

Musterstellungnahme der Umweltallianz zum Entlastungspaket 27

Stand 24.04.2025

Allgemeine Bemerkungen	2
Einnahmenseitige Massnahmen	4
Strassenfinanzierung allgemein zur effektiven Sicherung der Massnahmen 1.5.13, 1.5.14 und 2.23	12
Kürzungen ohne Gesetzesänderungen	18
1.5.9 Einfrieren der IZA-Ausgaben bis 2030	18
1.5.9 Kürzung der Ressortforschung	19
1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen um 10 Prozent	19
1.5.14. NAF: Kürzung der Einlagen	19
1.5.15 Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr	21
1.5.16 Kürzung bei den Verbundaufgaben im Umweltbereich	22
1.5.17 Kürzung der Qualitäts- und Absatzförderung	27
1.5.18 Kürzung der Finanzhilfen für Schweiz Tourismus	27
1.5.21 Kürzungen bei EnergieSchweiz	27
1.5.22 Kürzung der freiwilligen Beiträge an Europäische Weltraumorganisation (ESA) und an die übrigen internationalen Organisationen ausserhalb der IZA	27
Kürzungen mit Gesetzesänderungen	28
2.3 Verzicht auf Entschädigungen an Einsatzbetriebe für Einsätze von Zivildienstpflichtigen	28
2.6 Kürzung des Bundesbeitrags für Innosuisse	28
2.11 Kürzung der indirekten Presseförderung	29
2.14 Verzicht auf Entsorgungsbeiträge	29
2.19 BIF: Kürzung der Einlage	29
2.20 Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs und Förderung von Massnahmen zur Verhinderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr	30
2.21 Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe	33
2.22 Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren	37
2.23 Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge um 10 Prozent (und 1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen)	38
2.24 Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen auf Bundesinteressen	40
2.25 BAFU: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen	44
2.27 Verzicht auf Förderung im Bereich Bildung und Umwelt	45
2.28 Verzicht auf Beihilfen Viehwirtschaft	46
2.29 Erhöhung Versteigerung Zollkontingente	46
2.30 Kürzung der Landschaftsqualitätsbeiträge auf 50 %	46
2.31 Priorisierungen bei Subventionen für Klimapolitik	48
2.32 BFE: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen	54
2.36 Änderung Subventionsgesetz	54

Allgemeine Bemerkungen

Überproportionale Kürzung im Umwelt- und Naturbereich mit hohen Folgekosten

Das vorliegende Massnahmenpaket sieht massive Kürzungen im Bereich Umwelt- und Naturschutz vor. In diesem Themenbereich wird überproportional gespart: Die Massnahmen machen ein Viertel der geplanten 3.6 Milliarden an Kürzungen aus. Die Streichung dieser Gelder führt mittel- und langfristig nicht zu Einsparungen, sondern erhöht vielmehr die Kosten des Nicht-Handelns. Gespart wird auf Kosten zukünftiger Generationen. In vielen Bereichen werden die Kosten zudem auf die Kantone abgewälzt und haben somit keine tatsächliche Entlastung der öffentlichen Hand zur Folge.

Der Bundesrat bezeichnet die Massnahmen als Entlastungspaket, da dadurch das Ausgabenwachstum gedämpft werde. Dies trifft jedoch nur zu, wenn der Gesamt-Bundeshaushalt als Referenzgrösse genommen wird. In verschiedenen Bereichen wird de facto massiv gekürzt oder Programme werden gar eliminiert. Es ist somit vielmehr von einem Kürzungspaket zu sprechen.

Inhaltliche Prüfung und Folgenabschätzungen für die Umwelt fehlen gänzlich

Störend an der gesamten Vorlage ist, dass die Massnahmen wohl ohne inhaltliche Prüfung oder Regulierungsfolgenabschätzung erarbeitet wurden. Die oftmals einschneidenden negativen Auswirkungen scheinen nicht beachtet worden zu sein und relevante Akteure wie die Kantone wurden kaum einbezogen. Insbesondere die Auswirkungen auf die Umwelt wurden kaum abgeschätzt. Dies zeigt das Kapitel 4.6 in den Erläuterungen exemplarisch, in welchem anstelle einer tatsächlichen Regulierungsfolgenabschätzung bezüglich der Umwelt lediglich fünf summarische, nichtssagende Sätze aufgeführt sind. Zusätzlich zum Inhalt der Vorlage ist deshalb auch das Vorgehen, das zu dieser Vernehmlassungsvorlage geführt hat, verfehlt.

Wir verlangen, dass der Bundesrat die Kürzungen seriös auf ihre Folgen für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft prüft und diesen Prüfbericht veröffentlicht, bevor er die Botschaft verabschiedet. Entsprechend ist in der Botschaft auch der Abschnitt zu den Auswirkungen auf die Umwelt fundiert auszuarbeiten. Die jetzigen Formulierungen erachten wir als unseriös.

Diese Prüfungen sollten auch diejenigen Massnahmen inkludieren, welche keine Gesetzesänderung zur Folge haben. Verschiedene dieser Massnahmen sind für den Umwelt- und Naturschutz höchst relevant. Dies betrifft insbesondere die Verbundaufgaben im Bereich der Umwelt, namentlich die Kredite Natur und Landschaft sowie Revitalisierungen (Massnahme 1.5.16), die Beiträge für EnergieSchweiz (Massnahme 1.5.21), und die Beiträge an Verbundaufgabe öffentlichen Regionalverkehr (Massnahmen 1.5.15). Aufgrund deren Relevanz äussern wir uns in der vorliegenden Stellungnahme auch zu Kürzungsmassnahmen ohne Gesetzesänderung.

Verstösse gegen Treu und Glauben

Das Ausbleiben seriöser inhaltlicher Überprüfungen hat wohl auch zur Folge, dass einige der Massnahmen gegen teilweise kürzlich beschlossene Gesetzgebung verstossen.

So hat der Bundesrat in seiner Abstimmungskampagne zur Biodiversitäts-Initiative vielfach betont, dass der Bund rund 600 Mio. CHF pro Jahr für die Biodiversität ausbebe (bspw. im Abstimmungsbüchlein). Diese Mittel seien weiterhin nicht in Frage gestellt. Auch in der

Wintersession 2024 hat der UVEK-Departementsvorsteher diese Finanzierung zugesichert (Fragestunde vom 16.12.2024). Mit den vorgesehenen Massnahmen im Entlastungspaket 2027 bricht der Bundesrat jedoch dieses Versprechen. Würde dieses umgesetzt, würden die Mittel für die Biodiversität zusammengestrichen um über 70 Mio. CHF pro Jahr.¹ Damit bricht er seine Versprechen gegenüber dem Stimmvolk und dem Parlament. Zudem verlangt das Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) in Art. 18ff die Sicherung der Biotope von nationaler Bedeutung und der weiteren genügend grossen Lebensräume sowie andere geeignete Massnahmen. Dieser gesetzliche Auftrag wird bereits heute nicht erfüllt. Die vorgesehenen Kürzungen würden den Widerspruch zu den Gesetzesbestimmungen deutlich vergrössern.

Im Bereich Klima werden mit dem vorliegenden Kürzungspaket verschiedene Massnahmen abgeschafft oder massiv gekürzt, die erst vor einem knappen Jahr mit dem CO₂-Gesetz beschlossen wurden (Gebäudeprogramme, internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen, alternative CO₂-freie Antriebe, siehe Kapitel 2.31, 2.20 und 2.21). Dies ist gegen Treu und Glauben und torpediert die Rechtssicherheit.

Einsparmöglichkeiten durch umweltschädliche Subventionen werden ignoriert

Mit der Strategie Biodiversität von 2012 hatte der Bundesrat sich das Ziel gesetzt, die negativen Auswirkungen von Anreizen und Subventionen auf die Biodiversität bis spätestens 2020 auf ein Minimum zu reduzieren oder wenn möglich ganz zu vermeiden. WSL und SCNAT zeigten 2020 in ihrem Bericht "Biodiversitätsschädigende Subventionen in der Schweiz" erstmals das riesige Ausmass der biodiversitätsschädigenden Wirkung von Subventionen auf. Dabei kamen über 160 Subventionen im Umfang von jährlich rund 40 Milliarden Franken zum Vorschein. Im Bereich Klima hat die EPFL im November 2024 in der Studie "Climate impact of tax reliefs in Switzerland" verschiedene Steuervergünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung identifiziert. Mit deren Abschaffung könnte der Bund 2.9 Milliarden Franken zusätzliche Steuereinnahmen generieren.

Diese Subventionen und steuerlichen Fehlanreize belasten den Finanzhaushalt gleich zweimal: Einmal bei der Finanzierung der Subventionen bzw. durch Mindereinnahmen, das zweite Mal bei der Behebung der Schäden an Mensch und Umwelt.

Die Einsparmöglichkeiten durch die Behebung oder Umlenkung dieser Subventionen und steuerlichen Anreize liegen in Milliardenhöhe. Dennoch sind sie nicht Bestandteil der aktuellen Finanzmassnahmen. Diese schädlichen steuerlichen Vergünstigungen gilt es abzubauen oder umzulenken und die Kürzungen für den sowieso bereits stark unterfinanzierten Schutz von Natur und Klima rückgängig zu machen. Durch die Kombination dieser umweltschädigenden Massnahmen entstehen ansonsten enorme Folgekosten für Volkswirtschaft und Gesellschaft.

Fazit

Wir sehen die Vorschläge des Bundesrates zum Entlastungspaket 27 kritisch. Wir stellen fest, dass die geplanten Kürzungen im Bereich Umwelt- und Naturschutz überproportional hoch ausfallen und langfristig hohe Folgekosten nach sich ziehen werden. Diese Sparmassnahmen gefährden nicht nur die Umwelt, sondern auch die Gesellschaft und Wirtschaft, indem sie zu einer erheblichen Belastung für zukünftige Generationen führen. Insbesondere die fehlende Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt und die unzureichende Berücksichtigung relevanter Akteure wie der Kantone werfen einen Schatten auf die seriöse Bearbeitung der Vorlage.

¹ Die 70 Mio. CHF setzen sich zusammen aus der Streichung der folgenden Beträge: 55 Mio. CHF Beiträge für Vernetzung und andere Biodiversitätsmassnahmen, 7 Mio. CHF für Natur und Landschaft, 5 Mio. CHF für den Fonds Landschaft Schweiz sowie einige Millionen bei der Umweltbildung und bei den Einsatzbetrieben für Zivildienst im Bereich Natur und Landschaft.

Zudem verstösst der Bundesrat in einigen Bereichen gegen bereits getroffene gesetzliche Vorgaben, wie etwa im Bereich der Biodiversität und des Klimaschutzes.

Wir fordern eine umfassende Prüfung, welche die Folgen der Massnahmen, Mehreinnahmen durch den Abbau von umweltschädlichen Fehlanreizen und eine Überprüfung der Einsparungsmöglichkeiten bei umweltschädlichen Subventionen in einer Gesamtsicht vereinigt. Nur so liessen sich weitreichende negative Auswirkungen auf die Umwelt vermeiden, die wir im aktuellen Ausmass nicht bereit sind, hinzunehmen. Es sollten konsequent die bestehenden biodiversitäts- und klimaschädlichen Subventionen und Steuererleichterungen angegangen werden. Dieses Potenzial fürs Haushaltsbudget übersteigt die vermeintlichen Einsparungen, die der Bundesrat vorschlägt und später zu grossen Mehrkosten führen wird, um ein Vielfaches (siehe Folgekapitel zu einnahmenseitigen Massnahmen). Kürzungen von schwach gebundenen Massnahmen ohne Gesetzesänderung und Massnahmen bei stark gebundenen Ausgaben sind weiterhin in einer Gesamtsicht zu betrachten. Bei einem Verzicht auf Massnahmen mit Gesetzesänderung ist unbedingt davon abzusehen, bei ungebundenen Massnahmen noch zusätzliche Kürzungen anzustreben. Stattdessen sind bei einem Verzicht auf Gesetzesänderung Mehreinnahmen, insbesondere solche mit umweltrelevantem Zusatznutzen, durch schnell umsetzbare Verordnungsänderungen (siehe Folgekapitel) oder ein (vorübergehend) weniger starkes Ausgabenwachstum bei wachsenden Budgetposten anzustreben.

Wir beschränken uns in der Musterstellungnahme vorerst primär auf Kürzungen in Bereichen mit direkten negativen Konsequenzen für Umwelt und Mensch und Kürzungen, die wir ausdrücklich begrüssen, da damit indirekt die Sicherung der Umwelt sogar gestärkt wird. Wir behalten uns vor, in der finalen Stellungnahme weitere Ergänzungen vorzunehmen.

Einnahmenseitige Massnahmen

Das Kürzungspaket schlägt fast ausschliesslich Massnahmen vor, welche die Ausgaben des Bundes reduzieren sollen. Um den Bundeshaushalt zu entlasten, gäbe es jedoch auch auf der Einnahmenseite diverse Möglichkeiten. Im Bereich Umwelt und Verkehr fordern wir folgende Massnahmen, welche nicht nur zur Entlastung der Staatskasse beitragen, sondern auch zur Erreichung der Klimaziele. Viele unserer Vorschläge können der Bundesrat oder das EFD in eigener Kompetenz per Verordnung umsetzen.

Neben der Reduktion der Zweckbindung für die Strassenfinanzierung in der Höhe von 500 Mio./Jahr (siehe Kap. Strassenfinanzierung allgemein) schlagen wir folgende einnahmenseitigen Massnahmen vor:

13. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Zur finanz- und klimapolitischen Optimierung des Mineralölsteuergesetzes schlagen wir zudem die folgende Gesetzes- und Verordnungsanpassung vor:

Aufhebung Mineralölsteuer-Befreiung des Flugverkehrs

Antrag: Art. 17 Abs. 2 Bst. a und b MinöStG sind zu streichen. Ebenso ist Art. 33 MinÖStV aufzuheben.

Begründung: Der Treibstoff für internationale Flüge ist von der Mineralölsteuer befreit. Dadurch entgehen dem Bund jährliche Einnahmen in der Höhe von rund einer Milliarde Franken und es entstehen zusätzliche Treibhausgasemissionen von 1 Mio. Tonnen pro Jahr. Der Luftverkehr wird mit dieser Steuerbefreiung künstlich verbilligt und die anderen Verkehrsträger für internationale Reisen (im eigenen Fahrzeug, Bahn, Fernbus etc.) werden benachteiligt. Mit der Aufhebung dieses Steuerprivilegs kann der Bundesrat Mehreinnahmen von bis zu einer Milliarde Franken pro Jahr sicherstellen und rund eine Million Tonnen CO₂ jährlich einsparen. Das Völkerrecht erlaubt bilaterale Abkommen zur Umsetzung. Alternativ könnte auch eine Flugticketabgabe eingeführt werden. Auch mit dieser Massnahme wären nach dem Modell der [UREK-S](#) (2019) Einnahmen in der Höhe von 790 Mio. Franken möglich. Für die Grundlagen verweisen wir auf die Studie im Auftrag von [Swisscleantech](#) (2019).

14. CO₂-Gesetz

Antrag: *Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen²*

Begründung: Der Bericht der externen Expertengruppe Gaillard, der die Grundlagen zum Kürzungspaket 27 lieferte, empfiehlt ausdrücklich den Einsatz von Lenkungsabgaben zur Erreichung der Klimaziele des Bundes und der Entlastung des Bundeshaushalts. Hierzu bietet sich insbesondere der Verkehrssektor an, weil dieser Bereich mittlerweile am meisten Treibhausgasemissionen verursacht und sie noch kaum gesenkt hat gegenüber dem Ausgangsjahr 1990. Mit der Erweiterung der bestehenden CO₂-Abgabe für Brennstoffe neu auf Treibstoffe und einem Abgabensatz von 210 Franken pro Tonne CO₂ kann der Bund bei einer Teilzweckbindung der Abgabe von 33% jährlich Fr. 800 Mio. zusätzlich einnehmen und die Treibhausgasemissionen um 2 Mio. Tonnen pro Jahr senken. Nota Bene: Zur Erreichung der klimapolitischen Ziele des Verkehrssektors gemäss CO₂-Gesetz wäre ein Abgabensatz von Fr. 760 pro Tonne CO₂ erforderlich (vgl. [INFRAS 2021](#)), was mit der erwähnten Teilzweckbindung jährliche Einnahmen von über Fr. 2 Mrd. bedeuten würde.

15. Schwerverkehrsabgabengesetz SVAG

Zur finanz- und klimapolitischen Optimierung der LSVA schlagen wir zudem die folgenden beiden Verordnungsanpassungen vor:

1. Absenkung der Gewichtslimite für die Erhebung der LSVA

Antrag: Anpassung von Art. 2 Abs. 1 SVAV: Reduktion der Limite für die Abgabeerhebung von 3.5 auf 2.5 Tonnen Gesamtgewicht gemäss Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS (allenfalls beschränkt auf den gewerbsmässigen Gütertransport).

Begründung: In seiner Stellungnahme vom 17. Februar 2021 zur [Motion Wicki](#) (20.4509) hatte sich der Bundesrat bereit erklärt, gesetzliche Grundlagen zu schaffen, um Lieferwagen mit

² Zur Abgabe auf Brennstoffen, siehe Anträge in 2.31

einem Gesamtgewicht von 2.5 – 3.5 Tonnen, die für den gewerbsmässigen Gütertransport eingesetzt werden, in das Abgabesystem der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu integrieren.

Diese Absicht kann der Bundesrat mit der laufenden Weiterentwicklung der LSVA nun umsetzen. Die Mehreinnahmen betragen bei Senkung auf 2.5t rund 300 Mio. Franken. Fahrzeuge für Materialtransporte und zur Berufsausübung von typischen KMU kann der Bundesrat weiterhin von der Abgabe befreien.

2. Effektive statt pauschale Abgabbeerhebung für Reisebusse u.ä.

Antrag: Für Fahrzeuge gemäss Art. 4 Abs. 1, Bst. a-e SVAV soll die LSVA neu anhand der effektiven Fahrleistung und nicht mehr pauschal erhoben werden. Art. 7 SVAV wird von dieser Änderung nicht tangiert.

Begründung: Die bisherige Pauschale widerspricht dem Verursacherprinzip gemäss Art. 74 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV) und Art. 2 des Umweltschutzgesetzes (USG). Sie setzt einen Fehlanreiz für eine übermässige Fahrleistung. Mit dieser Verordnungsanpassung kann der Bundesrat bis zu 100 Mio. Franken zusätzlich einnehmen.

16. Direkte Bundessteuer

Zur finanz- und klimapolitischen Optimierung der direkten Bundessteuer schlagen wir zudem die folgenden sechs Gesetzes- und Verordnungsanpassungen vor:

1. Aufhebung Pendlerabzug auf Bundesstufe

Antrag: Art. 26 Bst. a DBG wird aufgehoben. Art. 5, 5a und Anhang 2 der Berufskostenverordnung sind anschliessend entsprechend anzupassen.

Begründung: Nicht selbstständige Arbeitstätige (Angestellte) können heute auf Stufe Bundessteuer bis zu Fr. 3'000 pro Jahr als Kosten für den Arbeitsweg vom Einkommen abziehen. Dadurch entstehen dem Bund jährliche Mindereinnahmen von rund 350 Millionen und zusätzliche CO₂-Emissionen von 360'000 - 495'000 Tonnen. Mit einer kompletten Abschaffung dieses Pendlerabzugs könnte der Bund entsprechend jährlich Fr. 350 Mio. mehr einnehmen. Wenn die Kantone den Pendlerabzug auch bei den kantonalen Steuern abschaffen würden, könnten sie und die Gemeinden ihrerseits insgesamt sogar Fr. 1.355 Mrd. an Mehreinnahmen erwarten ([EPFL 2024](#)).

2. Deklaration der vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Parkplätze als steuerbare Leistungen

Antrag: Vom Arbeitgeber gratis oder vergünstigt zur Verfügung gestellte Parkplätze am Arbeitsort sind als steuerbare Leistungen des Arbeitgebers zu deklarieren. Die Begleitung zum

Ausfüllen des Lohnausweises bzw. der Rentenbescheinigung der ESTV und der Schweizerischen Steuerkonferenz ist entsprechend anzupassen.

Begründung: Gemäss dem heutigen Vollzug müssen Arbeitnehmende, welche vom Arbeitgeber am Arbeitsort einen Gratis- oder vergünstigten Parkplatz zur Verfügung gestellt bekommen, diese Leistung nicht als Einkommen versteuern. Dadurch wird das Auto als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg künstlich verbilligt. Dem Bund entgehen mindestens Fr. 55 Mio. pro Jahr, Kantonen und Gemeinden sogar 275 Mio. Zudem entstehen zusätzliche CO₂-Emissionen von ca. 74'000 Tonnen pro Jahr (Quelle: [EPFL 2024](#)).

3. *Anpassung der Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen in der Verordnung des EFD über den Abzug der Berufskosten unselbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung)*

Antrag: Art. 5a Ziffer 2: Bei der pauschalen Fahrkostenberechnung gelten 2.0 Prozent des Kaufpreises des Fahrzeugs als monatliches Einkommen aus dieser Nutzung.

Begründung: Wer sein Geschäftsauto auch privat als Fahrzeug nutzt, muss diese Leistung zwar als Einkommen versteuern. Der entsprechende Wert ist mit 0.9% des Anschaffungswerts des Autos pro Monat aber gemäss einer Studie im Auftrag des BFE ([ecoplan/EBP 2014](#)) und auch im internationalen Vergleich zu tief angesetzt. 2.0% wären laut der erwähnten Studie angemessen. Der Bund würde bei einer entsprechenden Anhebung auf 2% pro Jahr einen zweistelligen Millionen-Betrag zusätzlich einnehmen. Die zusätzlichen CO₂-Emissionen dieses Fehlanreizes betragen 118'000 Tonnen pro Jahr.

