

STANDPUNKTE

Herbstsession 2021

Nationalrat: Ergänzung



Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
20. September 2021	<u>21.035</u>	Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit	2
20. September 2021	<u>20.4478</u>	Mo. Ständerat (Dittli). Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen	3
	<u>20.4509</u>	Mo. Ständerat (Wicki). Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr	
23. September 2021	<u>20.319</u>	Kt. Iv. Basel-Landschaft. Kerosinsteuer auf Flugtickets	4
	<u>19.305.</u> <u>19.310.</u> <u>19.314.</u> <u>19.319.</u> <u>20.317.</u> <u>19.315</u>	Kt. Iv. St. Gallen. Besteuerung der Flugtickets in der Höhe der CO2-Abgabe auf Flugbenzin/Kerosin / Kt. Iv. Luzern. Einführung einer CO2-Abgabe auf Flugtickets / Kt. Iv. Wallis. Umweltabgabe auf Flugtickets / Kt. Iv. Bern. Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Falsche Anreize zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen und Flugticketabgabe einführen! / Kt. Iv. Neuenburg. Für die Einführung einer Flugticketabgabe / Kt. Iv. Freiburg. Einführung einer Lenkungsabgabe für den Flugverkehr	
	<u>19.304.</u> <u>20.307</u>	Kt. Iv. Genf. Klimanotstand. Lenkungsabgabe für den Flugverkehr / Kt. Iv. Basel-Stadt. Abgabe auf Flugtickets und Engagement für eine internationale Kerosinsteuer	
29. September 2021	<u>21.477</u>	Pa. Iv. UREK-N. Verlängerung des Reduktionszieles im geltenden CO2-Gesetz	5
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: Rahel Loretan, Anne Briol Jung	7

Behandlung 20. September 2021

[21.035](#)

Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit

Einleitung

Für den Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs in S-Bahnen, Regionalzügen, ortsübergreifenden Buslinien sowie Kursschiffe und Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion teilen sich Bund und Kantone die ungedeckten Kosten je zur Hälfte. Der entsprechende Kredit ist vor allem auch eine Folge von politisch beschlossenen Infrastrukturausbauten, die auf Stufe Bund alle vier Jahre durch die Bahnausbau Schritte STEP und die Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme vom Parlament festgelegt werden.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Schneider-Schüttel/Storni anzunehmen und die Minderheiten Tuena abzulehnen.

Begründung

Die Minderheit Schneider-Schüttel/Storni beantragt einen im Vergleich zur Mehrheit um CHF 90 Mio. höheren Betrag. Dies sind immer noch 19 Mio. weniger als die beste verfügbare Bedarfsabschätzung, die vom Bundesamt für Verkehr erhoben wurde. Viele Städte, Gemeinden und Kantone streben Angebotsverbesserungen und Modal-Split-Verbesserungen an, um ihre klimapolitischen Ziele zu erreichen. Auch der Nationalrat hat sich im Juni 2021 mit der Annahme der Motionen Candinas/Graf-Litscher/Schaffner/Töngi für einen höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Personenkilometer ausgesprochen. Kantone, die bereit sind, ihren 50 Prozent-Beitrag an die ungedeckten Kosten von Angebotsverbesserungen zu bezahlen, haben gemäss Personenbeförderungsgesetz Anrecht auf einen gleich grossen Bundesbeitrag.

Die Minderheit II Tuena bei Art. 1 will den Antrag der Mehrheit um CHF 250 Mio. kürzen. Er trägt dem Umstand nicht Rechnung, dass sich Bund und Kantone wiederholt für einen Ausbau des öV ausgesprochen haben – in Bezug auf 2022 - 2025 sind diverse Angebotsverbesserungen eine direkte Folge der Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur im Strategischen Entwicklungsprogramm STEP 2025, das zusammen mit dem direkten Gegenvorschlag FABI zur öV-Initiative von VCS und weiteren Organisationen beschlossen worden ist. Eine weitere Minderheit Tuena bei Art. 1a will verhindern, dass 2023 erneut beurteilt werden soll, ob die gesprochenen Gelder ausreichen. Pandemiebedingt ist es momentan aber schwierig, die Höhe der ungedeckten Kosten des regionalen Bahn- und Bus-Verkehrs in der Zeit ab 2022 abzuschätzen.

