 Absatz 3 und 4 (Fluglärm) und 35c (VOC-Abgabe) Festhalten an den Beschlüssen des Ständerats vom März 2024.

Begründung

Der Beschluss des Nationalrats bei **Artikel 16** verbietet den Kantonen und Gemeinden, bei sanierungsbedürftigen, nachweislich zu lauten Strassenabschnitten auf ihren Kantons- und Gemeindestrassen in Wohnquartieren, tätig zu werden. Heute ist in der Verordnung geregelt, dass die Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen nur herabgesetzt werden kann, wenn ein entsprechendes Gutachten nachweist, dass das für den Schutz vor schädlichen Umweltbelastungen, der Verkehrssicherheit oder zur Erhöhung des Verkehrsflusses notwendig ist. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung muss nachgewiesen werden, dass mit keiner milderer Massnahme, wie Verkehrslenkung, Lärmschutzwänden oder einem lärmärmeren Belag, die gleiche Wirkung erzielt werden kann. Mit Tempo 30 an einzelnen lärmbelasteten Stellen kann die Lärmbelastung im Durchschnitt um 3 Dezibel reduziert werden. Das entspricht der Lärmreduktion, die bei einer Halbierung der Verkehrsmenge eintreten würde. Weil mit dem Nationalratsbeschluss die Lärmschutzgrenzwerte unverändert bleiben, müssten Kantone und Gemeinden häufiger teurere Massnahmen zur Lärmreduktion, wie zum Beispiel besonders leise Beläge, anwenden.

Der Beschluss des Nationalrats bei Artikel 16 ist mit dem Ständeratsentscheid vom März 2024 nicht vereinbar, wonach im Strassenverkehrsgesetz – nicht im Umweltschutzgesetz – eine Neuerung ohne ausnahmsloses Verbot von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen nötig ist (Motion Schilliger [21.4516](#)).

Mit dem Vorschlag des Nationalrats von März 2024 bei **Artikel 22 Absatz 3** würden ganze Dörfer bezüglich Fluglärm neu für unbedenklich bewohnbar erklärt. Entsprechend müsste der Flughafen und der Staat dort nicht mehr für den Schutz der Bevölkerung sorgen. Weil der Zweck dieser neuen Grenzwerte aus der Formulierung des Nationalrats nicht hervorgeht, könnte dies je nach Umsetzung bedeuten, dass das Recht auf den Einbau von Lärmschutzfenster eingeschränkt, lärmabhängige Start- und Landegebühren reduziert würden oder Immobilienbesitzer ihr Recht auf Entschädigungen verlieren würden. Der Antrag des Nationalrats ist nicht mit der Genfer Kantonsverfassung und gemäss Bundesrat auch nicht mit der Bundesverfassung vereinbar.

Bundesrat und Ständerat wollen Bauprojekte in von Fluglärm betroffenen Gebieten legalisieren. In Artikel 22 Absatz 3 wird neu festgehalten, dass bei Fluglärm Ausnahmen von den sehr bescheidenen Anforderungen für Bauprojekte in lärmbelasteten Gebieten immer möglich sind. Bei Strassenlärm gilt dies nur, wenn bei einem Grossprojekt ein kleiner Teil der Wohnungen die neuen, ohnehin sehr viel tieferen Vorschriften, verfehlt. Für bestehende Gebäude würde sich mit der Version von Bundes- und Ständerat nichts ändern, was für alle nationalen Organisationen einen akzeptablen Kompromiss darstellt.

Bei **Artikel 35c** (siehe auch Mo UREK-S [22.3388](#)) will der Nationalrat die Lenkungsabgabe auf flüchtige organische Verbindungen VOC abschaffen. VOC führen im Sommer zu einer Ozonbelastung über dem Grenzwert, was Sport treiben gesundheitsgefährdend macht. Während die VOC-Emissionen der Industrie abnahmen, haben jene aus dem Strassenverkehr zugenommen.

Kontakt

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

Behandlung

28. Mai 2024

24.3388

Mo. UREK-S. VOC-Lenkungsabgabe aufheben

Einleitung

Die UREK-N wollte die Lenkungsabgabe auf flüchtige organische Verbindungen (VOC) im Zuge der laufenden Änderung des Umweltschutzgesetzes abschaffen. Dies lehnt die UREK-S ab, verlangt aber in einer neuen Motion die Prüfung einer Abschaffung.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Begründung

Flüchtige organische Verbindungen (volatile organic compounds VOC) sind in manchen Produkten enthalten, die in der Industrie oder im Haushalt eingesetzt werden (z.B. Farben, Lacke, Reinigungsmittel). Sie gelangen bei deren Gebrauch in die Luft. Eine weitere Quelle durch menschliche Aktivität ist der Verkehr. Manche VOC sind gesundheitsschädlich, was vor allem bei Anwendung in Innenräumen problematisch ist. In der Aussenluft tragen VOC zur Bildung von gesundheitsschädlichem Ozon bei. Sie wirken auch indirekt auf das Klima ein, die Quantifizierung dieser Wirkung ist allerdings komplex.

