

sonnenklar!



Foto: Keystone

Damit BahnpendlerInnen künftig wieder Platz finden: Am 9. Februar 2014 kann die Schweizer Stimmbevölkerung mit der ÖV-Vorlage die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes langfristig sicherstellen. Gleichzeitig beseitigen konkrete Ausbauschritte Engpässe und schaffen neue Kapazitäten.

Ein Meilenstein für den öffentlichen Verkehr



von
Evi Allemann,
Nationalrätin und
Präsidentin VCS

Gemäss Schätzungen des Bundes werden die Verkehrsleistungen auf Schiene und Strasse zwischen den Jahren 2010 und 2030 um rund 25 Prozent steigen. Für die Bahn wird ein Wachstum von rund 50 Prozent prognostiziert – überdurchschnittlich in den Agglomerationen und zu Spitzenzeiten. Beim Güterverkehr ist ebenfalls von einem Wachstum in ähnlicher Grössenordnung auszugehen. Bereits heute bestehen

in vielen Regionen Kapazitätsengpässe auf der Schiene und die Züge sind überfüllt.

Solche Verkehrswachstumsprognosen zwingen zum rechtzeitigen Planen. Dabei müssen zwei Ziele vereint werden: Erstens soll nicht nur einseitig auf Ausbau und Wachstum gesetzt, sondern Verkehr verhindert werden, indem die Verkehrsentwicklung auf die Raumplanung und die Siedlungspolitik

abgestimmt wird. Und zweitens soll der unvermeidbare Teil des Wachstums so effizient und ökologisch wie möglich aufgefangen werden. Klare Priorität hat dabei die Schiene.

Griffiger Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und die SP Schweiz haben vor drei Jahren zusammen mit über zwanzig Partnerorganisationen die

Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» (ÖV-Initiative) eingereicht. Die Initiative verlangte eine Umverteilung der zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen: Diese sollten neu je rund hälftig in die Strasse und den öffentlichen Verkehr fließen. Der Bundesrat und das Parlament haben die Initiative zwar abgelehnt, ihr aber mit der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur einen Gegenvorschlag gegenübergestellt. Damit wurde der dringliche Handlungsbedarf bei der Bahn anerkannt. Das Initiativkomitee hat deshalb im Sommer 2013 einstimmig beschlossen, die ÖV-Initiative zurückzuziehen.

Das Herzstück der Vorlage ist der Bahninfrastrukturfonds. Der unbefristete Fonds sichert sowohl den Unterhalt und den Betrieb wie auch den Ausbau des Schienennetzes. Er ist das finanzielle Rückgrat des Ausbaus, aber auch des künftigen Unterhalts. Weiter sind konkrete, regional gut verteilte Ausbauprojekte in die Vorlage eingebunden (s. Beitrag Seite 3).

Gleich lange Spiesse für Auto- und BahnpendlerInnen

Bei der ÖV-Vorlage geht es auch darum, einen Schritt in Richtung ökologischer Verkehrswende zu tun. Der ökologische Hebel der Vorlage ist die Limitierung des Pendlerabzugs: Heute können unbegrenzt Fahrkosten von den Steuern abgezogen werden – rund neun Prozent der Steuerpflichtigen machen einen Abzug zwischen 7000 und 70 000 Franken geltend. Neu sollen jährlich nur noch maximal 3000 Franken abgezogen werden können. Diejenigen, die mit dem Auto pendeln, können weiterhin Fahrkosten für Strecken zwischen 20 und 35 Kilometern pro Tag abziehen. Die durchschnittliche tägliche Pendlerdistanz mit dem Auto beträgt rund 24 Kilometer. Wer ein GA hat, kann immer noch rund 85 Prozent seiner Fahrkosten abziehen. Dies schafft gleich lange Spiesse für alle, die pendeln müssen. Eine staatliche Subventionierung des Autofahrens fällt damit künftig weg.

