



SCHWEIZ

SUISSE

SVIZZERA

MONBIJOUSTRASSE 14

POSTFACH 5236

3001 BERN

TEL 031 390 98 98

FAX 031 390 99 03

info@aquanostra.ch

www.aquanostra.ch

AQUANO STRA

Vorschau Wintersession 2010

Kontakt:

Hans-Peter Zingg, Präsident, Tel. 031 332 45 63

Christian Streit, Sekretär, Tel. 031 390 98 98

Inhaltsverzeichnis

Nationalrat (Seiten 3-6)

<i>Geschäftsnummer:</i>	<i>Titel:</i>	<i>traktandiert:</i>
10.018 BRG	Raum für Mensch und Natur. Volksinitiative. „Landschaftsinitiative“	07.12.2010
10.017 BRG	Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksinitiative. Revision CO ₂ -Gesetz (Entwurf 2)	07.12.2010
10.062 BRG	Globale Umwelt. Rahmenkredit	15.12.2010
09.3076 Mo. C. Janiak	Mitfinanzierung der Rheinhafen-Infrastruktur durch den Bund	15.12.2010

Ständerat (Seiten 7-10)

<i>Geschäftsnummer:</i>	<i>Titel:</i>	<i>traktandiert:</i>
09.3740 Mo. UREK-NR	Entwicklung der Wärme-Kraft-Kopplung	30.11.2010
09.322 Kantons-Iv. BS	Erneuerbare Energien und Energieeffizienz statt neue Atomkraftwerke	30.11.2010
10.017 BRG	Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksinitiative. Revision CO ₂ -Gesetz	16.12.2010
10.3722 Po. R. Cramer	Erleichterung des Baus von Windkraftanlagen in Wäldern und auf Waldweideflächen	16.12.2010

Im Nationalrat behandelte Geschäfte

10.018 Bundesratsgeschäft **Raum für Mensch und Natur. Volksinitiative.** **„Landschaftsinitiative“**

Forderung der Iv.: Mit der Landschaftsinitiative soll Artikel 75 BV mit Grundsätzen ergänzt werden, die bereits heute geltendes Recht darstellen. Zudem soll der Bund die Kompetenz erhalten, auch detailliertere Bestimmungen für eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen zu erlassen. In der Übergangsbestimmung statuiert die Initiative für die nächsten zwanzig Jahre ein Verbot der Vergrösserung der Gesamtfläche an Bauzonen.

Stellungnahme BR: **Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Volksinitiative.**

Die Zersiedelung des Landes und die Zerstörung von Kulturland sind Probleme der Raumplanung, die zu lösen sind. Das generelle Bauzonemoratorium wird aber den unterschiedlichen Verhältnissen in den Landesgegenden nicht gerecht und belohnt tendenziell die Kantone, die bereits heute über zu grosse Bauzonen verfügen, während diejenigen bestraft werden, die sorgfältig und bedarfsgerecht geplant haben.

Der Bundesrat schlägt einen indirekten Gegenvorschlag vor, welcher die Ziele über eine Revision des Raumplanungsgesetzes erreichen soll. Eine solche Teilrevision des RPG sei besser geeignet, die bestehenden und zukünftigen Bauzonen auf den Baulandbedarf der verschiedenen Kantone abzustimmen und deren Kompetenz zu berücksichtigen.

Entscheide SR: **Empfehlung mit 27 zu 11 Stimmen, die Volksinitiative abzulehnen.**

Verlängerung der Behandlungsfrist der Volksinitiative um ein Jahr (zur ausführlichen Behandlung durch den Nationalrat).

Kommentar:

Auch AQUA NOSTRA SCHWEIZ unterstützt die hehren Ziele der Initianten, die Zersiedelung zu stoppen und die Landschaft zu schützen. Allerdings schiessen die geforderten Massnahmen über das Ziel hinaus.

