

## STANDPUNKTE

Frühjahrssession '19  
Ständerat



## Inhalt

<b>Rubrik</b>	<b>Thema</b>	<b>Seite</b>
<b>Ständerat</b>	18.078 Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur. Ausbauschnitt 2035	3
	19.3006 Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München	3
	16.077 OR. Aktienrecht	5
	17.060 Für verantwortungsvolle Unternehmen. Volksinitiative	5
	17.073 Änderung des CO <sub>2</sub> -Gesetzes: Verknüpfung der Emissionshandelssysteme.	7
	17.3133 Gebührende Berücksichtigung des naturnahen Tourismus in Jagdbanangeboten	8
	18.3420 Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie	9
	18.3175 Dosisgrenzwerte bei Kernkraftwerken	10
	18.4107 Dosisgrenzwerte bei Kernanlagen.	10
	18.4275 Übersicht über die entlastenden und belastenden Spezialregeln der Landwirtschaft	11
<b>Impressum</b>	UMWELTALLIANZ   ALLIANCE-ENVIRONNEMENT Postgasse 15   Postfach 817   3000 Bern 8 Telefon 031 313 34 33   Fax 031 313 34 35 www.umweltallianz.ch   info@umweltallianz.ch Redaktion: Rebecca Holzer, Anne Briol Jung	12

## Ständerat

### Bundesratsgeschäfte (Erstrat)

#### **Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur. Ausbauschnitt 2035 (18.078)**

#### **Postulat KVF-S. Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München (19.3006)**

Als Gegenvorschlag zur öV-Initiative des VCS und weiterer Umweltorganisationen wurde die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur FABI intensiviert. Nun hat das Parlament zum zweiten Mal mit einer Projektliste STEP zu bestimmen, an welchen Orten die Bahninfrastruktur auszubauen ist.

Die KVF-S ist im Grossen und Ganzen dem Vorschlag des Bundesrates gefolgt. Für die Strecke Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds hat sich die Kommission einstimmig für ein Alternativprojekt entschieden, drei kleinere Projekte (Rohrschach, Aigle-Leysin, Locarno-Intragna) hat sie der Projektliste hinzugefügt, die Mittel für grenzüberschreitende Massnahmen hat die KVF-S erhöht und bei den Projektierungen für den nächsten Ausbauschnitt hat sich die KVF-S u.a. für eine Neubauschnecke zwischen Aarau und Zürich und somit bereits zu diesem frühen Zeitpunkt gegen andere Ausbauvarianten entschieden. Schliesslich will das Kommissionspostulat Verbesserungen auf der Strecke Zürich - München erwirken.

Während beim letzten Ausbauschnitt STEP 2025 die KVF-S die finanziellen Mittel für den Bahnausbau im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrates um 82 Prozent erhöht hat, hat die KVF-S beim aktuellen Ausbauschnitt 2035 wenige zusätzliche Projekte hinzugefügt, die den Verpflichtungskredit um knapp 8 Prozent erhöhen. Gemäss KVF-S sind im Bahninfrastrukturfonds ausreichend Mittel vorhanden, die gemäss Verfassung nicht für andere Bundesaufgaben als die Bahninfrastruktur verwendet werden können. Als Folge des Postulates KVF-S 17.3263 hat der Bundesrat darauf verzichtet, bereits für 2030 einen nächsten Ausbauschnitt dem Parlament vorzulegen, so dass anstelle von zwei je 5-jährigen Projektlisten eine 10-jährige Projektliste und ein entsprechend höherer Verpflichtungskredit entstanden sind.

Für den Ausbau der Strecke Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds hat sich die KVF-S einstimmig gegen den Ausbau der bestehenden Linie ausgesprochen (bei der eine Spitzkehre unter der Vue des Alpes bestehen bliebe). Stattdessen soll eine neue Direktverbindung entstehen, deren Vorfinanzierung durch den Kanton Neuenburg die kantonale Stimmbevölkerung mit 84 Prozent Ja-Stimmen im Februar 2016 zugesichert hat. Wir unterstützen den Entscheid der KVF-S, denn nur der Neubau wird die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs wesentlich verbessern.