Wegweisend für kommende Generationen

Die ÖV-Vorlage ist ein Meilenstein in der Schweizer Bahngeschichte, eine Garantie für die Weiterentwicklung eines erfolgreichen Bahnsystems und damit wegweisend für kommende Generationen. Das Bestechende daran ist, dass mit der ÖV-Vorlage nicht nur der Ausbau der Bahninfrastruktur angepackt, sondern dass er auch im Einklang mit der Finanzierung und dem Unterhalt erfolgen kann.

An weiteren Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs haben die Schweizerinnen und Schweizer als Volk von Pendlerinnen und Pendlern ein vitales Interesse. Aber auch die Wirtschaft profitiert stark von einer guten und immer besseren Bahninfrastruktur. Ein überzeugendes Ja soll der Vorlage zum Erfolg verhelfen.



Mehr Platz für Reisende

Ein alltägliches Bild: Stau vor den Eingängen, überfüllte Züge. Die ÖV-Vorlage schafft Platz und verdichtet den Zugtakt auf verschiedenen Strecken.



Schnellere Güterzüge

Die ÖV-Vorlage schafft Kapazitäten für Güter. Zum Beispiel zwischen Genf und Lausanne werden schnellere Güterzüge als bisher verkehren.



Behebung von Engpässen

Zwischen Zürich und Aarau, Zürich und Winterthur sowie auf der Strecke von Zürich nach Luzern stösst die Bahn an ihre Grenzen. Die ÖV-Vorlage liefert die finanziellen Mittel, um die künftige Behebung dieser Engpässe zu planen.

Künftig werden noch deutlich mehr Menschen den öffentlichen Verkehr benützen. Mit der Annahme der ÖV-Vorlage können mehr Sitzplätze geschaffen und Engpässe im Netz beseitigt werden. Bezahlt wird der zentrale Teil der Vorlage, der Bahninfrastrukturfonds, durch den Bund, die Kantone und die KundInnen.

Finanzielle Sicherheit für den öffentlichen Verkehr



von
Edith Graf-Litscher,
Nationalrätin

Wer oft mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, kann ein Lied davon singen: Immer mehr Kundinnen und Kunden nutzen die Bahn, den Bus oder die Strassenbahn. Die Entwicklung geht in diesem Sinne weiter (s. Seite 1). Das Schweizer Bahnnetz ist aber bereits heute ausgelastet. Für mehr Angebote im Personen- und Güterverkehr fehlt schlicht der Platz und die hohe Belegung erfordert Spitzenleistungen des Personals. Als wäre die Bewältigung dieser Entwicklung nicht schon Herausforderung genug, ist heute im Schweizer Schienennetz auch noch eine finanzielle Deckungslücke von rund einer Milliarde Franken pro Jahr auszumachen.

Wachstum nach innen

Mit der ÖV-Vorlage, die nun zur Abstimmung kommt, werden diese Herausforderungen angegangen. Mit einem ersten Ausbauschnitt mit Kosten in der Höhe von 6,4 Milliarden Franken sollen die einschneidendsten Engpässe auf dem Schienennetz beseitigt werden (s. Kasten oben). Danach werden in regelmässigen Abständen weitere, der Situation angepasste Ausbauschnitte folgen.

Das Hauptaugenmerk liegt im ersten Ausbauschnitt auf mehr Sitzplätzen für den Personen- und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr. Anders als von KritikerInnen angemahnt, handelt es sich beim Ausbau mitnichten um ein übertriebenes regionalpolitisches Wunschkonzert. Die gezielten Ausbauten sind nötig, um das erfolgreiche Knoten-

system des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz in allen Regionen weiterzuentwickeln – schliesslich besteht die Schweiz nicht nur aus Zürich und Bern.

