

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Stand:
15.02.2019

Ergänzung zur Tagesordnung Frühjahrssession 2019 05.03.2019

Parlamentarische Vorstösse in Kategorie IV

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Inhaltsverzeichnis (alle Vorstösse)

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.4040	n	Mo. Fraktion GL. Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge	Flach	Schilliger, Wobmann	+	
17.4041	n	Po. Fraktion GL. Weniger Verkehrsunfälle dank Fahrassistenten? Mehr Daten über Fahrassistenzsysteme und deren Auswirkungen auf die Sicherheit	Grossen Jürg	Burkart	+	
17.4043	n	Po. Fraktion GL. Mobilität 4.0 für mehr Mobilität	Chevalley	Nidegger	+	✓
18.3043	n	Po. Egger. Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs		Pieren	+	✓
18.3196	n	Po. Thorens Goumaz. Wie kann künftig ein ökologischer, effizienter und wirtschaftlich rentabler Umgang mit Kunststoffen garantiert werden?		Müri	+	✓
18.3496	n	Po. Munz. Aktionsplan zur Reduzierung von Plastikeinträgen in die Umwelt		Müri	+	✓
18.3829	n	Po. Chevalley. Aktionsplan gegen die Lebensmittelverschwendung		Wasserfallen Christian, Zanetti Claudio	+	✓
17.3053	n	Mo. Feller. Für die Vertretung der Kundinnen und Kunden sowie der Konsumentinnen und Konsumenten im Verwaltungsrat der Post			-	
17.3055	n	Mo. Rytz Regula. Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen			-	
17.3064	n	Mo. Chiesa. Härter gegen Personen vorgehen, die Parkplätze für gehbehinderte Personen besetzen			-	
17.3072	n	Po. Grossen Jürg. Mehrheitsfähige Lösung für die zweite Etappe der Energiestrategie 2050			-	
17.3080	n	Po. Reynard. Neue Quellen für die Klimafinanzierung schaffen			-	
17.3081	n	Mo. Glättli. Das Pariser Klimaabkommen umsetzen. Ab 2025 nur noch Autos mit Zero-Emission-Antrieb zulassen			-	
17.3086	n	Po. Feri Yvonne. Überprüfung der Bewilligungspraxis bei Flugshows			-	
17.3116	n	Mo. Reynard. Aktualisierung des Konzepts zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen			-	
17.3117	n	Mo. Reynard. Regelmässige Berichte über die Schwerverkehrskontrollen			-	
17.3129	n	Po. Seiler Graf. Einführung einer Abgabe auf Flugtickets			-	
17.3148	n	Po. Chevalley. Kennzeichnung der Mindestnutzungsdauer von Produkten			-	
17.3167	n	Mo. Leutenegger Oberholzer. Schliessungen von Poststellen. Moratorium			-	
17.3187	n	Mo. Romano. Angestellte der Post mit abgeschlossener Fachausbildung in hochfrequentierten Postagenturen			-	
17.3204	n	Mo. Nantermod. Personenbeförderungskonzessionen. Transparenz und Öffnung			-	

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3213	n	Mo. Reimann Maximilian. Runder Tisch zu den Auswirkungen der Niederfrequenzstrahlung auf die Gesundheit von Mensch und Tier			-	
17.3218	n	Mo. Müller-Altermatt. Bessere Verfügbarkeit von Ersatzteilen für Produkte			-	
17.3220	n	Po. Birrer-Heimo. Verbesserung und Kennzeichnung der Reparaturfreundlichkeit von Produkten			-	
17.3233	n	Mo. Moser. Einführung einer periodischen Abgasprüfung			-	
17.3241	n	Po. Rytz Regula. Mit gezielter Medienförderung die demokratische Öffentlichkeit sicherstellen			-	
17.3242	n	Mo. Golay. Wechseltönige Zweiklanghörner von vortrittsberechtigten Fahrzeugen. Lärmbelastung verringern			-	
17.3301	n	Po. Marchand. Umsetzung des Raumplanungsgesetzes. Erstellen einer Grundeigentümerstatistik, um das Verarmungsrisiko zu beurteilen			-	
17.3393	n	Mo. Fraktion S. Gattungsübergreifendes Mediengesetz	Graf-Litscher		-	
17.3406	n	Po. Mazzone. Tag für Tag werden wir durch Stickoxidemissionen vergiftet. Welche Auswirkungen hat dies auf Bevölkerung und Umwelt?			-	