Ebenfalls unterstützenswert ist der Antrag der KVF-S - Mehrheit, welcher die Projektliste um das Projekt des Doppelspurausbaus in Rohrschach ergänzt. Damit werden nicht nur nationale, sondern auch internationale Verbindungen verbessert.

Dass die Strecke Zürich - Aarau im nächsten Ausbauschnitt STEP 2040 ausgebaut werden muss, ist unbestritten. Der Vorschlag des Bundesrates behandelt diesen Streckenausbau entsprechend privilegiert, indem er in Art 1 Abs. 3 diesen Ausbau als eines von drei Projekten des nächsten Ausbauschnittes im jetzigen Bundesbeschluss explizit erwähnt. Die KVF-S will bereits zum jetzigen, frühen Zeitpunkt einen Varianten - Entscheid herbeiführen, indem explizit eine neue Direktverbindung zwischen Aarau und Zürich für den nächsten Ausbauschnitt vorzusehen sei. Wir empfehlen, dem Antrag des Bundesrates zu folgen, und den Varianten - Entscheid noch nicht zu fällen. Neben betrieblichen Vorteilen hat eine Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich auch Nachteile. Die mit der Direktbindung verbundene Fahrzeitverkürzung ohne Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten würde die Nachfrage auf dieser bereits sehr pendlerintensiven Strecke stärker erhöhen als die weniger kostspielige Ausbauvariante, die zum Teil auf der bestehenden Strecke erfolgt.

Die mit dem Kommissionspostulat bezweckten Angebotsverbesserungen zwischen Zürich und München unterstützen wir sehr. Keine angrenzende Millionenstadt ist von der Schweiz aus derart schlecht mit der Bahn zu erreichen, wie München. Entsprechend attraktiv sind klimapolitisch wenig zielführende Kurzstreckenflüge nach München, mit seinem Angebot an Interkontinentalflügen.

## Empfehlung

**Die Umweltorganisationen empfehlen, dem Antrag der Mehrheit der KVF-S zuzustimmen (Doppelspurausbau Rohrschach).**

**Bei den zusätzlich berücksichtigten Projekten (Art. 1 Abs. 2; insbesondere Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds) und bei der aus der geänderten Projektliste folgenden Änderung des Verpflichtungskredites sind die einstimmigen Anträge der KVF-S den Anträgen des Bundesrates vorzuziehen.**

**Für den unbestrittenen Ausbau der Strecke Aarau-Zürich (Realisierung im Ausbauschnitt 2040) empfehlen wir in Übereinstimmung mit dem Bundesrat, den Varianten-Entscheid noch nicht zu fällen (Art 1 Abs. 3 Bst. a der Projektliste).**

**Schliesslich empfehlen wir, das Postulat KVF-S 19.3006 (Zürich-München) zu überweisen.**

➔ VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann,  
[luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch), 079 705 06 58

**OR. Aktienrecht als indirekter Gegenentwurf zur Konzernverantwortungsinitiative**

**(16.077, Entwurf 2)**

**Für verantwortungsvolle Unternehmen – zum Schutz von Mensch und Umwelt. Volksinitiative (17.060)**

## Bundesratsgeschäfte (Zweitrat)

Der Nationalrat hat in der Sommersession 2018 mit deutlicher Mehrheit einen indirekten Gegenvorschlag zur Konzernverantwortungsinitiative angenommen. Nun liegt das Geschäft beim Ständerat und er muss entscheiden, ob er ebenfalls diesen Weg einschlägt und diesen breiten Kompromiss mitträgt. Die Konzernverantwortungsinitiative fordert die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltschutz durch Schweizer Unternehmen - auch im Ausland.

Die Konzernverantwortungsinitiative (KOVI) will alle Konzerne verpflichten, die Menschenrechte und die Umwelt bei ihren Geschäften – auch im Ausland – zu achten. Sie wurde im Oktober 2016 mit 120'000 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Mitgliedsorganisationen der Umweltallianz gehören zu den 110 Organisationen der Initiativkoalition. Die Initiative wird weiter unterstützt von einem Wirtschaftskomitee, dem über 100 Unternehmer/innen angehören.