Lebensversicherung für den öffentlichen Verkehr

Aber die ÖV-Vorlage ist mehr als ein Ausbauprogramm. Mit ihr wird ein neuer Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen. Dieser wird in Zukunft Unterhalt, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes aus einer Hand finanzieren. Der neue Fonds schafft damit eine Balance der Ausgaben für Unterhalt und Ausbau. Mehr noch: Er garantiert mit seinen unbefristeten zweckgebundenen Mitteln langfristige Investitionssicherheit. Man kann den Bahninfrastrukturfonds deshalb ohne Übertreibung als neue Lebensversicherung für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz bezeichnen. Diese hat jedoch ihren Preis. Nach dem Willen des Bundesrates und des Parlaments haben alle, die von einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr profitieren, einen Beitrag zu leisten (s. Kasten unten). Die KundInnen werden durch Erhöhungen der Billettpreise zur Kasse gebeten. Aber nicht nur sie: Auch der Bund und die Kantone leisten ihren Anteil an den Mehrkosten, was aufgrund des grossen Nutzens des öffentlichen Verkehrs für die Gesellschaft und die Wirtschaft mehr als legitim ist.

Das letzte Wort zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs werden am 9. Februar 2014 Volk und Stände haben. Auch wenn sich im Parlament über die Parteigrenzen hinweg eine grosse Mehrheit für die Vorlage eingesetzt hat, ist diese Abstimmung nicht im Schlafwagen zu gewinnen. Überzeugen wir die Schweiz, dass wir mit der ÖV-Vorlage in eine vernünftige und nachhaltige Mobilität und in Arbeitsplätze investieren!

Der Bahninfrastrukturfonds

Der erste Ausbauschnitt umfasst unter anderem:

- ganztägiger Halbstundentakt Zürich–Lugano, Lugano–Locarno, Bern–Luzern und Zürich–Chur
- Halbstundentakt der S-Bahn Aarau–Zürich
- Fahrzeitverkürzung Bern–Lausanne mit Weitergabe des Zeitgewinns nach Westen ab Lausanne (Morges–Nyon–Genf)
- ganztägiger Viertelstundentakt der S-Bahnen Basel–Liestal (Pratteln) und Bern–Münsingen
- Sicherung der Kapazitäten des Bahngüterverkehrs im Raum Genf–Lausanne sowie zwischen Neuenburg und Biel
- Grundlagen für den Angebotsausbau der S-Bahn in den Räumen Bern, Basel und Genf
- Mittel für die Planung künftiger Engpassbehebungen bis zur Baureife, namentlich für die Engpässe Aarau–Zürich, Zürich–Winterthur und Zürich–Zug–Luzern

Quelle: SBB

Bahninfrastrukturfonds (BIF)



Quellen: Bundesamt für Verkehr, LITRA

Der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz populär wie nirgends sonst. Das ist nicht zuletzt das Verdienst einer visionären und zugleich pragmatischen Politik. Mit einem Ja am 9. Februar 2014 zur ÖV-Vorlage soll sie weitergeführt werden.

Ja zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahn

Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds

Der Bahninfrastrukturfonds soll mit den bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds von durchschnittlich rund 1,6 Milliarden Franken pro Jahr alimentiert werden. Daneben steuern die Verkehrsunternehmen 300 Millionen Franken pro Jahr bei (höhere Trassenpreise – 2017 folgt eine weitere Erhöhung). In den Jahren 2018–2030 fließt ein Promille der Mehrwertsteuer in den BIF. Dies ergibt pro Jahr zusätzliche Mittel von rund 360 Millionen Franken. Weitere 200 Millionen Franken pro Jahr will der Bund zuführen, indem er die steuerliche Abzugsfähigkeit des Pendelns künftig begrenzt. Ebenfalls zusätzliche 200 Millionen Franken pro Jahr zahlen die Kantone.



von
Roger Nordmann,
Nationalrat,
Vizepräsident VCS

Die bevorstehende Abstimmung zum öffentlichen Verkehr verdeutlicht die beinahe existenzielle Verbindung der Schweiz mit ihrem öffentlichen Verkehr. Nach «Bahn 2000» im Jahr 1987, der Alpeninitiative 1994 und dem Beschluss zum Bau neuer Bahnlinien durch die Alpen 1998 geht es nun darum, die sowohl visionäre als auch pragmatische Politik fortzuführen.