* Annahme +
Ablehnung -

** Ja ✓
Nein x

Einzelne Vorstösse mit Texte

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.4040	n	Mo. Fraktion GL. Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge	Flach	Schilliger, Wobmann	+	
Eingereichter Text						
Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung von speziellen Parkzonen für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Dabei soll es ermöglicht werden, Elektroparkplätze mittels einer speziellen Markierung (bspw. mit grüner Farbe) und entsprechender Beschilderung speziell zu kennzeichnen.						
Begründung						
Das Verkehrswesen erlebt zurzeit den grössten Umbruch seit der Erfindung des Automobils. Die Elektrifizierung des Individualverkehrs ist ein wirksames Mittel zur Reduktion von CO ₂ , Schadstoffen und Lärm. Diese Entwicklung gilt es zu unterstützen.						
Den Gemeinden soll es durch die Schaffung von "grünen Zonen" ermöglicht werden, in Ergänzung zu den blauen Zonen spezielle Parkzonen für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Diese sollen für Elektrofahrzeuge reserviert und mit einer geeigneten, auf die Parkzeit abgestimmten und diskriminierungsfreien Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Auf diesen sollen ausschliesslich Elektrofahrzeuge parkieren. Für Verbrenner gilt auf diesen Parkflächen ein Parkverbot. Fehlverhalten wird entsprechend polizeilich sanktioniert. In der "grünen Zone" soll, wo der Bedarf vorhanden ist, auch längeres Parkieren, angepasst an die durchschnittliche Aufladezeit, möglich sein.						
Antrag						
Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.						

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.4041	n	Po. Fraktion GL. Weniger Verkehrsunfälle dank Fahrassistenten? Mehr Daten über Fahrassistenzsysteme und deren Auswirkungen auf die Sicherheit	Grossen Jürg	Burkart	+	
Eingereichter Text						
Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, welche Fahrassistenzsysteme in welchem Ausmass unter realen Fahrbedingungen zu mehr Verkehrssicherheit führen. Dabei sind insbesondere teilautonome Fahrzeuge zu berücksichtigen.						
Begründung						
Fahrassistenzsysteme und teilautonome Fahrzeuge haben das Potenzial, Verkehrsunfälle sehr deutlich zu reduzieren. Es liegt im öffentlichen Interesse, mehr über deren Wirkungsweise auf die Verkehrssicherheit zu wissen.						
Obwohl diese Systeme seit einigen Jahren in Betrieb sind, fehlen der Öffentlichkeit die Daten, welche Systeme in welchem Ausmass zu mehr Sicherheit beitragen. Aktuell haben nur die Hersteller Zugriff auf diese Daten.						
Der Bund sollte deshalb detaillierte Daten nach wissenschaftlichen Kriterien über die Sicherheit von Assistenzsystemen und teilautonomen Fahrzeugen aufbereiten. Sie können aufzeigen, welche Assistenzsysteme in welchem Ausmass zu mehr Sicherheit führen. Im Bericht soll weiter dargelegt werden, welche Ressourcen und allfälligen gesetzlichen Anpassungen notwendig sind, um die Verkehrssicherheit dank Assistenzsystemen und teilautonomen Fahrzeugen bestmöglich zu erhöhen.						
Antrag						
Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.						