4. *Anpassung der Abschreibungsmethodik des Vermögenswerts von Privatautos*

Antrag: Die jährliche Abschreibung des Vermögenswerts des Privatautos in der Steuererklärung soll anhand der realen Entwicklung der Verkehrswerte bemessen werden, nicht anhand einer hohen linearen Abschreibung

Begründung: Je nach Kanton können Autobesitzer den Wert von Privatautos bei der Deklaration des Vermögens in der Steuererklärung jährlich um 20-40% abschreiben. Diese Vollzugspraxis entspricht nicht Art. 14 des Steuerharmonisierungsgesetzes, das eine Besteuerung nach dem Verkehrswert fordert. Die realen Zahlen aus dem Occasionshandel zeigen, dass der Wert eines Neuwagens zwar in den ersten beiden Jahren stark sinkt, danach aber weniger rasch als die möglichen Abschreibungen in der Steuererklärung. Damit entgehen dem Bund je nach Wahl der Abschreibungswerte jährlich Steuereinnahmen in der Höhe von 50 bis 150 Mio. Franken. Zudem subventioniert diese Praxis insbesondere teure und meist auch schwere Autos als Verkehrsmittel und bevorzugt Personen mit einem hohen Vermögen überproportional, was dem Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit widerspricht. Diese Vollzugspraxis steht im Widerspruch zur Energiestrategie 2050, zum Netto-Null-Ziel des Bundesrates und zu den finanzpolitischen Zielen der Kantone und Gemeinden. Dieser Fehlanreiz ist somit sowohl aus finanz-, energie- wie auch

klimapolitischer Sicht problematisch. Der Bundesrat kann diesen Fehlanreiz ohne Gesetzesänderung mit einer Anpassung des Vollzugs korrigieren.

5. *Eigenmietwerte marktgerecht bewerten*

Antrag: Bewertung des Eigenmietwerts zu mindestens 80% des Marktwertes
(Diese Steuererleichterung entfällt bei Annahme und Inkrafttreten der Vorlage 17.400 Abschaffung des Eigenmietwerts)

Begründung: Gemäss Bundesgericht müsste der Eigenmietwert von selbst bewohntem Wohneigentum für die Steuererklärung mit mindestens 60% des Marktwerts der Liegenschaft bewertet werden. Zahlreiche Kantone lassen aber auch einen tieferen Wert als 60% zu. Zwar korrigiert der Bund dieses uneinheitliche Vorgehen der Kantone teilweise. Gleichzeitig aktualisieren viele Kantone die Steuerwerte der Liegenschaften jedoch nicht regelmässig. Dadurch wird Wohneigentum künstlich verbilligt. Dem Bund entgehen so jährliche Einnahmen von 963 Mio. Franken, den Kantonen von über 3.2 Mrd. Franken (vgl. [EPFL 2024](#)). Wenn der Bund neu bei der direkten Bundessteuer den Eigenmietwert auf 80% statt 70% des Marktwertes einstuft, resultieren Mehreinnahmen von rund 280 Mio. Franken. Bei einer Bewertung zu 100% des Marktwertes betragen die Mehreinnahmen 844 Mio. Franken. Diese Mehreinnahmen sind ohne Gesetzesanpassungen realisierbar.

6. *Aufhebung des Steuerabzugs für fossile Heizungen in der Verordnung über die Massnahmen zur rationellen Energieverwendung und zur Nutzung erneuerbarer Energien*

Antrag: Steuerabzug für ineffiziente fossile Heizungen aufheben. Konkret ist Art. 1 Bst. b, Ziffer 1. anzupassen: Massnahmen zur rationellen Energienutzung bei haustechnischen Anlagen, wie z. B:

1.
Ersatz des Wärmeerzeugers, ausgenommen ist der Ersatz durch ortsfeste elektrische Widerstandsheizungen, Öl- und Gasheizungen.³

Diese Steuererleichterung entfällt bei Annahme durch die Stimmbevölkerung und Inkrafttreten der Vorlage 17.400 Abschaffung des Eigenmietwerts und aller Steuerabzüge für energetische Massnahmen am Gebäude.

Begründung: Mit den heute bestehenden Steuerabzügen für energetische Massnahmen am Gebäude ist es auch möglich, den Einbau einer neuen Gas- oder Ölheizung steuerlich abzusetzen, obwohl diese Heizungen klimaschädlich und im Vergleich z.B. mit Wärmepumpen sehr ineffizient sind. Mit einer Abschaffung dieses Steuerabzugs für fossile Heizungen kann der Bund pro Jahr einen zweistelligen Millionen-Betrag zusätzlich einnehmen und die Kohärenz

³ Konkrete Anpassungen des Gesetzestextes sind nachfolgend unterstrichen dargestellt.

zwischen Klima- und Steuerpolitik wiederherstellen. Bei Elektroheizungen hat er diesen Steuerabzug bereits abgeschafft.

Finanzielle Auswirkungen unserer Änderungsanträge

Tabelle 1: Mehreinnahmen für die allgemeine Bundeskasse pro Jahr⁴

Massnahmen	Mehreinnahmen in Mio. CHF pro Jahr
Tiefere Zweckbindung Mineralölsteuer für die Strassenfinanzierung	500
CO ₂ -Abgabe auf Treibstoffen	800
Pendlerabzug (vollständige Abschaffung auf Stufe Bund)	350
Gratisparkplätze am Arbeitsplatz nicht versteuert*	55
Zu tiefe Anrechnung von Geschäftswagen in Steuererklärung*	15
Zu hohe Abschreibung von Privatautos*	57
LSVA-Befreiung für Fahrzeuge bis 2.5t*	300
LSVA, effektiv statt Pauschale im Personenverkehr*	100
Befreiung Mineralölsteuer von Treibstoffen int. Flüge ab der Schweiz	790
Steuerabzug fossiler Heizungersatz (wenn Geschäft 17.400 Abschaffung Eigenmietwert scheitert)	27
Zu tiefe Einschätzung Eigenmietwerte (wenn Geschäft 17.400 scheitert)	280 - 844
Total Mehreinnahmen pro Jahr	3'274 - 3'838

*Massnahme ohne Gesetzesänderung (Total 427 Mio./Jahr)

Tabelle 2: Minderausgaben gegenüber der Vorlage des Bundesrates verteilt auf die Jahre 2027 und 2028

Kapitel im Bericht	Massnahmen	Betrag BR in Mio. CHF Summe 2027-2028	Vorschlag UWA in Mio. CHF Summe 2027-2028	Differenz in Mio. CHF für die Jahre 2027-2028
1.5.14	NAF Kürzung der Einlagen (ab 2029 inkl. BV-Änderung)	200 (2027: 100, 2028: 100)	400 ⁵ (2027: 200,	200 (Summe der Jahre 2027-2028)

⁴Für die Quelle der Quantifizierung sei auf das entsprechende obige Kapitel verwiesen.

⁵Ab 2029 sehen wir durch die BV-Revision der Strassenfinanzierung ein zusätzliches Sparpotenzial von 400 Mio. pro Jahr.

	Strassenfinanzierung)		2028: 200)	800 (Summe der Jahre 2027-2029)
1.5.17	Kürzung der Qualitäts- und Absatzförderung	21 (2027: 10.5, 2028: 10.5)	128 (2027: 64, 2028: 64)	107 (2027: 53.5, 2028: 53.5)
	Total Minderausgaben Summe über mehrere Jahre			307 (Summe der Jahre 2027-2028 810 (Summe der Jahre 2027-2029)

Tabelle 3: Mehrausgaben gegenüber der Vorlage des Bundesrates Summe der Jahre 2027 und 2028

Kapitel im Bericht	Massnahmen	Betrag BR in Mio. CHF Summe 2027-2028	Vorschlag UWA Summe 2027-2028	Differenz in Mio. CHF für die Jahre 2027-2028
	Massnahmen ohne Gesetzesänderung			
1.5.1	Einfrieren der IZA-Ausgaben bis 2030	274 (2027: 107, 2028: 167)	Ablehnung	274
1.5.9	Kürzung der Ressortforschung	52.2 (2027: 25.6, 2028: 26.6)	Ablehnung	52.2
1.5.13	Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen	34.8 (2027: 17.3, 2028 17.5)	Ablehnung	34.8
1.5.15	Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr	117.7 (2027: 58.3, 2028: 59.4)	Ablehnung	117.7
1.5.16	Kürzungen bei den Verbundaufgaben im Umweltbereich	95.8 (2027: 46.8, 2028: 49)	Ablehnung	95.8
1.5.21	Kürzungen bei EnergieSchweiz	40 (2027: 20, 2028: 20)	Ablehnung	40
1.5.22	Kürzung der freiwilligen Beiträge an Europäische Weltraumorganisation (ESA) und an die übrigen internationalen Organisationen ausserhalb der IZA	50.5 (2027: 25.7 2028: 24.8)	Ablehnung, evtl. Kompensation bei ESA	5

	Massnahmen mit Gesetzesänderung			
2.3	Verzicht auf Entschädigungen an Einsatzbetriebe für Einsätze von Zivildienstpflichtigen	6.8 (2027: 3.4, 2028: 3.4)	Ablehnung	6.8
2.11	Kürzung der indirekten Presseförderung	50 (2027: 25 2028: 25)	Ablehnung	50
2.19	BIF: Kürzung der Einlagen	400 (2027: 200, 2028: 200)	Ablehnung	400
2.20	Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs	59.2 (2027: 29.6 2028: 29.6)	Änderungsvorschlag oder Ablehnung	0 - 59.2⁵
2.21	Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe	32.6 (2027: 16.3 2028: 16.3)	Änderungsvorschlag oder Ablehnung	0 - 32.6⁶
2.23	Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge	63.8 (2027: 32.4 2028: 31.4)	Ablehnung	63.8
2.25	BAFU: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen	13.2 (2027: 6.2 2028: 7)	Ablehnung	13.2
2.26	Verzicht auf weitere Fondseinlagen Landschaft Schweiz	9.8 (2027: 4.9, 2028: 4.9)	Ablehnung	9.8
2.27	Verzicht auf Förderung im Bereich Bildung und Umwelt	11.1 (2027: 5.5, 2028: 5.6)	Ablehnung	11.1
2.30	Kürzung der Landschaftsqualitätsbeiträge auf 50 Prozent	65 (2027: 0, 2028: 65)	Ablehnung	65
2.31	Priorisierungen bei Subventionen für Klimapolitik	761.2 (2027: 372.1 2028: 389.1)	Änderungsvorschlag	0⁷
2.32	BFE: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen	46.7 (2027: 23.2 2028: 23.5)	Ablehnung	46.7

⁶ Für die Bundeskasse gleichwertige Lösung wie der Vorschlag Bundesrat ist Teil dieser Stellungnahme.

⁷ Der geforderte Verzicht auf die Streichung des Bundesanteils zum Gebäudeprogramm wird durch eine Erhöhung der zweckgebundenen Einnahmen aus der erhöhten CO₂-Abgabe gegenfinanziert.

2.36	Änderung Subventionsgesetz	-	Änderungs- vorschlag oder Ablehnung	- ⁸
	Total Mehrausgaben gegenüber Bundesratsvorschlag Summe der Jahre 2027 und 2028			1'251.1 - 1'342.9

Haushaltsbilanz der Umweltallianz-Anträge in Mio. CHF (Summe der Jahre 2027 und 2028)

Total Mehreinnahmen (Tabelle 1)	+ 6'548 - 7'676 ⁹
Total Minderausgaben Summe der Jahre 2027-2028 (ohne ITER / EURATOM (Tabelle 2)	+ 307
Total Mehrausgaben gegenüber Bundesratsvorschlag Summe der Jahre 2027 und 2028 (Tabelle 3)	- 1'285.9 - 1'377.7
Haushaltsbilanz der UWA-Anträge (Summe der Jahre 2027-2028)	+ 5'569.1 - 6'605.3

Gesamthaft führen die Vorschläge der Umweltallianz zu einer massiven Entlastung des Bundeshaushalts bzw. Mehreinnahmen von bis zu 6.6 Mrd. CHF für die Jahre 2027-2028 (5'569.1 - 6'605.3 Mio. CHF für die Jahre 2027-2028). Das grosse Potenzial für Mehreinnahmen bei den umweltschädigenden Subventionen übersteigt die Summe der beantragten Mehrausgaben gegenüber dem Bundesratsvorschlag bei weitem.

Strassenfinanzierung allgemein zur effektiven Sicherung der Massnahmen 1.5.13, 1.5.14 und 2.23

Die drei Massnahmen des Entlastungsprogramms, welche die Strassenfinanzierung betreffen (1.5.14 NAF: Kürzung der Einlagen; 1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen, 2.23 Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge) führen nur dann zu nachhaltigen Einsparungen zu Gunsten der Sanierung der allgemeinen Bundeskasse, wenn die für den Strassenverkehr zweckgebundenen Mittel auch tatsächlich reduziert werden. Zu dieser Feststellung kam auch der Bericht der Expertengruppe Gaillard. Deshalb hält der Bericht fest, dass die Einsparungen beim NAF nur mit einer Verfassungsänderung realisiert werden können.¹⁰ Der Bundesrat

⁸ Wurde in der Übersicht Massnahmenpaket und Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates nicht beziffert.

⁹ Berechnung: Das Total aus Tabelle 1 wurde mit dem Faktor 2 multipliziert, um den Zeitraum über 2 Jahre (2027-2028) abzudecken

¹⁰ [Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung \(2024\)](#): Detaildokumentation der vorgeschlagenen Massnahmen im Transferbereich. Beilage 2 zum Bericht der Expertengruppe zu Händen des Bundesrates: S.20: Rechtliche Voraussetzungen: «Die Zweckbindung der diversen Erträge für den NAF ist in Art. 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) festgeschrieben. Einen gewissen Spielraum sehen die Bestimmungen lediglich bei den Erträgen aus der Mineralölsteuer (ohne Zuschlag) vor: Gemäss Abs. 2 Bst. f werden «in der Regel 10 Prozent des Reinertrags» dem Fonds zugeführt. Auf die Einlage dieses Anteils der Mineralölsteuer wird bereits vollständig verzichtet, um das Defizit im allgemeinen Haushalt zu beseitigen. Eine weitere Reduktion der Fondseinlagen **bedarf somit einer**

verzichtet nun abweichend von der Empfehlung der Expertengruppe in diesem zentralen Punkt ohne weitere Erläuterungen auf die entsprechende Verfassungsänderung.

Dies veranlasst uns, zu dieser Thematik der Strassenfinanzierung ausführlich Stellung zu nehmen. Mit Strassenfinanzierung sind also die Gesamtzusammenhänge zwischen den drei Entlastungsmassnahmen bei Nationalstrassen-investitionen, Haupt- und allgemein Strassenbeiträgen gemeint. Betroffen von der Gesamtthematik der Reduzierung des zweckgebundenen Anteils der Finanzierungsquellen der Strassenfinanzierung ist nämlich nicht nur der NAF, sondern auch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, welche durch die beiden Massnahmen 1.5.13 und 2.23 zu Mehreinnahmen kommt, was kaum im Sinne von Bundesrat und Expertengruppe sein kann. Für die Bundeskassen sind die drei Massnahmen ein Nullsummenspiel. NAF und Spezialfinanzierung können nur schon deshalb nicht getrennt betrachtet werden, weil es die Verfassung auch zulässt, Mittel vom NAF zur Spezialfinanzierung zu verschieben (aber nicht umgekehrt) (siehe Art. 86 Abs. 5 BV).

Ausgangslage:

Für die folgenden Ausführungen sind fünf Umstände zu vergegenwärtigen:

1. *Die Reduktion der NAF-Einlagen führt automatisch zu einer Erhöhung der Einnahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr im gleichen Umfang, wie die Kürzung beim NAF:*

«Die Einsparungen von 100 Millionen Franken werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.» (Erläuternder Bericht. Kapitel 15.13 NAF: Kürzung der Einlagen. S. 27)

Entsprechend können wir uns eine Unterstützung der Einsparungsmassnahmen beim Strassenunterhalt (1.5.13 und 2.23) nur dann vorstellen, wenn auch das Ausmass der Zweckbindung korrigiert wird (siehe separate Bemerkungen im Kapitel 2.23 der Stellungnahme).

2. *Artikel 86 BV zur Strassenfinanzierung wird in Kürze ohnehin geändert.* Noch in der ersten Hälfte dieses Jahres will der Bundesrat zur Verfassungsbestimmung der Strassenfinanzierung eine Vernehmlassung eröffnen. Für Elektrofahrzeuge und andere Fahrzeuge, die nicht mit Mineralöl angetrieben werden, soll eine sogenannte «Ersatzabgabe» eingeführt werden (siehe [Medienmitteilung des Bundesrates zu den Eckwerten](#): «Die Einführung der Ersatzabgabe bedingt eine Verfassungsänderung.»). Bereits die Terminologie «Ersatzabgabe» wirft die Frage auf, ob nicht wie bei ihrem Pendant Mineralölsteuer zumindest ein Teil der allgemeinen Bundeskasse zufließen soll. Wäre dies nicht der Fall, würde dies langfristig für die Bundeskasse Mindereinnahmen von gegen 1.5 Mia. pro Jahr bedeuten.

Je nach Ausgestaltung dieser Ersatzabgabe würden aus ökologischer Sicht die klimapolitischen Nachteile überwiegen (siehe am Ende dieses Kapitels).

Mit dieser ohnehin kurz bevorstehenden Vernehmlassung zu Art. 86 BV eröffnet sich die Chance, die Verfassungsbestimmungen zur Strassenfinanzierung im Sinne des

Anpassung von Art. 86 BV: Diese Anpassung kann beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Zweckbindungen der anderen Erträge erfolgen (z.B. «maximal».)» [eigene Hervorhebung]

Entlastungsprogramms anzupassen, was wie erwähnt auch die Expertengruppe um Serge Gaillard für notwendig hält.

3. Die Mineralölsteuer und die Automobilsteuer sind als *allgemeine Verbrauchssteuern voraussetzungslos geschuldete Abgaben*, wie das z.B. auch die Biersteuer oder die Tabaksteuer sind.

Eine (Teil-)Zweckbindung von Mineralöl- und Automobilsteuer ist deshalb an sich systemfremd und schon gar nicht selbstverständlich. Die Automobilsteuer war deshalb bis 2017 nie zweckgebunden. Diese steuerpolitisch reife Haltung teilen auch 70 Prozent der Stimmbevölkerung. Sie war zentraler Streitpunkt im Abstimmungskampf zur Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung («Milchkuh-Initiative»). Die Gegner konnten mit ihrer Botschaft «Raubzug auf die Bundeskasse» gut 70% der Stimmbürger überzeugen. Entsprechend kann die Strassenfinanzierung (Art. 86 BV) nicht unabhängig von Art. 131 (Besondere Verbrauchssteuern) BV betrachtet werden.

4. Die NAF-Reform von 2017 hat der Bundeskasse Mittel in der Höhe von 400 – 700 Mio. pro Jahr entzogen und war damit eine Hauptursache für die aktuellen finanzpolitischen Herausforderungen (Automobilsteuer auf Verbrennerfahrzeuge: 400 Mio./Jahr, Automobilsteuer auf Fahrzeuge mit Elektro- und anderen alternativen Antrieb 130 Mio./Jahr, teilweise Erhöhung der für die Strassenfinanzierung zweckgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer von 50% auf 60%: gut 200 Mio./Jahr, Zusatzeinnahmen durch Ersatzleistungen für Automobilimporteure, die die CO₂-Neuwagenflottenziele verfehlen). Diese Entscheide wurden zwischen 2015 und 2017 vor einem ganz anderen finanzpolitischen Hintergrund gefällt. Seither hat die Schweiz bekanntlich mehrfach grosse Beträge als ausserordentliche Ausgaben verbuchen müssen, die damals noch nicht absehbar waren (u.a. Pandemie, Schutzsuchende aus der Ukraine, Strommangellage).
5. Die Finanzlage des NAF ist im Vergleich zur Finanzlage der allgemeinen Bundeskasse geradezu komfortabel

Ein Teil der mit dem NAF beschlossenen Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen pro Liter) sind aufgrund der unerwartet guten Finanzlage des NAF noch immer nicht umgesetzt, da entgegen der damaligen Prognose die gesetzliche Voraussetzung, wonach die NAF-Reserven unter 500 Mio./Jahr fallen ([Art. 13 Abs. 4 NAFG](#)), nicht eingetroffen ist. Der Bundesrat hat in der NAF-Botschaft 2016 prognostiziert, dass dies bereits 2020 der Fall sein werde. 2018 hat der Bundesrat diesen Zeitpunkt auf Mitte der 2020er-Jahre geschätzt: „Entgegen früheren Berechnungen zeichnet sich ab, dass diese Erhöhung [um maximal 4 Rp/l] erst Mitte der Zwanzigerjahre nötig sein dürfte. (...) Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf (...) tiefer sein wird als prognostiziert“ ([Medienmitteilung des Bundesrates vom 14.9. 2018](#)). Faktisch haben sich damit die Einnahmen des NAF seit der Einführung ausschliesslich zu Ungunsten der allgemeinen Bundeskasse verschoben. Die im Abstimmungskampf versprochene Mischfinanzierung aus Bundeskassengeldern und verursachergerecht finanzierten Mehreinnahmen durch Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags hat nicht stattgefunden.

Die Ablehnung von Autobahnausbauprojekten im Umfang von 5 Mia. durch eine Bevölkerungsmehrheit im November 2024 führt dazu, dass sich dies auch ab der Mitte der 2030er-Jahre nicht ändert. Die NAF-Einlagen nicht um 100 sondern mindestens um 200

Mio./Jahr zu kürzen, würde dieser neueren Entwicklung gerecht (siehe Bemerkungen zu 1.5.14. NAF: Kürzung der Einlagen).

Die finanziellen Aussichten von Nationalstrassenfinanzierung (NAF, Vorschlag Bundesrat Kürzung von 100 Mio./Jahr) und der Bahninfrastrukturfinanzierung (BIF, Vorschlag Bundesrat Kürzung 200 Mio./Jahr) könnten unterschiedlicher kaum sein. Wie nach dem Expertenbericht Gaillard bekannt wurde, ist der BIF (selbst bei einem Verzicht auf jegliche Kürzungen) nicht in der Lage, alle bereits vom Parlament rechtsverbindlich beschlossenen Projekte zu finanzieren.

Aufgrund dieser fünf Fakten bietet es sich an, bzgl. Strassenfinanzierung folgende Schlüsse zu ziehen:

Statt wie mit dem Entlastungsprogramm vorgeschlagen mit bzw. ohne Gesetzesänderung «nur» dafür zu sorgen, dass sich die in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr «blockierten» Mittel gleich durch drei Massnahmen erhöhen (1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen, 1.5.14 NAF: Kürzung der Einlagen, 2.23 Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge), sind der Strassenfinanzierung (NAF und Spezialfinanzierung) die Mittel effektiv zu entziehen. Bleibt die Zweckbindung zu Ungunsten der Bundeskasse unverändert, erfolgt keine echte Entlastung der Bundeskasse.

Zu den drei einzelnen Massnahmen sei auf die jeweiligen Kapitel unserer Stellungnahme verwiesen. Zusammengefasst lehnen wir die Massnahmen zu Hauptstrassen und Strassenbeiträgen (zusammen 50 Mio./Jahr) ab und sind der Ansicht, dass die Massnahme zur Kürzung der NAF-Einlagen auf mindestens 200 Mio./Jahr zu erhöhen ist (womit der Betrag der geplanten Kürzung bei der Bahninfrastruktur entspricht).