Seit den 1980er Jahren haben die VOC-Emissionen in der Schweiz stark abgenommen, dank strengerer Abgasvorschriften, Massnahmen der Luftreinhalte-Verordnung und der im Jahr 2000 eingeführten Lenkungsabgabe auf Produkte, die VOC enthalten. Die Emissionen der VOC aus den Bereichen, die von der Lenkungsabgabe erfasst werden, sind laut einem Bericht des BAFU seit deren Einführung fast halbiert worden. Eine Wirkungsanalyse von 2019 konstatierte «eine deutliche Wirkung» der Lenkungsabgabe. Dies zeige u.a. die Tatsache, dass die VOC-Emissionen seit Einführung der Abgabe in der Schweiz stärker zurückgingen als in den Nachbarländern, die keine VOC-Lenkungsabgabe kennen.

Aufgrund einer Motion im Jahr 2015, die bereits eine Abschaffung der Lenkungsabgabe verlangte, erarbeitete der Bund administrative Erleichterungen für von der Abgabe betroffene Betriebe.

Sowohl das BAFU als auch die Fachkommission für die VOC-Lenkungsabgabe kamen in Berichten von 2023 resp. 2019 zum Schluss, dass die Lenkungsabgabe weiterhin nötig sei, da die Immissionsgrenzwerte für Ozon in der Schweiz nach wie vor nicht eingehalten werden können. Zudem hielt der Bundesrat in seiner Stellungnahme auf die Motion von 2015 fest: «Von einer automatischen Senkung oder Stabilisierung der Emissionen ohne entsprechende Massnahmen oder Anreize kann nicht ausgegangen werden.» Dies gilt nach wie vor.

Kontakt

WWF Schweiz, Thomas Häusler, thomas.haeusler@wwf.ch, 044 297 21 76

Behandlung

30. Mai 2024

23.063

BRG. Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung

Einleitung

Der Fernverkehr (Intercity-Züge) war während der Pandemie von einem grösseren Nachfragerückgang betroffen, als der Regionalverkehr (u.a. S-Bahnen, Regionalzüge, Postauto) oder der Ortsverkehr (städtische Busse und Trams). Dennoch hat der Bund bisher nur dem Regional- und Ortsverkehr die Mindereinnahmen der Pandemie ausgeglichen (dringendes öV-Coivd-Gesetz 21.064). Weil der Bundesrat entscheiden hat, dass der öffentliche Verkehr während der Pandemie sein Angebot nur leicht reduzieren durfte, sind der SBB zusätzliche Defizite in der Höhe von CHF 1.15 Mia. entstanden. National- und Ständerat wollen diese pandemiebedingten Defizite des Fernverkehrs für ausserordentlich erklären und haben deshalb der Motion 22.3008 der Finanzkommission des Ständerates zugestimmt. Der Antrag der Mehrheit, des Nationalrates und des Bundesrates bei Artikel 26b des SBB-Gesetzes setzt die Motion 22.3008 um, indem der SBB entsprechende Darlehen gewährt werden.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt primär, bei Artikel 26b Annahme von Mehrheit und Bundesrat (Ablehnung Minderheit Dittli). Bei Artikel 20 empfehlen wir, den Antrag der Minderheit Hurni (=Nationalrat) der Mehrheit und die Mehrheit dem Antrag des Bundesrates vorzuziehen.

Begründung

Die Minderheit Dittli will die Höhe des Darlehens mehr als halbieren und so entgegen der Mo FK-S 22.3008 nur einen Teil der Summe als ausserordentliche Verschuldung deklarieren. Die SBB muss den Fernverkehr gemäss Personenbeförderungsgesetz jedoch eigenwirtschaftlich, aber nicht gewinnbringend betreiben. Die langjährige Angebotsplanung ist auf diesen Grundsatz ausgerichtet. Entsprechend kann von der SBB auch in den nächsten Jahren kein Gewinn verlangt werden, um einen Teil der Mindereinnahmen während der Pandemie zu kompensieren. Die Minderheit Dittli würde die SBB dazu zwingen, ihr Angebot in den nächsten Jahren gegenüber der mit dem Bund vereinbarten Planung zu reduzieren oder die öV-Branche müsste die Ticketpreise zusätzlich erhöhen. Im Dezember 2023 sind die Ticketpreise bereits um 4.3 Prozent erhöht worden.