Der Nationalrat hat im Juni 2018 einen indirekten Gegenvorschlag angenommen. Er nimmt wichtige Forderungen der Initiative auf, insbesondere die Pflicht, durch Sorgfaltsprüfung Umwelt- und Menschenrechtsrisiken präventiv zu begegnen. Schweizer Konzerne wären damit verpflichtet, von der Schweiz ratifiziertes Umweltvölkerrecht (wie etwa Verbote bestimmter chemischer Stoffe) im Ausland auch dann umzusetzen, wenn sie in Staaten mit schwacher Umweltregulierung tätig sind. Der Gegenvorschlag schwächt die Initiative zugleich in vielen Bereichen ab. So wird zum Beispiel der Kreis der Unternehmen, die von den neuen Bestimmungen betroffen wären, mit hohen Schwellenwerten und zahlreichen Ausnahmen stark eingeschränkt. Massiv schwächer fallen zudem die vorgeschlagenen Haftungsregelungen aus, welche sich nun auf eine Präzisierung der bestehenden Geschäftsherrenhaftung beschränken. Explizit ausgeschlossen wird eine Haftung für wirtschaftlich kontrollierte Unternehmen, was namentlich den zentralen Kritikpunkt von Wirtschaftsverbänden aufnimmt.

Grundsätzlich hat eine rasche und konkrete Umsetzung der Anliegen der Initiative über das Aktienrecht gegenüber einer langwierigen Konkretisierung über die Initiative aber auch Vorteile, sofern der Gegenvorschlag genug Wirksamkeit entfalten kann. Deshalb hat das Initiativkomitee bereits vor längerem klar mitgeteilt, dass es bereit ist, die Initiative zurückzuziehen, sofern der vom Nationalrat angenommene Gegenvorschlag nicht noch weiter abgeschwächt wird.

Eine knappe Mehrheit der Rechtskommission des Ständerats schlägt nun jedoch mit der Einführung einer Subsidiaritätsklausel eine deutliche Schwächung der Vorlage des Nationalrates vor. Dadurch wird die Haftung faktisch ausser Kraft gesetzt. Denn diese neue Hürde führt dazu, dass der Geschädigte einem Schweizer Gericht glaubhaft machen müsste, dass ein rechtsstaatliches Verfahren in seinem Heimatstaat nicht möglich ist. Die Folge: langwierige und unberechenbare Verfahren über Zuständigkeiten. Die Frage, ob ein Konzern einen Schaden verursacht hat, droht so zu verjähren. Das eigentliche Ziel der Vorlage,

den Menschenrechts- und Umweltschutz zu stärken, wird mit dieser Verwässerung verfehlt. Eine Minderheit fordert zudem, dass die Sorgfaltsprüfungspflicht auf Zulieferer beschränkt wird und nicht mehr auf Geschäftsbeziehungen mit Dritten, wie alle internationalen Vorgaben es vorsehen (OECD-Leitsätze, Uno-Leitprinzipien). Eine weitere Minderheit will die Haftung vollständig streichen. Diese drei genannten Aspekte machen den Gegenvorschlag zahnlos.

Der Ständerat kann nun die Chancen auf einen Rückzug der Initiative wahren, indem er sich gegen eine Verwässerung der Nationalratsvorlage ausspricht (keine Einführung einer Subsidiaritätsklausel, Sorgfaltsprüfungspflicht für die ganze Wertschöpfungs- und Lieferkette und Beibehaltung der Haftung) und den Gegenvorschlag annimmt.

Auch empfehlen wir die Annahme der Initiative, insbesondere für den Fall, dass der Gegenvorschlag weiter verwässert werden sollte.