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.4043	n	Po. Fraktion GL. Mobilität 4.0 für mehr Mobilität	Chevalley	Nidegger	+	✓
Eingereichter Text						
Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, der die Entwicklung der Mobilität 4.0 evaluiert und diese vergleicht mit den teuren und langwierigen Investitionen in Strassen und Autobahnen, wie der Dreispurausbau der Autobahn zwischen Lausanne und Genf.						
Begründung						
Die Autobahnen fallen in die Zuständigkeit des Bundes. Der Bundesrat unterstützt zudem die Finanzierung von Projekten im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr mit den Mitteln aus dem Infrastrukturfonds. Warum all dieses Geld für die Infrastruktur ausgeben, ohne vorher die Möglichkeiten der Mobilität 4.0 geprüft zu haben?						
Nehmen wir als Beispiel die Autobahn zwischen Lausanne und Genf. Es wird dauernd davon gesprochen, eine dritte Spur zu bauen, aber der Stau besteht zweimal pro Tag während einer Stunde - und das nur an fünf Tagen pro Woche und ausserhalb der Schulferien.						
Der Ausbau auf drei Spuren würde Milliarden kosten und sich auf Jahre hinziehen, doch wir brauchen rasche Lösungen.						
Gibt es nicht kostengünstigere und schnellere Lösungen für dieses Problem? Sollten wir nicht die Verkehrsspitzen glätten, statt die Infrastruktur an diese anzupassen?						
Ein anderer Ansatz muss gefördert werden: ein systematischer Einsatz von Informationstechnologien, um die Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu optimieren. Heute sitzt in fast allen Autos von Pendlerinnen und Pendlern nur eine Person, und ausserhalb der Stosszeiten werden unsere Strassen oft wenig beansprucht. Die Situation birgt also ein grosses Verbesserungspotenzial.						
In diesem Zusammenhang werden neue Informatikmittel entwickelt, die es uns ermöglichen, Transportmittel besser auszuwählen, und die vor allem die vernetzte Mobilität, also z. B. Fahrgemeinschaften, Carsharing oder Leihvelos, attraktiver machen. Andere Hilfsmittel informieren uns in Echtzeit über den öffentlichen und den privaten Verkehr mit dem Ziel, Verkehrsspitzen zu glätten und den Pendlerverkehr besser zu verteilen. Zu guter Letzt verringern die Telearbeit und Online-Einkäufe den Mobilitätsbedarf.						

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
18.3043	n	Po. Egger. Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs		Pieren	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs geändert werden muss, um die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse besser abzudecken und seitens Bund auch Angebote, namentlich im Freizeitverkehr, mitfinanzieren zu können, die heute nur durch die Kantone oder Dritte mitfinanziert werden können.

Begründung Gemäss den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (Art. 28ff. PBG), der Verordnung über die Personenbeförderung (Art. 5 VPB), der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (Art. 6ff. ARPV) und der Praxis des Bundesamtes für Verkehr wird der öffentliche Regionalverkehr vom Bund und von den Kantonen nur abgegolten, wenn:

- eine Erschliessungsfunktion vorliegt,
- kein Nachtverkehr stattfindet (nur von 6 bis 23 Uhr),
- kein reiner Ortsverkehr vorliegt,
- eine minimale Wirtschaftlichkeit zugrunde liegt,
- der Verkehr ganzjährig erbracht wird.

Diese Umschreibung führt jedoch in zwei Bereichen zu Grenzfällen, die den heutigen Mobilitätsbedürfnissen nicht gerecht werden:

1. Nachtzeit: Es besteht ein grosses Bedürfnis, den öffentlichen Verkehr (vorab am Wochenende) auch in der Nacht benützen zu können. Deshalb gibt es in den meisten Agglomerationen ein spezielles, gut nachgefragtes ÖV-Nachangebot. Indirekte Folge der unterschiedlichen Regelung der Abgeltungsberechtigung ist, dass je nach Region Zuschläge bezahlt werden müssen. Diese wenig überblickbare Situation ist einerseits für viele Kundinnen und Kunden verwirrend, zudem lässt sich diese unterschiedliche finanzielle Behandlung der Freizeitbedürfnisse kaum mehr inhaltlich rechtfertigen.

2. Freizeitverkehr: Von den ÖV-Benutzenden werden Angebote von Bussen, Seilbahnen auf Alpen, Ausflugsziele usw., die ins ÖV-System eingebunden sind, sehr geschätzt. Zudem sind diese für den Tourismus in eher strukturschwachen Regionen von grosser Bedeutung. Diese Angebote werden aber von der öffentlichen Hand nicht abgegolten, da keine Erschliessungsfunktion gemäss obenbeschriebener Definition vorliegt. Folge davon ist, dass oft kein entsprechendes ÖV-Angebot existiert oder dieses allein von den Kantonen abgegolten werden muss. Dies führt zu mehr motorisiertem Individualverkehr.