Eine visionäre und pragmatische Politik

Diese Politik hat die einmalige Popularität des öffentlichen Verkehrs massgeblich gefördert. Visionär ist diese Politik, weil sie nicht lediglich aus Investitionen in Streckenkilometer besteht. Der öffentliche Verkehr wird als System verstanden, das als Gesamtheit leistungsstark sein muss. Entsprechend intensiv nutzen es die BürgerInnen.

Die Entwicklungsschritte, die das Volk bislang immer unterstützte, widerspiegeln auch ein Wertesystem: Die Schweiz «liebt» den öffentlichen Verkehr wegen seiner relativ geringen Umweltbelastung. Er verbraucht verhältnismässig wenig Energie, verursacht wenig Luftverschmutzung und verbraucht wenig Land. Ein leistungsfähiger und nutzerfreundlicher öffentlicher Verkehr reflektiert auch eine kollektive Vorstellung vom Zusammenleben der Menschen in der Gesellschaft, dessen erste Spuren bis zu den Allmenden im Mittelalter zurückreichen.

Diese Verkehrspolitik ist zugleich pragmatisch: Die Schweiz hat die Qualität ihres öffentlichen Verkehrs nie an prestigeträchtigen Projekten gemessen. Es gab kein Streben nach der Verbauung von möglichst vielen Tonnen Beton. Vielmehr wird der öffentliche Verkehr kontinuierlich verbessert, wobei die wirtschaftlichen Auswirkungen und die Effizienz des Systems im Vordergrund stehen. Diese höchst erfolgreiche Strategie gerät manch-

mal unter Beschuss, etwa vonseiten der BefürworterInnen von Hochgeschwindigkeitszügen. Sie würden – ohne Rücksicht auf den Nutzen solcher Projekte – eine schnurgerade Streckenführung wählen.

Opfer des eigenen Erfolgs

Paradoerweise sind die öffentlichen Verkehrsmittel Opfer ihres eigenen Erfolgs: Es drohen Kapazitätsengpässe, Zuverlässigkeit ist nicht mehr selbstverständlich, Wartungsrückstände mehren sich. Und die Finanzierung des Systems ist nicht mehr sicher. Aus diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament dem Volk und den Kantonen, der Vorlage zur Finanzierung des Unterhalts und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (ÖV-Vorlage) zuzustimmen und so die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs einzuleiten.

Es geht nicht nur darum, zusätzliche Mittel bereitzustellen, sondern auch darum, klare Prioritäten zu setzen. Neue Bahninfrastrukturvorhaben sollen nicht auf Kosten des Unterhalts der bestehenden Infrastruktur verwirklicht werden. Nach den gigantischen Investitionen, die für die Alpen-durchquerung nötig waren, müssen jetzt aber die Zugverbindungen im Mittelland ausgebaut und die Aufnahmekapazität der am stärksten ausgelasteten Bahnhöfe erweitert werden.

Die ÖV-Vorlage ist in unserem Sinne

Ohne die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» (s. Seite 1) wäre eine so umfangreiche Vorlage von dieser Qualität nicht zustande gekommen. Für die LeserInnen des «sonnenklar!», die allein 25 000 Unterschriften gesammelt haben, ist das ein schöner Erfolg.

Jetzt ist es wichtig, sich für die ÖV-Vorlage einzusetzen, denn die Abstimmung wird kein Sonntagsspaziergang sein. Erstens braucht es die Zustimmung des Volks und der Kantone. Zweitens investiert die Autolobby beträchtliche Mittel gegen die Vorlage, denn sie weiss, dass ein weiterer Erfolg des öffentlichen Verkehrs negative Auswirkungen auf den Automobilmarkt hat. Ich hoffe deshalb, dass alle BürgerInnen am 9. Februar 2014 ja stimmen werden.

