

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 18.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Gewässerschutz, Klimapolitik |
| Akteure | Engler, Stefan (mitte/centre, GR) SR/CE |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2024 |

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette; Ziehli, Karel 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Gewässerschutz, Klimapolitik, 2021 - 2023. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Wirtschaft | 1 |
| Landwirtschaft | 1 |
| Agrarpolitik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Energie | 1 |
| Alternativenergien | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 3 |
| Strassenverkehr | 3 |
| Eisenbahn | 3 |
| Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr | 5 |
| Umweltschutz | 5 |
| Naturschutz | 5 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|--|
| BAFU | Bundesamt für Umwelt |
| UREK-NR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates |
| WAK-SR | Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| ASTAG | Schweizerischer Nutzfahrzeugverband |

| | |
|-----------------|---|
| OFEV | Office fédéral de l'environnement |
| CEATE-CN | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national |
| CER-CE | Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| ASTAG | Association suisse des transports routiers |

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Landwirtschaft

Agrarpolitik

MOTION
DATUM: 14.06.2022
KAREL ZIEHLI

C'est à l'unanimité, moins l'abstention de Philippe Bauer (plr, NE), que le Conseil des Etats a accepté la motion exigeant de **renforcer la recherche en faveur d'une économie alpestre moderne**. Représentant l'avis majoritaire de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats (CER-CE), Stefan Engler (centre, GR) n'a pas manqué de rappeler les efforts d'ores et déjà entrepris par la Confédération à ce sujet, mais a insisté sur la nécessité de concrétiser et d'appliquer sur le terrain ce qui a été présenté par la recherche. Le Conseil fédéral n'aurait pas voulu de ce texte, Guy Parmelin, faisant remarquer qu'une station de recherche décentralisée d'Agroscope consacrée à l'économie alpestre a été inaugurée au mois de juin 2021. Cela n'aura pas suffi pour convaincre les sénatrices et sénateurs. La motion est ainsi transmise au Conseil fédéral.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.09.2021
MARCO ACKERMANN

In der Herbstsession 2021 befasste sich der Ständerat als **Zweitrat** mit dem Entwurf zur parlamentarischen Initiative Girod (gp, ZH) betreffend die **Förderung der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien**. Wie zuvor bereits im Nationalrat war die Debatte mit 59 Stellungnahmen und 16 Abstimmungen auch im Ständerat sehr umfangreich. Die Kantonskammer stellte dabei neun Differenzen zum Nationalrat auf:

Erstens wollte der Ständerat Auktionen für **Investitionsbeiträge bei grossen Fotovoltaikanlagen ohne Eigenverbrauch** erst ab einer Leistung von 150 KW gestatten. Der Nationalrat hatte hier zuvor eine Mindestleistung von 100 KW vorschreiben wollen. Zudem strich die Ständekammer eine spezielle Regelung, wonach auch grosse Anlagen mit Eigenverbrauch separate Auktionen erhalten sollen. Eine entsprechende Unterscheidung hatte die UREK-NR zuvor beim Nationalrat erfolgreich ins Feld geführt. Wie der ständerätliche Kommissionssprecher Martin Schmid (fdp, GR) erläuterte, solle mit der Änderung vor allem Rechtssicherheit für kleinere Anlagen geschaffen werden, sodass diese bei der Planung auf die klassische Förderung zählen können und insgesamt mehr Anlagen gebaut werden. Energieministerin Simonetta Sommaruga erklärte im Rat, der Bundesrat könne «mit dieser Einschränkung leben», da es vor allem darum gehe, grössere Anlagen ohne Eigenverbrauch mit Auktionen zu fördern.

Zweitens sah der Ständerat die Möglichkeit vor, Stromproduktionsanlagen, welche insbesondere der **Winterstromknappheit** entgegenwirken, mit maximal 20 Prozent zusätzlichen Beiträgen zu fördern. So sollen Fotovoltaik-, Windenergie- und Geothermieanlagen, welche mindestens 40 Prozent ihrer Stromproduktion zwischen Herbst und Frühling erbringen, zusätzlich unterstützt werden. Sie könnten damit einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit beitragen, strich beispielsweise Hansjörg Knecht (svp, AG) hervor. Wasserkraftanlagen, welche mindestens einen Viertel ihrer Jahresproduktion im Winterhalbjahr leisten, sollen ebenfalls von bis zu 20 Prozent zusätzlichen Beiträgen profitieren können. Neue Anlagen müssen dafür jedoch eine Leistung von mindestens 10 MW aufweisen. Bestehende Anlagen müssen zwei Voraussetzungen erfüllen: Sie müssen durch Erweiterungen oder Erneuerungen mindestens 300 kW ins Netz einspeisen können und die zugebaute Produktionsmenge muss mindestens 25 Prozent ihrer jährlichen Leistung im Winterhalbjahr beisteuern. Energieministerin Simonetta Sommaruga begrüßte die Flexibilität der Kann-Formulierung und rechnete vor, dass dadurch speziell bei Geothermie- und Windenergieanlagen, die einen grossen Winterstromanteil aufweisen, ein Investitionsbetrag von total 80 Prozent möglich würde. «Im Parlament sagt man dann plötzlich: 80 Prozent Investitionsbeitrag, nein, das ist jetzt wirklich zu viel. Ich sage dies einfach, damit Sie es einmal gehört haben.»