Wie unter 5. ausgeführt, sind in der Strassenfinanzierung – insbesondere beim NAF – massiv höhere Mittel vorhanden als bei der NAF-Reform beabsichtigt. Da NAF-Einnahmen bis zu einer Höhe von 530 Mio. pro Jahr der Spezialfinanzierung anstelle des NAF zugeschant werden können (Art. 86 Abs. 5 BV), profitiert auch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr in einem politisch nie beabsichtigten Ausmass von der auf falschen Annahmen beruhenden NAF-Reform.

Reformbedarf:

In folgenden Punkten sehen wir Reformbedarf, ehe Ausgabenkürzungen bzgl. Hauptstrassenbeiträge und allgemeine Strassenbeiträge in Betracht gezogen werden können:

Die Verfassung (Art. 86 Abs. 4 BV) lässt es bedauerlicherweise nicht zu, den zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer zu reduzieren, wenn es die finanzpolitische Situation notwendig macht. Damit ist die Spezialfinanzierung ein Spezialfall in der Verkehrsfinanzierung. Sowohl vom Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF als auch vom Bahninfrastrukturfonds BIF kann verlangt werden, einen Beitrag zur Verbesserung der Lage des Bundeshaushaltes zu leisten, indem ein geringerer Anteil der Einnahmen zweckgebunden wird (NAF: Verzicht auf maximal 10% der Einnahmen der Mineralölsteuer, Art. 86 Abs. 2 Bst.f BV «in der Regel 10 Prozent»; BIF: Zweckbindung von weniger als 2/3 der Einnahmen der LSWA, Art. 87a Abs. 2 Bst. a BV «höchstens zwei Drittel»). Wir bedauern diese Ungleichbehandlung zu Lasten der Bundeskasse und zu Gunsten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sehr und halten eine baldige Korrektur für sehr angebracht.

Auch der Wortlaut von Art. 86 Abs. 2 Bst. f BV entspricht nicht mehr der aktuellen Politik. Was «in der Regel» zu befolgen ist - nämlich zusätzlich zu den 100% des Mineralölsteuerzuschlags auch noch nicht etwa 50% der Mineralölsteuer wie bis 2018 jahrzehntelang üblich, sondern gar 60% der Mineralölsteuer für die Strassenfinanzierung zu verwenden, wird in den nächsten Jahren kaum mehr «die Regel» sein. Seit 2024 wird diese Regel nicht mehr befolgt. Wir unterstützen das sehr und sehen die Notwendigkeit, diese Formulierung an die Finanzplanung anzupassen, wenn Art. 86 BV ohnehin reformiert wird.

Den für den Strassenverkehr zweckgebunden Anteil der voraussetzungslos geschuldeten allgemeinen Verbrauchssteuer Mineralölsteuer zu reduzieren, drängt sich nur schon aus steuersystematischen Gründen auf (siehe oben unter 3.)

Verkehrspolitisch ist eine deutliche Senkung des zweckgebundenen Teils der Mineralölsteuer angebracht, weil vor Kurzem (nach der Veröffentlichung des Berichts der Expertengruppe Gaillard) bekannt wurde, dass die Externen Kosten des Strassenverkehrs bisher massiv unterschätzt wurden (siehe [BFS 2024](#); [Ecoplan 2024](#) im Auftrag des Bundes, [ARE 2024](#)). Entstehen der Allgemeinheit höhere Kosten, um die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs zumindest zu einem kleinen Teil ausgleichen zu können, ist es aus Sicht der Verursachergerechtigkeit geradezu zwingend, den für die Strassenfinanzierung zweckgebundenen Teil zu senken. Andernfalls müssten diese nun deutlich nach oben korrigierten Kosten von der Allgemeinheit bezahlt werden. Es kann nicht das Ziel der staatlichen Ermittlung der Höhe der Externen Kosten des Strassenverkehrs sein, diese hinzunehmen, ohne die finanzpolitischen Reformen einzuleiten, die in Anbetracht der Zusatzkosten für die Allgemeinheit notwendig werden. Mittelfristig würde die allgemeine Bundeskasse ansonsten in Schieflage geraten.

Weil die Kostenkorrektur der externen Kosten des Strassenverkehrs vor allem auch auf die externen Klimakosten zurückzuführen ist, ist es angezeigt, den mineralölsteuerkonsumierenden, klimaschädlichen Teil des Strassenverkehrs stärker zu belangen und entsprechend die Zweckbindung der Mineralölsteuer tiefer anzusetzen als die Zweckbindung der Steuer der Ersatzabgabe.

Konkret ergeben sich daraus folgende Anpassungen, die gleichzeitig mit der ohnehin geplanten Verfassungsänderung zur Ersatzabgabe per 2030 umgesetzt werden können:

- höchstens 30% Zweckbindung der Mineralölsteuer für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (statt wie heute fix und damit unabhängig von der Finanzlage 50%)
- Mindestens 70% der Mineralölsteuer (weil eine allgemeine Verbrauchssteuer) fliesst der Bundeskasse zu (siehe unten Art. 86 Abs. 4 Bst. a).
- 0% für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF, was der aktuellen und der vom Bundesrat geplanten Politik der nächsten Jahre entspricht) (Art. 86 Abs. 2 Bst. f streichen)
- höchstens 40% Zweckbindung der Abgabe auf Elektroautos und andere alternative Antriebe für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (und analog dem Mineralölsteuerzuschlag 100% Zweckbindung des Zuschlags auf die Abgabe auf alternative Antriebe für den NAF) (neue Verfassungsbestimmung zur Ersatzabgabe, unten nicht abgebildet). Damit leistet die Strassenfinanzierung Anfang der 2030er-Jahre (mit der besonders schwierigen Finanzsituation des Bundes) einen etwas höheren Anteil an die Sanierung der Bundeskasse als ab dem Zeitpunkt, ab dem fast alle Fahrzeuge elektrisch unterwegs sind.

- Abbildung der Tatsache, dass der Bundesrat beim NAF absolut mehr einsparen möchte als bei der Spezialfinanzierung (relativ gleich viel nämlich je 10%) durch Neuauftellung der Automobilsteuer («Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d») auf NAF und Spezialfinanzierung. Dies entspricht auch dem politischen Willen des aktuellen Abs. 5, der beizubehalten ist. (siehe unten Art. 86 Abs. 2 Bst. b und Abs. 4 Bst. b (neu))

Konkret ergeben sich daraus folgende Änderungen am Verfassungstext (ohne der neuen Bestimmung zur neuen Abgabe auf alternative Fahrzeuge):

Art. 86 BV

2 Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen

b 40 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d

f streichen [=aktuelle Politik vor Entlastungsprogramm]

4 Der Spezialfinanzierung werden gutgeschrieben

a höchstens 30 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e

b (neu) 60 Prozent des Reinertrags der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d

5 gemäss geltendem Recht [= finanzpolitische Flexibilität]

Kompatibilität mit den Volksentscheiden von 2016 und 2017 zur Strassenfinanzierung

Wie oben unter 3. ausgeführt, ist dieses Vorgehen mit dem Volksentscheid zur sogenannten Milchkuh-Initiative kompatibel.

Die grösste einnahmenseitige Änderung des Volksentscheides zum NAF im Jahr 2017 bleibt ungeschmälert erhalten. Die Automobilsteuer von 530 Mio./Jahr wird weiterhin vollständig für die Strassenfinanzierung verwendet. Der finanzpolitische Spielraum wird in diesem Vorschlag hier anderweitig und in geringerem Umfang wiederhergestellt, indem der Anteil von Abs. 4 Bst. a verändert wird. Dieser blieb bei der NAF-Reform unverändert.

Ab 2030 Größenordnung je 500 Mio./Jahr an Minderausgaben und Mehreinnahmen

Ab 2030 werden der Bundeskasse gegenüber heute Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 500 Mio./Jahr entstehen. Die jährlichen Einnahmen der Strassenfinanzierung (NAF und Spezialfinanzierung Strassenverkehr zusammen) würde im gleichen Umfang reduziert.¹¹ Wenn die elektrisch zurückgelegten Strassenverkehrskilometer mengenmässig relevant werden (was

¹¹ Die bei der Abgabe auf alternative Antriebe höher angesetzte Zweckbindung wirkt sich noch kaum aus. Während Elektrofahrzeuge bei den Neuwagenkäufen relevante Anteile erzielen, ist der Anteil des elektrisch zurückgelegten Strassenverkehrs noch bescheiden, weil ein neues Fahrzeug durchschnittlich 14 Jahre auf Schweizer Strassen unterwegs ist.

gemäss dem aus unserer Sicht klimapolitisch ungenügenden Szenario des Bundes eher 2045 als 2035 der Fall ist) sinken die Zusatzeinnahmen der Bundeskasse aufgrund der höheren Zweckbindung der Abgabe für alternative Antriebe auf ca. 400 Mio./Jahr. Die Mindereinnahmen der Strassenfinanzierung (NAF und Spezialfinanzierung) fallen entsprechend tiefer aus. Dies ist staatspolitisch angezeigt, weil ein vorwiegend elektrisch betriebener Strassenverkehr weniger Externe Kosten (nämlich keine direkten Klimafolgekosten) verursacht.

Werden diese Verfassungsänderungen gleichzeitig mit der ohnehin sehr bald vernehmlasssten zur Ersatzabgabe für alternativen Antrieben umgesetzt, hat dies zwei grosse finanzpolitische Vorteile: Erstens werden nicht einfach 100 Mio./Jahr wie bei der Massnahme «1.5.14 NAF. Kürzung der Einlagen» vom NAF in die Spezialfinanzierung verschoben OHNE dass diese 100 Mio./Jahr der Bundeskasse zur Verfügung stehen. Zweitens können die Minderausgaben gemäss den Massnahmen «1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen» und «2.23 Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge» langfristig einfacher fortgeführt werden, weil nur so, die Minderausgaben von zusammen 50 Mio./Jahr nicht durch die Mehreinnahmen von 100 Mio./Jahr (als Folge der Massnahme 1.5.14) überkompensiert werden, was diese Sparsbemühungen früher oder später torpedieren würde.

Ob diese Anpassungen bei der Zweckbindung der Mineralölbesteuerung Teil der Verfassungsänderung der Strassenfinanzierung sein werden, wird unsere Haltung zur anstehenden Ersatzabgabe-Reform wesentlich beeinflussen. So sehr wir den Grundsatz unterstützen, dass alle Strassenbenützer einen finanziellen Anteil an den Kosten der Strasseninfrastruktur leisten müssen, so sehr stehen wir einer Ersatzabgabe auf die Elektromobilität kritisch bis ablehnend gegenüber, falls sich damit der Schweizer Klimapolitik von dem Kurs entfernt, der für die Erreichung des Klimaziels von Netto Null Treibhausgase bis 2050 notwendig ist. Nirgends in der Schweizer Klimapolitik wurde bisher so wenig an Treibhausgasreduktionen erreicht wie beim Strassenverkehr. Wird die Strassenfinanzierung mit der Einführung der Ersatzabgabe einseitig zu Lasten von vergleichsweise klimafreundlichen Strassenteilnehmern bereits ab dem ersten Jahr mit Ersatzabgabe massiv statt noch in bescheidenen Umfang erhöht, wäre dies nicht nur finanzpolitisch, sondern auch umweltpolitisch kontraproduktiv. In den ersten Jahren nach der Einführung (wenn der Anteil der Elektromobilität noch gering ist) ist die Abgabe auch in Relation zu den Fahrzeugkilometer deutlich tiefer anzusetzen als im Verlauf der 2040er-Jahre, wenn die Mineralölsteuereinnahmen deutlich abnehmen werden. Ansonsten bestünde der Haupteffekt der Ersatzabgabe darin, die Elektromobilität und damit den Klimaschutz zu behindern. Aktuell sind wir mit der Situation konfrontiert, dass sich die Elektromobilität auch aufgrund der höheren Neuwagenkosten als bei gleichwertigen Verbrennermodellen viel langsamer durchsetzt als vom Bund erhofft. Der Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuwagen ist nur halb so gross wie vom Bund in seiner Roadmap Elektromobilität erwartet. Ab 2030 sind bei der Elektromobilität in einem Szenario ohne staatliche Zusatzkosten nicht zuletzt aufgrund von europäischen Regulierungen deutliche Marktanteilsgewinne zu erwarten. Genau ab diesem Zeitpunkt die Elektromobilität auf einen Schlag massiv zu verteuern, wäre klimapolitisch verheerend und für die Strassenfinanzierung in Anbetracht der Minderausgaben durch die im November abgelehnten Nationalstrassenausbauten unnötig.

Fazit: Um die Entlastungswirkung der Massnahmen des Entlastungsprogramms, welche die Strassenverkehrspolitik betreffen (1.5.13, 1.5.14, 2.23), nachhaltig sicherzustellen, ist es notwendig, die Zweckbindung der Finanzierungsgefässe der Strassenfinanzierung (NAF und Spezialfinanzierung) zu reduzieren. Dafür bietet sich mit der ohnehin geplanten Vernehmlassung zum entsprechenden Verfassungsartikel (sogenannte «Ersatzabgabe») eine einmalige Chance.

Kürzungen ohne Gesetzesänderungen

1.5.9 Einfrieren der IZA-Ausgaben bis 2030

Antrag: Ablehnung

Begründung: Der Bundesrat plant im Rahmen des Entlastungspakets die IZA-Ausgaben auf dem Stand von 2025 einzufrieren, dies würde zu einer Kürzung von 107 Millionen (2027) bzw. 167 Millionen Franken (2028) führen. Die Umweltallianz lehnt dies ab, denn die IZA musste bereits die Ukraine-Hilfe im Umfang von 1.5 Mia. (2025-2028) absorbieren. Auch die Expertengruppe Gaillard stellt fest, «dass die IZA bei der übrigen Entwicklungshilfe bereits deutliche Reduktionen umsetzen musste, um vom Bundesrat zusätzlich geplante Mittel für die Ukraine zu kompensieren.» Jede zusätzliche Kürzung stellt das internationale Engagement der Schweiz in Frage.

1.5.9 Kürzung der Ressortforschung

Antrag: Ablehnung

Begründung: Die Energie-, Verkehrs- und Umweltforschung wären besonders stark von der Kürzung der Mittel des Bundesrates betroffen. Dabei stehen gerade in diesen Bereichen umfassende technische und sozio-ökonomische Transformationen bevor, die eng wissenschaftlich begleitet werden müssen, damit die Politik fundierte und vorausschauende Entscheide treffen kann. Zudem schaffen diese Mittel in der Ressortforschung die Basis für Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Innovation in der Schweiz. Dies im Gegensatz zu den Bundesbeiträgen an den Kernfusionsreaktor ITER in Südfrankreich (CHF 40 Mio. / a) und das EURATOM-Projekt (20 Mio.). Dort fliessen die Mittel ins Ausland ab und es ist gerade beim ITER fraglich, ob überhaupt je ein Nutzen für die Schweiz daraus entsteht. Wenn der Bundesrat Mittel in der Energieforschung einsparen will, wäre eine entsprechende Kürzung bei den Beiträgen an ITER und EURATOM sachlich und volkswirtschaftlich sinnvoller als die Einsparung in der Ressortforschung gemäss Vernehmlassungsvorlage.

1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen um 10 Prozent

Antrag: Ablehnung

Begründung: Wir lehnen diese Massnahme in der Höhe von 17 Mio./Jahr aus den gleichen Gründen ab, die für unsere Ablehnung der Gesetzesänderung zur Massnahme 2.23 (Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge mit ihrer Einsparung von knapp 32 Mio./Jahr) führen.

Da diese Vorlage insbesondere den Gesetzänderungen des Mantelerlasses und nicht dem Voranschlag ab 2027 dient, bringen wir unsere Argumente im Kapitel 2.23 an und verweisen an dieser Stelle auf die dortigen Bemerkungen in Kapitel 2.23 vorfinanz- und verkehrspolitischer Art sowie auf unser Kapitel, dass alle drei Massnahmen der Strassenfinanzierung

gleichermaßen betrifft ("Strassenfinanzierung allgemein zur effektiven Sicherung der Massnahmen 1.5.13, 1.5.14 und 2.23")

1.5.14. NAF: Kürzung der Einlagen

Antrag: Wir unterstützen die Einsparung, der Betrag ist jedoch von 100 auf mindestens 200 Mio. pro Jahr zu erhöhen.

Die Massnahme macht jedoch gesetzliche Folgeanpassungen nötig.

Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG):

Art. 8 Abs. 3 streichen

18. Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (Mineralölsteuerverwendungsgesetz, MinVG):

Art. 17f

Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 11–14 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Um diese Einsparung effektiv umzusetzen ist zudem eine Verfassungsänderung nötig (siehe auch Bericht der Expertenkommission und der entsprechende Vorschlag im Kapitel "Strassenfinanzierung allgemein zur effektiven Sicherung der Massnahmen 1.5.13, 1.5.14 und 2.23")

Begründung: Wir begrüssen die Stossrichtung der im Rahmen der Vernehmlassung zum Entlastungspaket vorgeschlagenen Kürzung der Einlagen in den NAF um jährlich 100 Millionen Franken. Aufgrund der nachfolgend ausgeführten Punkte wäre aber eine Kürzung von jährlich 200 Millionen Franken angebracht. Das Nein der Stimmbevölkerung zum massiven und 5 Milliarden teuren Autobahnausbau am 24. November 2024 und der vom ASTRA während dem Abstimmungskampf bekräftigte ausreichende Deckungsgrad des NAF legitimiert klar eine stärkere Kürzung als in der Vorlage vorgesehen.

Stossend ist, dass NAF und BIF ungleich behandelt werden. Während bei den Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds BIF Einsparungen von 200 Mio./Jahr. vorgesehen sind, sollen beim NAF die Einlagen nur halb so stark gekürzt werden. Durch die vor kurzem - also nach dem Bericht Gaillard - bekannt gewordenen Zusatzkosten für bereits beschlossene Bahnprojekte in der Höhe von mehreren Milliarden Franken ist diese Ungleichbehandlung noch viel weniger gerechtfertigt. Bei den Nationalstrassen bestehen aktuell nur wenige vom Parlament beschlossene baureife Projekte, während beim Bahnausbau bereits beschlossene Projekte selbst bei einem Verzicht auf die Kürzung gemäss 2.19 nun nicht mehr finanziert sind.

Ausserdem kann eigentlich nicht von einer tatsächlichen Kürzung der Finanzierung des Strassenverkehrs in diesem Punkt des Kürzungspakets gesprochen werden. Mit der

vorgeschlagenen Umlagerung der Mindereinlagen des NAF von jährlich 100 Millionen Franken in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, werden diese nämlich weiterhin dem Strassenverkehr zugeführt. Wir anerkennen, dass über die Spezialfinanzierung begrüssenswerte und klimaschutzfördernde Massnahmen finanziert werden - namentlich im Bereich der Massnahmen zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs. In Anbetracht der Verschiebung dieser 100 Mio./Jahr vom NAF zur Spezialfinanzierung erwarten wir aber vom Bundesrat, dass er auf seinen Entscheid zurückkommt, und von der Abschaffung der Mitfinanzierung eines Teils der Massnahmen, namentlich der rollenden Landstrasse RoLa per 2028 absieht (Streichung von Art. 8 Abs. 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes GVVG).

Weiter kritisieren wir die Tatsache, dass sich das Nein zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen nicht auch in den Spardiskussionen des Bundes widerspiegelt, und dass es keine Abweichung zum Bericht der Expertengruppe gibt, welche ihren Bericht rund zwei Monate vor dem Entscheid über den Nicht-Ausbau der Nationalstrassen vorgelegt hat. Angesichts des Abstimmungsergebnisses wäre eine stärkere Kürzung der NAF-Einlagen zugunsten klimafreundlicherer Mobilität konsequent. Das Signal der Bevölkerung ist ernst zu nehmen und muss sich auch in der Strategie des Bundes widerspiegeln. Darüber hinaus erwarten wir, dass anstelle der geplanten Priorisierung und Neuevaluation der Projekte der Nationalstrassen, im Rahmen von «Verkehr45», eine Verzichtplanung und zeitliche Verschiebung für ebenjene sowie zukünftige Projekte vorzunehmen ist. Der Nationalstrassenfonds muss einer grundlegenden Reform unterzogen werden, bei welcher man den Schwerpunkt auf den Unterhalt legen soll. Ferner braucht es einen stärkeren Akzent auf den Agglomerationsprogrammen.

Eine Neubeurteilung der Agglomerationsprogramme im Rahmen von «Verkehr45» muss unter der Bedingung erfolgen, dass die Finanzierung der Agglomerationsprogramme langfristig stabil und nachhaltig gewährleistet ist. Diese spielen eine zentrale Rolle in der Verbesserung der Lebensqualität, Erreichbarkeit und der ökologischen Nachhaltigkeit. Im Rahmen dieser Vernehmlassung fordern wir deshalb auch eine Erhöhung des Anteils der NAF-Ausgaben, die für Agglomerationsprogrammprojekte zur Verfügung steht (Änderung von Art. 17f MinVG), zumal die Massnahme zum Ziel hat, die NAF-Ausgaben um 10% zu verringern. Ein gleichbleibender Anteil hätte zur Folge, dass Projekte, die den Förderkriterien entsprechen und bald Baureife erlangen könnten, noch häufiger als beim letzten Kredit unberücksichtigt blieben.

1.5.15 Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr

Antrag: Wir lehnen die geplante Kürzung der Mittel beim regionalen Personenverkehr entschieden ab. Diese Massnahme ist aus unserer Sicht die gravierendste aller Massnahmen im Verkehrsbereich. Würde sie weiterverfolgt, schadet dies der Akzeptanz des Entlastungspakets massiv.

Begründung: Die Verlagerung eines grossen Teils des heutigen motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr ist zwingend notwendig, um die umweltpolitischen Ziele der Schweiz zu erreichen. Dafür braucht es einen starken öV mit einem

flächendeckenden Angebot auch ausserhalb der Zentren und Preise, welche den öV für alle zugänglich machen. Die Ablehnung der Vorlage zum Ausbau der Autobahnen hat gezeigt, wie stark die Forderung nach einem stärkeren öffentlichen Verkehr in der Bevölkerung ist: Eines der Hauptmotive, gegen die Vorlage zu stimmen, war die Forderung, dass dem öffentlichen Verkehr (und allgemein der nachhaltigen Mobilität) gegenüber dem Autoverkehr Priorität eingeräumt werden sollte.¹²

Die beabsichtigte Mittelkürzung für den regionalen Personenverkehr um jährlich 5 Prozent steht diesem Verlagerungsziel diametral entgegen. Die Kompensation dieser Einsparungen über zusätzliche Effizienzsteigerungen bzw. Kostensenkungen wird sich als nicht möglich erweisen, denn die Transportunternehmen schöpfen bereits heute diese Potenziale konsequent aus. «Effizienzmassnahmen» sind in diesem Kontext gleichbedeutend mit einem Abbau des Services.