Kontakt

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

Behandlung	20. September 2021
20.4478	Mo. Ständerat (Dittli). Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen
20.4509	Mo. Ständerat (Wicki). Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr
Einleitung	Mit den beiden Motionen sollen Güterverkehrsunternehmen, die Lieferwagen <3,5 t verwenden, ebenfalls bei der LSVA (Mo. Wicki) bzw. den Arbeits- und Ruhezeiten der LKW-Transporten (Mo. Dittli) gleichgestellt werden. Der nicht-gewerbliche Lieferwagenverkehr, also KMU, die ihre Güter per Lieferwagen ausliefern, bliebe gemäss Motion Wicki von der LSVA befreit.
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt, beide Motionen anzunehmen. Bei der Motion Wicki soll die Minderheit Pasquier (Annahme der Motion) angenommen werden. Bei der Motion Dittli ist die Minderheit Umbricht Pieren (Ablehnung der Motion) abzulehnen.
Begründung	<p>Beide Motionen zielen darauf ab, dass Fahrer:innen und Transportunternehmer:innen bei zum gewerblichen Transport genutzten Lieferwagen (<3,5 t) vergleichbare Rahmenbedingungen haben wie Lastwagen und schwere Lieferwagen (>3.5 t). Gemäss Güterverlagerungsbericht von 2017 verursachen Lieferwagen auf der A2 und A13 mehr Stickoxid-Ausstoss (NOx) als LKWs, die ungleich grössere Gütervolumen transportieren. Fehlanreize, die Lieferwagentransporte gegenüber klima- und energieeffizienteren LKW-Transporten bevorzugen, verstärken den gesellschaftlichen Trend zu kürzeren Lieferzeiten und kleineren Ladungen (z.B. durch den zunehmenden Onlinehandel).</p> <p>Mit der Motion Wicki würden künftig auch die für den gewerblichen Transport eingesetzten Nutzfahrzeuge unter 3.5 t für ihre externen Wegkosten aufkommen müssen. Bei den Nutzfahrzeugen über 3.5 t gibt es bekanntlich mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein Instrument, welches das Ziel hat, die externen Kosten des Schwerverkehrs verursachergerecht abzugelten. Etwas Vergleichbares soll es nun auch für leichtere Nutzfahrzeuge geben. Mehr Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr ist begrüssenswert, darum sollte die Motion (= Minderheit Pasquier) angenommen werden.</p> <p>Die Motion Dittli verlangt, dass die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen für Fahrer:innen von Lieferwagen (ab 2,5 t) im gewerbsmässigen Strassengütertransport analog zu den bestehenden Bestimmungen im Schwerverkehr angepasst werden. Zudem sollen auch die Entwicklungen in der EU berücksichtigt werden. Der Änderungsantrag der KVF-N schwächt die Motion zwar etwas ab, das Anliegen ist aber aus Umweltsicht dennoch zu begrüssen. Die Minderheit Umbricht Pieren, welche die Motion ablehnen will, ist daher abzulehnen.</p>
Kontakt	<p>VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58</p> <p>Alpen-Initiative, Fabio Gassmann, fabio.gassmann@alpeninitiative.ch, 076 319 09 50</p>