Es ist bereits fraglich, die Grundsätze in der Bundesverfassung zu verankern, zumal mit dem Raumplanungsgesetz (RPG) bereits eine Grundlage auf besserem Niveau existiert. Besonders anstössig erscheint aber das geforderte Einzonungsverbot während 20 Jahren, welches die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft schlicht ignoriert. Bereits die anhaltende Zuwanderung würde den verfügbaren Wohnraum weit überschreiten. Belohnt würden Kantone mit bisher grosszügiger Einzonungspraxis, während die „Musterknaben“ in den Notstand gerieten.

Die Details des Gegenentwurfs sind teilweise noch strittig. Bis zum definitiven Vorschlag eines guten Kompromisses sind noch einige Verhandlungen in den Räten nötig.

Die Volksinitiative ist zur Ablehnung zu empfehlen.

Um genügend Zeit zur Ausarbeitung eines guten Gegenentwurfs zu gewinnen, **soll die Behandlungsfrist um ein Jahr (bis Februar 2012) verlängert werden.**

**10.017 Bundesratsgeschäft Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksinitiative.
Revision CO₂-Gesetz (Gegenentwurf)**

- Begehren der Iv.: Diese Volksinitiative soll den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit fördern. Sie sieht Änderungen in der Gesetzgebung über Motorfahrzeuge vor. Namentlich sollen neu ein Grenzwert für CO₂-Emissionen eingeführt (250g/km) und der Grenzwert für Feinstaub-Emissionen gesenkt werden. Weiter wären Bestimmungen zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer und neue Leergewichtsbestimmungen zu erlassen.
- Stellungnahme BR: **Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Volksinitiative.**
Im Vergleich zu den ohnehin anstehenden Vorhaben des Bundes und den künftigen technischen Weiterentwicklungen wäre die zusätzliche Wirkung der auf verschiedene Teilbereiche zielenden Volksinitiative gering.
Der Bundesrat **schlägt aber einen indirekten Gegenvorschlag vor**, welcher statt einem fixen Grenzwert einen CO₂-Zielwert vorsieht. Dieses Ziel (130g/km bis ins Jahr 2015) soll mittels Sanktionen im Falle einer Überschreitung der Zielvorgabe erreicht werden. Für den Kauf eines verbrauchsintensiveren Fahrzeugs würde eine „Busse“ fällig. Käufer sollen so animiert werden, verbrauchsarme Fahrzeuge zu bevorzugen.
- Entscheid NR: **Empfehlung mit 116 zu 58 Stimmen, die Volksinitiative abzulehnen.**
Eintreten auf den indirekten Gegenvorschlag mit 95 zu 75 Stimmen, aber Rückweisung an die Kommission: Auftrag, ihn ohne Verbote für Neuwagen auszugestalten, aber analog zur EU die Neuwagenemissionen auf durchschnittlich 130g CO₂/km im Jahr 2015 zu senken.
- Antrag UREK-NR: Die Mehrheit der Kommission **beantragt die geforderte Änderung, dass der Zielwert auf 130g CO₂/km im Jahr 2015 festzulegen sei.**
Minderheitsanträge wünschen die Verlängerung der Frist auf 2017, respektive eine zusätzliche Senkung auf 95g CO₂/km im Jahr 2020.
- Kommentar: AQUA NOSTRA SCHWEIZ setzt sich für umfassenden Umweltschutz ein, wehrt sich aber gegen dessen Einsatz als Verbotsmaschinerie. Die Volksinitiative entstammt einem ideologischen und demagogischen Denken, welches wirtschaftliche und geografische Faktoren ausblendet.
Leider ist auch der Gegenvorschlag von 130g CO₂/km bis ins Jahr 2015 für die Schweiz unrealistisch und unausgewogen. Er geht betreffend CO₂-Zielwert weit über die Forderung der Volksinitiative hinaus und verlangt eine Angleichung an die Ziele der EU. Dabei ignoriert er die Bedürfnisse der Berggebiete und Familien wie auch der Gewerbetreibenden, welche auf relativ verbrauchsintensive Fahrzeuge angewiesen sind. Diese würden mit einem Aufpreis von 5-10 Prozent auf den Neuwagenpreisen ab 2015 die Zeche bezahlen. Bereits für die mit flachen Gebieten und tiefem Dieselpreis bevorzugten EU-Bürger stellt der Grenzwert eine hohe Hürde dar. Für die Schweiz wäre er gar wirtschafts- und familienfeindlich.
Nur dem Minderheitsantrag zu Art. 11a Abs. 1 ist zuzustimmen, der eine realistische Verlängerung der Senkungsfrist bis 2017 vorsieht.