Ebenso ist eine Gegenfinanzierung der Ausfälle mittels Tarifierhöhungen nicht zielführend. Damit würden einerseits die öV-Nutzenden überproportional belastet, andererseits bringen Tarifierhöhungen gerade auf Linien mit tiefem Kostendeckungsgrad relativ wenig. Zudem würde der Anteil des öV am Modalsplit statt zu steigen unter Druck geraten. Die Kostenschere zwischen dem öV und dem motorisierten Individualverkehr hat sich in den letzten Jahrzehnten massiv zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickelt. Diese Entwicklung gefährdet das Verlagerungsziel und würde durch die in der Vorlage angedachten Tarifierhöhungen (Erläuternder Bericht, Seite 28) nochmals verstärkt.

Auch ein Angebotsabbau des regionalen Personenverkehrs – wie er in der Vorlage als dritte Massnahme zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades vorgeschlagen wird (Erläuternder Bericht, Seite 28) – lehnen wir entschieden ab. Der öffentliche Verkehr in der Fläche sollte aus- und sicher nicht abgebaut werden.

Von der Massnahme betroffen ist einseitig der ländliche Raum. Vielerorts besteht ohnehin nur ein sehr ausgedünnter oder gar kein Takt. Diese Massnahme steht im Widerspruch zur verfassungsmässigen Sicherstellung einer dezentralen Besiedlung der Schweiz und dem Verfassungsauftrag von Art. 81a BV für ein flächendeckendes, ausreichendes Angebot im öffentlichen Verkehr, einer Bestimmung, die Teil des Gegenvorschlags zur öV-Initiative FABI war, zu deren Gunsten der VCS die öV-Initiative zurückgezogen hat.

Weiter weisen wir darauf hin, dass kurzfristige Massnahmen auch nicht sinnvoll realisierbar sind, da die Investitionen und Vorhaltungen durch die Transportunternehmen bereits getätigt wurden. Durch die finanziellen Einsparungen würden somit einerseits Angebotskürzungen erfolgen und gleichzeitig vorhandene Infrastrukturkapazität ungenutzt bleiben. Ausserdem würde sich die Dekarbonisierung von Bussen verzögern.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Vorlage betreffend den RPV-Verpflichtungskredit 2026-2028 über die Höhe dieser Mittel entschieden wird. Die Diskussion ist anlässlich dieses Geschäftes zu führen, und nicht dupliziert mit dem EP27.

¹² Vgl. Bericht zur VOX-Nachabstimmungsumfrage: https://vox.gfsbern.ch/wp-content/uploads/2025/01/de_schlussbericht_vox_november_2024_def-1.pdf

Nur Einsparungen bei AHV und Bildung sind ähnlich unbeliebt wie beim öffentlichen Verkehr. Bei der Wählerschaft von 6 von 7 Parteien gehört der öffentliche Verkehr zu den drei unbeliebtesten Sparmöglichkeiten ([sotomo 2024: Barometer Finanzpolitik S. 15, 17](#)). Beim öffentlichen Regionalverkehr, der vor allem den ländlichen Raum betrifft, dürfte die gesamtschweizerische Akzeptanz noch geringer sein als bei anderen Sparmassnahmen beim öffentlichen Verkehr.

1.5.16 Kürzung bei den Verbundaufgaben im Umweltbereich

Antrag: Ablehnung

Begründung:

Kredit Natur und Landschaft:

Der Bundesrat hat am 29. Januar 2025 die Vernehmlassung zum «Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027» eröffnet. Die vorgeschlagenen Massnahmen treffen die Verbundaufgaben im Umweltbereich stark – insbesondere die Kredite für Natur und Landschaft und die Revitalisierung von Gewässern (Kapitel 1.5.16 des erläuternden Berichts). Hinzu kommen Vorschläge zur Abschaffung des Fonds Landschaft Schweiz, zum Abbruch der Förderung der Umweltbildung, zur Einstellung der Entschädigung für Einsatzbetriebe von Zivildienstleistenden für Naturschutz sowie massive Kürzungen bei der Biodiversität in der Landwirtschaft (unter «Landschaftsqualität»).

Im Bereich der Biodiversität sind insbesondere die Kürzungen bei der Verbundaufgabe Natur und Landschaft gravierend (v.a. Kredit «Natur und Landschaft»). Der Bundesrat hat diese aus der Vernehmlassung ausgeklammert, da sie nach seiner Einschätzung keiner Gesetzesänderung bedürfen. Doch diese Kürzungen sind in vielerlei Hinsicht problematisch und stehen im Widerspruch zum geltenden Gesetz. Seit 1987 verlangt das Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) in Art. 18ff die Sicherung der Biotope von nationaler Bedeutung und der weiteren genügend grossen Lebensräume sowie andere geeignete Massnahmen. Dieser gesetzliche Auftrag wird bereits heute nicht erfüllt. Die vorgesehenen Kürzungen würden den Widerspruch zu den Gesetzesbestimmungen deutlich vergrössern.

Wir appellieren demnach an den Bundesrat, auf die Kürzungen im Umweltbereich Natur und Landschaft zu verzichten.

Die wertvollen Leistungen der Schweizer Naturperlen nicht gefährden

Die Biotope erbringen für die Menschen und die Wirtschaft sehr wertvolle Leistungen: tierische Bestäubung, gesunde Böden, gefilterte Luft und sauberes Wasser. National prioritäre Arten tragen ebenfalls zur Artenvielfalt bei und garantieren damit die langfristige Stabilität der Ökosysteme. Auch deren Förderung wird über diesen Kredit finanziert. Die Biotope von nationaler Bedeutung sind mit den heutigen Mitteln erst zu einem kleinen Teil von 17 Prozent vollständig gesichert und fachgerecht unterhalten.¹³ Dies hat gravierende Auswirkungen auf ihren Zustand. Der Bund stellt also nicht einmal für die ökologisch wertvollsten 2,2 Prozent der

¹³ BAFU (2022): Stand der Umsetzung der Biotopinventare von nationaler Bedeutung. Kantonsumfrage 2021

Landesfläche genügend Ressourcen zur Verfügung. Dies steht in deutlichem Widerspruch zum geltenden Gesetz.

Keine Kostenverschiebung auf die nächsten Generationen

Mit den Massnahmen kann nicht einfach zugewartet werden: Ausgetrocknete Moore oder überdüngte Magerwiesen können gar nicht mehr oder nur unter immensen Kosten regenerieren. Arten drohen in der Schweiz auszusterben. Die verursachten Kosten durch den unzureichenden Unterhalt der nationalen Biotopie wurden im Jahr 2015 auf 1,6 Mrd. geschätzt. Heute dürften sie noch viel höher sein.¹⁴ Die Kosten des Nicht-Handelns hat der Bundesrat bis in 25 Jahren auf 14 bis 16 Mrd. pro Jahr geschätzt.¹⁵ Mit den vorgesehenen Kürzungen werden sich die höheren Kosten zulasten kommender Generationen noch massiv erhöhen. Zudem werden die Schäden an den Ökosystemleistungen grosse Probleme für Wirtschaft und Gesellschaft verursachen wie schwindende Bestäubung oder Erdrutsche.

Arbeitsstellen in den Randregionen nicht aufs Spiel setzen

Viele Massnahmen in den nationalen Biotopen bedingen bauliche Massnahmen, z.B. den Rückstau von Wasser in Mooren. Berücksichtigt man die deutlich gestiegenen Baukosten und die Teuerung der letzten Jahre (14,7 Prozent zwischen den beiden letzten Programmperioden¹⁶), steht bereits ohne die Kürzungen des Entlastungspakets weniger Geld für die konkreten Massnahmen zur Verfügung. Unter dem Strich können bereits heute weniger der dringend nötigen Massnahmen zur Sicherung und zum Unterhalt der Biotopie realisiert werden. Die vom Bundesrat vorgesehenen Kürzungen würden diese Situation stark verschlechtern.

Die Bundesgelder fliessen direkt ins Feld an die wirtschaftlichen Akteure, welche die Massnahmen umsetzen. Vor allem kommen sie der Wirtschaft in Randregionen zugute. Für die betroffenen Wirtschaftsakteure sind diese Projekte wichtige Einnahmequellen. Sie tragen dazu bei, die Arbeitsstellen in den Randregionen zu behalten. Gemäss dem BAFU werden die Mittel aus den Programmvereinbarungen im Bereich Natur zu 39,1 Prozent von Landwirten empfangen, zu 19,6 Prozent von der Bauwirtschaft und zum Rest von lokalen KMU und Unterhaltfirmen, Forstbetrieben oder Gemeinden.¹⁷

Keine Lastenverschiebung auf Kantone und Gemeinden

Für die Programmvereinbarungen im Naturschutz 2025-2028 haben die Kantone umsetzungsreife Projekte in der Höhe von 83 Mio. CHF pro Jahr beim Bund eingegeben.¹⁸ Im Herbst 2024 wurden jedoch nur 65 Mio. CHF pro Jahr für diese Programmperiode zugesagt. Es

¹⁴ Martin, M., Jöhl, R. et al. (2017) Biotopie von nationaler Bedeutung - Kosten der Biotopinventare. Expertenbericht zuhanden des Bundes, erstellt im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU). 2. Auflage, 2017.

¹⁵ BBI 2022 737, Botschaft zur Volksinitiative «Für die Zukunft unserer Natur und Landschaft (Biodiversitätsinitiative)» und zum indirekten Gegenvorschlag (Revision des Natur- und Heimatschutzgesetzes), S. 11.

¹⁶ Tiefbauteuerung: 14,7 Prozent zwischen Oktober 2020 und Oktober 2024 gemäss Baupreisindex des Bundesamts für Statistik von Oktober 2024.

¹⁷ BAFU (2019): Mittelfluss, Empfänger und Wirkung der Investitionen in Naturschutz und Waldbiodiversität. Kantonsbefragung. Schlussbericht, S. 46.

¹⁸ Pinto, Cyrill (6.12.2024): Bundesrat erntet Kritik für seine Biodiversitätsflächen. In: Tages Anzeiger.

fehlten also noch vor dem Bericht Gaillard bereits 18 Mio. CHF pro Jahr. Werden die Kürzungen von 10 Prozent hinzugefügt, ergibt sich eine Finanzierungslücke von 24 Mio. CHF pro Jahr.¹⁹

Der Aktionsplan 2 des Bundes zur Strategie Biodiversität Schweiz (2025-2030) betont die Notwendigkeit der Erhöhung und Verstetigung der finanziellen Mittel im Rahmen der Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen. Die nun geplanten starken Kürzungen untergraben diese Vereinbarungen und würden von den Kantonen verlangen, die fehlenden Mittel selbst aufzubringen. Eine solche Verschiebung von Aufgaben für die Sicherung der Biotope von nationaler Bedeutung und die national prioritären gefährdeten Arten, für die der Bund gemäss Bundesverfassung (Art. 78 Abs. 4) verantwortlich ist, ist nicht statthaft. Konsequenz wäre, dass die Sicherung der Biodiversität, unserer Lebensgrundlage, noch stärker vernachlässigt wird und an den Ökosystemleistungen nicht wieder gutzumachender Schaden entsteht.

Versprechen gebrochen

In seiner Abstimmungskampagne zur Biodiversitäts-Initiative betonte der Bundesrat vielfach, dass der Bund rund 600 Mio. CHF pro Jahr für die Biodiversität ausbehalte (bspw. im Abstimmungsbüchlein). Diese Mittel seien weiterhin nicht in Frage gestellt. Auch in der Wintersession 2024 hat der UVEK-Departementsvorsteher diese Finanzierung zugesichert (Fragestunde vom 16.12.2024). Mit den vorgesehenen Massnahmen im Entlastungspaket 2027 bricht der Bundesrat jedoch dieses Versprechen. Würde dieses umgesetzt, würden die Mittel für die Biodiversität zusammengestrichen um die folgenden Beiträge:

- 55 Mio. CHF Beiträge für Vernetzung und andere Biodiversitätsmassnahmen (unten)
- 7 Mio. CHF für Natur und Landschaft
- 5 Mio. CHF für den Fonds Landschaft Schweiz
- einige Millionen bei der Umweltbildung und bei den Einsatzbetrieben für Zivildienst im Bereich Natur und Landschaft

Total will der Bundesrat somit über 70 Mio. CHF pro Jahr weniger für die Biodiversität einsetzen. Damit bricht er seine Versprechen gegenüber dem Stimmvolk und dem Parlament. Deshalb bitten wir den Bundesrat, dem Parlament die vorgesehenen Kürzungen im Bereich Natur und Landschaft nicht zu beantragen und verweisen auch auf unsere Stellungnahme zu anderen Naturschutzaufgaben.

Revitalisierung:

Keine weiteren Kürzungen bei der Revitalisierung: für Sicherheit, Wirtschaft und Natur

Der Bundesrat hat am 29. Januar 2025 die Vernehmlassung zum «Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027» eröffnet. Die vorgeschlagenen Massnahmen treffen die Verbundaufgaben im Umweltbereich – namentlich die Kredite für die Revitalisierung von Gewässern, den Hochwasserschutz, Natur und Landschaft, usw. – stark (Kapitel 1.5.16 des erläuternden Berichts).

¹⁹ Dies beinhaltet die bereits vor dem Bericht Gaillard den Kantonen vorenthaltenen 18 Mio. pro Jahr plus 10 Prozent von 65 Mio., die den Kantonen im Bereich Natur im Herbst 2024 zugesagt wurden. Die Kürzungen im Bereich Landschaft sind analog.

Obwohl diese aus der Vernehmlassung ausgeschlossen sind, erlauben wir uns, dazu Stellung zu nehmen, weil diese Kürzungen, vor allem beim Revitalisierungskredit, in vielerlei Hinsicht sehr problematisch sind. Wir appellieren demnach an den Bundesrat, auf diese Kürzungen zu verzichten.

Im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Lebendiges Wasser» haben sich Bund und Kantone dazu verpflichtet, bis 2090 rund 4'000 Kilometer Gewässer zu revitalisieren. Gemäss einem ersten Bericht des BAFU wurden zwischen 2011 und 2019 nur 18 statt 50 Kilometer pro Jahr revitalisiert.²⁰ Bereits heute gibt es ein Finanzierungsdefizit von 32 Mio. Franken.²¹ **Mit dem Vorschlag vom Bundesrat würde der Revitalisierungskredit für die Jahre 2027 und 2028 um 7,4 Mio. CHF gekürzt** (um 11 Mio. CHF, wenn die Massnahme schon 2026 eintreten würde). Hinzu kommt: wird die massive Bauteuerung berücksichtigt, gibt es bereits ohne Kürzungen einen Realverlust von etwa 15% zwischen den beiden letzten Programmperioden²². Das Risiko steigt, die Ziele, welche mit den Revitalisierungen verfolgt werden, unwiederbringlich zu verpassen. Die neuen, vom Bundesrat vorgeschlagenen Kürzungen sind demnach sehr problematisch.

Revitalisierungen schützen gegen Hochwasser- sowie Trockenheitsschäden

Der Klimawandel führt zu häufigeren Hochwasserereignissen. Diese gefährden sowohl die Bevölkerung wie auch die Wirtschaft in den betroffenen Regionen und verursachen massive Kosten für die öffentliche Hand und Versicherungen. Zum Beispiel hat der Walliser Staatsrat eingeschätzt, dass die Hochwasserereignisse vom Sommer 2024 rund 125 Mio. CHF kosten – ohne Unterstützung an betroffene Firmen²³. Dank den Revitalisierungsprojekten, die oft auch mit technischen Hochwasserschutzmassnahmen kombiniert werden, werden die Hochwasserabflussspitzen gedämpft – somit wird das Risiko von Hochwasserschäden flussabwärts reduziert.

Revitalisierungen erhöhen zudem den Wasserrückhalt in der Landschaft und schützen so vor Trockenheitsschäden in der Landwirtschaft. Die Zunahme versicherter Umweltschäden führt zu einer Erhöhung der Prämien, wodurch schlussendlich eine Lastenverschiebung vom Bund zu den Versicherten erfolgt.

Arbeitsstellen in den Randregionen nicht aufs Spiel setzen

Berücksichtigt man die massiv gestiegenen Baukosten und die Teuerung der letzten Jahre (14,7% zwischen den beiden letzten Programmperioden!), stellt der jährliche Kredit 2025-2028 schon eine empfindliche Reduktion gegenüber der letzten Programmperiode dar. Unter dem Strich können bereits heute weniger Projekte realisiert werden. Die vom Bundesrat vorgesehenen Kürzungen würden diese Situation verschlimmern.

Die Bundesgelder fliessen direkt in die Projekte. Das heisst, dass die Bundesgelder der Bauwirtschaft, vor allem in Randregionen, zugutekommen. Für die betroffenen KMUs sind diese Projekte wichtige Einnahmequellen. Sie tragen dazu bei, die Arbeitsstellen in diesem Sektor in

²⁰ BAFU (2021): Renaturierung der Schweizer Gewässer. Stand Umsetzung Revitalisierungen 2011-2019.

²¹ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=64473>

²² Tiefbauteuerung: 14,7% zwischen Oktober 2020 und Oktober 2024 gemäss [Baupreisindex des BFS](#).

²³ <https://www.rts.ch/info/regions/valais/2024/article/le-valais-chiffre-les-degats-des-intemperies-a-125-millions-de-francs-bruts-sans-aides-aux-entreprises-28620307.html>

den Randregionen zu behalten. Die fehlende Finanzierung führt zu Projektverzögerungen und erheblicher Rechtsunsicherheit für die Baufirmen. Wasserbau für Revitalisierungen erfordert eine gewisse Spezialisierung – Baufirmen brauchen deshalb Investitionssicherheit beim Aufbau von Know-How.

Keine Last- und Verantwortungsverschiebung auf Kantone und Gemeinden

Die Kantone sind jetzt dran, die strategische Planung der Revitalisierungen zu finalisieren, und müssen diese bis Ende 2025 einreichen. Diese gilt dann für die nächsten 20 Jahre. Wenn der Bund jetzt die Mittel kürzt, gefährdet er die Revitalisierungen für die nächsten 20 Jahre und macht die Ressourcen, die die Kantone über die letzten Jahre in die Planung investiert haben, zunichte.

Der Aktionsplan des Bundes zur Strategie Biodiversität Schweiz Phase 2 / 2025-2030 betont die Notwendigkeit der Erhöhung und Verstetigung der finanziellen Mittel im Rahmen der Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen. Diese Kürzungen untergraben diese Vereinbarungen und setzen Kantone unter Druck, die fehlenden Mittel selbst aufzubringen, was zu einem Ungleichgewicht und einer ineffizienten Umsetzung der Revitalisierungsziele führen kann.

Schon heute genügt die Finanzierung nicht, um die Revitalisierungsziele des Bundes und der Kantone zu erreichen. Projektverzögerungen führen zu Mehrkosten (Teuerung, Planung, Rechtsunsicherheit für betroffene Grundeigentümer und Gemeinden). Dies, obwohl der Bundesrat im Rahmen der Abstimmung zur Biodiversitätsinitiative der Schweizer Bevölkerung versprochen hat, dass die heutigen Mittel reichen würden, um die Ziele zu erfüllen. Diese Kürzungen widersprechen dem Versprechen von Ende 2024.

1.5.17 Kürzung der Qualitäts- und Absatzförderung

Antrag: Annahme mit Anpassung

Begründung: Die Absatzförderung wurde bereits in seiner jetzigen Form als biodiversitätsschädigende Subvention evaluiert. Die Absatzförderung sollte gekürzt werden. Die Wirkung betreffend Absatz ist laut BLW gering, die finanziellen Ressourcen, die an Verbände wie ProViande gehen, sind aber substantiell. Die gesamten 64 Mio. Fr in der Absatzförderung zu streichen und damit fehlende Ressourcen in den Landschaftsqualitätsbeiträgen aufzustocken, käme direkt der produzierenden Landwirtschaft zu Gute.

1.5.18 Kürzung der Finanzhilfen für Schweiz Tourismus

Antrag: Nur noch Tourismuswerbemassnahmen innerhalb von Europa sollen gefördert werden.

Begründung: Die Schweiz soll Tourismuswerbung ausserhalb Europas nicht weiter fördern, da bei interkontinentalen Reisen die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen zu gross sind.

1.5.21 Kürzungen bei EnergieSchweiz

Antrag: Budget von mindestens 40 Mio. Fr. jährlich weiterführen.

Begründung: EnergieSchweiz leistet einen enormen Mehrwert. Jeder Franken investiert in EnergieSchweiz zahlt sich in Form von Wertschöpfung und vermiedenen Energiesystem- und Klimaschadenskosten. EnergieSchweiz könnte dann geschrumpft werden, wenn das Parlament die Energie- und klimapolitischen Instrumente schärft und vermehrt auf Gebote, Verbote und marktwirtschaftliche Instrumente setzen würde. Einseitig freiwillige Programme, welche die Transaktionskosten reduzieren, abzuschaffen, ist kontraproduktiv.

1.5.22 Kürzung der freiwilligen Beiträge an Europäische Weltraumorganisation (ESA) und an die übrigen internationalen Organisationen ausserhalb der IZA

Antrag: Keine Kürzung von 5 Mio. Fr bei den internationalen Umweltfonds. Falls angezeigt, entsprechende zusätzliche Kürzung beim sehr grossen ESA-Budget.

Begründung: Der Beitrag an die multilateralen Umweltfonds darf keinesfalls gekürzt werden. Der Reputationsverlust ist dabei nicht ein Hauptargument. Es geht vielmehr um das Signal. Kürzt die Schweiz, ist es für andere Länder einfacher, ebenfalls zu kürzen. Dabei erfüllen diese Umweltprogramme relevante Aufgaben beim Erhalt der Lebensgrundlagen und damit auch der Sicherheit.

Kürzungen mit Gesetzesänderungen

2.3 Verzicht auf Entschädigungen an Einsatzbetriebe für Einsätze von Zivildienstpflichtigen

Antrag: Ablehnung

Begründung: Einsatzbetriebe für Einsätze von Zivildienstpflichtigen leisten unabdingbare und kostengünstige Arbeit bei Projekten, die der Kulturgütererhaltung, dem Umwelt- und Naturschutz sowie der Landschaftspflege dienen. Die bewährte Unterstützung garantiert, dass diese für die Umsetzung der bestehenden Gesetze und für Gesellschaft und Wirtschaft wichtigen Projekte kostengünstig umgesetzt werden können.