Bei Artikel 20 will der Bundesrat nicht berücksichtigen, ob die SBB die strategischen Ziele erreicht, die ihr der Bund vorgibt. Die Gewährung der Tresoriedarlehen soll gemäss Bundesrat einzig vom Stand der Verschuldung abhängig sein. Die Minderheit Hurni, der Nationalrat und die Finanzkommission des Ständerates wollen bei der aktuellen Regelung bleiben. Das Parlament soll weiterhin im Einzelfall ohne gesetzliche Einschränkung abwägen, ob die finanzielle Lage von SBB und Bund sowie die Qualität der SBB ein Darlehen rechtfertigen.

Kontakt

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

Behandlung

11. Juni 2024

21.487

Pa. Iv. Salzmann. Erneuerbare Energien und wirtschaftliche Entwicklung höher gewichten als Behördeninventare ohne demokratische Legitimation

Einleitung

Die parlamentarische Initiative will, dass Schutzinventare nach Artikel 3f. und 5ff. NHG (BLN, ISOS, IVS) bei Bau- und Konzessionsvorhaben für erneuerbare Energien in der Interessenabwägung nurmehr dann berücksichtigt werden dürfen, wenn das jeweilige Schutzinventar zuvor vom Parlament genehmigt wurde. Rechtmässig bestehende Anlagen und Bauten im öffentlichen Interesse, welche sich in geschützten Gebieten befinden, sollen zudem Bestandsschutz geniessen und ohne Einschränkung unterhalten und weiterbetrieben werden können.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Begründung

Gemäss Artikel 78 Abs. 2 BV ist der Bund verpflichtet, bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes zu nehmen. Darauf beruht die bewährte Interessenabwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen. Mit dem vorgeschlagenen Gesetzesartikel würde den zuständigen Behörden genau dies verunmöglicht: Bis zur Genehmigung des jeweiligen Inventars durch das Parlament wäre der Schutz der Inventarobjekte aufgehoben, weil die betroffenen Schutzinteressen gegenüber den Interessen einer Anlage zur Erzeugung erneuerbarer Energie nicht mehr berücksichtigt werden dürften. Eine solche Regelung wäre somit verfassungswidrig.

Das Interesse an einzelnen Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien wurde bereits mit der Revision des Energiegesetzes im Jahr 2017 (Energiestrategie 2050) gestärkt, indem solchen Anlagen ab einer gewissen Grösse und Bedeutung nationales Interesse zuerkannt wurde, das insbesondere demjenigen von BLN-, ISOS und ISV-Objekten gleichgestellt ist. Mit dem Mantelerlass wurden nun noch weitere Erleichterungen für die Erstellung von Anlagen zur Bereitstellung von erneuerbaren Energien beschlossen. Auch die UREK-S erachtet die sorgfältig ausgehandelten Bestimmungen im neuen Stromgesetz als ausreichend für die Weiterentwicklung des Ausbaus der Erneuerbaren.

Was den zweiten Punkt der Vorlage betrifft, ist der Besitzstandsschutz von Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse bereits heute gegeben. Eine solche Änderung ist somit überflüssig.

Kontakt

Michael Casanova, Pro Natura, michael.casanova@pronatura.ch, 061 317 92 29

Zusätzliche Empfehlungen zu traktandierten Geschäften

24.3381	Po. Zopfi. Massnahmen zur Reduktion von Saatgutbeschichtungen mit Mikrokunststoffen prüfen	Annehmen
24.028	BRG. Forschungsförderinstrument SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction) für die Jahre 2025-2036. Verpflichtungskredit	Annehmen
23.3162	Mo. Gysin Greta. Steuererleichterungen für Dachbegrünungen	Annehmen
24.3198	Mo. Stocker. Durch einheitliche Standards irreführende Werbung mit Umweltbezug verhindern	Annehmen
24.3007	Po. UREK-S. Inventar der historischen Wasserkraftanlagen in der Schweiz	Annehmen
23.3021	Mo. UREK-N. Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen bei Wasserkraftanlagen sicherstellen	Annehmen
24.3225	Mo. Vara. Kunststoffhersteller stärker in die Verantwortung nehmen, um den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft und die Erhaltung der Ressourcen zu gewährleisten	Annehmen
24.3380	Po. Graf Maya. Massnahmen zu Förderung, Recycling und Wiederverwendung «ReUse» von Mehrwegverpackungen	Annehmen
24.3126	Po. Poggia. Wie wirken sich Mikroplastikpartikel in der Luft auf die Gesundheit aus?	Annehmen
24.3136	Po. Würth. Planungsdreieck (Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial) im öV besser im parlamentarischen Prozess verankern und Folgekosten transparent ausweisen	Annehmen

Die Umweltallianz ist ein loser Zusammenschluss der sechs 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
T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch, www.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.