Die Gewohnheiten im Verkehrsverhalten haben sich geändert. Aus diesem Grund soll das Grundangebot an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden und auch den Freizeitverkehr, insbesondere nachts und im Berggebiet, mehr als bisher abdecken.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
18.3196	n	Po. Thorens Goumaz. Wie kann künftig ein ökologischer, effizienter und wirtschaftlich rentabler Umgang mit Kunststoffen garantiert werden?		Müri	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat soll darlegen, wie er künftig einen ökologischen, effizienten und wirtschaftlich rentablen Umgang mit Kunststoffen garantieren kann.

Begründung Die Europäische Kommission hat eine Strategie für Kunststoffe verabschiedet. Damit will sie das Recycling für Unternehmen rentabel gestalten, Kunststoffabfälle reduzieren und Investitionen und Innovationen in diesem Bereich fördern. Bis 2030 sollen alle Kunststoffverpackungen eliminiert, wiederverwendbar oder auf wirtschaftlich rentable Art und Weise recyclingfähig sein. Diese Strategie soll es den Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, Kunststoffe einfacher zu erkennen, zu trennen, wiederzuverwenden und zu recyceln. Zudem sollen sie die Möglichkeit erhalten, Konsumentscheide mit möglichst geringem Einfluss auf die Umwelt zu treffen. So will man beispielsweise ein standardisiertes System für die getrennte Sammlung von Kunststoffabfällen schaffen und Ersatzlösungen für Einwegkunststoffprodukte fördern. Bis 2030 will die Europäische Kommission so 200 000 Stellen im Bereich der Wiederverwertung von Kunststoffen schaffen. Die Kunststoffindustrie ist in den Prozess mit eingebunden.

In der Schweiz werden jährlich 125 Kilogramm Kunststoffe pro Kopf verbraucht, davon stammen 45 Kilogramm aus Verpackungen. Mehr als 70 Prozent der Kunststoffabfälle aus den Haushalten sind nicht rezyklierbar, sondern müssen verbrannt werden. Oft werden diese Kunststoffe zwar für die Wärmegewinnung weiterverwertet, doch dies müsste nach der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung geschehen. Es gibt also wesentliches Verbesserungspotenzial; um dieses auszuschöpfen, braucht es jedoch Massnahmen im Vorfeld: Der Grossteil der Verpackungen und Produkte aus Kunststoff ist heutzutage nicht darauf ausgelegt, selektiv wiederverwendet oder recycelt zu werden. Ecodesign und Design for Recycling, also recyclinggerechtes Produkt- und Verpackungsdesign, müssen demnach gefördert werden. In seiner Stellungnahme zur Interpellation 13.4257 sagte der Bundesrat: "Es ist geplant, ... Massnahmen und Umsetzungen mit den Stakeholdern zu diskutieren. Dabei sollen zusätzlich auch die Erkenntnisse der verschiedenen Pilotprojekte zur separaten Sammlung und Verwertung von Kunststoffen in der Schweiz mit einbezogen werden." Mein Postulat geht in diese Richtung. Der Bundesrat soll nun mit Blick auf die europäische Strategie und die Besonderheiten unseres Landes und im Dialog mit der Branche, den Gemeinden und den Kantonen eine Strategie bis 2030 für einen ökologischen, effizienten und wirtschaftlich rentablen Umgang mit Kunststoffen ausarbeiten.

Stellungnahme Die Stossrichtung des Postulates spricht in vielen Punkten laufende und geplante Massnahmen im Bereich der Bewirtschaftung von Kunststoffabfällen an. Zusätzlich zeigt es Handlungsbedarf im Bereich Kunststoffprodukte und Konsum auf.

Der Bericht wird bereits erfolgte und laufende Massnahmen zur nachhaltigen Bewirtschaftung von Kunststoffabfällen aufnehmen sowie den Fokus insbesondere auf einen ökologischen und wirtschaftlichen Umgang mit Kunststoffen in den Bereichen Produkte und Konsum legen. Dabei soll an den bewährten Grundsätzen der Eigenverantwortung und dem Dialog mit der Wirtschaft festgehalten werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
18.3496	n	Po. Munz. Aktionsplan zur Reduzierung von Plastikeinträgen in die Umwelt		Müri	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine Übersicht über die Quellen und Eintragswege von Plastik und Mikroplastik in die Umwelt sowie die Auswirkungen des Plastiks auf die Umwelt und die Gesundheit zu erarbeiten und zu prüfen, ob ein Aktionsplan zur Reduzierung der Einträge in die Umwelt ein zweckmässiges Instrument zur Reduzierung der Plastikbelastungen sein könnte.

