



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
9. Dezember 2024	24.041	BRG. Voranschlag 2025 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2025- 2027	4
19. Dezember 2024	22.4544	Mo Pfister: Versteckte Quersubventionierungen beim Automobileasing. Fehlende Kosten-transparenz	8

Behandlung

9. Dezember 2024

24.041

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

Einleitung

Bei den umweltrelevanten Teilen des Voranschlags ist vor allem stossend, dass gemäss den Anträgen der Mehrheit kürzlich beschlossene klimapolitische Reformen mit ihren nur bis 2030 befristeten Ausgaben nur teilweise umgesetzt werden. Das betrifft einerseits das im Juni 2023 mit über 60 Prozent angenommene Klimaschutzgesetz mit dem Impulsprogramm Heizungsersatz und Massnahmen zur Energieeffizienz. Andererseits das CO₂-Gesetz bei den Umweltschutzmassnahmen für den Luftverkehr, wo erneuerbare synthetische Treibstoffe gefördert werden, weil ab 2025 neu eine Beimischpflicht für diese teuren Treibstoffe gilt sowie die Anschubfinanzierungen für alternative Antriebssysteme für Busse und Schiffe, da Ortsbusse ab 2025 neu mineralölsteuerpflichtig sind. Betroffen ist zudem auch die Förderung des grenzüberschreitenden Tag- und Nachtzugverkehrs.

Gravierend ist auch die Kürzung beim Kredit Natur und Landschaft für 2025 um CHF 41 Millionen gegenüber dem Finanzplan. Damit geraten die Naturperlen der Schweiz, die Biotope von nationaler Bedeutung, immer stärker in Gefahr zerstört zu werden. In dieser Situation wäre es absolut unverständlich, bei dringenden Aufgaben im Bereich Umwelt massiv zu sparen und zugleich andere Bereiche deutlich aufzustocken.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt:

WBF

Bundesamt für Landwirtschaft

A231.0229 Qualitäts- und Absatzförderung Antrag Bundesrat unterstützen

A231.0232 Beihilfen Pflanzenbau (Zuckerrüben) Minderheit unterstützen

UVEK

Bundesamt für Verkehr

A231.0445 Grenzüberschreitender Personenschienenverkehr: Zustimmung zum Nationalrat (keine Kreditsperre)

A236.0111 Güterverkehrsanlagen und technische Neuerungen Güterverkehr gemäss Bundesrat unterstützen

A236.0145 Alternative Antriebssysteme für Busse und Schiffe Betrag gemäss Nationalrat/Bundesrat unterstützen

Bundesamt für Zivilluftfahrt

A231.0299 Umweltschutz-Massnahmen Minderheit/Bundesrat unterstützen

Bundesamt für Energie

A236.0117 Technologietransfer Antrag Bundesrat unterstützen

A236.0149 Impulsprogramm Heizungsersatz u. Massnahmen Energieeffizienz Minderheit/Bundesrat unterstützen

Bundesamt für Umwelt

A231.0323 Wildtiere und Jagd Kommissionsantrag unterstützen

Begründung

Begründungen WBF

A231.0229 Qualitäts- und Absatzförderung

Die Mehrheit (8 zu 3 bei 1 Enthaltung) spricht sich für die Aufstockung der Mittel zugunsten der Förderung des Absatzes und der Qualität von Landwirtschaftsprodukten um CHF 4,8 Millionen aus. Die Absatzförderung wurde bereits in ihrer jetzigen Form als biodiversitätsschädigende Subvention evaluiert. Anstatt die Absatzförderung aufzustocken, sollte diese gekürzt werden. Die Wirkung betreffend Absatz ist laut dem BLW gering, die finanziellen Ressourcen, die an Verbände wie ProViande gehen, sind aber substanziell.

A231.0232 Beihilfen Pflanzenbau (Zuckerrüben)

Die knappe Mehrheit (6 zu 6 bei 1 Enthaltung und Stichentscheid des Präsidenten) spricht sich für die Aufstockung der Finanzhilfen für die Produktion von Zuckerrüben für die Zuckerherstellung um CHF 1 Million aus. Eine Minderheit will keine Erhöhung und folgt dem Vorschlag des Bundesrates. Die Förderung für die Zuckerrübenproduktion liegt bereits höher als bei jeder anderen Kultur für die menschliche Ernährung (mehr als CHF 2100/ha). Das entspricht nicht den Empfehlungen entlang der Ernährungspyramide der Schweizerischen Gesellschaft für Ernährung. Die Zuckerrübenförderung soll 2026 überprüft werden. Der Branche wurde aufgetragen bis dahin eine tragbare Lösung zu präsentieren, die den Finanzhaushalt nicht weiter belastet. Eine weitere Aufstockung der Mittel vor der Überprüfung sendet das falsche Signal an eine Ausrichtung der Produktion entlang des Marktes. Deshalb empfiehlt die Umweltallianz, die Minderheit anzunehmen.

