

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Gewässerschutz, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Germann, Hannes (svp/udc, SH) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Gewässerschutz, Klimapolitik, 2009 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Wasserkraft	1
Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

## Abkürzungsverzeichnis

**BAFU** Bundesamt für Umwelt  
**UREK-SR** Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates  
**EU** Europäische Union

---

**OFEV** Office fédéral de l'environnement  
**CEATE-CE** Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États  
**UE** Union européenne

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Wasserkraft

MOTION  
DATUM: 03.06.2020  
MARCO ACKERMANN

Mit Verweis auf den im Jahr 1975 aufgenommenen heutigen Artikel 76 Absatz 3 der Bundesverfassung verlangte SVP-Ständerat Hannes Germann (SH) mit einer Motion, dass bei einer Interessenabwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen die **verfassungskonforme angemessene Restwassermenge** vorrangig betrachtet wird. Der Bundesrat soll dazu dem Parlament eine Vorlage unterbreiten, welche das BAFU bei einem Entscheid über die Bewilligung einer Erweiterung, Erneuerung oder Sanierung einer Wasserkraftanlage dazu verpflichtet, Sach- und Rechtslagen vorzulegen. Namentlich sollen dazu sowohl die energetischen als auch die finanziellen Auswirkungen für angemessene Restwassermengen, für Mindestrestwassermengen und für Einsparungen bei Restwassersanierungen geprüft und publiziert werden.

Im Rat argumentierte der Schaffhauser, dass es im Grunde genommen nichts Schlimmeres gäbe, als «einen Staudamm und nachher ein Rinnsal, bei dem man das Gefühl hat, hier kann wirklich nicht mehr viel leben». Als Alternative für solche Rinnsale nannte Germann das Potenzial bei der Fotovoltaik auf Schweizer Dächern und Fassaden sowie die eliminierbaren Energieverluste im Gebäudebereich.

Der Bundesrat stimmte in seiner Stellungnahme dem Motionär zu, dass bei der Fotovoltaik und im Gebäudebereich noch erhebliches Potenzial bestehe. Die Motion beantragte der Bundesrat jedoch zur Ablehnung, da der Vorschlag dazu führen würde, dass es auch im Rahmen von konzessionsunabhängigen Bautätigkeiten aufgrund des Vorrangs der Schutzinteressen zu Eingriffen in die wohlverordneten Rechte der Wasserkraftwerkbetreiber käme. Solche Eingriffe müssten die Kantone nach geltendem Recht entschädigen. Die Alternative, die Kosten für die Schutzmassnahmen auf die Betreiber zu überwälzen, würde den verfassungsmässigen Grundsätzen von Treu und Glauben, der Eigentumsgarantie sowie der Wirtschaftsfreiheit zuwiderlaufen. Der Bundesrat erklärte zudem die bereits unternommenen Schritte zur Verbesserung der Artenvielfalt und Biodiversität, verwies jedoch auf den langen Zeithorizont für deren Umsetzung. So müssen Betreiber von Wasserkraftwerken beispielsweise bei Neubauten oder Konzessionserneuerungen die angemessenen Restwassermengen einhalten. Da jedoch erst etwa ein Zehntel aller Anlagen eine Konzessionserneuerung erfahren hat, werde es noch gut achtzig Jahre dauern bis alle Anlagen neu konzessioniert sind, erklärte Bundesrätin Simonetta Sommaruga im Rat. Allgemein betrachtet stellte die Energieministerin fest, dass «wir [der Bundesrat und der Motionär] nicht wirklich Differenzen haben». Sie plädierte aber dafür, das Pendel zwischen Nutzungs- und Schutzinteressen nicht auf eine Seite zu schlagen und damit «einen über lange Zeit erarbeiteten Kompromiss, den viele mittragen können», zu gefährden. Überzeugt von den Argumenten der Bundesrätin zog Germann sein Anliegen in der Ratsdebatte im Sommer 2020 zurück.<sup>1</sup>

### Umweltschutz

#### Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 26.08.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de l'**initiative populaire fédérale «pour un climat sain»** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative ne permettrait notamment pas d'acquiescer des certificats d'émission étrangers. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un projet de révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Lors de la consultation lancée l'année précédente, une large majorité de partis et des cantons, ainsi que les organisations écologistes ont approuvé l'objectif de réduction (aligné sur celui de l'UE) de 20% d'ici à 2020, seuls l'UDC, l'UDF et les milieux patronaux et routiers l'ayant rejeté. Si le maintien de la taxe sur le CO<sub>2</sub> prélevée sur les combustibles n'a été contesté que par le PLR et l'UDC, son extension aux carburants est catégoriquement rejetée par l'ensemble des partis bourgeois et des groupes d'intérêts économiques. Aussi, le Conseil fédéral a-t-il entériné l'objectif de réduction de 20%.