Begründung Etwa 400 Millionen Tonnen Kunststoffe werden weltweit pro Jahr produziert, eine Million Tonnen davon werden jährlich in der Schweiz verbraucht. Diese Plastikmaterialien gelangen in immer grösserem Ausmass in die Umwelt. Forscher messen sie in Böden, Gewässern, Meeren und Nahrungsmitteln. Ihre Quellen und Eintragswege in die Umwelt sind so vielfältig wie ihre Einsatzgebiete: Verpackungsmaterialien, Zusätze in Kosmetika usw. Sie gelangen hauptsächlich über ihren normalen Gebrauch, aber auch über Littering in die Umwelt. Sie werden sogar in Lebensmitteln nachgewiesen. Über ihre Wirkung in der Umwelt bestehen unterschiedliche Einschätzungen. Das Parlament hat sich mit einzelnen Problemen wie Mikroplastik in Gewässern, den gesundheitlichen Folgen von Mikroplastik oder der Bekämpfung des Litterings beschäftigt, und es wurden punktuell Massnahmen zur Reduktion der Plastikeinträge in die Umwelt ergriffen. Es ist jedoch bis heute nicht gelungen, die Relevanz der sehr verschiedenen Quellen und der dadurch verursachten Belastungslage relativ zueinander einzuschätzen sowie eine Gewichtung der Probleme bzw. eine eindeutige Einschätzung vorzunehmen.

Mögliche Leitfragen für die Beantwortung des Postulates:

1. Wie gross ist das Ausmass des Problems in Böden und Gewässern? Wie viel Kunststoff ist wo zu finden?
2. Was sind die wesentlichen Quellen des Problems? Was sind die wichtigsten Eintragspfade?
3. Welche Auswirkung hat der Plastik auf die Umwelt und auf die Gesundheit der Menschen?
4. Wie schädlich sind Kunststoffe für das Ökosystem und die Landwirtschaft?
5. Welche Massnahmen wurden bisher getroffen, um die Menge der Plastikeinträge in die Umwelt zu verringern? Gibt es Verbesserungspotenzial, bzw. müssten zusätzliche Massnahmen ergriffen werden?

Basierend auf der geforderten Übersicht, könnte ein Aktionsplan zur Reduktion der Plastikbelastungen geprüft werden. Damit hätte der Bundesrat eine wertvolle Grundlage zum Umgang mit Plastik für Gesellschaft und Politik erarbeitet.

Stellungnahme Viele Anliegen des vorliegenden Postulates Munz 18.3496 decken sich mit dem vom Bundesrat am 9. Mai 2018 zur Annahme empfohlenen Postulat Thorens Goumaz 18.3196. Die Stossrichtung der beiden Postulate entspricht in mehreren Punkten den laufenden und geplanten Massnahmen im Bereich der Bewirtschaftung von Kunststoffabfällen. Zusätzlich zeigen sie Klärungsbedarf in den Bereichen "Kunststoffprodukte" und "Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit" auf.

Der Bundesrat ist bereit, die Fragestellungen der beiden Postulate in einem gemeinsamen Bericht zu beantworten. Der Bericht wird bereits erfolgte und laufende Massnahmen sowie Verbesserungspotenziale aufzeigen. Dabei werden Kosten und Nutzen sowie die bewährten Grundsätze der Eigenverantwortung und der verursachergerechten Finanzierung berücksichtigt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
18.3829	n	Po. Chevalley. Aktionsplan gegen die Lebensmittelverschwendung		Wasserfallen Christian, Zanetti Claudio	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Aktionsplan gegen die Lebensmittelverschwendung auszuarbeiten. Dieser Plan soll die bereits umgesetzten Massnahmen auflisten und deren Wirkung prüfen. Falls nötig soll er weiterführende Massnahmen zu den verschiedenen Stossrichtungen vorschlagen, damit das Ziel einer Food-Waste-Reduktion von 50 Prozent bis 2030 erreicht werden kann. Weiter wird der Bundesrat beauftragt, dem Parlament einen Index zu präsentieren, mit dem der Rückgang der Verschwendung in den verschiedenen betroffenen Sektoren regelmässig überprüft werden kann.