Neue Quellen

- Nutzerinnen und Nutzer (Trassenpreiserhöhung)
- Kantone
- Pendlerinnen und Pendler (Limitierung Fahrkostenabzug Bundessteuer)
- Befristetes Mehrwertsteuerpromille

bau

sbau
te/STEP)



Energiestrategie 2050: Es dürfen keine neuen Atomkraftwerke mehr bewilligt werden. Im Bild ein Modell des neuen AKW Mühleberg.



Das Gebäudeprogramm des Bundes wird mit einer erhöhten CO₂-Lenkungsabgabe weiter gefördert.

Der Bundesrat anerkennt die Notwendigkeit der Energiewende. Er hat ein erstes Massnahmenpaket ausgearbeitet, dessen Stossrichtung stimmt. Allerdings: Die Wende geht zu wenig schnell vorwärts.

Energiestrategie 2050: Die Richtung stimmt – das Tempo nicht



von
Eric Nussbaumer,
Nationalrat

Warum packen wir die Energiewende an? Erstens beunruhigt uns die grosse Abhängigkeit unserer Volkswirtschaft von den fossilen Energieträgern. Achtzig Prozent unseres Energiehungers stillen wir mit Öl und Gas. Diese Energieträger kommen nicht aus unseren Vorgärten und sind nicht unerschöpflich verfügbar. Es wird zu Problemen mit der Verfügbarkeit sowie zu Preissteigerungen kommen. Das gefährdet langfristig unsere Versorgungssicherheit und unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Zweitens tragen die fossilen Energien das Risiko eines fortschreitenden Klimawandels in sich. Dazu kommt das Risiko der kompletten Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen durch einen Atomunfall. Wer eine risikoärmere Energieversorgung aufbauen kann, sollte das tun.

Von mir aus kann die Energiewende in Schritten gelingen, aber wir müssen endlich damit beginnen, denn die Forschung ermahnt uns regelmässig: Der Klimawandel gibt uns nicht mehr viel Zeit, die Endlichkeit der Ressourcen wird immer deutlicher sichtbar und die Fragen

des sicheren Betriebes von Atomanlagen und der Entsorgung der radioaktiven Abfälle sind auch nach über 40 Jahren Betrieb nicht beantwortet. Höchste Zeit also, einen neuen Weg einzuschlagen.

Erneuerbare fördern, neue AKW verbieten

Mit diesen grundlegenden Verständigungen hat der Bundesrat ein erstes Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 ausgearbeitet. Er schlägt eine Totalrevision des Energiegesetzes und einiger damit verbundener Gesetze vor. Die Stossrichtung heisst Energiewende, darin besteht kein Zweifel.

Weiter sind Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz vorgesehen, indem etwa das Gebäudesanierungsprogramm mit einer erhöhten CO₂-Lenkungsabgabe verstärkt werden soll. Damit wird es möglich sein, die Rate der energetischen Sanierungen von Gebäuden zu erhöhen. Das ist wichtig, denn alle Gebäude der Schweiz verbrauchen zusammen einen Drittel der gesamten Energie.

Erfreulich ist, dass die erneuerbaren Energien gemäss Massnahmenpaket weiter ausgebaut und verstärkt genutzt werden sollen. Dazu braucht es einen förderlichen Investitionsrahmen. Beim Strom soll die kostendeckende Einspeisevergütung ausgebaut werden.

Neue Atomkraftwerke dürfen nicht mehr bewilligt werden. Nach einem über 40-jährigen Kampf

gegen die Atomtechnologie hat sich die Erkenntnis durchgesetzt: Die friedliche Nutzung der Atomenergie ist keine Lösung, denn sie schafft weitere Probleme und schränkt die Handlungsfreiheit der kommenden Generationen ein.