10.062 Bundesratsgeschäft Globale Umwelt. Rahmenkredit

Inhalt: Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten einen Rahmenkredit von 148,93 Millionen Franken mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren für die fünfte Wiederauffüllung des Globalen Umweltfonds (GEF). Dabei stützt er sich auf die letztjährige Klimakonferenz in Kopenhagen, an welcher die internationale Gebergemeinschaft und auch die Schweiz versprochen, zusätzliche Mittel bereitzustellen. Damit in den Entwicklungs- und Transitionsländern Massnahmen zum Klimaschutz finanziert werden können, soll eine Erhöhung des Schweizerischen Rahmenkredits um knapp 40 Mio. Franken im Vergleich zum Kredit 2007 erfolgen.

Antrag UREK-NR: **Die Mehrheit der Kommission beantragt Eintreten.**

Für den Fall, dass die Kommissionsmehrheit auf den Bundesbeschluss eintreten sollte, **verlangt eine starke Minderheit, auf die Erhöhung des Kredits zu verzichten und stattdessen denselben Betrag zu sprechen wie bereits 2007, also 110 Millionen Franken.**

Kommentar: Als Bürgerbewegung von Menschen, welche die Natur sowohl nutzen als auch schützen wollen, verbürgt sich AQUA NOSTRA SCHWEIZ einem angemessenen Umweltschutz. Dieser soll sich in erster Linie auf unseren eigenen Staat beziehen und nur im Rahmen von international koordinierten Aktionen beschränkte Bundesmittel an Dritte vorsehen.

Der Nutzen einer Senkung von Emissionen in der Schweiz ist global betrachtet äusserst gering. Deshalb muss die Schweiz sich anderen Staaten anschliessen und sich für gemeinsam neu zu vereinbarende Ziele stark machen. Ein konkretes Handeln ist sinnvoll, wenn dies weltweit und in einem realistischen Rahmen geschieht. Leider ist das Abkommen von Kopenhagen für die beteiligten Staaten nicht verbindlich. Deshalb steht zu befürchten, dass wieder nur die Schweiz als Musterknabe ihre Mittel einschiesst, während andere mit Blick auf ihren Finanzhaushalt abwarten.

Da die Schweiz bereits über eine der besten CO₂-Bilanzen verfügt, sind Anstrengungen im Inland nur noch relativ teuer zu realisieren. Deshalb können globale Anstrengungen mit Beiträgen honorierter werden. Solange deren Wirkung aber nicht nachweisbar ist und die Mitfinanzierung durch andere Länder unsicher scheint, sollte der Kreditrahmen noch nicht erhöht werden. Dies gewährt auch Spielraum für die kommenden Verhandlungen.

Deshalb ist auf die Erhöhung des Kredits zu verzichten und weiterhin derselbe Betrag zu sprechen wie 2007, also 110 Mio. Franken.

09.3076 Mo. C. Janiak Mitfinanzierung der Rheinhafen-Infrastruktur durch den Bund

Begehren: Der Bundesrat wird beauftragt, gesetzliche Grundlagen zu schaffen (beispielsweise über den neu gefassten Artikel 95 des Eisenbahngesetzes), damit die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes über die Finanzierung sinngemäss auch für Schifffahrts- und Hafenunternehmungen gelten.

