

Bundesamt für Umwelt  
Herr Raphael Bucher  
Sektion Klimapolitik  
3003 Bern

Elektronischer Versand: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Bern, den 2. Dezember 2020

**Vernehmlassung über die Volksinitiative «Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)» und den direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Klimapolitik)**

***Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)***

---

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

**Einleitende Bemerkungen**

Die Initiative schlägt vor, ein Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 festzulegen; sie zielt darauf ab, ab 2050 die Inverkehrsetzung von fossilen Treib- und Brennstoffen zu verbieten und würde die Schaffung von Treibhausgasen in der Schweiz durchsetzen. Die Massnahmen zur Erreichung dieses sehr ehrgeizigen Ziels werden jedoch zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb von 5 Jahren festgelegt.

Der direkte Gegenentwurf sieht ebenfalls ein Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 vor, doch im Gegensatz zur Volksinitiative würden fossile Energieträger nicht verboten und die Frage, ob CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Treibhausgasen in der Schweiz oder im Ausland neutralisiert werden müssen, würde offengelassen. Aus Gründen der Landessicherheit, des Bevölkerungs-

schutzes und der wirtschaftlichen Tragbarkeit sowie unter Berücksichtigung der sozialen Akzeptanz und der besonderen Situation von Berg- und Randgebieten muss die Nutzung fossiler Energieträger möglich bleiben. Ausserdem halten die Übergangsbestimmungen fest, dass die Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen mindestens linear erfolgen muss. Allerdings werden weder der zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Massnahmenplan noch dessen Kosten klar vorgestellt.

## **Allgemeine Bemerkungen**

strasseschweiz begrüsst den Entscheid des Bundesrats, die Initiative abzulehnen und insbesondere sich gegen ein Verbot von fossilen Treib- und Brennstoffen auszusprechen. Wir stellen jedoch fest, dass der in die Vernehmlassung geschickte Gegenentwurf der Initiative sehr nahe bleibt. Die Aufnahme eines Netto-Null Ziels bis 2050 in die Verfassung wirft zahlreiche Fragen auf, die im Bericht nicht angesprochen werden: Was sind die Folgen, wenn das verfassungsmässige Ziel nicht erreicht wird? Mit welchen Massnahmen soll es erreicht werden? Was sind die Kosten dieser Massnahmen und wie werden sie finanziert?

Obwohl der Gegenentwurf moderater ist als die Initiative, würde auch er ein verbindliches, potenziell unerreichbares Ziel in der Verfassung verankern. Ohne klare Planung der zur Erreichung des Ziels bis 2050 erforderlichen Massnahmen ist diese Willenserklärung weder verantwortungsvoll noch glaubwürdig. Aus diesen Gründen müssen Massnahmen getroffen werden, die darauf abzielen, die fossilen Energieträger zu ersetzen, anstatt sie einfach zu reduzieren. Es gilt daher, den Verfassungsartikel so anzupassen, dass Wohlstand und Arbeitsplätze gesichert werden.

Aus den obgenannten Gründen stellt sich strasseschweiz gegen diese Vorlage für einen Gegenvorschlag. Nachfolgend finden Sie unsere entsprechenden Verbesserungsvorschläge.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### **1. Art. 74a, Abs. 1**

*Text der Vernehmlassungsvorlage: «Bund und Kantone setzen sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für die Begrenzung der Risiken und Auswirkungen der Klimaveränderung ein.»*

Hier gilt anzumerken, dass ein Engagement zur Begrenzung der Risiken und Auswirkungen der Klimaveränderungen nicht implizit mit einem Engagement zur Begrenzung der Klimaveränderung gleichzustellen ist.

strasseschweiz kann diesen Vorschlag unterstützen, der insbesondere darauf abzielt, den Bund und die Kantone dazu zu verpflichten, die notwendigen Massnahmen zu treffen, um die Funktionalität und den Unterhalt ihrer Strasseninfrastrukturen zu gewährleisten (beispielsweise Schutz der Strassen vor Muhrgängen oder Überschwemmungen).

## **2. Art. 74a, Abs. 2**

*Text der Vernehmlassungsvorlage: «Der Verbrauch fossiler Brenn- und Treibstoffe ist so weit zu vermindern, als dies technisch möglich, wirtschaftlich tragbar und mit der Sicherheit des Landes und dem Schutz der Bevölkerung vereinbar ist.»*

Der Ersatz von fossilen Brenn- und Treibstoffen durch CO<sub>2</sub>-arme Energien (Elektrizität, Wasserstoff, synthetisches Benzin und Gas) wird enorm viel Strom und Investitionen benötigen. Um diesen Übergang bis ins Jahr 2050 zu schaffen, sind sehr hohe Investitionen in die CO<sub>2</sub>-arme Elektrizitätsproduktion, die Produktion und Verteilung neuer Energiequellen für die Mobilität sowie die mit den entsprechenden Technologien ausgerüsteten Fahrzeuge notwendig. Ohne Unterstützungsmassnahmen zur Beschleunigung der Ersetzung fossiler Technologien in der Mobilität wird es nicht möglich sein, das Ziel der Klimaneutralität im gewünschten Zeitraum zu erreichen. Diese Begleitmassnahmen zur Unterstützung CO<sub>2</sub>-armer Technologien im Mobilitätsbereich (Elektrizität, Wasserstoff, synthetische Treibstoffe) sind daher unerlässlich.