Für den Bundeshaushalt bedeutet die Streichung von gut 3 Mio. CHF keine nennenswerte Entlastung. Die Kantone hingegen sind auf die Arbeit der Zivildienstleistenden angewiesen. Auf Grund der ungenügenden Mittel für den Naturschutz können die Kantone die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben (gemäss NHG) nur ausführen, wenn sie auf Zivildienstleistende zurückgreifen können. Dabei sind die Kantone auf die Arbeit der Einsatzbetriebe angewiesen, welche die Zivildienstleistenden anleiten und kontrollieren.

Die Entschädigungen für die Einsatzbetriebe bewirken, dass viele Naturschutzarbeiten in den Kantonen überhaupt ausgeführt werden können. Auf die Streichung von Art. 46, 47 ZDG ist deshalb zu verzichten.

2.6 Kürzung des Bundesbeitrags für Innosuisse

Antrag: Keine Anpassung von Art.19 FIFG

Begründung: Inwiefern eine 10%-Kürzung insgesamt volkswirtschaftlich sinnvoll ist oder nicht, können wir an dieser Stelle nicht beantworten und ist davon abhängig, wie gross die Forschungsförderung für Hoch- und Fachhochschulen künftig sein soll. Will man maximalen Nutzen aus der Forschungsförderung ziehen, ist es zentral, dass Instrumente wie Innosuisse und P&D-Programme mitwachsen. Denn der Transfer von Forschungsergebnissen in die Wirtschaft ist schon heute ein Schwachpunkt der Schweizerischen Forschungslandschaft.

Auf keinen Fall soll FIFG Art. 19 Abs. 2 Bst. d, 2bis, 2ter Einleitungssatz, 3 und 3 bis zweiter und dritter Satz 2 auf die neue Formulierung angepasst werden. Der Fördersatz muss zwingend flexibel bleiben und soll in der Realität je nach Situation eine tiefe oder hohe Kofinanzierung durch Innosuisse erlauben. Natürlich bedeutet die Ausschreibung von Förderrunden und die Auswahl von Projekten auch Industrieförderung. Dies bleibt jedoch auch so, wenn ein starrer 50%-Anteil festgeschrieben wird. Spannende Projekte von Jungunternehmen würden dann öfters weggelassen, andere Projekte überfordert.

2.11 Kürzung der indirekten Presseförderung

Antrag: Ablehnung

Begründung: Die Mitgliedschafts- und Stiftungs-presse ergänzt die aktualitäts-bezogene Tages- und Wochen-presse, in dem sie vertieft und kontinuierlich über Themen berichtet, die ihre Mitglieder oder Spender:innen besonders interessieren. Ihre über 900 Titel zeigen die Vielfalt an Themen und Meinungen auf. Die Mitgliedschafts- und Stiftungs-presse ermöglicht einen Diskurs über die Sprach-grenzen hinaus, da ein Teil dieser Publikationen in mehreren Landes-sprachen erscheint. Ihre über 900 Titel zeigen die Vielfalt an Themen und Meinungen auf. Die Publikationen der nicht gewinnorientierten Organisationen übernehmen damit eine wichtige Informationsrolle in der schweizerischen Demokratie. Mit der indirekten Presseförderung für die Mitgliedschafts- und Stiftungs-presse wird diese Rolle gefördert.

Das Parlament hat die indirekte Presseförderung mehrfach diskutiert und ihre Weiterführung oder sogar Erhöhung beschlossen. Zuletzt geschah dies im Rahmen der parlamentarischen Initiative Bulliard. Beide Parlamentskammern haben der Weiterführung der indirekten Presseförderung für die Mitgliedschafts- und Stiftungs-presse zugestimmt, der Ständerat mit 29 zu 16 Stimmen sogar überdeutlich. Nachdem bei der Mitgliedschafts- und Stiftungs-presse keine Erhöhung vorgenommen wurde, kann diese auch nicht für das Wachstum von Bundesausgaben verantwortlich gemacht werden.

Mit der Streichung des Beitrags an die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse würde die Zustellermässigung durch die Post (und gegebenenfalls weitere Anbieter) wegfallen. Bereits heute haben die Herausgeber sorgfältig abgewogen, welche Informationen über digitale Kanäle und welche in einer reduzierten Anzahl von gedruckten Magazinen oder Zeitschriften erscheinen. Eine drastische Preiserhöhung beim Print durch Wegfall der Zustellermässigung würde sich somit direkt auf das Angebot auswirken und zu einem Kahlschlag führen. Die bundeseigene Post würde in diesem Kundensegment in diesem Fall eher weniger als mehr Umsatz generieren.

2.14 Verzicht auf Entsorgungsbeiträge

Antrag: Annahme

Begründung: Die Entsorgungsbeiträge waren eine Übergangslösung, um die Auswirkungen der Tiermehl-Fütterungsverbote abzufedern. Effektive Politik und stärkere Eigenverantwortung der Branche können nur dann gelingen, wenn Übergangsregelungen auch nur als solche eingesetzt werden. Eine dauerhafte Verlängerung der Entsorgungsbeiträge ins Ungewisse hinein steht diesen Prinzipien entgegen. Es gab durch die Beiträge jahrelang Möglichkeiten, dass die Branche eigenständige Lösungen findet. Ausserdem haben sich mit dem gelockerten Fütterungsverbot in der EU die Rahmenbedingungen geändert. Das Argument, dass Beiträge die Anreize einer gesetzlichen Meldepflicht verstärken würden, können nicht geltend gemacht werden, um die Entsorgungsbeiträge beizubehalten.

2.19 BIF: Kürzung der Einlage

Antrag: Wir lehnen die geplante Kürzung der Einlagen beim BIF entschieden ab.

Begründung: Eine gute Bahninfrastruktur ist buchstäblich das Fundament für einen sicheren, pünktlichen und verlässlichen Eisenbahnverkehr. Die Bahninfrastrukturbetreiberinnen der Schweiz benötigen folglich ausreichend Mittel, um die Substanz ihrer Netze und Anlagen zu erhalten und gezielt auszubauen. Hierfür liegen jeweils mehrjährige Planungen der Bahnunternehmen und vom Parlament beschlossene Ausbauschritte vor.

Die vorgeschlagene Kürzung der Fondseinlage von 200 Mio. Franken entbehrt jeglicher seriösen Planungsgrundlage. Die Argumentation des Bundes, dass die grosse Zahl an Ausbauvorhaben längerfristig zu zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltsaufwänden führe und folglich eine Reduktion des Ausbauvolumens und die Überprüfung von noch nicht in Angriff genommenen Projekten angezeigt sei, wirkt nicht auf den anvisierten Zeitraum des Entlastungspaket 27.

Zudem gilt es auch hier zu beachten, dass die Bevölkerung am 24. November des letzten Jahres zum Ausdruck gebracht hat, dass das zukünftige Verkehrswachstum umweltverträglich zu erfolgen hat. Eine Kürzung der Mittel bei der Bahn widerspricht hier also dem Volkswillen.

Eine Analyse zur mittel- und langfristigen Alimentierung des BIF sowie der erforderlichen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur unterstützen wir, denn diese Transparenz über die Entwicklung des BIF ist unbedingt erforderlich für dessen zukünftige Steuerung. In diesem Zuge müssen auch Aspekte wie die bis 2030 befristete Fondseinlage von

einem Mehrwertsteuerpromille und weitere Faktoren aus gesamtheitlicher Sicht betrachtet werden. Bevor die Ergebnisse dieser von Behörden und Branche gemeinsam durchzuführenden Arbeiten vorliegen, soll die Fondseinlage unverändert bleiben, denn eine Neubeurteilung kann erst vorgenommen werden, wenn die Ergebnisse von «Verkehr '45» (Überprüfung und Priorisierung der Ausbauprojekte von Schiene und Strasse) vorliegen. Andernfalls drohen bereits in den kommenden Jahren spürbare finanzielle Engpässe. Wir lehnen daher die Kürzung der Fondseinlage wie auch die vorgeschlagenen Änderungen des Schwerverkehrsabgabengesetzes ab.

2.20 Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs und Förderung von Massnahmen zur Verhinderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Antrag: Ablehnung sowohl der Änderungen bzgl. Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (Art. 37a Abs. 1 und 2) als auch der Änderungen bzgl. Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr (Art. 37a Abs. 3 und 4).

Die Änderungen könnten wir mittragen, falls gleichzeitig CO2G und MinVG wie folgt geändert wird, was finanzpolitisch gleichwertig wäre:

14. CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011:

Art. 37a Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene und zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

1 Die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge werden im Umfang von 50 Prozent werden eingesetzt für

a Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene, insbesondere für die Förderung von Nachtzügen und

b Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr, insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

2 gemäss geltendem Recht

3 Am Ende eines Rechnungsjahres nicht ausgeschöpfte zweckgebundene Mittel können in den Folgejahren zusätzlich zu den Mitteln nach Absatz 1 verwendet werden.

4 gemäss geltendem Recht

5 gemäss geltendem Recht

18. Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Art. 37a Verteilung der Mittel Abs, 1, 2bis

1 Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a nach folgendem Schlüssel:

a zu 60 - 70 Prozent für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen und Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen, die der Luftverkehr nötig macht, insbesondere Massnahmen zur Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

c zu 5 - 17.5 Prozent Prozent für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

2bis (neu) Für Beiträge zur Verminderung von Treibhausgasemissionen gelten Artikel 37a des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 Absätze 2 bis 6 sinngemäss.

Art. 37d Umweltschutz

h (neu) Beiträge an Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen

Begründung: Die Abschaffung einer erst im März 2024 vom Parlament beschlossenen Massnahme verstösst gegen Treu und Glauben und schadet der Rechtssicherheit und der Planungssicherheit der betroffenen Unternehmen massiv.

Da internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen als Flugalternativen dienen, stellen diese Verbindungen ebenso legitime Massnahmen zur Verringerung der exponentiell wachsenden Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs ab der Schweiz dar wie die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen. Mit den Erlösen aus Emissionshandelszertifikaten nur letzteres zu finanzieren ist deshalb nicht gerechtfertigt.

Wir unterbreiten einem im Bezug auf die Bundeskasse gleichwertigen Vorschlag bestehend aus folgenden Elementen: 1) *Kurzfristig* sind Massnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemission des Luftverkehrs wie z.B. erneuerbare synthetische Treibstoffe *vollständig* und in gleichem Umfang wie gemäss geltendem Recht aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu finanzieren, was zu einer Folgeanpassung in Art. 37a und wohl auch 37d MinVG führt. Dies ist verfassungsrechtlich problemlos möglich. Ein Blick in deren Finanzplanung zeigt denn auch, dass bereits geplant ist, 5 und später 10 Mio./Jahr aus diesen von der Mineralölsteuer auf einen Teil des Flugverkehrs generierten Mittel für die Finanzierung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe zu verwenden.²⁴ Durch den Wegfall der Regionalflygafenfinanzierung (Massnahme 2.24 des Entlastungspaketes) werden dort Mittel frei. 2) Die Mittel für internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen können (bei Finanzierung der Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehr über die Spezialfinanzierung Luftverkehr statt den Emissionshandelszertifikaten) weiterhin vollständig gegenfinanziert werden, indem neu die Hälfte der Erlöse der Emissionshandelszertifikate anfangs ausschliesslich für Tag- und Nachtzugsverbindungen zweckgebunden werden. Die andere Hälfte kann analog Bundesrat zur Entlastung des Bundeshaushalts eingesetzt werden, so dass aus finanzpolitischer Sicht eine dem Vorschlag Bundesrat gleichwertige Regelung entsteht. 3) Als Gegenfinanzierung von Beiträgen für die Flugsicherung von Landesflughäfen und Flugsicherung auf Schweizer

²⁴ Spezialfinanzierung Luftverkehr: [Mehrfjahresprogramm 2024-2027](#)

Flughäfen mit Staatsflügen ist Art. 131 Abs. 2bis zu nutzen, der besagt, dass wenn immer die Mittel für Umweltschutz, und Sicherheit (Safety und Security) des Luftverkehrs nicht ausreichen, ein Zuschlag auf mineralölsteuerpflichtige Flüge (d.h. Privatflüge) zu erheben ist. Dies ist hier offensichtlich der Fall (siehe auch Ausführungen zu 2.24.). Daraus ergibt sich eine weitere Folgeanpassung zur Mittelverwendung des Zuschlags, die beispielsweise als Abs. 1bis in Art. 37a erfolgen könnte (siehe Änderungsvorschlag zu Massnahme 2.24). 4) *Langfristig* werden die Einnahmen aus den Erlösen von Emissionshandelszertifikaten des Luftverkehrs steigen, so dass ein Teil der zweckgebundenen Hälfte dieser Einnahmen langfristig für Massnahmen zur Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden könnte. Deshalb ist die entsprechende Gesetzesgrundlage von Art. 37a Abs. 1 Bst. b CO2G aufrechtzuerhalten. Allerdings werden auch die Ausgaben für Tag- und Nachtzugsverbindungen mittelfristig mit zunehmendem Gesuchen ansteigen.

Die Änderung von Art. 37a Abs. 5 (respektive neu Ab. 3) CO2G lehnen wir klar ab. Bei der Produktion von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen ist mit starken Skaleneffekten und deshalb mit stark degressiven Kosten zu rechnen. Die Absicht des Gesetzgebers war, die Entwicklung in diesem Bereich, in der die Schweiz momentan mit ETH-spin offs führend ist, zu beschleunigen und so auch sicherzustellen, dass die Wertschöpfung in der Schweiz verbleibt. Würden von Beginn weg die Beiträge der öffentlichen Hand 50% nicht übersteigen, wäre dies gleichbedeutend mit einem vollständigen Verzicht. Dass in diesem Bereich früher als in allen anderen Bereichen der Gesetzgebung nun Folgeanpassungen an die Massnahme des Subventionsgesetzes (die wir ablehnen) gemacht werden soll, zeugt davon, dass sich das Finanzdepartement der Kostenstruktur dieser Zukunftstechnologie erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe nicht bewusst ist. Wenig sachgerecht ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Beiträge im Rahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr nach Art. 37a ff MinVG weiterhin über 50% betragen dürfen, werden damit wie oben erwähnt doch ebenfalls erneuerbare synthetische Treibstoffe gefördert. Würde Abs. 3 gemäss Vorschlag Bundesrat für Abs.5 von Art. 37a CO2G geändert, wäre das ein Grund mehr, diejenige Hälfte der Emissionshandelszertifikatserlöse, die zweckgebunden bleibt, für internationale Tag- und Nachtzüge zu verwenden.

Aus dem aktuellen Mangel an Gesuchen für internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen kann nicht auf den Finanzbedarf der nächsten Jahre geschlossen werden, denn über die genauen Förderbedingungen hat der Bund noch gar nicht entschieden, da die CO2-Verordnung, die per Anfang 2025 rückwirkend in Kraft gesetzt wird, noch nicht verabschiedet ist. Entsprechend kann es nicht überraschen, dass sich die Bahnunternehmen mit Gesuchen noch zurückhaltend, so lange nicht klar ist, mit Beiträgen in welcher Höhe sie rechnen können. Zudem beschränkt sich der Adressatenkreis dieser Massnahme nicht auf die SBB, auf deren fehlende Gesuche beim Voranschlag 2025 vom Bundesrat prominent hingewiesen wurde. Auch andere Bahnunternehmen wie die ÖBB oder TGV Lyria haben sich auf internationale Nacht- bzw. Tagzugsverbindungen ab der Schweiz spezialisiert und dürften Gesuche einreichen. In Bezug auf Nachtzüge (nicht nur nach Rom oder Barcelona) ist darauf hinzuweisen, dass diese Angebote nirgends ohne finanzielle Unterstützung eingeführt werden. Nachtzüge sind ähnlich wie ein funktionierender Flugbetrieb ab der Schweiz auch als Teil des Service public für die reisefreudige Schweizer Bevölkerung zu verstehen. Die Staaten Ostmitteleuropas mit ihren im Vergleich zur Schweiz bescheidenen finanziellen Mitteln leisten sich ein Nachtzugnetz, von dem die Vielfliegernation Schweiz noch weit entfernt ist.

Wenig Verständnis haben wir auch für die generelle Bemerkung im erläuternden Bericht internationale Tagzugsverbindungen könnten ohnehin kostendeckend betrieben werden, so dass eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht nötig sei. Der Gesetzgeber war offensichtlich anderer Meinung. Für Nacht- aber auch für Tagzüge sind zum Teil hohe Trassengebühren für die Benutzung des ausländischen Schienennetzes zu entrichten. Zum Beispiel ist eine Direktverbindung Basel-London ohne Bahn­hofswechsel in Paris mit hohen Trassengebühren durch den Ärmelkanal konfrontiert, was einen kostendeckenden Betrieb verunmöglicht.

Ähnlich wie bei der Finanzierung von alternativen Antrieben würden ständig ändernde Signale der Politik das stopp and go bei den betroffenen Transportunternehmen verlängern, das der Bund gemäss eigenen Angaben im Zusammenhang mit dem Voranschlag 2025 verhindern will. Die zahlreichen parlamentarischen Mehrheitsentscheide sind zu respektieren (2020: Förderung durch CO2-Gesetz 17.071, 2021: Ablehnung des CO2-Gesetzes in der Volksabstimmung, 2022: Förderung gemäss Botschaft des Bundesrats zum CO2-Gesetz nach 2024; Anfang 2024: Verabschiedung CO2-Gesetz nach 2024; Mitte 2024: angekündigte Kreditsperre des Bundesrates für 2025 und 2026, Ende 2024: Parlamentsentscheid für Vorbereitungsarbeiten mit Bundesmitteln 2025, 2025: Verzicht des Bundesrates auf eine Kreditsperre im Jahr 2025, Vernehmlassung zum Entlastungspakete mit Verzicht auf internationale Tag- und Nachtzugsfinanzierung). Dieses lange Hin und Her auf Kosten des Klimaschutzes ist der Politik unwürdig. Wir hoffen deshalb sehr, dass der Bundesrat auf unseren finanzpolitisch gleichwertigen Alternativvorschlag einsteigt.

2.21 Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe

Antrag: Ablehnung oder Anpassung gemäss einem der vier folgenden Varianten, die als Einleitungssatz von Art. 41a Abs. 1 alle die bisherige Obergrenze von maximal 47 Mio./Jahr enthalten:

Variante 1:

13. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (MinöStG):

Art. 18 Abs 1bis und 1ter gemäss per 1.1.2025 rückwirkend geltendem Gesetz

Art. 18 Abs. 1 ter a gemäss CO2-Gesetz vom 17.071 vom 25. September 2020 und Pa. Iv. KVF-N 22.452 Punkt 6 (damals Art. 48 Abs. 2bis)

Die vom Bund durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer erzielten Mehreinnahmen sind zweckgebunden zur Förderung CO2-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu verwenden.

Variante 2:

13. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (MinöStG):

Art. 18 Abs 1bis und 1ter gemäss per 1.1.2025 rückwirkend geltendem Gesetz

14. CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011:

Art. 41a Abs. 5

Die bis 2035 auszurichtenden Beiträge nach den Absätzen 1 und 2 übersteigen die bis 2035 prognostizierten Mehreinnahmen nicht, die dem Bund aus der Abschaffung der Mineralölsteuerrückstattung gemäss Artikel 18 Mineralölsteuergesetz entstehen.

Variante 3:

13. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (MinöStG):

Art. 18 Abs 1bis und 1ter gemäss per 1.1.2025 rückwirkend geltendem Gesetz

Art. 18 Abs. 1 bis a

Ausserhalb des Ortsverkehrs wird in den Jahren 2028 und 2029 die Hälfte der Steuer zurückerstattet. Weisen die konzessionierten Transportunternehmen nach, dass für zumindest für einen Teil ihrer Linien eine entsprechende Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler erneuerbareren Antriebstechnologie aus topographischen Gründen nicht möglich ist, wird ihre Steuer vollständig zurückerstattet.

Variante 4

13. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (MinöStG):

Art. 18 Abs. 1bis gemäss per 1.1. 2025 rückwirkend geltendem Recht

Art. 18 Abs. 1bis a

Ausserhalb des Ortsverkehrs entfällt bei Linien, deren Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie überdurchschnittlich einfach und kostengünstig ist, die Rückerstattung ab 1. Januar 2028. Bei allen anderen Linien entfällt sie ab 1. Januar 2031.

Art. 18 Abs. 1bis b

Der Bund regelt die Einzelheiten.

Art. 18 Abs. 1ter gemäss per 1.1. 2025 rückwirkend geltendem Recht

PLUS unabhängig, ob Variante 1, 2, 3 oder 4 gewählt wird

14. CO₂-Gesetz von 23. Dezember 2011:

Art. 41a Abs. 1 und 2 CO₂G

1 Der Bundesrat richtet bis 2030 in der konzessionierten Personenbeförderung Beiträge von höchstens 47 Millionen pro Jahr aus an:

a die Beschaffung von Strassenfahrzeugen und Schiffen mit elektrischem Antrieb;

b die Umrüstung von Schiffen auf einen elektrischen Antrieb

Die Beiträge decken die Kosten in folgendem Umfang

a gemäss per 1.1. 2025 rückwirkend geltendem Recht

b gemäss per 1.1. 2025 rückwirkend geltendem Recht

c für Schiffe: 30 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten bei Beschaffungen oder der Kosten, die für die Umrüstung entstehen, nach Abzug aller Fördermittel.

Begründung: Mit dem Vorschlag des Bundesrates wird eine Bestimmung im Mineralölsteuergesetz abgeschafft und eine Bestimmung im CO₂-Gesetz massiv geändert, die erst im März 2024 vom Parlament im Rahmen des neuen CO₂-Gesetzes verabschiedet worden ist. Dies verstösst gegen Treu und Glauben und untergräbt die Rechtssicherheit. Mit diesem Vorgehen würden die betroffenen Transportunternehmen sämtlicher Planungssicherheit beraubt. Die politische Absicht des Gesetzgebers war ursprünglich, dass 2021 nach der Volksabstimmung zum CO₂-Gesetz feststeht, ob die Mineralölsteuerrückerstattung im Ortsverkehr ab 2025 und im Regionalverkehr per 2030 aufgehoben wird, so dass die Unternehmen im Rahmen des ohnehin geplanten Fahrzeuersatzes klimafreundliche Antriebsformen wählen. Nun soll im Herbst 2026 entschieden werden, ob die Rückerstattung ab Anfang 2027 abgeschafft wird. Der beabsichtigte Anreiz kann mit einem so kurzfristig gesetzten Preissignal unmöglich gesetzt werden. Wird die Förderung nicht mit der Abschaffung des klimapolitischen Fehlanreizes der Mineralrückstattung kombiniert, fällt die Klimawirkung der Massnahmen ungleich geringer aus als vom Gesetzgeber bei der CO₂-Gesetzgebung beabsichtigt.