Nicht aufgenommen hat der Ständerat eine Forderung seiner knappen

Kommissionsmehrheit (6 zu 5 Stimmen), wonach neue Wasserkraftanlagen erst ab einer **Leistungsuntergrenze von 3 MW** anstatt wie im Entwurf vorgesehen bereits ab 1 MW Leistung gefördert werden sollen. Wie Kommissionsprecher Martin Schmid erläuterte, gehe es bei dieser Bestimmung um das Spannungsverhältnis zwischen Nutzungsinteressen und dem Schutz der Gewässerökosysteme. Eine Abwägung dieser Interessen habe für die Kommissionsmehrheit dazu geführt, das Pendel bei kleineren Anlagen zugunsten des Gewässerschutzes ausschlagen zu lassen. Die Frage, ab welcher Leistungsmenge es in Anbetracht des ökologischen Eingriffs angemessen ist, Anlagen zu fördern, war bereits in der Kommission sowie zuvor im Nationalrat sehr umstritten gewesen. Nun diskutierte auch der Ständerat lange über diese Bestimmung. Wie Roberto Zanetti (sp, SO) mahnte, gehe es hier auch um einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel, da ein eingesetzter Franken an Fördergeld bei grossen Anlagen zu mehr Elektrizität führe, was insbesondere auch im Hinblick auf die Stromknappheit sehr relevant werde. Die Untergrenze sei deshalb besser bei 3 MW Leistung anzusetzen. Der Ständerat folgte schliesslich jedoch einer vom Bundesrat unterstützten Minderheit Fässler (mitte, AI), die bei der vom Nationalrat eingeführten Untergrenze von 1 MW Leistung bleiben wollte. Wie der Innerrhoder Ständerat mahnte, dürfe das Parlament die Wasserkraftbetreiber, die derzeit vom Fördersystem profitieren, nicht einfach im Regen stehen lassen, wenn sie weniger als 3 MW Leistung erbringen. Aus energiepolitischen Gründen sei es nicht wünschenswert, Anlagen mit 1 MW Leistung nicht mehr zu fördern, da die Wasserkraft das Rückgrat der Schweizer Stromversorgung darstelle: «Es wäre unverständlich, wenn wir bei der Wasserkraft auf ein bedeutendes Potenzial leichtfertig verzichten würden.» Der Ständerat stellte damit eine dritte Differenz zum Nationalrat auf.

Gewissermassen als Kompensation dazu setzte die kleine Kammer ein Zeichen für den **Gewässerschutz**, indem sie als vierte Differenz die Bedingung aufnahm, dass Investitionsbeiträge nur bei Wasserkraftzubauten gesprochen werden, die den Anforderungen des modernen Gewässer- und des Fischereischutzes entsprechen. Die Anlagen müssen bei Erhalt der Vergütungen entweder diese Umweltbedingungen bereits erfüllen oder dank der Investition erreichen. Ein Einzelantrag Engler (mitte, GR) wollte zudem, dass die zusätzlichen Kosten für die Erfüllung der Gewässerschutzvorschriften den Wasserkraftbetreibern erstattet werden. Auf Druck der anderen Ratsmitglieder zog der Bündner dieses Anliegen jedoch zurück, damit dieses im Rahmen eines separaten Geschäfts beraten werden kann.

Als fünfte Differenz verlängerte der Ständerat das bestehende **Wasserzinsmaximum** von CHF 110 pro Kilowatt Bruttoleistung, welches Ende 2024 auslaufen würde, bis Ende 2030. Der Bundesrat soll gemäss Gesetz dem Parlament rechtzeitig eine Folgelösung für die Zeit ab Januar 2031 unterbreiten. Gemäss Martin Schmid könne damit Rechts- und Planungssicherheit geschaffen werden. Minderheitsvertreter Damian Müller (fdp, LU) hatte vergeblich versucht, den Rat davon zu überzeugen, auf eine solche einschneidende und sachfremde Bestimmung zu verzichten und den Wasserzins stattdessen in einer separaten Vorlage vertieft zu diskutieren. Auch Bundesrätin Sommaruga sprach sich gegen diese Bestimmung aus und erklärte, der Bundesrat sei daran, mit den Kantonen eine Nachfolgelösung für das Wasserzinsmaximum zu suchen. Die Mehrheit des Ständerats liess sich davon jedoch nicht überzeugen und nahm die Bestimmung mit 27 zu 14 Stimmen bei 2 Enthaltungen in die Vorlage auf.