## Empfehlung

**Die Umweltorganisationen empfehlen, beim Geschäft 16.077 Entwurf 2 (1) die Minderheit für den Verzicht auf ein Subsidiaritätsregelung, (2) die Mehrheit für eine Sorgfaltsprüfungspflicht, die die Geschäftsbeziehungen mit Dritten enthält, (3) die Mehrheit für die Beibehaltung der Haftung zu unterstützen und (4) dem Gegenvorschlag in der Gesamtabstimmung zuzustimmen. Zudem empfehlen wir (5), die Konzernverantwortungsinitiative 17.060 anzunehmen.**

➔ WWF Schweiz, Damian Oettli, [damian.oettli@wwf.ch](mailto:damian.oettli@wwf.ch), 044 297 22 35

## **Abkommen zwischen der Schweiz und der EU über die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Genehmigung und Umsetzung (Änderung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes) (17.073)**

Bundesrat, Nationalrat und Kommissionmehrheit empfehlen, das bisherige Emissionshandelssystem für die rund 50 grössten Emittenten der Schweiz weiterzuführen, auf den Flugverkehr auszudehnen und mit dieser Vorlage mit dem europäischen Emissionshandelssystem zu verknüpfen. Da das Inkrafttreten schon vor dem Inkrafttreten der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes (17.071) geschehen könnte, werden hier die nötigen Anpassungen des aktuell gültigen CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgenommen.

Das aktuelle Schweizerische Emissionshandelssystem (CH-EHS) hat sich als untauglich erwiesen, da es zu wenig Marktteilnehmer gibt, zu viele Gratiszuteilungen erfolgten und durch die Schliessung einer Raffinerie zu viele Emissionsrechte im Markt sind.

Auch das europäische Emissionshandelssystem, welches bereits seit 2005 besteht, hat in der Realität die Funktion eines Klimaschutzinstrumentes nicht erfüllen können. Es ist ein reines Handelssystem für Zertifikate, welches den grössten Emittenten grosse finanzielle Gewinne brachte, da zu viele Emissionsrechte kostenlos zugeteilt werden. Aufgrund der letzten grossen Revision des Systems ist absehbar, dass die Emissionsrechte weiterhin viel zu günstig sein werden, um die nötigen Klimaschutzinvestitionen in den betroffenen Betrieben auszulösen. Widerspiegeln die Preise für Emissionsrechte nicht die externen Kosten von CO<sub>2</sub>-Emissionen, so ist dies ein Anreiz, zu viel CO<sub>2</sub> auszustossen. Die EU hat kürzlich die Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Energien und Effizienz nochmals erhöht. Diese beiden Gesetzespakete werden in der EU primär zur Reduktion von CO<sub>2</sub> beitragen und das Emissionshandelssystem übersteuern. Weil die Ziele des Emissionshandelssystems zu schwach sein werden (minus 2.2 Prozent pro Jahr), sind die Erwartungen der Handelsplattformen auf hohe Preise wenig realistisch. Ausserdem erlaubt das EU-Regelwerk im Falle tatsächlicher Preissteigerungen, weitere Emissionsrechte auf den Markt zu bringen und den Preisanstieg zu verhindern.

Eine Verknüpfung von zwei untauglichen Systemen lehnt die Umweltallianz ab. Es würde auch die Innovationskraft unserer Unternehmen schwächen und damit mittelfristig deren Konkurrenzfähigkeit. Das bestehende Schweizer System, welches künftig für alle anderen Schweizer Unternehmen gelten soll (Befreiung von der CO<sub>2</sub>-Abgabe, falls eine Verminderungsvereinbarung abgeschlossen wird), ist zwar nicht perfekt, aber der Verknüpfung von zwei untauglichen Systemen klar vorzuziehen. Der Umstand, dass dank dieser Verknüpfung neu auch die Luftfahrt eingebunden wäre, ist zwar zu begrüessen. Die Berechnungen des BAZL zeigen jedoch, dass dies kaum einen Einfluss auf die Emissionsentwicklung der Luftfahrt hätte. Andere Instrumente sind hier wirksamer.