Begründungen UVEK

A231.0445 Grenzüberschreitender Personenschienenverkehr

In der Finanzkommission des Nationalrates war unbestritten, dass der Bundesrat auf die vorgeschlagene Kreditsperre für internationale Tag- und Nachtzugverbindungen verzichten soll (siehe S.C2 der Fraktionsfahne). Die Massnahme ist gemäss dem soeben beschlossenen CO2-Gesetz durch Zusatzeinnahmen aus den Versteigerungserlösen von Zertifikaten des für die

Schweiz gültigen europäischen Treibhausgas- Emissionshandelssystems EU-ETS gegenfinanziert. Der Bundeskasse entstehen somit keine Mehraufwendungen. Nachdem Anfang Jahr kein Referendum gegen das neue CO2-Gesetz ergriffen worden ist, haben die SBB in Treu und Glauben, dass der Bund 2025 erstmals den Betrieb von Nachtzügen mitfinanziert, das entsprechende Wagenmaterial beschafft und die entsprechenden Zeitfenster auf den Zugstrecken in den Nachbarländern in Zusammenarbeit mit ihren Partnerbahnen reserviert. Die Minderheitsmeinung argumentiert mit dem Vermeiden eines angeblichen stop-and-go. Dem ist entgegenzuhalten, dass ein go and stop im Sinne einer Anschubfinanzierung das Ziel der Massnahme ist.

Da in der Finanzkommission des Ständerats unbestritten war, den entsprechenden Betrag im Budget einzustellen, hat der Entscheid, ob die von der FK-N vorgeschlagene Aufhebung der Kreditsperre erfolgt, keine Auswirkungen auf die Einhaltung oder Nicht-Einhaltung der Schuldenbremse.

A236.0145 Alternative Antriebssysteme für Busse und Schiffe

Diese Ausgabe ist ein Kompromiss, der Teil des neuen CO2-Gesetzes war. Die Mineralölsteuerbefreiung des öffentlichen Verkehrs wird aufgehoben (für städtische Busse per 2025, für regionale Buslinien und Schiffe per 2030). Somit entstehen der Bundeskasse und der Strassenfinanzierung bedeutende Mehreinnahmen. Als Gegenleistung wird eine bis 2030 befristete Anschubfinanzierung für die Beschaffung von elektrisch und mit Biogas betriebenen Busse eingeführt, um den höheren Anschaffungskosten dieser Busse gerecht zu werden. Mit diesem Massnahmenmix des CO2-Gesetzes wird der klimaschädliche Fehlanreiz behoben, dass der öV, weil mineralölsteuerbefreit, keinen Beitrag zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs leistet. Die FK-S will entgegen Nationalrat und Bundesrat nun diesen Kompromiss einseitig aufkünden, indem vom öV per 2025 neu Mineralölsteuer verlangt wird, aber gleichzeitig der Kredit für die Anschaffung der entsprechenden Busse gegenüber dem vor kurzen beschlossenen Verpflichtungskredit massiv gekürzt wird.

A231.0299 Umweltschutz-Massnahmen [des Flugverkehrs]

Bis und mit 2024 waren bei diesem Budgetposten Kreditreste vorhanden. Ab 2025 ändert sich die Situation wesentlich: Ab 2025 müssen Fluggesellschaften in der Schweiz und der EU erstmals erneuerbare, CO2-neutrale Flugtreibstoffe beimischen, was mit hohen Zusatzkosten verbunden ist. Entsprechend war diese Anschubfinanzierung durch die öffentliche Hand, die nun von einer Mehrheit der Kommission bekämpft wird, bei der Beratung des CO2-Gesetzes unbestritten. Die vom Bundesrat vorgenommene Aufstockung gegenüber früheren Jahren ist ausschliesslich der neu nötigen Förderung von alternativen Luftfahrzeugtreibstoffen geschuldet und wird mit dem Antrag von Bundesrat und Minderheit durch Minderausgaben andere Umweltschutzprojekte des Flugverkehrs zu 60 Prozent kompensiert.

Es handelt sich ohnehin um zweckgebundene Mittel, die vollumfänglich gegenfinanziert sind. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch die Mineralölsteuereinnahmen des Flugverkehrs und die per 2025 neu anfallenden

Versteigerungserlöse der Zertifikate des Treibhausgas-Emissionshandels. Entsprechend besteht, im Gegensatz zu allen anderen Budgetposten, keine Mittelkonkurrenz gegenüber anderen Bundesausgaben. Schweizer Firmen sind bei der Entwicklung erneuerbarer Flugtreibstoffe führend, so dass bei der Förderung eine hohe Wertschöpfung in der Schweiz generiert wird. Eine Reduktion der Förderung wäre vertretbar, wenn die Mehrheit die Klimawirkung durch eine Verschärfung der Beimischvorgaben erhalten würde.

A236.0117 Technologietransfer

Das Parlament bewilligt grosse Beiträge für die Forschung an den technischen Hochschulen, will nun aber dort sparen, wo Forschungserkenntnisse in die Praxis überführt werden sollen. Dieser Transfer wurde wiederholt als grosse Schwäche des Schweizer Innovationsstandorts identifiziert. Wenn dieser Transfer nicht in der Schweiz passiert, reduziert sich der volkswirtschaftliche Nutzen der Forschungsausgaben.