Begründung Die Schweiz hat sich verpflichtet, Food Waste bis 2030 um 50 Prozent zu verringern. Die Reduktion von Food Waste ist noch heute eine der 27 Massnahmen des Aktionsplans Grüne Wirtschaft; dennoch gibt es seitens des Bundes keine Initiativen mehr, um dieses Ziel zu erreichen.

Viele private Initiativen wurden ins Leben gerufen, die praktisch jede für sich und auf ihrer eigenen Ebene umgesetzt werden. Es gibt keine Koordination dieser Bemühungen.

Um ein solches Ziel zu erreichen, müssen jedoch Verpflichtungen in den verschiedensten Bereichen eingegangen werden, und es braucht die Unterstützung von Privatunternehmen und der öffentlichen Hand. Dieses Problem kann nicht mit einer einzigen Initiative gelöst werden. Es ist die Summe vieler Initiativen, die das Problem schliesslich lösen wird. In diesem Sinne kann nur der Bund die Initiativen koordinieren. Der Bund hat sich auch auf nationaler und internationaler Ebene dazu verpflichtet, die Verschwendung um 50 Prozent zu verringern. Er trägt somit auch eine Verantwortung und muss konkrete Massnahmen umsetzen. Ein Aktionsplan würde die Möglichkeit bieten, die verschiedenen Initiativen zu koordinieren und, in Zusammenarbeit mit dem privaten Sektor, neue Initiativen in die Wege zu leiten.

Stellungnahme Der Bundesrat ist bereit, einen Aktionsplan zur Vermeidung von Lebensmittelabfällen auszuarbeiten. Dieser wird bereits bestehende und gegebenenfalls neue, freiwillige Massnahmen sowie flankierende Massnahmen seitens Bund beinhalten und mit den bestehenden Ressourcen umgesetzt. Voraussichtlich 2024 soll evaluiert werden, ob die Massnahmen des Aktionsplans ausreichen oder ob Anpassungen notwendig sind.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3053	n	Mo. Feller. Für die Vertretung der Kundinnen und Kunden sowie der Konsumentinnen und Konsumenten im Verwaltungsrat der Post			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Kundinnen und Kunden sowie die Konsumentinnen und Konsumenten im Verwaltungsrat der Post vertreten sind.

Begründung Die Artikel 13 bis 17 des Postgesetzes sehen vor, dass die Post die Grundversorgung gewährleistet, indem sie gewisse Postdienste zu bestimmten Bedingungen anbietet. Dazu zählen insbesondere die Beförderung von Briefen, Paketen und Zeitungen sowie das Herausgeben von Postwertzeichen und das Sicherstellen eines landesweit flächendeckenden Poststellennetzes.

Es ist im persönlichen Interesse der Kundinnen und Kunden sowie der Konsumentinnen und Konsumenten der Post, dass im ganzen Land die hochwertigen Postdienste der Grundversorgung gesichert sind und dass diese die Anforderungen in den Erlässen des Bundes erfüllen.

Der Verwaltungsrat der Post setzt sich derzeit aus neun Mitgliedern zusammen. Von diesen neun Mitgliedern bilden zwei die Personalvertretung. Die Kundinnen und Kunden sowie die Konsumentinnen und Konsumenten sind jedoch in keiner Weise vertreten, obwohl gerade der Verwaltungsrat die beste Stelle ist, um ihnen mit ihren Erwartungen an die Qualität der Grundversorgung Gehör zu verschaffen.

Wir beantragen deshalb, dass die Kundinnen und Kunden sowie die Konsumentinnen und Konsumenten im Verwaltungsrat der Post vertreten sind. In Analogie zur Personalvertretung könnten den Kundinnen und Kunden sowie den Konsumentinnen und Konsumenten ebenfalls zwei Sitze zukommen.

Stellungnahme Als Eigner der Post wählt der Bund deren Verwaltungsräte. Artikel 8 des Postorganisationsgesetzes (SR 783.1) schreibt vor, dass dem Personal der Post eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu gewähren ist, um den Standpunkt des Personals einbringen zu können (gemäss Statuten der Post sind es zwei Personalvertreter).