Im Gegensatz zu fast allen anderen Massnahmen des Entlastungspaketes ist diese Massnahme zur Förderung der öV-Elektrifizierung von der Politik bewusst als Gegenfinanzierung ausgestaltet worden: Durch den Wegfall der Mineralölsteuer entstehen dem Bund dauerhaft Mehreinnahmen. In den ersten Jahren sollen Gelder im Umfang der Mehreinnahmen zur Förderung eingesetzt werden, nach Ende des beschlossenen Verpflichtungskredites profitiert der Bundeshaushalt von den Mehreinnahmen des noch nicht elektrifizierten Verkehrs. Es scheint, dass der Bundesrat dieses finanzpolitisch verantwortungsvolle Vorgehen - Mehrausgaben für den Klimaschutz in einer mehrjährigen Betrachtung möglichst vollständig gegenzufinanzieren, nicht honoriert. Davon zeugt auch die Behauptung im erläuternden Bericht, die Mineralölsteuerrückerstattung der Regionalverkehrs per 2027 zu beenden, liege ausschliesslich in der Gegenfinanzierung begründet.²⁵ Bei per Gesetz maximal zulässigen Ausgaben von neu 30 Mio./Jahr deuten Einnahmen in der Höhe von 40 Mio./Jahr nicht der Gegenfinanzierung, sondern kommen im Umfang von 10 Mio./Jahr dem Bundeshaushalt zu Gute. Die aktuelle Gesetzesgrundlage mit Beiträgen bis zu 47 Mio./Jahr für den gesamten konzessionierten öffentlichen Verkehr wurde so gewählt, dass sich die Ausgaben im mehrjährigen Durchschnitt durch Zusatzeinnahmen aus dem gesamten konzessionierten Verkehr gegenfinanzieren lassen.

Für die Finanzierung dieser Massnahme ist ein Verpflichtungskredit gesprochen worden. Durch eine nachträgliche Gesetzesänderung zu verhindern, dass der Verpflichtungskredit ausgeschöpft werden kann, ist ein zweifelhaftes Vorgehen. Offensichtlich geht es darum, den

²⁵ "Damit entstehen dem Bund im Zeitraum 2027-2029 Mehrerträge von rund 40 Millionen Franken pro Jahr, mit denen die Förderbeiträge für alternative Antriebe bis 2030 gegenfinanziert werden." (Erl. Bericht S. 52)

Handlungsspielraum des Parlamentes im Budgetprozess in einer Art und Weise zu beschneiden, die unüblich ist. Das geltende Recht legt nur eine Obergrenze für die jährlichen Ausgaben fest. Das Parlament ist frei, den gesetzlich zulässigen Maximalbetrag nicht auszuschöpfen und beispielsweise jenen Betrag zu wählen, der als neuer Maximalbetrag im Gesetz verankert werden soll. Das übliche Vorgehen, mit einer jährlichen Neubeurteilung aufgrund des aktuellen finanzpolitischen Spielraums die Höhe festzulegen, ist bei dieser Massnahme offenbar nicht genehm. Sonderbar wirkt auch, dass sich das Finanzdepartement nicht nur zur Höhe der einzusetzenden Gelder sondern auch zum Fördertatbestand äussert und entgegen zweimaligem Parlamentsbeschluss, durch eine Änderung des CO₂-Gesetzes den konzessionierten touristischen Verkehr und den Ortsverkehr für klimapolitisch nicht mehr förderwürdig erklären will.

Es scheint, dass sich der neue Höchstbetrag am Beschluss zum Voranschlag 2025 orientiert. Das Jahr 2025 ist jedoch ein Spezialfall. Welche Projekte förderwürdig sind, ist vom Bundesrat noch gar nicht beschlossen worden, ist doch der Inhalt der CO₂-Verordnung, die rückwirkend auf Anfang 2025 in Kraft gesetzt wird, noch gar nicht bekannt. Entsprechend kann es nicht überraschen, dass die Zahl der eingegangenen Gesuche aktuell besonders tief ist, da viele Unternehmen den definitiven Verordnungstext abwarten dürften, um beurteilen zu können, ob die Einreichung eines Gesuchs auf Förderung erfolgversprechend ist. Ein Schluss vom Mittelbedarf für 2025 (zur Förderung des gesamten konzessionierten Verkehrs) auf den künftigen Mittelbedarf (ausschliesslich für den Regionalverkehr) ist nicht angebracht.

Der Bundesratsvorschlag für Art. 41a Abs. 1 CO₂G schliesst nicht nur den Ortsverkehr aus, sondern auch den nicht abgeltungsberechtigten, konzessionierten Verkehr, wozu z.B. touristische Linien und der Grossteil des Schiffsverkehrs gehören. Das Kriterium der Abgeltungsberechtigung ist für die Beurteilung der klimapolitischen Förderungswürdigkeit nicht geeignet. Im Falle von touristischen Linien ist auch die Begründung nicht schlüssig, dass es sich hierbei um eine Aufgabe einer anderen Staatsebene handelt, da die Konzessionierung durch den Bund erfolgt.

Um zu unterstreichen, dass diese Fördermassnahme den Bund nicht in Form von Zusatzausgaben belasten soll, machen wir oben vier Vorschläge, wie der Grundsatz der Gegenfinanzierung nachgelebt werden kann, ohne die maximale Höhe der Beiträge von 47 Mio./Jahr auf 30 Mio./Jahr kürzen zu müssen. Variante 1 nimmt die Formulierung des Schlussabstimmungstextes des 2021 abgestimmten CO₂-Gesetz wieder auf, wonach 100% der Mehreinnahmen für die Förderung zu verwenden sind. Variante 2 besagt, dass die Fördergelder die Mehreinnahmen nicht übersteigen dürfen. Variante 3 sorgt in den Jahren 2028 und 2029 für zusätzliche Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 23 Mio./Jahr und einen zusätzlichen Anreiz, auf CO₂-freie Fahrzeuge zu wechseln. Variante 4 führt neben den drei bestehenden Kategorien Ortsverkehr, konzessionierter Verkehr ausserhalb des Ortsverkehrs und konzessionierter Verkehr mit unbefristeter Rückerstattung eine vierte Kategorie ein und sorgt damit ebenfalls für Zusatzeinnahmen 2029 und 2030.

2.22 Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren

Antrag: Wir sind einverstanden mit dem Verzicht auf die Beiträge für automatisiertes Fahren.

Begründung:

Das automatisierte Fahren hat aus umweltpolitischer Sicht das Potenzial die Mobilität sowohl positiv als auch negativ zu verändern (vgl. beispielsweise die Studie der ETH Zürich zum automatisierten Fahren in der Schweiz)²⁶. Es braucht deshalb zwingend eine starke proaktive Regulierungsstrategie. Der Staat soll nicht erst dann regulierend eingreifen, wenn Probleme insbesondere zwischen automatisierten Fahrzeugen und dem Langsamverkehr bereits vorhanden sind (vgl. [Postulat 24.4244](#) von Michael Töngi).

Ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung, weil durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, längere Wege etwa zum Pendeln attraktiver werden. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden.

Insbesondere müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umweltzielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde.

Entsprechend ist auch eine Förderung des automatisierten Fahrens in der Schweiz wie sie in Artikel 105a des Strassenverkehrsgesetz (SVG) vorgesehen gewesen wäre, für einen umweltfreundlichen Verkehr nicht per se als positiv zu werten. Begrüssenswert am Artikel 105a des SVG - welcher mit dieser Vorlage nun gestrichen werden soll - ist, dass ein positiver Effekt für einen nachhaltigen Verkehr als eine der Voraussetzungen für Finanzhilfen des Bundes aufgelistet ist (Absatz 3b.). Im Vergleich zu den in der Vorlage angedachten Kürzungen beim öffentlichen Verkehr ist die geplante Einsparung in diesem Bereich allerdings eine deutlich weniger starke Gefahr für einen umweltfreundlicheren Verkehr.

2.23 Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge um 10 Prozent (und 1.5.13 Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen)

Antrag: Wir lehnen die Gesetzesänderung so lange klar ab, wie Einsparungen beim NAF gleichbedeutend sind mit Zusatzeinnahmen der Spezialfinanzierung.

Begründung: Wir lehnen aus den gleichen Gründen sowohl die Massnahme ohne Gesetzesänderung «Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen» (1.5.13) als auch die Massnahme mit Gesetzesänderung «Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge» (2.23) ab. In beiden Fällen würde nicht die allgemeine Bundeskasse, sondern die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) entlastet, die aus dem zweckgebundenen Teil der Mineralölsteuereinnahmen finanziert wird. Voraussetzung für die Massnahmen 1.5.13. und 2.23 wäre, dass die Strassenfinanzierung durch Reduktion der zweckgebundenen Mittel effektiv reduziert wird, wie das auch von der Expertengruppe um Serge Gaillard gefordert wurde. Wir unterbreiten mit unserer Stellungnahme einen konkreten Vorschlag, wie die im Entlastungsprogramm enthaltenen

²⁶ ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?

Massnahmen der Strassenfinanzierung anlässlich der ohnehin in Kürze vernehmlasssten Reform der Strassenfinanzierung (Ersatzabgabe für Fahrzeuge, die nicht mit Mineralöl betrieben werden) umgesetzt werden könnte. Wir verweisen auf das entsprechende Kapitel in unserer Stellungnahme «Stellungnahme, die alle drei Massnahmen zur Strassenfinanzierung 1.5.13, 1.5.14 und 2.23 gleichermassen betrifft und deren Einsparungen nachhaltig sichert.»

Mit dem aktuellen Vorschlag des Bundesrates werden die Einnahmen der Spezialfinanzierung um 100 Mio. erhöht, weil neu 100 Mio., die bisher dem NAF zugewiesen wurden, zusätzlich in die Spezialfinanzierung gelangen (siehe Erläuternder Bericht S.27 zu 1.5.14. NAF Kürzung der Einlagen: «Die Einsparungen von 100 Millionen Franken werden in die Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) umgeleitet.» Nur schon weil die Einnahmen der Spezialfinanzierung mit dem Entlastungsprogramm erhöht werden, ist es nicht gerechtfertigt oder gar notwendig, ihre Ausgaben zu kürzen. Je stärker die zweckgebundenen, aber nicht ausgegebenen Mittel in der Spezialfinanzierung steigen, umso weniger wird es künftig möglich sein, die NAF-Einnahmen zu regulieren, weil dies gemäss Art 86 Abs 5 BV nur insoweit möglich ist, wie «der Bedarf der Spezialfinanzierung ausgewiesen» ist.

Der Vorschlag des Bundesrates, die Mittel für Nationalstrassen einerseits und für Hauptstrassen und das übrige Strassennetz andererseits gleichermassen um 10% zu reduzieren, wird auch dem Umstand nicht gerecht, dass sich die Finanzlage der beiden betroffenen Finanzgefässe deutlich unterscheiden. Die Ausgaben des NAF sind sehr viel tiefer als bei der NAF-Reform 2016/2017 angenommen.

Die Finanzlage des NAF ist geradezu komfortabel. Bereits beschlossene Mehreinnahmen in der Höhe von ca. 200 Mio./Jahr (4 Rappen pro Liter Mineralölsteuerzuschlag) werden deshalb bis auf weiteres gar nicht erst erhoben (siehe 5. im Kapitel «Stellungnahme, die alle drei Massnahmen zur Strassenfinanzierung 1.5.13, 1.5.14 und 2.23 gleichermassen betrifft und deren Einsparungen nachhaltig sichert»).

Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (die von den Minderausgaben des Bundes bei der Hauptstrassen- und allgemeinen Strassenbeiträgen betroffen wäre) besitzt hingegen keine beschlossenen, aber noch gar nicht umgesetzten Finanzierungsquellen. Zudem ist sie von der Elektrifizierung des Strassenverkehrs stärker betroffen, weil alle ihre Einnahmen aus der Mineralölsteuer stammen, während der NAF über Einnahmen in der Höhe von über 900 Mio./Jahr verfügt, die unabhängig von Antrieb der Fahrzeuge weiterläuft (Automobilsteuer, Nationalstrassenabgabe).

Neben diesen finanzpolitischen Argumenten sprechen auch verkehrsrechtliche und verkehrspolitische Gründe gegen die Kürzungen der Beiträge für diese beiden Massnahmen.

Hauptstrassen- und die allgemeinen Strassenbeiträge dienen dem Strassenunterhalt. Die Kürzung trägt dem Umstand nicht Rechnung, dass der Bund seit einigen Jahren eine Politik verfolgt, die Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur richtigerweise Priorität gegenüber Ausbauprojekten einräumen (siehe die Reformen FABI, NAF, GüTG). Die Expertengruppe und nun auch das EFD schlagen nun aber vor, die Bundesaufgaben für den Strassenunterhalt und für Nationalstrassen gleichermassen um je 10% zu kürzen. Der verkehrspolitisch unbestrittene Grundsatz "Substanzerhalt vor Ausbau" wird so verletzt, weil die Hauptstrassengelder quasi vollständig, die Nationalstrassengelder nur teilweise dem Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur

dienen. Das Investitionsvolumen bei Unterhaltsprojekten gleichermassen wie bei Ausbauprojekten zu reduzieren, kann zu finanziellen und volkswirtschaftlichen Folgekosten und zusätzlichen Problemen in der Verkehrsabwicklung führen, die so bei einer Priorisierung der Investitionen in Ausbauprojekte nicht zu befürchten sind. Bei Minderausgaben für Betrieb und Unterhalt ist in der Tendenz mit Folgekosten zu rechnen. Bei Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur verhält es sich umgekehrt. Minderausgaben für Ausbauten (wie sie mit der Kürzung der NAF-Einlagen bezweckt werden) reduzieren langfristig auch den Mittelbedarf für Betrieb und Unterhalt (der Nationalstrassen), was eine Voraussetzung für zusätzliche Kürzungen schafft.

Die Kürzungen gemäss 1.5.13 und 2.23 werden dem Umstand nicht gerecht, dass die Kosten des kantonalen und kommunalen Strassenunterhalts mittel- und langfristig ansteigen werden. Die Umsetzung des Veloweggesetzes verlangt von den Kantonen, ein durchgängiges Velowegnetz zu errichten, was vor allem in dezentralen Kantonen meist auf Hauptstrassen erfolgen wird. Wenn immer Hauptstrassen im Rahmen ihres Unterhalts in den nächsten 20 Jahren erneuert werden, erwartet der Bund von den Kantonen, die entsprechenden Strassenabschnitte mit der Errichtung des Velowegnetzes zu ergänzen. Anders lässt sich die vom Bund gesetzte Frist des nationalen Veloweggesetzes nicht einhalten. Die Kantone haben die Vorgaben zur Velowegerrichtung unter der Annahme befürwortet, dass sie für ihr Hauptstrassennetz und für allgemeines Strassennetz vom Bund Beiträge in der bisherigen Höhe erhalten.

Mittelfristig wird sich der Klimawandel und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die neuen Gegebenheiten (beispielsweise durch zusätzliche Schutzbauten) als Kostentreiber für den Hauptstrassenunterhalt erweisen. Die Ereignisse vom Sommer 2024 haben exemplarisch gezeigt, dass die zahlreichen Hauptstrassen (wie im Maggiatal) gleichermassen vollständig zerstört werden können wie die wenigen Nationalstrassen im Alpenraum (wie die A13 im Misox).

An einem umfassenden Unterhalt vieler Kantonsstrassenabschnitte besteht auch ein überkantonales Interesse, beispielsweise am Unterhalt der Passstrassen oder der Aufrechterhaltung des Betriebs im Winter. Die im Unterhalt besonders kostspieligen Abschnitte des Strassennetzes sind sehr ungleich auf die Kantone verteilt. Nicht alle Kantone hätten bei dieser linearen Kürzung dieselben Möglichkeiten, andere Mittel aufzutreiben, um die Kürzungen des Bundes zu kompensieren. Viele besonders betroffene Kantone im alpinen Raum oder Jurabogen sind einer geringen Bevölkerungsdichte pro Hauptstrassenkilometer, einer unterdurchschnittlichen Wirtschaftsleistung pro Hauptstrassenkilometer und geringen Einnahmen aus demjenigen LSVA-Drittel, der an die Kantone ausgeschüttet wird und in vielen Kantonen für die Verkehrsfinanzierung zweckgebunden wird, konfrontiert.

Tendenziell die gleichen Kantone sind auch von den Einsparungen beim öffentlichen Regionalverkehr besonders betroffen, ebenfalls einer Massnahme, die nicht auf die Investitionskosten für neue Verkehrsinfrastrukturen, sondern auf den Betrieb und den Unterhalt der aktuellen Verkehrsnetze ausgerichtet ist.

Faktisch hat der Bund bereits per 2020 die Mittel für die Hauptstrassen weg vom Bund hin zu den Kantonen verschoben. Die Kantone müssen gemäss NAF-Reform jährlich 60 Mio. überweisen, mit denen der Bund den Betrieb und Unterhalt jener knapp 400 ehemaligen

Hauptstrassenkilometer sicherstellt, die mit der NAF-Reform von den Kantonen an den Bund übergegangen sind (sogenannte Netzbeschluss-Strecken kurz NEB-Strecken). Alle Kantone zusammen haben für den Unterhalt dieser Strassenabschnitte, die sie nun mitfinanzieren, jedoch nur 35 Mio./Jahr ausgegeben. Faktisch sind den Kantonen also Mindereinnahmen von 25 Mio./Jahr entstanden, die sie bereits seit 2020 auf ihren übrigen Hauptstrassenkilometern kompensieren müssen (siehe [Mo KVF-N 16.3349](#)).

2.24 Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen auf Bundesinteressen

Antrag: Wir begrüssen die vorgeschlagene Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen, sofern der folgende für die Bundeskasse gleichwertige Änderungsvorschlag berücksichtigt wird. Dieser ist ferner zu koordinieren mit dem Änderungsvorschlag zum MinVG bzgl. der Massnahme 2.20 (Finanzierung der Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs im Umfang wie diese im März 2024 beim CO2G vom Parlament beschlossen wurde, siehe Ausführungen zu Massnahme 2.20).

Art 37f MinVG

Abs 1 Bst a streichen

Abs 1 Bst f streichen

Abs 2 streichen

Die Ausgaben für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die An- und Abflugsicherung auf Flughäfen, auf denen regelmässig Staatsgäste verkehren, sind über einen Mineralölsteuerzuschlag auf den Luftverkehr gemäss Artikel 131 Absatz 2bis BV zu finanzieren.

Daraus ergeben sich zusätzliche Bestimmungen im MinVG. In Kombination mit dem Änderungsantrag zu Massnahme 2.20 z.B. wie folgt

Art. 37a MinVG Abs. 1, 1bis, 2bis

1 Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a nach folgendem Schlüssel:

a zu 60 - 70 Prozent für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen und Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen, die der Luftverkehr nötig macht, insbesondere Massnahmen Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

c zu 5 - 17.5 Prozent Prozent für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

1bis Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr. Der Bund kann insbesondere Beiträge an die Finanzierung von Flugsicherungsdiensten auf Landesflughäfen und von Flügen mit Staatsgästen auf schweizerischen Flugplätzen gewähren.

2bis (neu) Für Beiträge zur Verminderung von Treibhausgasemissionen gelten Artikel 37a des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 Absätze 2 bis 6 sinngemäss.

Die Finanzierung der Ausbildung ist abzuschaffen (oder allenfalls ebenfalls über diesen Zuschlag zu finanzieren).

Begründung: Regionalflughäfen sind nicht von nationaler Bedeutung, was auch explizit aus dem Luftfahrtgesetz hervorgeht. Nur schon deshalb ist der aktueller Subventionstatbestand nicht gerechtfertigt.

Aktuell kommt der Bund für 88 Prozent der Kosten der Flugsicherung von Privatflughäfen auf. Kaum ein Bereich wird von der öffentlichen Hand derart subventioniert wie Regionalflughäfen. Faktisch wird nicht die Verkehrssicherheit gewährleistet, sondern es werden Flugpreise quersubventioniert. Damit wird der Wettbewerb zu Gunsten der Business aviation verzerrt, zu Lasten aller anderen, sehr viel weniger klimabelastenden Verkehrsarten. Der Bund macht sich so zum Mitverursacher, dass insbesondere Destinationen in den Alpen von einem sehr kleinen Anteil der Gäste zunehmend per Flugzeug erreicht werden. Mit diesem Verhalten einer kleinen, der Schweiz ohnehin sehr treuen Kundengruppe wird der Klimawandel wie durch kein anderes Verhalten beschleunigt, was die Wertschöpfung der alpinen Tourismusregionen, die auf schneesichere oder zumindest kunstsneesichere Winter angewiesen sind, stark vermindert. Nicht einmal aus touristischer oder regionalpolitischer Sicht ist diese faktische Quersubventionierung der Flughafenbenützung haltbar.

Hinzu kommt, dass die Zahl der Flugbewegungen auf Regionalflughäfen in den letzten Jahren massiv zurückgegangen, ja geradezu eingebrochen sind. Eine unveränderte staatliche Mitfinanzierung wäre mit einer massiv tieferen Fördereffizienz verbunden als noch vor einigen Jahren. Dieser Strukturwandel hat zur Folge, dass die Regionalflughäfen mittlerweile fast nur noch von der Geschäftsfliegerei (Business Aviation) angefliegen werden, einer Branche, die ein extremes Luxusgut anbietet. Ein Luxusgut mit einer extrem schlechten Klimabilanz und einer inexistenten Preiselastizität. Die Flugsicherung der Business Aviation von Seiten Bund zu unterstützen, stellt aktuell der vielleicht extremste aller ökologischen Fehlanreize dar. Zudem ist er auch ökonomisch sehr fragwürdig. Einführung dieses Finanzierungstatbestandes war der Anteil des Charterflugverkehrs auf diesen Flughäfen ungleich höher, so dass sich die Finanzierung noch eher als ein angeblicher service public rechtfertigen liesse.