Zusätzlich wollte die Kantonskammer als sechste Differenz eine weitere Bestimmung bei der Wasserkraft streichen: Der Nationalrat hatte eine Regelung einführen wollen, wonach nicht verwendete Investitionsbeiträge bei grossen Wasserkraftanlagen für andere Fördersysteme verwendet werden sollen. Kommissionsprecher Martin Schmid verwies jedoch auf Erläuterungen aus der Verwaltung, wonach diese Praxis bereits heute angewandt werde. Der Artikel würde es schwieriger machen, finanzielle Mittel für grosse Projekte bereitzustellen, da die Ausgaben nicht in jedem Jahr gleich hoch ausfallen würden. Eine kurzfristige Akkumulation von Fördermitteln sei notwendig, um die Schwankungen ausgleichen zu können. Dieser Artikel würde hingegen verlangen, dass nicht verwendete Mittel Ende Jahr umverteilt würden. Der Streichung dieses Artikels stimmte die kleine Kammer stillschweigend zu.

Weiter fügte die Kantonskammer eine Bestimmung für die Finanzierung von Pilotprojekten ein, welche eins zu eins aus dem bundesrätlichen Entwurf zur Änderung des Energiegesetzes übernommen worden war, was die Energieministerin sehr freute. Ebenfalls neu schrieb der Ständerat im Gesetz fest, dass das BAFU Gesuche für Investitionsbeiträge an Sanierungsarbeiten von Wasserkraftanlagen in der Regel innert sechs Monaten behandeln muss. Der Entwurf des Nationalrates hatte hierzu keine Frist

vorgesehen. Bundesrätin Simonetta Sommaruga zeigte zwar Verständnis für das Anliegen, wandte allerdings ein, dass es bei Sanierungsarbeiten von Wasserkraftanlagen eines Einvernehmens zwischen dem BAFU und dem betroffenen Kanton bedürfe, was nebst der Prüfung der Gesuchsunterlagen viel Zeit in Anspruch nehmen könne. Deshalb stehe es nicht immer in der Macht des BAFU, diese Frist einzuhalten. Der Ständerat hiess den entsprechenden Einzelantrag Engler nichtsdestotrotz einstimmig gut. Eine letzte Differenz schuf die kleine Kammer bei der Verrechnung von Preisvorteilen für gebundene Endkunden. Hier wollte sie – im Gegensatz zu ihrer Schwesterkammer – beim bestehenden Gesetz bleiben und diese Praxis auf 2030 befristen, was auch Bundesrätin Sommaruga begrüusste.

In der Gesamtabstimmung gab die Ständekammer der Vorlage mit 39 Stimmen bei 4 Enthaltungen (Philippe Bauer (fdp, NE), Andrea Caroni (fdp, AR), Damian Müller und Ruedi Noser (fdp, ZH)) eindeutig grünes Licht und spielte die überarbeitete Version dem Nationalrat zu.²

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 14.09.2023
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringende notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.³

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits

überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2023
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeure auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Liberales-Fraktion.⁵

MOTION

DATUM: 07.12.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.⁶

Umweltschutz

Naturschutz

BERICHT

DATUM: 05.12.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2022 publizierte der Bundesrat den **Bericht «Anpassung des Waldes an den Klimawandel»** in Erfüllung einer Motion von Claude Hêche (sp, JU; Mo. 19.4177), übernommen von Stefan Engler (mitte, GR), sowie eines Postulats von Céline Vara (gp, NE; Po. 20.3750). Das Ziel des Bundesrats in diesem Themenbereich besteht darin, sowohl die Anpassungsfunktionen als auch die Emissionsreduktionsleistungen des Waldes (beispielsweise die Speicherung von CO₂ im Holz) zu stärken. Zudem sollen die Wälder in der Regeneration, die sie aufgrund von klimabedingten Schäden durchlaufen müssen, unterstützt werden. Um diese Hauptziele zu erreichen, legte der Bericht in 5 Handlungsfeldern insgesamt 19 neue Massnahmen (13 Sofortmassnahmen und 6 Prüfaufträge) fest, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung der 13 Sofortmassnahmen könne unmittelbar beginnen, hielt der Bericht fest. Die dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen und der finanzielle Spielraum seien vorhanden. Die Prüfaufträge hingegen verlangten nach weiteren Abklärungen, da es hier um rechtliche oder finanzielle Anpassungen bestehender Regelungen gehe. Als Beispiel für eine Sofortmassnahme wurde im Bericht die Weiterentwicklung waldbaulicher Grundlagen und waldbaulicher Instrumente genannt. Ein Beispiel für einen Prüfauftrag wäre derweil, zu untersuchen, wie eine zukunftsfähige Waldverjüngung sichergestellt werden kann.⁷

1) AB SR, 2022, S.520 ff.

2) AB SR, 2021, S. 743 ff.; Bericht BR vom 1.10.21; TA, 17.6.21; AZ, CdT, NZZ, 14.9.21

3) AB NR, 2023, S. 756-759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

4) AB SR, 2021, S. 636 ff.

5) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23

6) AB SR 2021, S. 1235 ff.

7) Bericht Bundesrat vom 2.12.22; Medienmitteilung BR vom 2.12.22