- Begründung:** Der globale Gütertausch erfolgt mehrheitlich per Schifffahrt, welche heute das eigentliche Rückgrat des weltweiten Handels bildet. Der vom Bund erstellte Bericht über die Schweizer Schifffahrtspolitik unterstreicht die strategische Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Versorgung und die nachhaltige Bewältigung der grossen Warenströme für die Schweiz. Sie ist der in Bezug auf Emission pro beförderte Einheit umweltfreundlichste Verkehrsträger und hat überdies erhebliche Kapazitätsreserven.
- Faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger sind allerdings nur dann gegeben, wenn die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nach vergleichbaren Grundsätzen erfolgt. Die Infrastruktur für den Wasserweg wird ausschliesslich durch die Hafen- und Transportwirtschaft via hohe Hafenabgaben finanziert. Im Vergleich dazu wird die Bahninfrastruktur zum überwiegenden Teil durch den Bund finanziert. Daraus ergibt sich eine unerwünschte Wettbewerbsverzerrung, die das Potenzial eines der ökologischsten und raumsparendsten Verkehrsträger gefährdet. Die Güterschifffahrt bzw. die Rheinhäfen sind daher der Infrastrukturfinanzierung der Bahn und der Personenschifffahrt gleichzustellen.
- Stellungnahme BR:** **Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion, allenfalls die Abänderung in einen Prüfungsauftrag.**
- Die Wichtigkeit des Güterverkehrs per Schiff und deren ökologische und ökonomische Effizienz stellt er nicht in Frage. Doch die Finanzierung sei aus seiner Sicht nicht mit jener der Bahninfrastruktur zu vergleichen.
- Entscheid SR:** **Einstimmige Annahme der Motion.**
- Antrag KVF-NR:** **Die Kommission empfiehlt (knapp) die Ablehnung der Motion.** Sie anerkennt vorbehaltlos die grosse Bedeutung der Rheinhäfen für die Schweiz. Gerade weil die Schifffahrts- und Hafenunternehmen heute kostendeckend arbeiten und der Bund bereits punktuelle Unterstützung für die Infrastruktur gewährt, möchte sie aber keine generelle Unterstützung vorsehen. Die Minderheit dagegen wünscht die gesetzliche Basis für finanzielle Förderungen, ganz im Sinne der Verkehrsverlagerungspolitik. Sie hält es deshalb für wichtig, dass diese bereits jetzt geschaffen wird, auch wenn kein unmittelbarer Finanzbedarf besteht. Sollte sich die Situation dereinst ändern, muss der Bundesrat rasch reagieren können.
- Kommentar:** Wie es der Name von AQUA NOSTRA SCHWEIZ bereits besagt, werden sinnvolle Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Wasserwege unterstützt, weil damit mit einer Verbesserung der Sicherheit das bezüglich Ökonomie und Ökologie beste Verkehrsmittel gefördert wird.
- Tatsächlich werden Milliarden von Steuerfranken in die Infrastruktur von Strasse und Bahn investiert, während die Schifffahrt ihre (günstigen) Kosten zum grössten Teil selbständig trägt. Der Bund hat die Aufgabe, Transportwege zu finanzieren und hat sich zudem einer ökologischen Verlagerungspolitik verpflichtet. Auch der Bericht zur Schifffahrtspolitik fällt so deutlich aus, dass nun endlich ein Handeln angezeigt ist.
- Die vom Ständerat einstimmig angenommene Motion ist gutzuheissen.**