Die Massnahme der Mineralölsteuerzuschlags für den Flugverkehr, soll gemäss Verfassung immer dann zur Anwendung kommen, wenn ansonsten die Mittel der Spezialfinanzierung "nicht ausreichen" (Art. 131 BV), um die nötigen Massnahmen für den Umweltschutz, die Sicherheit (Safety) und die technische Sicherheit (Security) der Luftfahrt zu finanzieren (Art. 87b BV). Dies ist bei der Erbringung der Flugsicherheitsdienste *der Landesflughäfen* offensichtlich der Fall, denn die Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs sind mindestens ebenso sehr anspruchsberechtigt aus der Mineralölsteuer (statt dem Mineralölsteuerzuschlag) finanziert zu werden. Die bisherige Praxis, die Flugsicherung *der Landesflughäfen* aus der allgemeinen Bundeskasse zu finanzieren, ist hingegen kaum im Sinne der Verfassungsbestimmung von Art. 87b. Es sei auch darauf hingewiesen, dass damit vor allem auch die Überwachung von ausländischem Luftraum von der Schweiz querfinanziert wird. Zudem wurden die hier erwähnten Verfassungsbestimmungen von der Bevölkerung anlässlich der Volksabstimmung zum NAF erst vor wenigen Jahren bekräftigt.

Würde die Subventionierung von Regionalflughäfen dennoch weitergeführt (was wir ganz klar ablehnen), wären die entsprechenden Mittel wenn schon bundeskassenneutral gemäss Art. 131 Abs 2bis BV über einen höher zu wählenden Mineralölsteuerzuschlag oder besser über eine Erhöhung der Mineralölsteuer für den Flugverkehrs vollständig gegenzufinanzieren.

Wir unterstützen die Haltung des Bundesrates, wonach sich im Flugverkehr die Nutzerinnen und Nutzer stärker an den verursachten Kosten beteiligen und namentlich die Kosten der An- und Abflugsicherung übernehmen sollen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 53f). Der Vorschlag des Bundesrates kommt diesem Grundsatz der verursachergerechten Finanzierung jedoch nur ungenügend nach. Mit unserem Alternativvorschlag werden die Flugsicherungsdienste für die allgemeine Bevölkerung oder für Staatsgäste verursachergerecht über einen Mineralölsteuerzuschlag gemäss Art. 131 Abs. 2bis BV finanziert, während an ihrer Stelle die Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs von den frei werdenden für den Flugverkehr zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Luftverkehr profitieren. Das ist offensichtlich verfassungskonform, sind doch explizit auch die Finanzierung von Umweltschutzmassnahmen Teil der Verfassungsbestimmung zur Spezialfinanzierung Flugverkehr und Klimaschutz fällt verfassungsrechtlich unter den Umweltschutz. Bei den Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs wird so die mit dem CO₂-Gesetz verursachergerechte Finanzierung der Klimaschutzmassnahmen im Flugverkehr weitergeführt. Denn in einem äusserst bescheidenen Ausmass werden externe Klimakosten internalisiert. Zu diesen Klimaschutzmassnahmen gemäss neustem vor einem Jahr beschlossenen CO₂-Gesetz gehört insbesondere die Anschubfinanzierung der Entwicklung erneuerbarer synthetischer Flugtreibstoffe (siehe Art. 37a CO₂G) als flankierende Massnahme zur neuen Mindestanforderung der Beimischung, wie sie EU-analog seit 2025 auch in der Schweiz zu gelten hat (siehe Art. 28f CO₂G). Dieser synthetischen Treibstoffe werden mittelfristig überdurchschnittlich häufig in der Privatfliegerei Verwendung finden. Dies Gelder via Spezialfinanzierung neu durch mineralölsteuerpflichtige Privatfliegerei gegenzufinanzieren erhöht deshalb die Verursachergerechtigkeit der Finanzierung und trägt der geringen Preissenibilität bei den Konsumenten der Privatflugbranche viel besser Rechnung als die aktuelle Gegenfinanzierung via der Erlöse der von den Fluggesellschaften erstandenen Emissionshandelszertifikate. In Kombination mit der hier und im Kapitel zu Massnahme 2.20 vorgeschlagenen Änderung des Luftfahrtgesetzes könnten wir das finanzpolitische Anliegen der Massnahme 2.20 sehr zähneknirschend akzeptieren, die Hälfte dieser Einnahmen aus dem Emissionshandel dem Klimaschutz zu entziehen und der Bundeskasse zuzuführen. Bleibt der Bundesratsvorschlag bzgl. Flugsicherung und Abschaffung der Mitfinanzierung von dringend benötigten Tag- und Nachtzugsverbindungen als Flugalternativen unverändert, sind die Neuerungen in diesem Bereich der Flugverkehrseinnahmen (Mineralölsteuer- und Emissionshandelszertifikateinnahmen des Flugverkehrs) der Akzeptanz das Entlastungsprogramms wohl kaum förderlich. Die mit der bisher beschriebenen Änderung frei werdenden Mittel aus den Erlösen der Emissionshandelszertifikate nach Art. 37a CO₂G sind für die Umsetzung der Finanzierung der mit dem CO₂G beschlossenen Tag- und Nachtzugsverbindungen als Flugalternativen zu verwenden. Finanzpolitisch ist unser Gegenfinanzierungsvorschlag (der sich über die Massnahmen 2.20 und 2.24 erstreckt) den Vorschlag des Bundesrates ebenbürtig, denn er erlaubt es dem Bund ebenfalls durch Änderung des CO₂-Gesetzes 30 Mio./Jahr und durch Änderung des Luftfahrtgesetzes 25 Mio./Jahr an Ausgaben einzusparen. Eine Flugsicherungsfinanzierung über einen Zuschlag gemäss Art. 131 Abs. 2bis BV ist eine bundeskassenneutrale Gesetzesänderung.

Finanzielle Unterstützungen des extrem klimaschädlichen Flugverkehrs beispielsweise für die Flugsicherung durch von der Gesamtgesellschaft erwirtschaftete Mittel lehnen wir grundsätzlich ab. Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr auf der Schiene, Strasse, Wasser und von Seilbahnen hat der Bund auch keine Rolle bzgl. öffentlichem Angebot des Luftverkehrs (Art. 81a BV), womit zum Ausdruck kommt, dass der Regionalflugverkehr in Übereinstimmung mit dem Luftfahrtgesetz eben nicht von nationalem Interesse ist.

Da das Luftfahrtgesetz definiert, dass ausschliesslich die Landesflughäfen von nationalem Interesse sind, ist auch die Ausbildung für Regionalflughäfen offensichtlich nicht von nationalem Interesse. Und wenn schon überwiegt das nationale und globale Interesse am Klimaschutz, also der Ausbildung von einer möglichst geringen Zahl an Spezialisten für Regionalflughäfen, welche von der Privatfliegerei mit ihrem extremen Klimafussabdruck pro Personenkilometer frequentiert werden. Abweichend vom Vorschlag des Bundesrates sind die Mittel für die Ausbildung ebenfalls einzusparen. Unverständlich ist zudem, dass der Bundesrat mit Absatz 2 in einem Entlastungsprogramm eine Bestimmung vorsieht, die Tür und Tor öffnet für finanzpolitische Diskussionen und juristische Auseinandersetzungen über das angebliche Bundesinteresse an Regionalflughäfen.

Die Tatsache, dass die Regionalflugplätze in erster Linie *regionalen* Geschäfts- und Touristikinteressen dienen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 53f) macht die vorgeschlagene Kürzung der Bundesgelder noch dringender. Der Flugverkehr muss grundsätzlich vermindert werden ansonsten werden Netto Null Treibhausgase bis 2050 eine Illusion. Gemäss von der Bevölkerung angenommenen Klimaschutzgesetz KIG sind Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs nämlich explizit relevant (siehe Art. 3 Abs. 6 KIG). Im Besonderen gilt das Primat der Nachfragerückgangs für jenen der kurzen Distanzen, welcher bei den Regionalflughäfen einen hohen Anteil ausmacht. Die entsprechende Mobilität ist zwingend auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Auch diesbezüglich ist die in der Vorlage angestrebte Kürzung beim öffentlichen Verkehr im Allgemeinen und beim internationalen Schienenpersonenverkehr im Speziellen, als Alternative zum Flugverkehr, strikt abzulehnen. Wie ausgeführt lassen sich die beiden Anliegen des Bundesrates (Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen und Teilstatt Vollzweckbindung der Einnahmen aus Emissionshandelszertifikaten geradezu ideal kombinieren).

Abweichend von der hier skizzierten Variante stünden wir auch einem Vorgehen positiv gegenüber, die Flugsicherung der Landesflughäfen und von Staatsflugzeugen statt über den Mineralölsteuerzuschlag des Flugverkehrs über die Mineralölsteuer des Flugverkehrs gegenzufinanzieren. So würden der allgemeinen Bundeskasse Zusatzeinnahmen in der Höhe von 30 Mio./Jahr entstehen, da die Erträge der Mineralölsteuer des Flugverkehrs im Gegensatz zu ihrem Zuschlag zur Hälfte als allgemeine Verbrauchssteuern der allgemeinen Bundeskasse zu Gute kommen. Damit könnte das Entlastungsprogramm auf Umweltseite etwas an Akzeptanz (die momentan extrem tief ist) gewinnen. Im Vergleich zum vorletzten CO2-Gesetz mit seiner Privatflugabgabe wäre auch dieses Vorgehen ausgesprochen zurückhaltend und mehrheitsfähig, war die Privatflugabgabe im Abstimmungskampf doch unbestritten.

2.25 BAFU: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen

Antrag: Ablehnung

Begründung: Der Bundesrat hat im Rahmen des Klimaschutzgesetzes (KIG) und dem Bericht zur Verordnung überzeugend dargelegt, dass wir in der Schweiz zwar auf Stufe Hochschulforschung und angewandte Forschung einen guten Stand haben, dass jedoch die Folgeschritte bis zu einer Markteinführung unterentwickelt ist. Pilot- und Demonstrationsprojekte sind deshalb eines der entscheidenden Elemente, um die hohen Forschungsaufwendungen zu rechtfertigen, da sie so eher in marktfähige Produkte münden, die gerade im Umweltschutz dringend nötig sind. Dass der Bund diese unterstützt, macht es in vielen Bereichen überhaupt möglich, Innovationen und neue Produkte im Umweltbereich zu entwickeln. Wir lehnen diese Streichung dieses Förderinstruments ab, es soll in bewährten Umfang weitergeführt werden.

Das Subventionsgesetz soll zudem dahingehend angepasst werden, dass höhere Förderanteile möglich werden. Dies reduziert gleichzeitig die Mitnahmeeffekte. Statt sich wie im Bericht suggeriert auf Grundlagenforschung und angewandte Forschung zurückzuziehen, sollte vielmehr überlegt werden, ob von jedem Forschungsfranken nicht ein Teil direkt für P&D, Leuchtturmprojekte und Unterstützungsmassnahmen für Markteinführung vorgesehen sollte.

2.26 Verzicht auf weitere Fondseinlagen Landschaft Schweiz

Antrag: Ablehnung

Begründung: Die Streichung des Fonds Landschaft Schweiz (FLS) hat ein geringes Potenzial von knapp 5 Mio. pro Jahr und leistet damit keinen nennenswerten Beitrag zur Sanierung der Bundesfinanzen. Hingegen würden ohne die Fondsgelder wichtige Massnahmen zur Pflege einmaliger Landschaften in der Schweiz verunmöglicht werden. Dies würde die vielen Synergieeffekte in den Bereichen Landwirtschaft, Tourismus, Baugewerbe und Landwirtschaft untergraben.

Der FLS ermöglicht die Umsetzung von Art. 78 BV und diversen Artikeln des NHG. Er ist ein äusserst wirksames Instrument, um das Gesicht einmaliger Landschaften der Schweiz zu sichern. Gerade im ländlichen Raum ist er sehr gut verankert und fördert die Bereitschaft zur Selbsthilfe regionaler und lokaler Trägerschaften.

Der FLS hat seit 1991 mehr als 2'500 lokale und regionale Projekte zur Erhaltung und Aufwertung naturnaher Kulturlandschaften in allen Landesgegenden ermöglicht. Mit geringem Verwaltungsaufwand fördert der FLS wirksame Massnahmen und vielfältige Vorhaben und bringt durch die Förderung innovativer und beispielhafter Projekte wichtige Entwicklungen in den Randregionen in Gang.

Der Fonds Landschaft Schweiz erbringt mit geringen Kosten entscheidende Leistungen für die Identität der Schweiz und fördert die Wirtschaft in den Randregionen und den Tourismus entscheidend. Ob der Fonds nach Mitte 2031 weitergeführt werden soll, kann nach einer sauberen Evaluation und Auslegeordnung entschieden werden.

Eine vorzeitige Auflösung des FLS durch Aufhebung des Bundesgesetzes über Finanzhilfen zur Erhaltung und Pflege naturnaher Kulturlandschaften ist abzulehnen.

2.27 Verzicht auf Förderung im Bereich Bildung und Umwelt

Antrag: Ablehnung

Begründung: Die Streichung von knapp 6 Mio. zur Förderung der Umweltbildung bringt keine wesentliche Entlastung des Bundeshaushalts. Sie zerstört aber die zahlreichen Bildungsvorhaben, die der Bevölkerung, der Jugend und Berufsleuten dazu dienen, Kompetenzen zum nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen zu erwerben.

Der Gesetzgeber hat bewusst einen Bildungsartikel verankert in den neun Gesetzen im Umweltbereich, aus denen die Bildung als förderungswürdige Aufgabe nun gestrichen werden soll. Ein Umweltbewusstsein der Gesellschaft trägt dazu bei, viele Schädigungen an unseren Lebensgrundlagen zu vermeiden, ohne dass dazu Vorschriften nötig sind oder Schäden kostspielig korrigiert werden müssen. Die Einsparung von nicht einmal 6 Mio. CHF wird deshalb langfristig zu viel höheren Kosten führen. Mit der Revision würde der Bundesrat die Errungenschaften und Investitionen aus mehreren Jahrzehnten Gesetzgebung und Umweltbildung vernichten und weitaus erhöhte, indirekte Folgekosten generieren.

Der Bundesrat begründet diese Massnahme unter anderem damit, dass er bereits die Hochschulen finanziert. Die Umweltbildung geht allerdings weit über die Arbeit von Hochschulen hinaus. Die Finanzierung der Hochschulen kann deshalb die Streichung der Gelder für Umweltbildung nicht begründen. Gänzlich unzutreffend ist die Aussage des Bundesrats, dass die Mit-Finanzierung der Umweltbildung zu Ungleichgewichten, Doppelspurigkeiten und einem ineffizienten Mitteleinsatz führe. Es gibt insbesondere beim BAFU strenge Reportingvorschriften und Wirkungsüberprüfungen. Doppelspurigkeiten können demnach durch eine nationale Koordination, wie sie aktuell geschieht, effizient vermieden werden. Die Sektion Umweltbildung, welche die Finanzierungen spricht, hat einen fachlich qualifizierten Überblick und jahrzehntelange Erfahrung. Dies ermöglicht einen zielgerichteten Einsatz der begrenzten Mittel. Der Verlust der strategischen Steuerung des Bundes bedeutet die Gefährdung seiner Führungsrolle bei der Umsetzung der verpflichtenden Nachhaltigkeitszielen, zahlreicher gesetzlicher Bestimmungen und internationalen Verpflichtungen. Es verunmöglicht die Koordination von Qualitätsentwicklung und Wirkungsorientierung.

Bildung nur als Aufgabe der Bundesämter zu sehen ist nicht nur kurzsichtig, sondern kommt vermutlich auch teurer zu stehen. Aktuell wird sie gemeinsam mit kompetenten privaten Partnern umgesetzt im Sinne einer Public-Private-Partnership. Diese Partner übernehmen dabei einen beachtlichen Teil der Kosten. Die Investitionen der aktiven Organisationen übersteigen ein Vielfaches die Finanzierungsverantwortung von Bund und Kantonen. Alle Partner sind auf ein funktionierendes Zusammenspiel angewiesen. Das würde mit den vorgesehenen Gesetzesrevisionen wegfallen. Schliesslich führt die Massnahme dazu, dass die Kosten vom Bund auf die Kantone überwältzt werden. Für die Ausgaben der öffentlichen Hand in der Schweiz hat dies insgesamt somit keinen positiven Effekt.

Aus diesen Gründen ist auf die Revision von Art. 1, 14a NHG, Art. 41 CO₂-Gesetz, Art. 7 WBG, Art. 49 USG, Art. 64 GSchG, Art. 26 GTG, Art. 29, 38a, 39 WaG, Art. 14 JSG, Art. 13 BFG zu verzichten.

2.28 Verzicht auf Beihilfen Viehwirtschaft

Antrag: Annahme

Begründung: Die Beihilfen für Bereiche wie die Eierproduktion oder Kalbfleischproduktion sind ausgerichtet, um Preisschwankungen nach Überproduktion auszugleichen. Für eine Ausrichtung der Produktion entlang des Marktes senden solche Preiseingriffe das falsche Signal.

2.29 Erhöhung Versteigerung Zollkontingente

Antrag: Annahme

Begründung: Zollkontingente stellen eine Möglichkeit für den Import zu günstigeren Konditionen von Waren dar, die mit den Schweizer Produkten konkurrieren. Zollkontingente stellen somit einen Sonderfall des Grenzschutzes in der Schweiz dar. Die hohen finanziellen Aufwände für den Grenzschutz dienen dem Schutz der Schweizer Produktion gegenüber günstigeren Produkten aus dem Ausland. Wenn auch die Kosten des Grenzschutzes die Gewinne durch eine komplette Versteigerung der Kontingente bei weitem übersteigen, sollte dieser Spielraum dennoch ausgenutzt werden, um einen Teil der Kosten zu kompensieren.

2.30 Kürzung der Landschaftsqualitätsbeiträge auf 50 %

Antrag: Ablehnung

Begründung: Der Kürzungsvorschlag betrifft nicht allein die Landschaftsqualität, sondern auch die regionale Biodiversität. So hat das Parlament den Art. 76 Landwirtschaftsgesetz (LwG) mit Beschluss vom 16. Juni 2023 neu gefasst. Damit hat es die Landschaftsqualitätsbeiträge und die Vernetzungsbeiträge zusammengeführt. Der neue Name lautet Beiträge für regionale Biodiversität und Landschaftsqualität in der Landwirtschaft (BrBL). In Art. 76 Abs. 3 LwG ist der Anteil des Bundes auf 90 Prozent festgelegt. Nun will der Bundesrat diesen Artikel bereits wieder ändern, der rechtsgültig beschlossen, aber noch gar nicht in Kraft getreten ist.

Ziel des Gesetzgebers aus den Augen verloren

Die BrBL gehen aus der Fusion der bisherigen Vernetzungsbeiträge (Art. 73 Abs. 3 LwG) und der Landschaftsqualitätsbeiträge (Art. 74 Abs. 3 LwG) hervor. Bei beiden bezahlt der Bund aktuell 90 Prozent. Alle anderen Direktzahlungen werden zu 100 Prozent vom Bund bezahlt (Kulturlandschaftsbeiträge, Versorgungssicherheitsbeiträge, Biodiversitätsbeiträge mit Ausnahme der Vernetzung sowie Produktionsbeiträge). Dies ist richtig, da die Landwirtschaftspolitik national gesteuert wird. Der Gesetzgeber hat einzig bei den von dieser Massnahme betroffenen Vernetzungs- und Landschaftsqualitätsbeiträgen eine Ausnahme gemacht. So beteiligen sich die Kantone bei diesen zu 10 Prozent. Dies hat zum Ziel, die Kantone einzubinden und die beiden Beiträge regional anpassen zu können. Diese Beteiligung der Kantone war aber nie als substanzieller Beitrag zur Finanzierung der beiden Beitragstypen konzipiert. Das soll nun alles auf den Kopf gestellt werden.

Fast alle Betriebe profitieren von Beiträgen

Von den beiden Beiträgen profitieren fast alle Landwirtschaftsbetriebe. So haben 83 Prozent der Ganzjahresbetriebe und 69 Prozent der Sömmerungsbetriebe eine laufende Landschaftsqualitätsvereinbarung. Von den Vernetzungsbeiträgen profitieren 74 Prozent aller Landwirtschaftsbetriebe der Schweiz. Im erläuternden Bericht zum neuen LwG werden die nötigen Bundesmittel für die BrBL auf 280 Mio. CHF geschätzt. Mit dem bisher geplanten Schlüssel von 90 zu 10 Prozent würden die Kantone demnach rund 30 Mio. CHF und der Bund 280 Mio. CHF beitragen.

Mit der Massnahme des Entlastungspakets will der Bundesrat die Beteiligung des Bundes auf 50 Prozent senken. Die einzige Begründung ist, dass die Bundesbeteiligung «überaus hoch» sei. Es wird von einer «fiskalischen Äquivalenz» gesprochen, ohne zu erwähnen, dass alle anderen landwirtschaftlichen Direktzahlungen vom Bund zu 100 Prozent bezahlt werden. Unter der Voraussetzung, dass Anzahl und Umfang der Projekte gleich bleiben würden, müssten die Kantone gemäss den Erläuterungen statt 31 Mio. CHF neu 156 Mio. CHF zahlen.

Der Bund müsste damit 124 Mio. CHF weniger zahlen. Allerdings will der Bundesrat den gesamten Direktzahlungsbetrag lediglich um 65 Mio. CHF kürzen. Die übrig bleibenden 59 Mio. CHF würden auf die anderen Direktzahlungen umgelagert. Ob überhaupt Bedarf besteht, andere Direktzahlungen aufzustocken, und in welche Direktzahlungen diese Mittel fliessen sollen, wird nicht ausgeführt.

Massive Kostenüberwälzung auf Kantone

Tatsache ist aber, dass der Bund 124 Mio. CHF weniger für die neuen Beiträge für regionale Biodiversität und Landschaftsqualität ausgeben will. Die bisherige Aufteilung war 147 Mio. CHF für die Landschaftsqualität und 115 Mio. CHF für Vernetzungs-Biodiversitätsbeiträge (56 zu 44 Prozent). Der Bund würde demnach, wenn das Verhältnis gleich bleiben würde, bei den Beiträgen für Vernetzung bzw. regionale Biodiversität 55 Mio. CHF Bundesbeiträge kürzen (44 Prozent von 124 Mio. CHF).

Würde diese Änderung eingeführt, entstünde eine Finanzierungslücke von 124 Mio. CHF, welche die Kantone zahlen müssten. Dies wäre eine weitere massive Überwälzung auf die Kantone. Eine solche Überwälzung ist in einem vom Bund geregelten Bereich wie der Landwirtschaft inakzeptabel. Gemäss dieser Logik müsste man sich die Frage stellen, weshalb die Kantone nicht für die gesamten Direktzahlungen von 2,7 Mrd. CHF zur Kasse gebeten werden.