Behandlung	23. September 2021
20.319	Kt. Iv. Basel-Landschaft. Kerosinsteuer auf Flugtickets
19.305, 19.310, 19.314, 19.319, 20.317, 19.315	Kt. Iv. St. Gallen. Besteuerung der Flugtickets in der Höhe der CO ₂ -Abgabe auf Flugbenzin/Kerosin / Kt. Iv. Luzern. Einführung einer CO ₂ -Abgabe auf Flugtickets / Kt. Iv. Wallis. Umweltabgabe auf Flugtickets / Kt. Iv. Bern. Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Falsche Anreize zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen und Flugticketabgabe einführen! / Kt. Iv. Neuenburg. Für die Einführung einer Flugticketabgabe / Kt. Iv. Freiburg. Einführung einer Lenkungsabgabe für den Flugverkehr
19.304, 20.307	Kt. Iv. Genf. Klimanotstand. Lenkungsabgabe für den Flugverkehr / Kt. Iv. Basel-Stadt. Abgabe auf Flugtickets und Engagement für eine internationale Kerosinsteuer
Einleitung	Der Flugverkehr ab der Schweiz verursacht gemäss neusten Schätzungen Treibhausgase in der Höhe von gut 17 Mio. t CO ₂ -Äquivalente pro Jahr. Dieser ist damit mehr als doppelt so klimaschädlich wie alle Wohngebäude der Schweiz zusammen. Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohner:innen unserer Nachbarstaaten. Neun Kantone sind mit Standesinitiativen vorstellig geworden und fordern Klimaschutzmassnahmen im Flugverkehr. Knappe Kommissionsmehrheiten lehnen alle ab.
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheiten Masshard (international koordinierte Kerosinbesteuerung, Kt. Iv. BL), Wismer (Flugticketabgabe) und Klopfenstein (Kt. Iv. GE und BS) anzunehmen.
Begründung	<p>Die Standesinitiative Basel-Landschaft (Minderheit Masshard) thematisiert, dass für den internationalen Flugverkehr ab der Schweiz im Gegensatz zum innerschweizerischen Flugverkehr keine Mineralölsteuer zu entrichten ist. Flugreisen werden so privilegiert behandelt, obwohl sie mit einem grösseren Treibhausgasausstoss verbunden sind als Reisen im Privatauto, per Bahn oder Fernbus. Die Einführung einer Kerosinbesteuerung muss gemäss der Kt. Iv. BL international koordiniert erfolgen, was in Anbetracht des Entscheides der EU-Kommission vom 14. Juli 2021 (EU-weite Einführung eventuell ab 2024 für Interkontinentalflüge) auch realistisch ist. Die Minderheit Wismer empfiehlt diejenigen Standesinitiativen zur Annahme, die Abgaben auf Flugtickets verlangen, wie sie in allen Nachbarstaaten der Schweiz in unterschiedlicher Höhe und Ausgestaltung bereits bestehen.</p> <p>Den Minderheiten ist gemeinsam, dass sie den dringenden Handlungsbedarf beim Flugverkehr anerkennen. Die Kommissionsmehrheit möchte sich gemäss Kommissionsbericht noch nicht auf konkrete Instrumente festlegen und verweist auf «Diskussionen zur langfristigen Klimapolitik der Schweiz», also wohl auf die Behandlung der Gletscher-Initiative.</p>
Kontakt	VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch , 079 705 06 58

Behandlung

29. September 2021

[21.477](#)**Pa. Iv. UREK-N. Verlängerung des Reduktionszieles im geltenden CO₂-Gesetz**

Einleitung

Das CO₂-Gesetz selbst ist unbefristet, die Reduktionsziele galten jedoch nur bis 2020 und wurden bereits bis Ende 2021 verlängert. Da insbesondere die Treibstoffkompensation und die Erhöhung und Befreiung von der CO₂-Abgabe von der Zielerreichung abhängig sind, sollen die Ziele nun verlängert werden. Diese punktuelle Anpassung des geltenden CO₂-Gesetzes bezweckt in der Variante der Mehrheit deshalb vor allem, einzelne Instrumente (Zielvereinbarungen und Kompensationsprojekte) in den Jahren 2022- 2024 weiterführen zu können. Neu sollen auch Kompensationsprojekte im Ausland jährlich an das Schweizer Klimaziel angerechnet werden.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, bei Art. 3, Abs. 1bis die Minderheit Jauslin und bei Art. 26 Abs. 3 die Minderheit Rösti abzulehnen.