## **Empfehlung**

**Die Umweltorganisationen empfehlen, diese Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes abzulehnen respektive nicht einzutreten.**

➔ WWF, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

## Motionen (Erstrat)

### **Mo. Dittli. Gebührende Berücksichtigung des naturnahen Tourismus in Jagdbanngebieten (17.3133)**

Der Art. 7 der Jagdbannverordnung (VEJ) soll dahingehend angepasst werden, dass die Festlegung der erlaubten Schneesportroutes aufgrund der Führerliteratur des SAC erfolgt. Die Motion fordert zudem im Winter differenzierte Einschränkungen und im Sommer gar keine Einschränkungen des Tourismus.

Skitourengeher und Schneeschuhläufer können bei Wildtieren heftige Reaktionen auslösen, schwerwiegende Folgen für den Energiehaushalt und die Gesundheit haben und zu Bestandesrückgängen führen. Diese Auswirkungen sind nicht in allen Lebensräumen und für alle Wildtierarten identisch, aber bei vielen gut belegt.

Deshalb werden seit der Revision der VEJ 2012 die Schneesportroutes in den Jagdbanngebieten systematisch auf ihre Wildtierverschträglichkeit überprüft. Diese von den Kantonen durchgeführte Prüfung ist in der Regel ein partizipativer Prozess, in den sich auch der SAC und andere Tourismusorganisationen einbringen können. Die Führerliteratur des SAC ist dabei eine der Grundlagen für die Überprüfung. Als Resultat werden die erlaubten Routen auf den Karten der swisstopo sowie auf den Internetportalen des Bundes eingezeichnet.

Es ist somit gewährleistet, dass in den Jagdbanngebieten sowohl die Bedürfnisse der Wildtiere berücksichtigt werden als auch eine angemessene Nutzung durch Schneesportler ermöglicht wird. Die von der Motion geforderten «differenzierten Regeln» sind somit gegeben. Ausserhalb der Jagdbanngebiete (ca. 97 Prozent der Landesfläche) gibt es keine Einschränkungen für Schneesportler. Im Sommer gibt es bisher nur wenige spezifische Einschränkungen (z.B. für Hänggleiten, Zelten, Feuer machen). Pauschale Einschränkungen, wie etwa ein Betretungsverbot, sind auch in Zukunft nicht zu erwarten.

Zudem ist es juristisch problematisch, dass die Publikationen einer privaten Organisation wie des SAC, quasi automatisch ins Recht überführt werden sollen. Damit würde der Bergsport eine Vorrangstellung erhalten, wie sie keiner Interessengruppe zusteht.

Im Rahmen der laufenden Jagdgesetzrevision hat die UREK-SR die Motion vorberaten. Sie verzichtet darauf, das Anliegen der Motion direkt in der Vorlage einzubringen. Stattdessen begrüsst sie den Ansatz des BAFU, im Rahmen eines Runden Tisches die Naturverschträglichkeit der «traditionellen» Routen der Bergsportverbände zu prüfen und diese den Kantonen zur Genehmigung zuzuführen. Die Umweltorganisationen unterstützen dieses Vorgehen ebenfalls.

## Empfehlung

**Die Umweltorganisationen empfehlen, die Motion abzulehnen.**

➔ Pro Natura, Sara Wehrli, [sara.wehrli@pronatura.ch](mailto:sara.wehrli@pronatura.ch), 061 317 92 08

**Mo. Nationalrat  
(Bourgeois).  
Kompensierung des  
Gewichts elektrischer  
Batterien bei Lieferwagen  
der 3,5-Tonnen-Kategorie  
(18.3420)**

## Motionen (Zweitrat)

Die Motion Bourgeois verlangt, dass das Zusatzgewicht von Batterien bei elektrisch betriebenen Lieferwagen (die ohne Batterie die Obergrenze von 3.5t einhalten) kompensiert werden kann.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz elektrisch betriebener Lieferwagen ist den herkömmlichen Lieferwagen überlegen, sofern die elektrischen Lieferwagen mit erneuerbarem Strom betankt werden. Gemäss dem Güterverlagerungsbericht des Bundes verursachten Lieferwagen 2016 im alpenquerenden Güterverkehr einen höheren Stickoxid-Ausstoss als Lastwagen. Bezüglich Lärmemissionen sind rein elektrisch betriebene Lieferwagen bei geringen Geschwindigkeiten im Stadtverkehr ebenfalls vorteilhaft.