strasseschweiz fordert den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan im Zusammenhang mit der Annahme des Gegenentwurfs vorzulegen, mit dem die Dekarbonisierung der Mobilität unterstützt werden soll. Hier einige Vorschläge für Massnahmen zur Dekarbonisierung der Mobilität:

- Zusätzliche Investitionen in die Forschung zur Produktion alternativer Energien für die Mobilität (Wasserstoff, synthetische Treibstoffe);
- Beiträge an die Investitionen in die Energieproduktion und -verteilung für die Mobilität;
- Beiträge für die Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge (insbesondere für schwere Fahrzeuge);
- Entgegenkommen beim Baurecht, vereinfachte Verfahren und Ausnahmen im Bereich Raumplanung, um den Bau der für die neuen Energieformen notwendigen Infrastrukturen und Ausrüstungen zu erleichtern (Produktion, Speicherung, Verteilung, Logistik, besonders Transport/Leitungen);
- Entwicklung der vernetzten Infrastrukturen und der Multimodalität (insbesondere die Liberalisierung des Verkaufs von Tickets für öffentliche Verkehrsmittel durch Dritte);
- Begrenzung des Berufungsrechts von Umweltorganisationen gegen Projekte im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Verkehrs.

strasseschweiz weist darauf hin, dass es wichtig ist, ausdrücklich das Konzept der Ersetzung fossiler Energien durch CO<sub>2</sub>-arme Energien (und nicht einfach eine Reduktion) sowie die notwendigen Beiträge in diesem Bereich zu erwähnen.

### Vorschlag strasseschweiz

<sup>2</sup> **Bund und Kantone tragen zur Entwicklung CO<sub>2</sub>-armer Energieträger bei, um den** Verbrauch fossiler Brenn- und Treibstoffe so weit zu **ersetzen**, als dies technisch möglich, wirtschaftlich tragbar und mit der Sicherheit des Landes und dem Schutz der Bevölkerung vereinbar ist.

## **3. Art. 74a, Abs. 3**

*Text der Vernehmlassungsvorlage: «Die Wirkung der vom Menschen verursachten und in der Schweiz anfallenden Treibhausgasemissionen auf das Klima muss spätestens ab 2050 durch sichere Treibhausgasenken dauerhaft ausgeglichen werden.»*

Angesichts der aktuellen Situation und der gewünschten Stilllegung der Kernkraftwerke ist es unwahrscheinlich, wenn nicht unmöglich, dass die Schweiz über genügend Elektrizität verfügen wird, um alle fossilen Brenn- und Treibstoffe zu ersetzen. Das Erreichen einer CO<sub>2</sub>-Neutralität im Bereich der Mobilität bis 2050 ist daher nur durch erhebliche Kompensations-Anstrengungen möglich. Da die in der Schweiz und im Ausland umgesetzten Massnahmen genau dieselbe Klimawirkung haben, müssen die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Umwelt priorisiert werden, auch wenn sie im Ausland stattfinden sollten.

strasseschweiz könnte sich nur vorstellen, sich dem vorgeschlagenen Ziel anzuschliessen, wenn die Kompensation berücksichtigt wird und die Wirksamkeit des Reduzierungsaufwandes garantiert wird, indem den wirksamsten Massnahmen Vorrang gegeben wird, ob sie nun in der Schweiz oder im Ausland umgesetzt werden.

#### Vorschlag strasseschweiz

<sup>3</sup> Die Wirkung der vom Menschen verursachten und in der Schweiz anfallenden Treibhausgasemissionen auf das Klima muss **spätestens** ab 2050 **vollständig durch Kompensations-Massnahmen oder** sichere Treibhausgasemissionen **in der Schweiz oder im Ausland** dauerhaft ausgeglichen werden, **wobei den wirksamsten Massnahmen Priorität eingeräumt wird.**

#### **4. Art. 74a, Abs. 4**

*Text der Vernehmlassungsvorlage: «Die Klimapolitik ist auf eine Stärkung der Volkswirtschaft und auf Sozialverträglichkeit ausgerichtet, berücksichtigt die Situation der Berg- und Randgebiete und nutzt namentlich auch Instrumente der Innovations- und Technologieförderung.»*

Die Schweiz ist für 0,7 Promille der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Der beste Weg für die Schweiz, einen Beitrag an die Begrenzung der Klimaerwärmung zu leisten, liegt einerseits in einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft und andererseits in der Entwicklung und dem Export von Technologien zur weltweiten Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Staat muss jedoch technologisch neutral bleiben und hat nicht zu bestimmen, welche Technologie entwickelt werden soll oder nicht.