Die Umweltallianz empfiehlt zudem, die ausschliessliche Anrechnung von Emissionsreduktionen nach 2020 zu ergänzen, damit diese auch an die Schweizer Verpflichtung im Rahmen des Pariser Klimaabkommen anrechenbar sind.

Begründung

Bei Art. 3, Abs. 1bis will die Minderheit Jauslin im Gegensatz zur Mehrheit statt jährlicher Ziele ein Ziel für 2024 plus ein Budgetziel verabschieden. Da aktuell erst die Emissionsdaten von 2019 vorliegen und die Daten für 2020 erst 2022 publiziert werden, gibt die Variante der Mehrheit mit der jährlichen Zielsetzung analog dem bestehenden Übergangsgesetz einen klareren und einfacheren Rahmen vor. Die Umweltallianz hätte es bevorzugt, wenn das jährliche Reduktionsziel proportional zum bereits vereinbarten Ziel für 2030 festgelegt worden wäre, also minus rund 3.2 Prozent pro Jahr im Inland, und somit ohne Abs. 1ter.

Die Minderheit Rösti will den maximal zulässigen Aufschlag für Kompensationsprojekte von aktuell 5 auf 1.5 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel senken. Das Instrument der Kompensation hatte als Gegenkonzept zu einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffe obsiegt. Bereits für die Kompensationsverpflichtungen im Jahr 2021 wird die Stiftung KliK im Auftrag der Treibstoffimporteure mehr Mittel aufwenden, als ein Aufschlag von 1.5 Rp/l hergeben würde. Hinter das bestehende Gesetz zurückzugehen würde den Volkswillen vom 13. Juni 2021 genauso wenig respektieren wie eine neue Obergrenze von 12 Rp/l.

Aus der Kombination der Artikel 3, 26 und 48b entsteht die Situation, dass keine zusätzlichen Kompensationsprojekte im Inland mehr vorangetrieben werden. Stattdessen sollen vor 2020 erfolgte Emissionsreduktionen selbst dann angerechnet werden, wenn diese bereits in der Emissionsbuchhaltung der Schweiz von 2013 - 2020 angerechnet und auch international so kommuniziert wurde und eine zweite Anrechnung an das Schweizer Ziel aus dem Klimaabkommens von Paris gar nicht möglich ist. Es fehlt eine entsprechende explizite Bestimmung, die dies ausschliesst. Es wäre mit keinen Zusatznutzen für das Klima verbunden, wenn die Schweiz die gleichen Emissionsreduktionen ein zweites Mal an die Ziele

des CO₂-Gesetzes anrechnet. Die Zahl der Bescheinigungen aus der Kyoto-Periode beträgt gemäss Bericht der UREK-N 6 Mio.t CO₂. Dies entspricht genau der geforderten kumulierten Emissionsreduktionen von 2021 - 2024 (3/4 von 8 Mio.t). Somit ergäbe sich kein Bedarf für die Treibstoffimporteure, bestehende Projekte weiterzuführen oder neue zu ermöglichen. Neue Projekte und das Weiterführen von Biogasprojekten, grossen Holzfeuerungen, Beiträge an den Ausbau von Fernwärmenetzen und viele weitere Klimaschutzmassnahmen würden sistiert. Die inländischen Kompensationsprojekte faktisch abzuschaffen war aber offensichtlich nicht die Absicht der Kommission.

Kontakt

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

VCS, 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, Fax 031 313 34 35, info@umweltallianz.ch

Mitglieder

Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66
www.pronatura.ch

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
T 0848 611 611, F 0848 611 612
www.verkehrsclub.ch

WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich
T 044 297 21 21, F 01 297 21 00
www.wwf.ch

Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99
www.greenpeace.ch

Kooperationspartner

Schweizerische Energie-Stiftung SES

SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21, F 044 275 21 20
www.energiestiftung.ch

BirdLife Schweiz

SVS, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30
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.