maintenu l'augmentation de la taxe sur les combustibles (36 francs par tonne de CO<sub>2</sub> contre 12 actuellement, soit 9 centimes par litre d'huile de chauffage au lieu de 3) et décidé de laisser à la taxe sur les carburants un rôle subsidiaire, son introduction ne pouvant survenir que si les autres mesures s'avèrent insuffisantes. Parmi les mesures proposées figurent en outre une affectation partielle (plafonnée à 200 millions de francs par an) du produit de la taxe en faveur de mesures d'assainissement dans le domaine du bâtiment, des prescriptions plus sévères pour les véhicules et une amélioration du système d'échange de quotas d'émissions pour les entreprises à forte intensité énergétique. Suite à la fronde du lobby des importateurs d'automobiles lors de la consultation, le Conseil fédéral a toutefois renoncé à aligner les prescriptions en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves sur celles de l'UE, en abaissant la valeur limite de 180 à 130 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre d'ici 2015 (soit une consommation maximale de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel pour cent kilomètres).

On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles (MO. Germann, 09.3730).<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 25.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2019 debattierte der **Ständerat** ausführlich über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes** und folgte dabei in den wesentlichen Punkten der UREK-SR. Der Ständerat beschloss, die Treibhausgasemissionen bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent zu reduzieren. Dabei sollen mindestens 60 Prozent dieser Reduktionen durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Dies hatte bereits seine Kommission vorgeschlagen. Eine starke Minderheit sprach sich im Ständerat für ein Inlandreduktionsziel von mindestens 80 Prozent aus. Im Gebäudebereich beschloss der Ständerat, dass für Altbauten ab 2023 ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr gelten soll, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Dieser Wert gälte ab 2023 und würde in Fünfjahresschritten verschärft. Hausbesitzer könnten mit diesem beschlossenen Grenzwert nur noch dann eine neue Ölheizung einbauen, wenn das Haus gut isoliert ist. Das komme für viele Häuser einem Ölheizungsverbot gleich, argumentierte SVP-Politiker Hannes Germann (svp, SH). Allerdings liess der Ständerat eine Ausnahme zu: Kantone, die eigene, gleich wirksame Regelungen umsetzten, sollen von der Umsetzung dieser Massnahme befreit werden. Teurer werden könnte nach dem Willen des Ständerates auch das Heizöl: Der maximale Satz der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen soll von heute CHF 120 auf bis zu CHF 210 steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend reduziert werden. Geht es nach dem Willen des Ständerates, so wird zukünftig auch eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets erhoben. Der Flugverkehr war bisher in diesem Bereich nicht besteuert worden. Die Abgabe soll mindestens CHF 30 und höchstens CHF 120 betragen. Die so gewonnenen Einnahmen sollen zur Hälfte an die Bevölkerung zurückerstattet werden, die andere Hälfte soll in einen neu zu schaffenden Klimafonds gehen. Ausserdem beschloss der Ständerat, dass auch auf FLügen mit Privatjets eine Abgabe erhoben werden soll – und zwar pauschal CHF 500. Auch für den Strassenverkehr wurden Massnahmen beschlossen: Zukünftig sollen Treibstoffimporteure einen grösseren Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der fossilen Treibstoffe entstehen, kompensieren. Der Ständerat will den Aufschlag aber begrenzen. Bis 2024 soll die Kompensation den Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuern dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Für die Fahrzeuge wurden ebenfalls strengere Ziele gesetzt: Von 2021 bis 2024 dürfen beispielsweise neue Autos höchstens 95 Gramm CO<sub>2</sub> / Kilometer emittieren. Bis 2029 sollen es 15 Prozent weniger sein, ab 2030 wiederum rund 15 Prozent weniger. Sind die Emissionen der Neuwagenflotte von Fahrzeugen höher als diese Grenzwerte, muss der Importeur dem Bund pro Fahrzeug für jedes über der Zielvorgabe liegende Gramm CO<sub>2</sub> / Kilometer 95 bis 152 Franken entrichten. Mit dem oben erwähnten neuen Klimafonds will der Ständerat ein Instrument schaffen, das unbefristet ist und mit jährlich rund einer Milliarde Franken ausgestattet wird. Die Einnahmen sollen dabei hauptsächlich aus den Abgaben auf Brennstoffen und den Flugtickets stammen. Eingesetzt werden soll das Geld unter anderem zur Weiterführung des Gebäudeprogramms sowie für Fernwärmeanschlüsse. Des Weiteren soll das Geld auch für Massnahmen, die Klimaschäden vermeiden und die Anpassung an den Klimawandel unterstützen, verwendet werden. Keine Massnahmen beschloss der Ständerat gegen klimaschädliche Investitionen des Finanzsektors. Er will hierzu die Entwicklungen in der EU abwarten.<sup>3</sup>

---

1) AB SR, 2020, S. 330 ff.

- 2) FF, 2009, p. 6723 ss.; presse du 18.3 (consultation), du 7.5 et du 27.8.09 (MCF); OFEV, communiqué de presse, 6.5 et 26.8.2009.
- 3) AB SR, 2019, S. 821 ff.; AB SR, 2019, S. 889 ff.; AB SR, 2019, S. 922 ff.; Blick, TA, 24.9.19; Blick, NZZ, TA, 26.9.19