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Lieferwagen sind in der Schweiz überdurchschnittlich hoch. Zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von Lieferwagen sind deshalb sehr willkommen.

Mit der Kompensation des batteriebedingten Zusatzgewichtes bei Lieferwagen wird ein zusätzlicher Beitrag zur Einhaltung der mit der Energiestrategie beschlossenen CO<sub>2</sub>-Flottenzielen für Lieferwagen geleistet. Als bestehenden Anreiz zur Anschaffung von elektrisch betriebenen Lieferwagen werden diese gemäss aktueller CO<sub>2</sub>-Verordnung bei der Einhaltung der ab 2020 gültigen Flottenzielwerte für Lieferwagen zudem vorübergehend mehrfach gewichtet.

Mit der Kompensation des Zusatzgewichtes wird auch verhindert, dass grosse, als Plug-In-Hybrid betriebene Lieferwagen nicht LSVA-pflichtig werden, während dieselben Lieferwagenmodelle ohne Batterie weiterhin unter der LSVA-relevanten Gewichtslimite von 3.5 Tonnen verbleiben. Der rein elektrisch betriebene Güterverkehr über 3.5 Tonnen ist bereits heute von der LSVA befreit.

## Empfehlung

**Die Umweltorganisationen empfehlen, die Motion Bourgeois anzunehmen.**

➔ Luc Leumann, VCS Verkehrs-Club der Schweiz,  
[luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch); 079 705 06 58

## Postulate

### **Po. Müller Damian. Dosisgrenzwerte bei Kernkraftwerken (18.3175)**

### **Po. UREK. Dosisgrenzwerte bei Kernanlagen, radioaktive Strahlung und Strahlenschutz (18.4107)**

Das Postulat 18.3175 fordert, dass der Bundesrat einen Prüfbericht durch unabhängige Strahlenschutz-Fachexperten ausarbeiten lässt, in dem die Konsequenzen der Teilrevisionen der Kernenergieverordnungen, der UVEK-Ausserbetriebnahmeverordnung und der UVEK-Gefährdungsannahmenverordnung für die Bevölkerung umfassend aufgezeigt werden. Die mittlerweile in Kraft getretenen Grenzwerte für die Ausserbetriebnahme sollen insbesondere in Bezug auf bestehende Strahlenschutzkonzepte und -bundeserlasse geprüft und Vergleiche mit internationalen Empfehlungen und Grenzwerten gezogen werden.

Das Postulat 18.4107 fordert zusätzlich zu den Prüfinhalten von Postulat 18.3175, dass die Verhältnismässigkeit zwischen Schutz der Bevölkerung vor radioaktiver Strahlung und dem gesellschaftlichen Nutzen der Technologien, bei denen Radioaktivität auftritt, dargestellt wird.

Die Umweltverbände begrüssen die in den beiden Postulaten formulierten Anliegen.

Zwar sind die erwähnten Verordnungen am 7. Dezember 2018 vom Bundesrat beschlossen und auf 1. Februar 2019 in Kraft getreten. Auf die teilweise grossen Bedenken verschiedener Umwelt- und Gesundheitsorganisationen sowie weiterer Institutionen, Parteien und Kantone wurde jedoch nicht eingegangen. So stellt sich insbesondere die Frage, ob die angepassten Ausserbetriebnahmekriterien den gesetzlichen Ansprüchen beim Strahlenschutz gegenüber der Bevölkerung genügen. Der nunmehr als einziges Ausserbetriebnahmekriterium geltende Dosis-Grenzwert von 100 Millisievert wird von vielen Fachleuten als zu hoch bewertet.

Die Revision wurde auch durch eine Beschwerde privater Anwohnerinnen und Anwohner des Atomkraftwerks Beznau gegen das Nuklearsicherheitsinspektorat ENSI angestossen, die dessen Ausserbetriebnahme forderte. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese am 22. Januar 2019 in erster Instanz abgewiesen. Davon losgelöst sollte die Tragweite der Verordnungsanpassungen jedoch von unabhängigen Fachleuten überprüft und deren Empfehlungen betreffend eines genügenden Schutzniveaus eingeholt werden.

