

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	CO2-Gesetz
Akteure	Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: CO₂-Gesetz, 2019 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Alternativenergien	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Luftfahrt	2
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
EHS	Emissionshandelssystem
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
EIE	étude d'impact sur l'environnement
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
SEGE	Système d'échange de quotas d'émission
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

MOTION
DATUM: 02.12.2021
MARCO ACKERMANN

Im Ständerat forderte Jakob Stark (svp, TG) mittels einer Motion, dass der Bundesrat im Rahmen des Gebäudeprogramms (CO₂-Gesetz) **finanzielle Anreize für den Ersatz von alten Holzheizungen durch moderne Holzfeuerungsanlagen** bereitstellt. Mit der aktuellen Regelung würde der Bund nur Globalbeiträge an die Kantone entrichten, damit fossile und elektrische Heizungen durch effiziente Holzfeuerungsanlagen (oder generell durch andere erneuerbare Heizsysteme) ersetzt werden. Für den Ersatz von alten und ineffizienten Holzheizungen würden hingegen keine finanziellen Mittel bereitgestellt. Dies sei gemäss Stark insofern problematisch, als alte Holzheizungen oftmals aus Komfort- oder Kostengründen durch Wärmepumpen oder gar Gasheizungen ersetzt würden, die zwar im Falle der Wärmepumpen dem Erreichen des im Gebäudeprogramm enthaltenen CO₂-Reduktionsziels bei Gebäuden dienen, jedoch dem ebenfalls darin enthaltenen Ziel der Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr zuwiderlaufen würden, da Wärmepumpen einen erheblichen Strombedarf (vor allem in den kritischen Wintermonaten) aufweisen. Der Bundesrat wollte jedoch von dieser Änderung nichts wissen und beantragte die Motion zur Ablehnung. Die beschränkten verfügbaren Mittel müssten effizient eingesetzt werden und seien dazu da, dass fossile Heizsysteme durch erneuerbare Anlagen ersetzt würden, erklärte Energieministerin Simonetta Sommaruga. Zudem solle kein Präjudiz geschaffen werden, dass der Ersatz von alten erneuerbaren Energiesystemen generell finanziell unterstützt werde. Der Ständerat goutierte jedoch die Überlegungen des Thurgauers und nahm die Motion im Dezember 2021 mit 23 zu 12 Stimmen bei 2 Enthaltungen an.¹

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion unter dem Titel **«Keine Feigenblätter für CO₂-Schleudern. Auf Supercredits ist zu verzichten»** wollte Nationalrat Jürg Grossen (glp, BE) den Bundesrat beauftragen, bei künftigen CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge auf sogenannte Supercredits oder sich ähnlich auswirkende Instrumente zu verzichten. Dank Supercredits konnten besonders emissionsarme Fahrzeuge bisher mehrfach an den CO₂-Flottendurchschnitt von Grossimporteuren angerechnet werden, erklärte der Motionär. Sie sollten zu einer schnelleren Marktdurchdringung von Elektroautos führen, da sie den Import von Elektrofahrzeugen für die Importeure besonders attraktiv machen. Eben weil die emissionsarmen Fahrzeuge mehrfach an den CO₂-Ausstoss ihrer Flotte angerechnet werden konnten, war es den Importeuren aber auch weiterhin möglich, Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss zu importieren, ohne dass der Durchschnitt des CO₂-Ausstosses zu hoch geworden wäre. Motionär Grossen sah deshalb in den Supercredits ein «Feigenblatt» für die Autoimporteure. Um die Klimaziele zu erreichen, sei auf diese zu verzichten.

Die im Dezember 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat, wo Bundesrätin Sommaruga auf die wenige Tage später im Ständerat folgende CO₂-Gesetz-Debatte verwies. Ihre Ablehnung der Motion sei «verfahrenstechnisch begründet», der Bundesrat sei der Meinung, man müsse jetzt am CO₂-Gesetz arbeiten. Der Nationalrat folgte der Umweltministerin und lehnte die Motion mit 89 zu 94 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.²

Luftfahrt

Die KVF-NR wollte den Bundesrat im August 2021 mit einem Postulat beauftragen darzulegen, wie **CO2-neutrales Fliegen bis 2050** ermöglicht werden könne. Eine Minderheit Rüegger (svp, OW) beantragte die Ablehnung des Vorstosses, der Bundesrat wollte ihn hingegen annehmen. Der Nationalrat nahm sich in der Frühjahrssession 2022 des Themas an. Kommissionssprecher Matthias Jauslin (fdp, AG) stellte fest, dass sich auch der Aviatiksektor bewegen müsse, wenn die Schweiz ihr Ziel, bis 2050 CO2-neutral zu werden, erreichen wolle. In diesem Sektor gebe es aber spezifische Herausforderungen, da es hier um andere Distanzen gehe und auch immer der internationale Kontext berücksichtigt werden müsse. Auch gelte es zu bedenken, dass die Entwicklung eines neuen Flugzeuges viele Jahre in Anspruch nehmen könne. Die Fragen nach der Finanzierung, der Herstellung von synthetischen Treibstoffen sowie der internationalen Koordination müssten deshalb zeitnah angegangen werden. Diesem Votum hielt Monika Rüegger entgegen, dass die Stimmbevölkerung im Sommer 2021 das CO2-Gesetz, das eine Flugticketabgabe enthielt, abgelehnt hatte. Diese Entscheidung gelte es zu respektieren; es gehe nicht an, dass «die vom Volk abgelehnten Ziele über Umwege, durch das «Hintertürl»», wiedereingeführt würden. Zudem habe die ICAO 2019 das Projekt CORSIA gestartet, in dessen Rahmen die beteiligten Fluggesellschaften ihre CO2-Emissionen reduzierten respektive kompensierten. Schliesslich unterlägen Flüge innerhalb der Schweiz und von der Schweiz in EWR-Staaten bereits dem Schweizer EHS.

Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga vertrat die Ansicht, dass die Flugbranche klare Vorgaben brauche, wie sie ihren Beitrag zur Klimaneutralität leisten könne, und dass genau diese Fragen mit dem geforderten Postulatsbericht beantwortet werden könnten. Die offenen Fragen würden selbstverständlich im internationalen Kontext angegangen. Das habe der Bundesrat im Übrigen auch im Rahmen der Vorlage zum neuen CO2-Gesetz so gehandhabt; in Abstimmung mit den Regeln in der EU habe er eine Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen beim Kerosin vorgeschlagen. Im Anschluss sprach sich die grosse Kammer mit 128 zu 48 Stimmen bei 3 Enthaltungen klar für Annahme des Postulats aus. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.³

Umweltschutz

Klimapolitik

In der ersten Woche der Herbstsession 2020 machte sich der **Ständerat** daran, die im Rahmen der Ratsdebatten zur **Totalrevision des CO2-Gesetzes** entstandenen **Differenzen zum Nationalrat** zu beseitigen. Eine erste Differenz wurde bei der Festlegung des Inlandzieles beigelegt. Der Ständerat folgte dem Nationalrat und der Mehrheit seiner vorberatenden UREK-SR und hob den Mindestanteil der Emissionen, die im Inland reduziert werden müssen, von 60 auf 75 Prozent an. Weitere Differenzen wurden unter anderem auch beim Thema UVP-pflichtige Anlagen, bei den technischen Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen in Gebäuden sowie bei der Verwendung der Mittel aus dem neu zu schaffenden Klimafonds ausgeräumt. Am meisten zu reden gab im Ständerat die Ausgestaltung der Flugticketabgabe für Privatflugzeuge. Eine knappe Mehrheit des Ständerates sprach sich, entgegen des Beschlusses des Nationalrates und der Empfehlung der UREK-SR, für eine pauschale Abgabe von CHF 500 pro Flug aus, wobei nur Flugzeuge ab einer Startmasse von 5700 Kilogramm betroffen wären. Beat Rieder (cvp, VS) begründete die relativ tiefe Abgabe mit der zu erhaltenden Wettbewerbsfähigkeit regionaler Flughäfen. Die Flüge mit Privatjets würden bei einer höheren Abgabe massiv einbrechen, womit den regionalen Flughäfen ein wichtiges finanzielles Standbein wegbreche, so Rieder. Umweltministerin Simonetta Sommaruga argumentierte vergeblich, dass eine solche «Flatrate» für Privatflugzeuge nicht sinnvoll sei, da sie keine Lenkungswirkung mehr habe, weil weder die Anzahl Flugpassagiere noch die Flugdistanz berücksichtigt würden und die Abgabe so tief sei, dass schliesslich die Abgabe für einen Flug im Privatjet billiger ausfallen könnte als die Abgabe für ein Ticket in der Businessclass eines Linienflugzeuges. In der Folge wird sich der Nationalrat wiederum mit diesem Thema beschäftigen müssen.⁴

Im März 2021 gab der **Bundesrat** seine **Empfehlung** für die **Abstimmung über das revidierte CO2-Gesetz** bekannt, welches im Juni 2021 der Stimmbevölkerung vorgelegt wird. Wie erwartet sprach sich der Bundesrat für die Annahme des Gesetzes aus.

Das Gesetz war im Herbst 2020 von den Räten verabschiedet worden. Zwei Komitees hatten erfolgreich das Referendum ergriffen; ein linkes Komitee «Referendum für einen sozialen und konsequenten Klimaschutz», dem das Gesetz nicht weit genug ging, und ein rechts-bürgerliches «Wirtschaftskomitee gegen das CO2-Gesetz», das das Gesetz als zu teuer und wirtschaftsfeindlich erachtete.

Bundesrätin Sommaruga erläuterte die Massnahmen des neuen Gesetzes an einer Pressekonferenz. Mit Lenkungsabgaben (insbesondere mit der CO2-Abgabe) werde dafür gesorgt, dass sich klimafreundliches Verhalten stärker auszahle. Zudem würden mit dem revidierten Gesetz klimafreundliche Investitionen in Gebäude und Infrastrukturen stärker unterstützt und innovative Firmen gefördert. Im Bereich des Verkehrs werde veranlasst, dass vermehrt emissionsarme Fahrzeuge auf den Markt kämen. Dadurch werde auch die Abhängigkeit von ausländischen Erdölkonzernen verringert und stattdessen könne das eingesparte Geld in innovative Schweizer Firmen investiert werden. Schliesslich sei das Gesetz auch sozial ausgestaltet, weil die Abgaben mehrheitlich an die Bevölkerung zurückverteilt würden.

Auch die Kantone sprachen sich für ein Ja an der Urne aus. Stellvertretend betonte der Bündner Regierungspräsident Mario Cavigelli (GR, cvp), Präsident der EnDK, dass für die Kantone vor allem die Massnahmen im Gebäudebereich (Erhöhung der Energieeffizienz und erneuerbare Wärmeversorgung) wichtig seien, bei denen das neue Gesetz zusätzliche Planungssicherheit und Investitionsanreize bringe.⁵

1) AB SR, 2021, S. 1187 f.

2) AB NR, 2019, S. 1721

3) AB NR, 2022, S. 511 ff.

4) AB SR, 2020, S. 643 ff.

5) Medienmitteilung Bundesrat vom 29.3.2021