Im Ständerat behandelte Geschäfte

09.3740 Mo. UREK-NR Entwicklung der Wärme-Kraft-Kopplung (WKK)

- Forderung: Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen und geeignete Instrumente vorzuschlagen, damit das Potential der Wärme-Kraft-Kopplung (WKK) besser genutzt werden kann.
- Stellungnahme BR: **Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.**
Für den Zweitrat will er den Vorstoss in einen Prüfungsauftrag abändern.
Der Bundesrat weist darauf hin, dass die WKK zwar eine effiziente, aber trotzdem fossile Technologie zur Produktion von Wärme und Strom darstellt. Diese würde immerhin helfen, die Stromlücke zu entschärfen. Sie sei aber so teuer, dass sie sich nicht selbständig am Markt durchsetzen könnte, zumal auch mit technischen und politischen Hemmnissen zu rechnen ist. Bereits werden aber im BFE Studien erarbeitet, welche eine mögliche Anwendung prüfen. Diesen sollten die Räte nicht vorgreifen.
- Entscheid NR: **Annahme der Motion mit 115 zu 48 Stimmen.**
- Antrag UREK-SR: **Antrag, die Motion in folgenden Prüfungsauftrag abzuändern:**
„Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob ein Gesetzesentwurf vorzulegen oder Massnahmen zu treffen sind, damit das Potenzial der Wärme-Kraft-Kopplung besser genutzt werden kann.“
Die Absicht, das Potenzial der WKK besser zu nutzen, sei unterstützungswürdig. Noch seien aber verschiedene Punkte nicht ausreichend geklärt und deshalb einige Vorbehalte vorhanden, der Motion in der vorliegenden Form zuzustimmen. Namentlich sind laufende Studien noch nicht abgeschlossen, welche einerseits die Auswirkungen auf die Stromnetz-Infrastruktur klären sollen und andererseits Potentialabschätzungen über den künftigen Wärmebedarf in Gebäuden prognostizieren.
- Kommentar: Auch in der Energiepolitik ist der Verband AQUA NOSTRA SCHWEIZ so ausgerichtet, dass die Produktion von Strom und Wärme ohne grosse Einschränkungen für Mensch und Wirtschaft sowie Umwelt erfolgen und finanziell tragbar sein soll. Entsprechend werden als Hauptpfeiler nebst Wasserkraftwerken zwingend grosse CO₂-freie AKW sowie erneuerbare Energieträger empfohlen.
Leider gehören die WKK zu den fossilen Kraftwerken, zudem haben sie mindestens den doppelten Preis von zentralen Grossanlagen. Deshalb wird diese Technologie der Schweiz kaum zum sinnvollen Durchbruch für den benötigten Strom verhelfen, sondern höchstens als Notlösung bei Produktionsengpässen hinzudienen.
Viel wichtiger als die Verfolgung dieser Zusatzschiene erscheint deshalb eine baldige Lösung mittels inländischer AKW sowie die bereits erfolgte Förderung der anderen marktreifen CO₂-freien Technologien.
Die Kommissionen sind abzuweisen oder allenfalls in den von der Kommission vorgeschlagenen Prüfungsauftrag abzuändern.

09.322 Kantons-Iv. BS Erneuerbare Energien und Energieeffizienz statt neue Atomkraftwerke

- Begehren der Iv.: Die Bundesversammlung wird eingeladen, die notwendigen gesetzlichen Grundlagen und Beschlüsse zu erlassen, damit:
- vor der Behandlung eines Rahmenbewilligungsgesuchs betreffend eines neuen Atomkraftwerks die Wirkung der Einspeisevergütungen und der Energieeffizienzbestimmungen gemäss Energiegesetz umfassend evaluiert werden;
 - die nötigen gesetzlichen Anpassungen vorgenommen werden, die dazu beitragen, den Bau eines Atomkraftwerkes zu vermeiden;
 - weitere marktwirtschaftliche Instrumente evaluiert und eingeführt werden, die zu einer Verbesserung der Energieeffizienz beitragen;
 - der dann allenfalls noch bestehende Bedarf ausgeschrieben und aus erneuerbaren Energien auf dem europäischen Strommarkt beschafft;
 - auf den Neubau von Atomkraftwerken verzichtet wird.
- Antrag UREK-SR: **Die Mehrheit der Kommission beantragt, der Standesinitiative keine Folge zu geben.** Sie ist der Auffassung, dass an der Energiestrategie des Bundesrates mit vier-Säulen- (Energieeffizienz, Förderung der erneuerbaren Energien, Ersatz und Bau von Grosskraftwerken, Energieausserpolitik) festgehalten werden sollte.
- Kommentar: Die Standesinitiative zielt einzig darauf ab, den Bau neuer Atomkraftwerke zu verhindern. Dies widerspricht nicht nur der aktuellen Notwendigkeit zur Sicherung der künftigen Stromversorgung, sondern auch der freien Wahl des geeignetsten Mittels zur Produktion. In der Abwägung zwischen Mensch, Wirtschaft und Natur wünscht sich AQUA NOSTRA SCHWEIZ auch, dass der Bedarf wenn möglich mit erneuerbaren Energieträgern und mit CO₂-freier Produktion gedeckt werden kann. Nur steigt der Konsum durch die Bevölkerungszunahme und die Technologisierung unaufhaltsam an. Der prioritär zu behandelnde Ersatz von fossilen Treibstoffen – wie etwa mittels Elektromobilität – beschleunigt den Bedarf zusätzlich, so dass eine Bedarfsdeckung ohne AKW leider in weiter Ferne liegt.
- Solange erneuerbare Technologien mittels Serienfertigung konkurrenzfähig sind (wie derzeit etwa die Kleinwasserkraftwerke und Windstromanlagen), dürfen sie auch angemessen durch den Staat gefördert werden. Solange aber droht, dass ineffiziente und teure Anlagen mitfinanziert werden, welche nach kurzer Zeit technologisch veraltet sind, ist zuerst in die Forschung und Entwicklung zu investieren.
- Entsprechend hat AQUA NOSTRA SCHWEIZ auch in der Frage der Stromversorgung eine pragmatische Haltung. Solange die AKW nötig sind und eine CO₂-freie Produktion zu günstigen Kosten ermöglichen, ist diese Technologie nicht zu verbieten. Auch die Abkehr vom Verbot in Ländern wie Deutschland und Kanada zeigt die Notwendigkeit dieser Produktionsart auf; ein „Wegkauf“ fremderzeugter erneuerbarer Energien aus dem europäischen Strommarkt ist umweltpolitisch sinnlos.
- Die Standesinitiative des Kantons BS ist klar abzulehnen.**