## Empfehlung

### **Die Umweltorganisationen empfehlen die Annahme beider Postulate.**

➔ Schweizerische Energie-Stiftung SES, Nils Epprecht,  
[nils.epprecht@energiestiftung.ch](mailto:nils.epprecht@energiestiftung.ch), 044 275 21 25

**Po. Caroni. Übersicht über die entlastenden und belastenden Spezialregeln der Landwirtschaft (18.4275)**

Das Postulat verlangt vom Bundesrat mit einer Übersicht aufzuzeigen, welchen Spezialregeln die Schweizer Landwirtschaft im Vergleich zur übrigen Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung untersteht. Belastende als auch entlastende Spezialregeln sollen dadurch identifiziert und wo sinnvoll auch quantifiziert werden.

Für den Landwirtschaftssektor bestehen diverse Spezialregelungen. Eine Auflistung dieser Spezialregelungen ist bis heute nicht vorhanden. Eine solche Auflistung wäre jedoch hilfreich und würde aufzeigen, welche dieser Regeln den Umweltzielen Landwirtschaft oder den verschiedenen Aktionsplänen und Strategien im Umweltbereich (Biodiversität, Boden, Klima, Pflanzenschutz) entgegenlaufen. Beispiele für mit den Umweltanliegen inkohärenten Regelungen sind die Rückerstattung der Mineralölsteuer an die Landwirtschaft, der reduzierte Mehrwertsteuersatz auf Pestizide, Mineraldünger und Futtermittel oder die Beiträge an die Absatzförderung.

Selbst die EFK hat in ihrem Bericht zur Wirtschaftlichkeitsprüfung der Finanzhilfen an externe Organisationen vom Juni 2018 festgehalten, dass gewisse Subventionen an die Landwirtschaft nicht den Vorgaben des neuen Verfassungsartikels 104a BV für eine standortangepasste und ressourceneffiziente Landwirtschaft entsprechen, dass gewisse Bagatellsubventionen zu hinterfragen und Abgeltung von Vollzugsaufgaben nicht nachvollziehbar seien.

**Empfehlung**

**Die Umweltorganisationen empfehlen, das Postulat anzunehmen.**

➔ WWF, Eva Wyss, [eva.wyss@wwf.ch](mailto:eva.wyss@wwf.ch), 044 297 21 71

## UMWELTALLIANZ

### Kurzporträt

Die Umweltallianz ist ein loser Zusammenschluss der vier grossen Schweizer Umweltorganisationen mit dem Ziel der optimalen Koordination der politischen Aktivitäten. Die Geschäftsstelle der Umweltallianz ist in Bern.

Umweltallianz, Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8  
Telefon 031 313 34 33, Fax 031 313 34 35, [info@umweltallianz.ch](mailto:info@umweltallianz.ch)

### Mitglieder

#### Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel  
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66  
[www.pronatura.ch](http://www.pronatura.ch)

#### VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern  
T 0848 611 611, F 0848 611 612  
[www.verkehrclub.ch](http://www.verkehrclub.ch)

#### WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich  
T 044 297 21 21, F 01 297 21 00  
[www.wwf.ch](http://www.wwf.ch)

#### Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich  
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99  
[www.greenpeace.ch](http://www.greenpeace.ch)

### Kooperationspartner

#### Schweizerische Energie-Stiftung SES

SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich  
T 044 275 21 21, F 044 275 21 20  
[www.energiestiftung.ch](http://www.energiestiftung.ch)

#### BirdLife Schweiz

SVS, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich  
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30  
[www.birdlife.ch](http://www.birdlife.ch)

#### Alpen-Initiative

Alpen-Initiative, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR  
T 041 870 97 81  
[www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch)

### Umweltrating

Die Umweltallianz analysiert jährlich, wie umweltfreundlich Parlamentarierinnen und Parlamentarier abstimmen: [www.umweltrating.ch](http://www.umweltrating.ch)