Laut dem Corporate-Governance-Bericht des Bundesrates aus dem Jahr 2006 sorgt der Bundesrat dafür, dass der Verwaltungsrat ausgelagerter Einheiten über das nötige fachliche und betriebliche Wissen verfügt und dass die Interessen des Bundes angemessen vertreten sind. Vor diesem Hintergrund hat das UVEK ein Anforderungsprofil für den Verwaltungsrat der Post definiert. Darin werden Vorgaben betreffend Anteile an den Landessprachen sowie Vertretung der Geschlechter gemacht. Im Weiteren ist in diesem Anforderungsprofil festgehalten, dass im Kollegium Branchenwissen in den Kernmärkten der Post, im Bereich technologischer Entwicklungen, Kenntnisse der Post-, Finanzmarkt- und Verkehrspolitik sowie Verständnis für Fragen des Service public vorhanden sein müssen. Diese letztgenannte Vorgabe zum Service public umfasst selbstverständlich auch die Wahrnehmung der Interessen der Kundinnen und Kunden der Post.

Der Bundesrat ist deshalb der Ansicht, dass es weder notwendig noch zielführend ist, im Verwaltungsrat der Post eine explizite Vertretung der Kundinnen und Kunden bzw. Konsumentinnen und Konsumenten vorzusehen. Wie bereits oben erwähnt, ist einzig eine Vertretung des Personals im Verwaltungsrat der Post gesetzlich definiert. Ansonsten soll der Verwaltungsrat aber aus unabhängigen Mitgliedern bestehen, die zwar über ein Fachwissen in einem bestimmten Gebiet verfügen, sich aber für die Wahrung der Gesamtinteressen des Unternehmens einsetzen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3055	n	Mo. Rytz Regula. Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, einen Aktionsplan gegen die gesundheits- und umweltgefährdende Manipulation von Abgasanlagen beim Schwerverkehr auf Schweizer Strassen umzusetzen. Mit Informationen an der Grenze, intensiven Kontrollen und der raschen Realisierung des geplanten Schwerverkehrszentrums im Tessin soll das Fahren von manipulierten Lastwagen auf Schweizer Strassen verhindert werden.

Begründung	In der Abstimmungskampagne zur zweiten Gotthardstrassenröhre wurde von der Befürworterseite betont, dass der Strassenverkehr wegen den technischen Auflagen zur Abgasreinigung immer sauberer werde und die Umweltbelastungen im Alpenraum deshalb abnehmen. Nach dem Dieselskandal bei den Personewagen haben die Abgasbetrügereien nun auch den Schwerverkehr erreicht. Untersuchungen in der Schweiz und in Deutschland belegen, dass insbesondere Transit-Lastwagen wegen betrügerischen Manipulationen an den Adblue-Anlagen mehr gesundheitsschädigende Stickoxide ausstossen, als gesetzlich vorgeschrieben ist. Der Zusatzstoff Adblue wird in die Abgasanlagen von Lastwagen eingespritzt, um giftige Stickoxide zu bekämpfen. Doch Überprüfungen der Konsumentensendung "Kassensturz" ergaben, dass auch auf Schweizer Autobahnen Lastwagen mit manipulierten Abgasanlagen unterwegs sind. Durch den Einbau von sogenannten Adblue-Emulatoren sparen die Spediteure und Fahrer die Kosten für den Zusatzstoff ein (Adblue kostet auf 100 Kilometer rund 75 Rappen). Mit diesem verantwortungslosen Verhalten verschmutzen sie die Umwelt, betrügen bei der LSWA und verschaffen sich unfaire Wettbewerbsvorteile gegenüber der grossen Mehrheit von korrekt handelnden Transporteuren. Mit einer Informationskampagne an der Grenze und der Intensivierung der Kontrollen soll die Hürde für Abgasbetrügereien rasch erhöht werden. Dazu ist auch das längst versprochene Schwerverkehrszentrum südlich des Gotthards von entscheidender Bedeutung.
-------------------	---