A236.0149 Impulsprogramm Heizungsersatz u. Massnahmen Energieeffizienz

Die vorgeschlagene Kürzung entlastet zwar das Budget 2025. Da der Gesetzesauftrag bleibt, 10-mal CHF 200 Millionen für dieses Programm auszugeben, wird jedoch die Ausgabe und auch die Klimawirkung zeitlich verschoben. Jede im Jahr 2025 statt im Jahre 2035 ersetzte Öl-, Gas- oder Elektroheizung wirkt 10 Jahre früher, verbessert unsere CO2-Bilanz und stärkt die Winterstromversorgung.

A231.0323 Wildtiere und Jagd

Die Kommission hat zugestimmt, die Mittel zur Förderung von Massnahmen für die Arten- und Lebensraumförderung in den Jagdbanngebieten und Wasser- und Zugvogelreservaten um CHF 500'000 pro Jahr zu erhöhen. Seit vielen Jahren wird kritisiert, dass der Bund nur die Aufsicht in den Jagdbanngebieten und Wasser- und Zugvogelreservate unterstützen durfte, nicht aber die wichtige Arten- und Lebensraumförderung der Kantone. Mit der Jagdgesetzrevision 2022 wurde dieser Mangel behoben, und mit der neuen Jagdverordnung wird dieser Gesetzesartikel per 1. Februar 2025 in Kraft treten. Damit die Kantone von dieser neuen Regelung auch wirklich profitieren können, ist dieser Antrag zu unterstützen.

Kontakt

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

WWF Schweiz, Jessica Zuber, jessica.zuber@wwf.ch, T 044 297 23 54

WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, M 076 297 22 77

BirdLife Schweiz, Werner Müller, werner.mueller@birdlife.ch, M 079 448 80 36

Behandlung

19. Dezember 2024

22.4544

Mo Pfister: Versteckte Quersubventionierungen beim Automobileasing. Fehlende Kostentransparenz

Einleitung

Grosse Automobilimporteure locken immer häufiger Kunden mit Täuschungsangeboten, die 0-Prozent-Leasingfahrzeuge anpreisen. Die Motion Pfister will diese wenig ökologischen Lockvogelangebote erschweren, indem grosse Automobilimporteure künftig beim Leasing gegenüber den kleineren Automobil-Direktimporteuren oder Leasingangeboten von Banken weniger stark privilegiert werden. Leasinggesellschaften, die mit Generalimporteuren oder Fahrzeugherstellern verbunden sind, sollen dies transparent machen, so dass die Konsumenten nicht getäuscht werden.

Empfehlung

Wir empfehlen, die Motion Pfister anzunehmen (=Minderheit Zgraggen).

Begründung

Durch spezielle Leasinggesellschaften, die mit Automobilgeneralimporteuren verbunden sind, können Automobilgeneralimporteure Fahrzeuge deutlich billiger anbieten als das bei Leasingangeboten von mit ihnen in Konkurrenz stehenden Automobildirektimporteuren oder Banken der Fall ist. Diese vom Generalimporteur quersubventionierte Preisdifferenz wird auf durchschnittlich CHF 4'000 geschätzt.

0-Prozent-Leasingangebote haben den Automobilbesitz insbesondere bei jungen Neulenkern deutlich ansteigen lassen. Ihre Regulierung im Sinne der Transparenz ist eine vergleichsweise milde Massnahme, um Autobesitz nicht durch klimaschädliche Anreize weiter zu privilegieren. Das Wachstum der Anzahl der Fahrzeuge ist stärker als das Bevölkerungswachstum. Neuwagen sind in den letzten Jahren real billiger geworden, während im öV die Kosten für Kundinnen stärker angestiegen sind als die Teuerung. In der Schweiz ist die Besteuerung der Autofahrenden im westeuropäischen Vergleich am tiefsten, die Autoimportsteuer z.B. liegt seit 1997 unverändert bei 4 Prozent des Neuwagenpreises.

Nirgends ist die Schweiz so weit von ihren Klimazielen entfernt, wie beim Strassenverkehr. Bis 2040 muss dessen CO2-Ausstoss gemäss dem 2023 von der Bevölkerung angenommenen Klimaschutzgesetz um 57 Prozent unter dem Niveau von 1990 liegen. Bisher hat die Schweiz erst 5 Prozent Reduktion erreicht. Die Fortschritte durch Effizienzsteigerungen und Elektromobilität wurden durch die Zunahme von Autobesitz und Fahrleistung fast vollständig zu Nichte gemacht.

Kontakt

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

Die Umweltallianz ist ein 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

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

Greenpeace Schweiz

Greenpeace Schweiz, 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

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

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

WWF Schweiz

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

Kooperationspartner

Pro Alps (ehemals Alpen-Initiative)

Pro Alps, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.proalps.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.