**10.017 Bundesratsgeschäft Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksinitiative.
Revision CO₂-Gesetz**

- Forderung der Iv.: Diese Volksinitiative soll den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit fördern. Sie sieht Änderungen in der Gesetzgebung über Motorfahrzeuge vor. Namentlich sollen neu ein Grenzwert für CO₂-Emissionen eingeführt (250g/km) und der Grenzwert für Feinstaub-Emissionen gesenkt werden. Weiter wären Bestimmungen zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer und neue Leergewichtsbestimmungen zu erlassen.
- Stellungnahme BR: **Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Volksinitiative.**
Im Vergleich zu den ohnehin anstehenden Vorhaben des Bundes und den künftigen technischen Weiterentwicklungen wäre die zusätzliche Wirkung der Volksinitiative gering. Hinzu käme ein grosser Aufwand bei deren Umsetzung. Internationale Abkommen würden in Frage gestellt.
Der Bundesrat **schlägt aber einen indirekten Gegenvorschlag vor**, welcher statt einem fixen Grenzwert einen CO₂-Zielwert vorsieht. Dieses Ziel (130g/km bis ins Jahr 2015) soll mittels Sanktionen im Falle einer Überschreitung der Zielvorgabe erreicht werden. Für den Kauf eines verbrauchsintensiveren Fahrzeugs würde eine „Busse“ fällig. Über den künstlich erhöhten Kaufpreis sollen Käufer animiert werden, der Energieeffizienz und den CO₂-Emissionen grössere Aufmerksamkeit zu schenken.
- Entscheid NR: **Empfehlung mit 116 zu 58 Stimmen, die Volksinitiative abzulehnen.**
Eintreten auf den indirekten Gegenvorschlag mit 95 zu 75 Stimmen, aber Rückweisung an die Kommission: Auftrag, ihn ohne Verbote für Neuwagen auszugestalten, aber analog zur EU die Neuwagenemissionen auf durchschnittlich 130g CO₂/km im Jahr 2015 zu senken.
- Kommentar: AQUA NOSTRA SCHWEIZ setzt sich für umfassenden Umweltschutz ein, wehrt sich aber gegen dessen Einsatz als Verbotsmaschinerie. Die Volksinitiative entstammt einem ideologischen und demagogischen Denken, welches wirtschaftliche und geografische Faktoren ausblendet.
Leider ist auch der Gegenvorschlag des Bundesrates unrealistisch und un- ausgewogen. Er geht betreffend CO₂-Zielwert weit über die Forderung der Volksinitiative hinaus und verlangt eine Angleichung an die Ziele der EU. Dabei ignoriert er offensichtlich die Bedürfnisse der Berggebiete und Familien wie auch der Gewerbetreibenden, welche auf relativ verbrauchsintensive Fahrzeuge angewiesen sind. Diese würden mit einem Aufpreis von 5-10 Prozent auf den Neuwagenpreisen ab 2015 die Zeche bezahlen. Bereits für die mit flachen Gebieten, vielen Kleinwagen sowie tiefem Dieselpreis bevorzugten EU-Bürger stellt der Grenzwert eine hohe Hürde dar. Für die Schweiz wäre er gar wirtschafts- und familienfeindlich.
Sowohl Volksinitiative wie auch Gegenvorschlag sind abzulehnen. Einzig ein Gegenvorschlag mit Zielhorizont 2017 wäre verantwortbar. Mögliche Massnahmen sind bei der Klimadiskussion zu behandeln.