Das ist auch eine allfällige Argumentation, dass die Kosten von den Kantonen übernommen würden, scheinheilig. So wären die Kantone dazu nicht in der Lage, insbesondere da mit dem Entlastungspaket weitere grosse Beträge auf die Kantone überwält werden sollen. Es geht somit nicht allein um eine Kürzung der Landschaftsqualitätsbeiträge, wie der Titel suggeriert. Vielmehr geht es um einen weiteren Kahlschlag bei den Mitteln des Bundes für die Biodiversität.

Auf die Revision von Art. 76 des neuen, erst 2023 beschlossenen LwG ist deshalb zu verzichten.

2.31 Priorisierungen bei Subventionen für Klimapolitik

Anträge

Änderungsantrag im CO₂-Gesetz (SR 641.71)

Art. 29 CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen

1 Der Bund erhebt eine CO₂-Abgabe auf der Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von fossilen Brennstoffen.

2 Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ ~~36~~ 310 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf maximal das Niveau der vom Bund geschätzten Kosten der Klimaschäden pro Tonne CO₂ erhöhen. höchstens 120 Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die fossilen Brennstoffe die im Klima- und Innovationsgesetz festgelegten Zwischenziele-Ziele nicht erreicht werden..

3 Der Bundesrat legt fest, wie weit die CO₂-Abgabe von den Vermietenden auf die Mietenden weiterverrechnet werden darf.

Art. 33a Grundsatz

1 ~~Bis Ende 2031 werden höchstens 41 Prozent, ab dem Jahr 2032 höchstens e~~Ein Drittel des Ertrags aus der CO₂-Abgabe wird verwendet für:

a. die Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen (Art. 6 KIG36) und die Absicherung von Risiken (Art. 7 KIG);

b. das Impulsprogramm für den Ersatz von fossil betriebener Heizungen und ortsfester elektrischer Widerstandsheizungen durch eine Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien und Massnahmen im Bereich der Energieeffizienz (Art. 50a EnG37);

b bis. Das Gebäudeprogramm zur Verminderung der CO₂-Emissionen und Verminderung des Energieverbrauchs bei Gebäuden,

c. die Förderung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung;

d. die Äufnung eines Fonds zur Finanzierung von Bürgschaften zur Verminderung der Treibhausgase (Technologiefonds, Art. 35).

2 Von den jährlichen Erträgen nach Absatz 1 Einleitungssatz werden vorab höchstens 400 Millionen Franken je zur Hälfte für die Förderung nach Absatz 1 Buchstaben a und b eingesetzt.

3 Die jährlichen Erträge nach Absatz 1 Einleitungssatz, die 400 Millionen Franken übersteigen, werden für die Förderung nach Absatz 1 Buchstaben b bis, c und d eingesetzt, wobei die Förderung nach Buchstabe c höchstens 30 Millionen Franken und diejenige nach Buchstabe d höchstens 25 Millionen Franken beträgt.

4 Am Ende eines Rechnungsjahres nicht ausgeschöpfte zweckgebundene Mittel dürfen nicht mehr als 150 Millionen Franken betragen.

5 Die nicht ausgeschöpften Mittel nach Absatz 4 dürfen in den Folgejahren zusätzlich zu den Höchstbeträgen nach den Absätzen 2 und 3 für die Förderungen nach Absatz 1 verwendet werden

Evaluiter, falls eine höhere Teilzweckbindung mehrheitsfähiger ist

Art. 29 CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen

1 Der Bund erhebt eine CO₂-Abgabe auf der Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von fossilen Brennstoffen.

2 Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ ~~36~~ 210 Franken. Der Bundesrat ~~kann ihn bis auf höchstens 120 Franken erhöhen~~, erhöht den Abgabesatz im Zweijahresrhythmus, in Schritten von mindestens 30 Franken, falls die gemäss Artikel 3 für die fossilen Brennstoffe die im Klima- und Innovationsgesetz festgelegten Zwischenziele Ziele nicht erreicht werden.

3 Der Bundesrat kann die CO₂-Abgabe maximal auf das Niveau der vom Bund geschätzten Kosten der Klimaschäden pro Tonne CO₂ erhöhen. Der Bundesrat definiert diese Kosten in der Verordnung.

4 Der Bundesrat legt fest, wie weit die CO₂-Abgabe von den Vermietenden auf die Mietenden weiterverrechnet werden darf.

Art. 33a Grundsatz

1 Bis Ende 2031 werden höchstens ~~49~~ 1 Prozent, ab dem Jahr 2032 höchstens ein Drittel des Ertrags aus der CO₂-Abgabe verwendet für:

a. die Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen (Art. 6 KIG36) und die Absicherung von Risiken (Art. 7 KIG);

b. das Impulsprogramm für den Ersatz von fossil betriebener Heizungen und ortsfester elektrischer Widerstandsheizungen durch eine Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien und Massnahmen im Bereich der Energieeffizienz (Art. 50a EnG37);

b bis. Das Gebäudeprogramm zur Verminderung der CO₂-Emissionen und Verminderung des Energieverbrauchs bei Gebäuden,

c. die Förderung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung;

d. die Äufnung eines Fonds zur Finanzierung von Bürgschaften zur Verminderung der Treibhausgase (Technologiefonds, Art. 35).

2 Von den jährlichen Erträgen nach Absatz 1 Einleitungssatz werden vorab höchstens 400 Millionen Franken je zur Hälfte für die Förderung nach Absatz 1 Buchstaben a und b eingesetzt.

3 Die jährlichen Erträge nach Absatz 1 Einleitungssatz, die 400 Millionen Franken übersteigen, werden für die Förderung nach Absatz 1 Buchstaben b bis, c und d eingesetzt, wobei die Förderung nach Buchstabe c höchstens 30 Millionen Franken und diejenige nach Buchstabe d höchstens 25 Millionen Franken beträgt.

4 Am Ende eines Rechnungsjahres nicht ausgeschöpfte zweckgebundene Mittel dürfen nicht mehr als 150 Millionen Franken betragen.

5 Die nicht ausgeschöpften Mittel nach Absatz 4 dürfen in den Folgejahren zusätzlich zu den Höchstbeträgen nach den Absätzen 2 und 3 für die Förderungen nach Absatz 1 verwendet werden

Sämtliche weiteren Änderungsanträge des Bundesrates ablehnen und sinngemäss entsprechend dem gelten Recht.

Änderungsantrag im Energiegesetz (SR 730.0)

Art. 45c (neu) Pflicht Erneuerbare Wärmeerzeuger

1 Werden Gas- oder Ölheizungen oder wesentliche Komponenten davon ersetzt oder neue Heizungen eingebaut, nutzen diese ab 2028 ausschliesslich erneuerbare Energien oder Abwärme.

2 Die Kantone regeln die Ausnahmen, insbesondere wenn die Pflicht nach Absatz 1:

a. technisch nicht möglich ist; oder

b. wirtschaftlich unverhältnismässig ist.

3 Bis zum Inkrafttreten der kantonalen Gesetzesbestimmungen zu den Ausnahmen regeln die Kantonsregierungen diese auf Verordnungsstufe.

4 Kantone, welche Anforderungen zu den Wärmeerzeugern gemäss MuKE 2025 Teil F oder weitergehend bis am 1. Januar 2028 eingeführt haben, sind von der Umsetzung der Absätze 1–3 befreit.

Art. 45d (neu) Minimale Gebäudehülleneffizienz

1 Gebäude, die vor 1990 erstellt wurden und für die innert der letzten 40 Jahre keine energetischen Erneuerungsmassnahmen an zwei der drei Bauteile Dach/Estrichboden, Aussenwand und Fenstern nachgewiesen werden können, sind innert 10 Jahren des Inkrafttretens dieses Gesetzes energetisch zu verbessern, entweder

a. erneuern auf GEAK Klasse E oder besser bei Gebäudehülle, oder

b. erneuern auf Minergie Modernisierung, oder

c. erneuern von zwei der drei Aussenbauteile Fenster, Aussenwand, Dach/Estrichboden; bereits getätigte Massnahmen werden berücksichtigt.

2 Die Kantone regeln die Ausnahmen und Einzelheiten.

3 Bis zum Inkrafttreten der kantonalen Gesetzesbestimmungen zu den Ausnahmen regeln die Kantonsregierungen diese auf Verordnungsstufe.

4 Kantone, welche Anforderungen zur Gebäudehülleneffizienz gemäss MuKE 2025 Modul 14 oder weitergehend bis am 1. Januar 2029 eingeführt haben, sind von der Umsetzung der Absätze 1–3 befreit.

Verordnungsänderungen:

CO2-Verordnung: Die Rückverteilung der CO2-Abgabe soll neu sichtbar an die Haushalte rückverteilt werden. Die Resultate des überwiesenen Postulats 23.4334 sollen dabei berücksichtigt werden.

Verordnung über die Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräume (VMWG): In Art 6. soll die Überwälzung der CO2-Abgabe ausgeschlossen werden.

Begründungen: Der Bundesrat fordert im Rahmen des Kürzungspakets den heutigen Bundesanteil ans Gebäudeprogramm von rund 400 Millionen Franken zu streichen. Stattdessen sollen die zweckgebundenen Einnahmen aus der CO2-Abgabe in die neuen Innovations- und Impulsprogramme des KIG fliessen. Damit ignoriert der Bundesrat den Volksentscheid zum Klimaschutzgesetz, das vielmehr zusätzliche Massnahmen im Gebäudebereich gefordert hat. Weiter verkennt die Landesregierung damit die Wichtigkeit des Gebäudeprogramms zur flächendeckenden Umsetzung von energetischen Erneuerungen sowie Heizungssanierungen, riskiert die Erreichung der Klimaziele und schwächte die inländische Stromversorgung im Winter.

Der Dreiklang “fordern, lenken und fördern” muss nicht aufgekündigt, sondern ausgebaut werden im Bereich der Gebäudepolitik.

1. Weiterführung des Gebäudeprogramms und befristete Ergänzung durch Impulsprogramm und Innovationsprogramm gemäss KIG

Rund 60% des Schweizer Gebäudeparks wurde vor 1980 gebaut und sind oft ungenügend gedämmt, was zu Wärmeverlusten führt. In den letzten zehn Jahren (2010 – 2019) ist die energetische Sanierungsrate gegenüber der Vordekade (2000 – 2009) um 0,5 Prozentpunkte auf rund 1,5 Prozent gestiegen, was unter anderem auf die Wirkung des Gebäudeprogrammes zurückzuführen ist. (BFE (2024) *Energetische Erneuerungsraten im Gebäudebereich in der Periode von 2010 bis 2020. Schlussbericht.* ([Link](#)))

Allein die im Jahr 2023 mit den Fördergeldern umgesetzten Massnahmen reduzieren über ihre Lebensdauer den Energieverbrauch des Schweizer Gebäudeparks um 11,2 Milliarden Kilowattstunden und den CO2-Ausstoss um rund 3,3 Millionen Tonnen. Mit dem Einsatz des

heutigen Gebäudeprogramms, der Verschärfung der kantonalen Energiegesetze und der CO₂-Abgabe konnte seit 2017 beim Heizungersatz eine Steigerung der Investitionen in erneuerbare Heizsysteme von 27% auf 85% erreicht werden.

Jeder Förderfranken vom Bund, wird durch die Kantone ergänzt und schafft neben der Reduktion der Klimaschadenskosten, dem höheren Energieeigenversorgungsgrad der Schweiz auch Wertschöpfung.

2. Weiterentwicklung der Lenkungsabgabe des Bundes

In der letzten Revision des CO₂-Gesetzes nach 2024 wurde es versäumt, die Obergrenze der CO₂-Abgabe von 120 Fr. pro Tonne CO₂ anzuheben. Deshalb wirkt die Lenkungsabgabe heute ungenügend und die Dekarbonisierung des Gebäudeparks schreitet weniger rasch voran, als es die Pariser Klimaziele verlangen. Für jede in der Schweiz nicht reduzierte Tonne CO₂ muss der Bund aus dem Bundesbudget zweifelhafte Zertifikate aus dem Ausland zukaufen - und dies dann jedes Jahr.

Ein Teil der Wirkung der Lenkungsabgabe entsteht auch durch die Förderung, welche mit der Zweckbindung von Einnahmen aus der Lenkungsabgabe finanziert wird.

Wir empfehlen, zum ursprünglichen Mechanismus der ansteigenden Lenkungsabgaben zurückzukehren. Diese Forderung entspricht auch dem in der Verfassung festgelegten Verursacherprinzip und berücksichtigt die Empfehlung aus dem Bericht der Expertengruppe zur Aufgaben- und Subventionsüberprüfung Gaillard, die Lenkungsabgaben als sinnvolle Alternative für bestehende Subventionen definiert.

Mit jeder emittierten Tonne CO₂ entstehen ungedeckte Kosten für die Gesellschaft, wenn der Preis für eine Tonne CO₂ tiefer ist als der Schadenspreis. Eine CO₂-Abgabe sollte deshalb möglichst nahe bei den effektiven Schadenskosten liegen. Diese wurde durch das ARE kürzlich auf 430 Fr. pro Tonne CO₂ festgelegt, wobei nur ein Teil der erwarteten Klimaschäden quantifiziert werden konnte.

Wir schlagen vor, diesen Schadenspreis als Maximalsatz für die Lenkungsabgabe in der Verordnung festzulegen. In einem ersten Schritt soll der Preis im Minimum bei 210 Fr. pro Tonne CO₂ festgelegt und danach schrittweise erhöht werden, wenn die KIG-Zwischenziele nicht erreicht werden. Mit dieser Massnahme wird sichergestellt, dass die Lenkungswirkung der CO₂-Abgabe hoch genug bleibt und genügend Mittel zur Verfügung stehen, um die Ziele des KIG zu erreichen bzw. dessen Massnahmen umsetzen. Dazu gehören die Innovationsförderung sowie der Heizungersatz. Damit auch das für die Zielerreichung notwendige Gebäudeprogramm ohne Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert werden kann, ist zusätzlich eine befristete Erhöhung der Zweckbindung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe notwendig. Sie soll bis Ende 2031 von 33% auf maximal 49% erhöht werden. Mit dem Auslaufen des Programmes zur Innovationsförderungen Ende 2031 kann die Zweckbindung wieder auf die ursprüngliche Höhe von 1/3 reduziert werden.

Als ergänzende Massnahme fordern wir, dass die Rückverteilung der CO₂-Abgabe sichtbarer wird. Die genaue Kenntnis der Funktionsweise ist für die politische Akzeptanz von entscheidender Bedeutung. Einer 2022 im Auftrag von Swisscleantech durchgeführten [Umfrage](#) kann entnommen werden, dass die Mehrheit der Befragten weder richtig benennen konnte, wo die CO₂-Abgabe erhoben wird, noch wie das darüber eingenommene Geld verwendet wird. Grundlagen für eine Gesetzesänderung dürften dank dem Postulat der UREK-N „CO₂-Abgabe direkt an Haushalte rückverteilen“ demnächst vorliegen.

Als weitere ergänzende Massnahme fordern wir, dass die Lenkungsabgabe auch bei Eigentümern von Mietsgebäuden besser wirkt. Heute können die Kosten der CO₂-Abgabe den Mietenden vollständig verrechnet werden. Dadurch haben die Eigentümer keinen Anreiz, in eine erneuerbar betriebene Heizung oder eine bessere Wärmedämmung zu investieren. Wir schlagen daher vor, dass der Bundesrat über einen Verteilschlüssel festlegen kann, bis wann ein wie grosser Anteil der CO₂-Abgabe an die Mietenden weiterverrechnet werden darf.

3. Erhöhung der energetischen Anforderungen an die Gebäude durch die Kantone (Umsetzung MuKEN 25 mit verbindlicher Frist bis 2028)

Damit der im Klima- und Innovationsgesetz (KIG) festgelegte Zielpfad für die Reduktion der Schweizer CO₂-Emissionen eingehalten werden kann, braucht es im Gebäudebereich neben der Lenkung und Förderung auch verbindliche Vorschriften. Dies umso mehr, als mit dem Gebäudeprogramm und der Abschaffung des Eigenmietwerts die zwei wichtigsten Anreizsysteme für energetische Sanierungen von Bestandesbauten wegzufallen drohen.

Mit dem von der EnDK an der Plenarversammlung vom 30. August 2024 verabschiedeten Teil F der MuKEN 2025 liegt ein Lösungsansatz vor, der den Heizungsersatz in die erforderliche Richtung lenkt. Die Wirksamkeit dieses Lösungsansatzes setzt eine höhere CO₂-Abgabe voraus, weil für die Berechnung der Lebenszykluskosten eines fossilen Heizsystems der Mittelwert der aktuell geltenden CO₂-Abgabe und des im CO₂-Gesetz festgelegten Höchstsatzes der CO₂-Abgabe berücksichtigt wird.

Eine weitere Voraussetzung für die Wirksamkeit dieses Lösungsansatzes ist die rechtzeitige und einheitliche Einführung von Teil F in allen Kantonen. Die Erfahrung der MuKEN14 zeigt, dass die Kantone bei der Umsetzung sehr unterschiedlich schnell vorwärtskommen. Deshalb empfehlen wir, den Kantonen für die Umsetzung von Teil F der MuKEN25 eine Frist bis Ende 2027 zu setzen. Sollten einzelne Kantone ihre Energiegesetze nicht fristgerecht angepasst haben, könnte den Kantonsregierungen die Kompetenz gegeben werden, die entsprechenden Vorschriften auf Verordnungsebene zu erlassen. Eine vergleichbare Regelung gibt es in Art. 45a EnG zur PV-Pflicht.

Um den künftigen Anstieg des Winterstromverbrauch zu drosseln, sollen auch Bauten mit einem hohen Energieverbrauch und vernachlässigter energetischer Massnahmen priorisiert modernisiert werden. Die Kantone haben hierzu das Modul 14 in der MuKEN verabschiedet, welches zum Ziel hat, dass die Gebäude in der Schweiz vor 2040 in zwei von den drei Hauptbereichen der Gebäudehülle (Fenster, Fassade, Dach) minimale Energiestandards

erfüllen. Auch hier sind die Kantone frei die Bundesregelung umzusetzen oder das MuKE Modul 14 (oder besser) vor 2029 einzuführen.

2.32 BFE: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen

Antrag: Ablehnung

Begründung: Analog zur Streichung der P&D-Beiträge bei der Umwelttechnik sollen auch hier die Förderbedingungen stattdessen verbessert werden. So können Mitnahmeeffekte reduziert werden, weil Projekte gefördert werden können, die nicht ohnehin durchgeführt wurden. Es darf nicht vergessen werden, dass wegen den schlechten Förderbedingungen des Bundes oftmals auch die Kantone zusätzlich unterstützen. Entfällt der Bundesbeitrag, müssten die Kantone in die Bresche springen oder aber - was realistischer ist - die Zahl der unterstützten Projekte reduziert werden.

2.36 Änderung Subventionsgesetz

Antrag: Anpassung sonst Ablehnung

Anpassungsvorschlag:

12. Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990

Art. 7 Abs. 2

2 Finanzhilfen dürfen ~~50 Prozent der Kosten~~ die nichtamortisierbaren Mehrkosten der unterstützten Aufgabe nicht übersteigen. Sie können in begründeten Fällen höher sein. ~~Sie können in begründeten Fällen höher sein, insbesondere wenn sie degressiv ausgestaltet und zeitlich befristet sind.~~

Evaluiter: Änderungen ablehnen

Begründung: Die bisherige Auslegung des Subventionsgesetz hat tatsächlich in verschiedenen Umsetzungsverordnungen dazu geführt, dass unnötige fixe Förderobergrenzen definiert wurden. Sowohl Überförderung wie auch Unterförderung kann zu hohen Mitnahmeeffekten führen. Wenn sich eine unterstützte Aufgabe finanziell ohnehin lohnt, ist eine Subventionierung dann zielführend, wenn andere Hemmnisse damit überwunden werden können. Wenn jedoch eine Aufgabe hohe nichtamortisierbare oder nicht überwälzbare Kosten verursacht, die einen hohen Anteil an den Gesamtkosten ausmacht, kann eine hohe Förderung dazu führen, dass die Aufgabe überhaupt ausgeführt wird. Der Mitnahmeeffekt wird also klein. Dies betrifft also Aufgaben, die noch weit weg von einer Marktnähe sind, was bei umweltpolitisch nötigen Massnahmen häufig der Fall ist. Eine solche Unterstützung wäre dann trotzdem angezeigt, wenn entweder ein grosses Kostensenkungspotential erwartet werden darf oder aber hohe externe Kosten vermieden werden können.

Neben Massnahmen im Bereich der Technologieförderung und Energiepolitik wären auch viele Massnahmen der Verkehrsbereich von der Änderung betroffen. Hier ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der föderalen Regelungen im Verkehrsbereich mit seiner service-public-Funktion bei einer unangemessen strikten Anwendung auf Alternativmassnahmen mit tieferer Fördereffizienz ausgewichen werden könnte, die vollständig vom Bund finanziert werden. Beispiele wären hier Massnahmen im Bahnbereich, die vom Bund zu 100 Prozent finanziert werden, während alternative Massnahmen ohne alleinige Bundeskompetenz bei einer strikten Auslegung nicht mehr zu über 50 Prozent vom Bund finanziert werden könnten. Eine solche Verlagerung hin zu reinen Bundesaufgaben wäre für den Bund mit Zusatzausgaben verbunden. Wo immer im Verkehrsbereich Kosten bei einer strikten Anwendung vom Bund auf die Kantone überwältzt würden, weil private Finanzierungen als Ersatz der vom Bund nicht mehr finanzierten Mittel nicht rechtmässig oder nicht realistisch sind, ist ebenfalls eine Ausnahme zu gewähren. Zudem ist zu beachten, dass es im Verkehrsbereich zum Teil politisch nicht erwünscht ist, die Investitionskosten vollständig zu Lasten der Verkehrsteilnehmer zu amortisieren. Würde das Hafenbecken des Güterverladeterminals bei Weil am Rhein beispielsweise nur zu 50 Prozent vom Bund mitfinanziert, müssten massive zusätzliche Kosten auf die Benutzer überwältzt werden. Der Zweck der Güterverlagerung von der Strasse oder Bahn aufs Wasser bliebe dann zu einem grossen Teil aus. Wo immer eine Verlagerung auf weniger ökologische Verkehrsträger droht, ist eine Ausnahme zu gewähren, falls das Kriterium der nicht amortisierbaren Mehrkosten nicht ausreichend ist.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird klarer, was gemäss SuG möglich ist und welche Kosten beachtet werden sollen.