Ausserdem wurde im Rahmen dieser Vernehmlassung nicht auf die Kosten des CO<sub>2</sub>-Neutralitätsziels eingegangen. Die zur Erreichung des Ziels notwendigen Massnahmen und ihre Kosten müssen spätestens zum Zeitpunkt der Annahme des Ziels durch das Volk bekannt sein. Ein Leitplan muss daher erstellt und veröffentlicht werden, bevor die Vorlage vors Volk kommt.

strasseschweiz fordert daher den Bundesrat auf, grundsätzlich technologisch neutral zu bleiben und einen Bericht über die Kosten der zur Erreichung des Null-Emissionsziels bis 2050 notwendigen Massnahmen vorzulegen. Um den Energiewandel nicht zu verlangsamen, wäre ein Vorschlag von Begleitmassnahmen erforderlich, um die Kosten der Güter, Produkte und Fahrzeuge zu minimieren, die wir zur Erreichung des Klimaziels importieren müssen.

## Vorschlag strasseschweiz

<sup>4</sup> Die Klimapolitik ist auf eine Stärkung **der Wettbewerbsfähigkeit** der Volkswirtschaft und auf Sozialverträglichkeit ausgerichtet, berücksichtigt die Situation der Berg- und Randgebiete und nutzt namentlich auch Instrumente der **Forschungs- und Innovations- und Technologie**förderung.

### **5. Übergangsbestimmungen zu Art. 74a**

*Text der Vernehmlassungsvorlage:*

*Abs. 1 «Der Bund erlässt die Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 74a innert fünf Jahren nach dessen Annahme durch Volk und Stände.»*

*Abs. 2 «Das Gesetz legt den Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen bis 2050 fest. Es benennt Zwischenziele, die mindestens zu einer linearen Absenkung führen, und regelt die zur Einhaltung des Absenkpfadefes erforderlichen Instrumente.»*

Da der Klimawandel ein weltweites Phänomen ist, muss auf der einen Seite zwingend sichergestellt werden, dass unsere klimapolitischen Instrumente international kompatibel sind und die internationalen Entwicklungen berücksichtigen. Auf der anderen Seite macht die Definition eines mindestens linearen Absenkpfad keinen Sinn. Diese Einschränkung greift der parlamentarischen Debatte über das Gesetz unnötig vor; sie tut dies in Unkenntnis der notwendigen Technologiesprünge und der Marktrealitäten. Eine Reduzierung wird niemals linear verlaufen, sondern hängt vielmehr von der Reife der technologischen Innovationen auf dem Markt ab.

In der Überzeugung, dass die Klimaziele nur erreicht werden können, wenn alle Akteure am selben Strang ziehen und effizient zusammenarbeiten, bitten wir den Bundesrat, explizit festzuhalten, dass die Ziele in Zusammenarbeit mit den Akteuren der betroffenen Wirtschaftszweige festgelegt werden.

strasseschweiz fordert dementsprechend die Streichung der Idee des Absenkpfad und der Linearität der Anstrengungen. Es ist viel logischer, die Festlegung von Zwischenzielen zu ermöglichen. Wir schlagen vor, die Übergangsbestimmungen wie folgt umzuformulieren:

Vorschlag strasseschweiz

Übergangsbestimmungen zu Art. 74a

<sup>1</sup> Der Bund erlässt die Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 74a innert fünf Jahren nach dessen Annahme durch Volk und Stände. **Damit berücksichtigt er die internationalen Entwicklungen und fördert international compatible Mechanismen.**

<sup>2</sup> Das Gesetz legt den Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen bis 2050 fest. Es **benennt kann** Zwischenziele **benennen, die mindestens zu einer linearen Absenkung führen,** und regelt die zur Einhaltung des **Absenkziels Absenkpfaades** erforderlichen Instrumente **in Zusammenarbeit mit den Akteuren der betroffenen Wirtschaftszweige.**

**Abschliessende Bemerkungen**

strasseschweiz lehnt die Initiative und den Gegenentwurf in dieser Form ab. Wir schlagen die folgenden Verbesserungen des Gegenvorschlags vor:

- eine explizite Erwähnung der Beiträge für die Entwicklung der CO2-armen Energieträger, um die fossilen Energieträger in der Mobilität zu ersetzen;
- eine Erwähnung der Kompensations-Massnahmen der CO2-Emissionen und Priorisierung der wirksamsten Reduktionsmassnahmen;
- eine Vorlage eines Berichts über die vorgesehenen Massnahmen und ihre Kosten;
- die formelle Miteinbeziehung der Akteure der betroffenen Branchen in die Festlegung der Ziele.

\*\*\*\*\*

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Daniel Hofer  
Präsident

Olivier Fantino  
Geschäftsführer