Unverständliches Zögern bleibt

Das Massnahmenpaket hat die richtige Stossrichtung, ist aber ganz im Sinne der bisherigen, zögerlichen

Energiepolitik. So soll die Menge der neu zu bauenden dezentralen Kraftwerke, die aus Sonne, Wind und Biomasse Energie gewinnen, weiter beschränkt bleiben. Kleine Wasserkraftwerke unter einer willkürlichen Leistungsgrenze von 300 Kilowatt sollen nicht mehr gefördert werden. Es macht den Anschein, dass man doch nicht recht an die erneuerbaren Lösungen glaubt. Statt die fossilen Energien zu begrenzen, begrenzt man die Erneuer-

Das erste Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050

Die Vorteile

- Das Gebäudeprogramm des Bundes wird ausgebaut.
- Das Einspeisevergütungssystem für erneuerbare Stromproduktion wird ausgebaut.
- Es werden keine Bewilligungen für neue Atomkraftwerke erteilt.
- Stromhändler werden zu Effizienzsteigerungen verpflichtet.
- Verbrauchsvorschriften von Elektrogeräten werden verschärft.
- Emissionsbegrenzungen bei Personewagen und Lieferwagen werden verschärft.

Die Nachteile

- Die verschärften Gebäudevorschriften für Neubauten sind noch nicht bekannt.
- Die Menge der Solarkraftwerke, die von einer Einspeisevergütung profitieren, wird weiterhin begrenzt, kleine Wasserkraftwerke werden ausgeschlossen.
- Die Laufzeit von Atomkraftwerken wird nicht begrenzt.
- Die CO₂-Lenkungsabgabe beim Verkehr wird auf die lange Bank geschoben.
- Effizienzgewinne durch Wärme-Kraft-Kopplungsanlagen werden unterlassen.
- Gaskraftwerke erhalten Erleichterungen.



Foto: Keystone

Die Vorschriften für den Energieverbrauch von Elektrogeräten werden verschärft.

erbaren. Dieses Missverständnis ist seit Jahren Bestandteil der inländischen Energiepolitik.

Interessant ist die bundesrätliche Stellungnahme zur Möglichkeit, in der Schweiz grosse Gaskraftwerke zu bauen. Der Bundesrat schreibt, diese Kraftwerke bräuchten bessere Investitionsbedingungen. Er meint damit, dass die CO₂-Kompensationsverpflichtungen gesenkt werden müssen. Hier wird die Konkurrenzfähigkeit mit den europäischen Kraftwerksinvestitionen nach unten nivelliert – im Gegensatz zu den Erneuerbaren: Die Investitionsbedingungen werden im Volumen nicht auf das höhere europäische Niveau angehoben.

Beim Verkehr passiert zu wenig

Die Energiewende muss auch beim Verkehr und seiner fossilen Abhängigkeit ansetzen, doch der Bundesrat bleibt ratlos. Er will lediglich die Emissionsbegrenzungen der Neuwagen auf das Niveau der EU anpassen. Das ist nicht weltbewegend. Die Chancen der Elektromobilität will er mit einem Masterplan ausloten und noch mehr Papiere und Studien produzieren, statt die Verkehrspolitik in die Richtung eines umweltfreundlicheren Verkehrsmix zu lenken. Wie wäre es, wenn ab 2020 alle grossen Schweizer Städte statt Dieselfahrzeuge nur noch Elektro-Hybridbusse einsetzen dürften? Die Zeit ist reif dazu, und die Vorbildfunktion der öffentlichen Schweizer Verkehrs-

betriebe würde weltweit honoriert. Eine Teilzweckbindung der noch zu schaffenden CO₂-Abgabe auf Treibstoffen würde diesen Umbau rasch ermöglichen.

Können wir das bezahlen?

Immer wieder werde ich gefragt, ob die Energiewende bezahlbar ist? Die Antwort lautet: Ja, sie ist es. Seit der Veröffentlichung des Stern-Reports* zum Klimawandel wissen wir, dass es kein Entweder-oder gibt. Wir zahlen auch, wenn wir auf die Energiewende verzichten. Dann bezahlen wir für Klimaschäden und für ihre Reparatur und Beseitigung. Leiten wir jetzt die Energiewende ein, bezahlen wir hingegen für saubere Energie und mehr Energieeffizienz. Jede Volkswirtschaft, die sich langfristig auf nachhaltige Ziele ausrichtet, bezahlt lieber für eine risikoärmere, unabhängige und sozialverträglichere Energieversorgung.

