

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 16.080/1902)

Für Annahme der Ausgabe ... 32 Stimmen

Dagegen ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise***Art. 2***Antrag der Kommission*

Streichen

Art. 2*Proposition de la commission*

Biffer

*Angenommen – Adopté***Art. 3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 16.080/1903)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(2 Enthaltungen)

14.3837

Motion Böhni Thomas.
Synthetische, CO₂-neutrale Treibstoffe.
Anrechnung
bei der CO₂-Flottenemissionsregelung

Motion Böhni Thomas.
Carburants synthétiques neutres
du point de vue du CO₂.
Prendre en considération
les réductions d'émissions de CO₂
réalisées en adaptant
la réglementation relative
aux émissions des voitures de tourisme

Nationalrat/Conseil national 16.06.16

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.17

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Mit Blick auf die Uhr schlage ich Ihnen vor, die Behandlung der Motion Rieder 16.3458, "Umwandlung strukturierter Beherbergungsbetriebe. Keine halben Sachen!", zu verschieben. Wir erwarten dort eine längere Diskussion, und ich möchte diese nicht unterbrechen. (*Heiterkeit*)

Zur Motion 34.3837 haben Sie einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion anzunehmen.

Noser Ruedi (RL, ZH), für die Kommission: Die Kommission hat die Motion Böhni Thomas zur Power-to-Gas/Liquid-Technologie beraten und beantragt einstimmig ihre Annahme. Mit dieser Technologie will man CO₂-neutral Treibstoff und Brennstoff erzeugen können.

Mit der Unterzeichnung des Klimaabkommens von Paris am 22. April 2016 und der geplanten Ratifizierung verpflichtet sich die Schweiz, einen angemessenen Beitrag zur Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf maximal 2 Grad Celsius zu leisten. Ich glaube, hier feststellen zu dürfen, dass der Beitrag der Schweiz einerseits darin besteht, dass wir die CO₂-Ziele in unserem Land erreichen; andererseits ist es ein grosser Beitrag, dass wir in der Schweiz Technologien entwickeln, die es anderen Ländern erlauben, diese Ziele ebenso zu erreichen.

In diesem Sinn nimmt auch der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" Stellung, in dem die sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie im Kapitel 6.8.2. erwähnt wird. Diese Technologie, so der Bericht, birgt "ein bedeutendes Potenzial zur Reduktion der fossilen CO₂-Emissionen und gegebenenfalls zur Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energien in Form von Gas".

Die Kommission ist der festen Überzeugung, dass aufgrund des Potenzials der Technologie Fördermassnahmen sinnvoll sind. Die Schweiz ist als innovativer Forschungsstandort hervorragend geeignet, hier Beiträge zum Pariser Klimaziel zu leisten. Die eidgenössischen Forschungsanstalten – die Eidgenössischen Technischen Hochschulen, die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt usw. – sind weltweit führend in diesem Bereich, und es ist wichtig, dass wir erste grosse Anlagen auch wirklich in der Schweiz bewilligungsfähig machen und zulassen können.

Wenn Investitionen in diese Technologie vorhanden sind und auch getätigt werden müssen, ist die Kommission der Ansicht, dass die Probleme solcher Investitionen – insbesondere wenn sie reguliert werden – aus dem Weg geschafft werden müssen.

Selbstverständlich – und das möchte ich hier klar sagen – darf man natürlich nur Strom verwenden, der aus CO₂-freier Produktion kommt, um solche Technologien anzuwenden. Das ist für mich eine Selbstverständlichkeit und wurde von der Kommission auch so bestätigt.

Der Bundesrat hat in der Kommission beantragt, die Motion in einen Prüfauftrag umzuformulieren. Die Kommission ist ihm nicht gefolgt, weil sie der Ansicht ist, dass es dringlich ist: Investitionen in diese Richtung sind zumindest geplant, und es macht keinen Sinn, mit dem Argument, bevor die EU dies nicht bewilligt, bewilligten wir es auch nicht, zuzuwarten. Es geht hier auch um Wettbewerbspolitik, das heisst: Wenn wir hier schnell wären, hätten wir auch einen Wettbewerbsvorteil. Ein Grund, warum der Bundesrat die Motion nicht annehmen möchte, ist, dass im Text unglücklicherweise der Begriff "Betreiber von Fahrzeugen" erwähnt ist. Die Kommission möchte den Bundesrat ermutigen, entweder einen Passus für Betreiber ins Gesetz zu schreiben, den wir dann herausstreichen können, oder diesen Begriff gar nicht zu verwenden, weil er fehlerhaft ist. Wir möchten aber diesen Fehler nicht korrigieren, indem wir in den Zweitrat gehen und wieder sehr viel Zeit verlieren.

Ich glaube, es ist wichtig, dass wir in unserem Land nicht nur Rahmenbedingungen schaffen, damit Technologien erforscht werden können, sondern dass wir Rahmenbedingungen schaffen, damit auch wirklich Grossinvestitionen in solche Technologien getätigt werden können.

Aus all diesen Gründen empfehlen wir Ihnen eigentlich einstimmig, die Motion anzunehmen.

Ich gestatte mir, noch einen persönlichen Wunsch anzufügen: Es würde mich natürlich freuen, wenn dann das Anliegen der Motion auch wirklich schnell umgesetzt würde. Ich erhoffe mir wirklich einen Wettbewerbsvorteil, wenn man solche Dinge macht, nicht nur im CO₂-Bereich, sondern auch im Sinn von Grosstechnologien und Arbeitsplätzen.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Wir haben ja schon im Erstrat versucht, die Motion umzuformulieren, weil sie so ein bisschen problematisch ist. Wir haben meines Erachtens einen Zielkonflikt. Ziel der CO₂-Emissionsvorschriften ist eigentlich eine Steigerung der Energieeffizienz bei den Fahrzeugen, und nicht einfach ein Wechsel von fossilen Treibstoffen auf alternative Treibstoffe. Das ist ein gewisser Widerspruch, der entsteht, wenn man diese Motion annimmt. Technisch haben wir heute auch – das mag vielleicht in ein paar Jahren anders sein – hohe Umwandlungsverluste. Für die Herstellung von Wasserstoff braucht zum Beispiel ein Brennstoffzellenfahrzeug dreimal mehr Strom und für die Herstellung von synthetischem Gas braucht ein Gasfahrzeug sogar achtmal mehr Strom als ein Elektrofahrzeug.

Wenn man die gesamte energetische Bilanz anschaut, sieht man, dass es insofern nicht unbedingt Sinn macht, jetzt diese synthetischen Treibstoffe zu fördern. In der Kommission waren Sie aber einstimmig dieser Meinung. Sie werden das deshalb hier so beschliessen. Wir haben noch die Verbindung mit dem CO₂-Emissionssystem der EU. Das ist schon etwas, was wir beachten müssen. Ob das dann wirklich so einfach machbar ist und ob das aufgeht, das werden wir sehen. Wir sind hier skeptischer als die Kommission. Übrigens ist es auch mit relativ viel Bürokratie verbunden. Auch das werden wir irgendwie lösen müssen.

Ich beantrage keine Abstimmung. Ich verliere hier sowieso.

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag der Kommission an.

Angenommen – Adopté

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Ich danke Frau Bundespräsidentin Leuthard herzlich für die Begleitung durch den heutigen Morgen und wünsche Ihnen allen einen schönen Tag!

*Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr
La séance est levée à 12 h 45*