- Begehren:** Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob es nicht sinnvoll wäre, Massnahmen zu ergreifen, dank denen der Bau von Windkraftanlagen in Wäldern oder in Waldnähe sowie auf Waldweideflächen erleichtert werden kann, wenn dort ein nutzbares Windkraftpotenzial besteht. Diese Massnahmen könnten in einer Praxisänderung bestehen oder, wenn notwendig, sogar in einer Änderung des Waldgesetzes. Der Bundesrat achtet dabei darauf, die Landschaft und die Naturschutzgebiete sowie die Fauna und Flora bestmöglich zu schützen.
- Begründung:** Im Energiegesetz ist vorgesehen, dass bis 2030 die Windkraftanlagen 600 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugen sollen. Gegenwärtig beträgt die in der Schweiz installierte Leistung nur 17,6 Megawatt, womit eine Jahresproduktion von 27 Millionen Kilowattstunden erreicht werden kann. Es braucht also noch gewaltige Anstrengungen. Bei den Hindernissen für den Bau solcher Windkraftanlagen sticht besonders die ausserordentlich restriktive Haltung ins Auge, in Waldgebieten zu bauen. Der Wald geniesst einen besonders hohen Schutz durch die Bundesgesetzgebung.
- Das vom Bund erarbeitete Verzeichnis möglicher Standorte lässt erkennen, dass zahlreiche vielversprechende Standorte in Waldgebieten oder auf Waldweideflächen liegen, welche auch wie Wald geschützt sind. Mit der Berücksichtigung dieser Standorte könnte der Druck auf stärker bewohnte Gebiete reduziert und damit die Bevölkerung geschützt werden. Dem notwendigen Schutz von Landschaftsstrichen, Orten von besonderem Interesse sowie der Flora und Fauna gilt dabei weiterhin erste Priorität.
- Antrag UREK-SR:** Noch nicht bekannt.
- Kommentar:** Es ist unbestritten, dass auch die Windkraft zur Stromproduktion genutzt werden muss. Sie ermöglicht erneuerbare und schadstofffreie Erzeugung von Elektrizität, welche einzig durch die Wahl geeigneter Standorte eingeschränkt ist. Solche müssen mit genügend Wind versorgt sein, dürfen keinen übermässigen Eingriff in die Natur bewirken, und auch bloss beschränkte Lärmemissionen für Anwohner zur Folge haben.
- Weil insbesondere in den Waldweiden nicht einmal Rodungen nötig wären, und deshalb nur beschränkte Eingriffe in die Natur entstünden, müsste der Schutz dieser Gebiete auf ein sinnvolleres Niveau gesenkt werden. Global betrachtet ist die Produktion mit Windkraft äusserst naturfreundlich, indem weder Abfälle noch Schadstoffe anfallen. Zudem können Windkraftanlagen nach einer Betriebsdauer von ungefähr 20 bis 25 Jahren problemlos wieder abgebaut und recycelt werden, womit kein andauernder Eingriff in die Natur stattfindet. Es lohnt sich auch mit Blick auf die nachfolgenden Generationen, zusätzliche Möglichkeiten wenigstens zu evaluieren.
- Das Postulat verdient deshalb volle Unterstützung.**