Die Richtung des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 stimmt also. Wenn wir künftige Schadenkosten vermeiden wollen, muss es aber mit dem Umbau des Energiesystems schneller vorwärtsgehen.

* Der ehemalige Weltbank-Chefökonom Nicholas Stern hat 2006 einen vielbeachteten Bericht veröffentlicht, der die wirtschaftlichen Folgen der globalen Erwärmung untersucht und zum Schluss kommt, dass uns Nichtstun weit teurer zu stehen kommt als sofortiges Handeln. Der Bericht wurde im Auftrag der britischen Regierung erstellt.

Arbeitskreis «sonnenklar!»

Der Arbeitskreis «sonnenklar!» will die Energie- und Umweltpolitik der SP Schweiz bekannt machen und umsetzen. Er setzt sich aus Energie- und Umweltfachleuten der SP-Fraktion der Bundesversammlung sowie weiteren interessierten Fachleuten zusammen. Die Spendeneinnahmen von «sonnenklar!» werden zweckgebunden für politische Kampagnen und Projekte in der Energie- und Umweltpolitik eingesetzt.

Bisher wurden folgende Vorhaben und Organisationen mit finanziellen Beiträgen unterstützt:

- SUFO – Sozial- und Umweltforum Ostschweiz
- «Bern erneuerbar» (Abstimmung vom 3. März 2013)
- Allianz Nein zu neuen AKW
- Verein Landschaftsinitiative
- Komitee Mühleberg-Verfahren
- Lancierung und Einreichung der Cleantech-Initiative der SP
- Einsprache gegen das Gesuch um eine unbefristete Betriebsbewilligung des AKW Mühleberg
- Klima-Initiative (von der SP mitlanciert)
- Verein Klima-Initiative
- SP-Energiegipfel «erneuerbar statt atomar»
- Erarbeitung des Perspektivpapiers der SP Schweiz «Sicher und effizient umsteigen: Unterwegs zur Vollversorgung mit erneuerbaren Energien»
- «KLAR! Schweiz» für die Unterstützung der Expertise von John Large zum so genannten Entsorgungsnachweis der Nagra
- Finanzierung eines juristischen Gutachtens «Mitsprache beim Bau neuer AKW»
- Beitrag für die Allianz «JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr»

Meine Umwelt ist mir etwas wert

Wenn Sie die umweltpolitischen Projekte der SP Schweiz unterstützen und «sonnenklar!» vierteljährlich erhalten wollen, senden Sie bitte Ihre Adresse an: sonnenklar@spschweiz.ch



Impressum sonnenklar! erscheint viermal im Jahr in Deutsch und Französisch. Abonnement für Gönnerinnen und Gönner im Spendenbetrag ab Fr. 5.– für drei Jahre enthalten. Spenden: PC 30-66582-6, sonnenklar, 3001 Bern. **Herausgabe/Redaktion:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz, Spitalgasse 34, 3001 Bern, Fax 031/329 69 70, E-Mail sonnenklar@spschweiz.ch **Redaktion:** Jacqueline Badran, Nationalrätin; Didier Berberat, Ständerat; Pascale Bruderer, Ständerätin; Max Chopard, Nationalrat; Claudia Friedl, Nationalrätin; Chantal Gahlinger, politische Fachsekretärin; Reto Gamma, Projektleiter Fundraising; Beat Jans, Nationalrat; Barbara Marty Kälin, alt Nationalrätin; Jacques-André Maire, Nationalrat; Nadine Masshardt, Nationalrätin; Roger Nordmann, Nationalrat; Eric Nussbaumer, Nationalrat; Rudolf Rechsteiner, alt Nationalrat; Silva Semadeni, Nationalrätin. **Redaktionelle Bearbeitung und Produktion:** Gallati Kommunikation, Zürich. **Gestaltung:** Purpur AG für Publishing und Communication, Zürich. Gedruckt in der Schweiz. **Auflage:** 50 000 Expl.