Stellungnahme	Grundsätzlich teilt der Bundesrat die Besorgnis der Motionärin um die manipulierten Adblue-Abgasreinigungssysteme. Nach heutigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass die Manipulationen an den Abgasreinigungssystemen von einzelnen betrügerischen Transportunternehmen oder einzelnen Fahrern durchgeführt werden, nicht aber von den Herstellern der Lastwagen. Der Bund versorgt die Vollzugsbehörden (Zoll, Polizei, Schwerverkehrskontrollzentren) mit Informationen, die es diesen Stellen erlauben, manipulierte Fahrzeuge zu erkennen und entsprechende Sanktionen auszusprechen. Eine erste Zusammenstellung mit Hinweisen wurde den Vollzugsbehörden bereits Mitte Februar 2017 zugestellt. Der Bund und die Kantone tauschen zudem die neuesten Erkenntnisse und Informationen zur Thematik aus. Diese Massnahmen entfalten die gewünschte Wirkung. Die Arbeiten zur Realisierung des Schwerverkehrskontrollzentrums im Tessin schreiten voran. Die Vorarbeiten beginnen im Sommer/Herbst 2017. Im Übrigen kontrolliert die Polizei nicht nur in Schwerverkehrskontrollzentren, sondern auch im Rahmen von mobilen Schwerverkehrskontrollen, ob Fahrzeuge mit manipulierten Adblue-Abgasreinigungssystemen unterwegs sind. Aus diesen Gründen erachtet der Bundesrat das Anliegen als erfüllt.
----------------------	--

Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
---------------	---

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3064	n	Mo. Chiesa. Härter gegen Personen vorgehen, die Parkplätze für gehbehinderte Personen besetzen			-	

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, Anhang 1 Ziffern 240.1 und 240.2 der Ordnungsbussenverordnung (OBV) anzupassen und den Betrag mindestens zu verdoppeln, der bei Übertretungen betreffend Parkplätze und Parkkarten für gehbehinderte Personen vorgesehen ist.
---------------------------	--

Begründung	Allzu oft sieht man Fahrzeuge, die nicht mit einer regulären Parkkarte für behinderte Personen ausgerüstet sind, auf Parkplätzen stehen, die für diese benachteiligte Personengruppe reserviert sind. Wer sein Fahrzeug auf solchen speziellen Parkplätzen abstellt, sendet damit ein bewusstes und augenfälliges Signal der Unzivilisiertheit und Missachtung der elementarsten Regeln des Zusammenlebens aus. Die heutigen Sanktionen reichen nicht aus, insbesondere wenn man an diejenigen Autofahrerinnen und Autofahrer denkt, die genauso reich wie arrogant sind. Der Bundesrat wird daher beauftragt, Anhang 1 Ziffern 240.1 und 240.2 OBV anzupassen und den Betrag mindestens zu verdoppeln, der bei Übertretungen betreffend Parkplätze und Parkkarten für gehbehinderte Personen vorgesehen ist.
-------------------	--

Stellungnahme	Behindertenparkplätze sind heute bereits besser geschützt als ordentliche Parkplätze, denn die angedrohten Bussen bei Missachtungen sind höher: 1. Die Busse für das unberechtigte Benützen bis zu 60 Minuten ist mit 120 Franken deutlich höher als die Busse für falsches oder zu langes Parkieren auf ordentlichen Parkplätzen (40 Franken für bis zu 2 Stunden; Ordnungsbussenziffer 200 Buchstabe a, Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996, OBV; SR 741.031). 2. Beim unberechtigten Parkieren auf einem Behindertenparkplatz von über einer Stunde kann die Übertretung nicht mehr im vereinfachten Ordnungsbussenverfahren geahndet werden, sondern es erfolgt ein ordentliches Strafverfahren. Im Vergleich dazu erfolgt ein ordentliches Strafverfahren bei anderen Parkplätzen erst ab einer Überschreitung der Parkdauer von 10 Stunden (Ordnungsbussenziffer 200 Buchstabe c). 3. Auch die Busse von 120 Franken bei missbräuchlicher Verwendung der Behindertenparkkarte erscheint in ihrer Höhe angemessen. Im Übrigen ist eine missbräuchliche Verwendung nur schwer festzustellen. Daran würde auch eine Verdoppelung der Busse nichts ändern. Der Bundesrat ist deshalb der Ansicht, dass eine Erhöhung der Bussen für das unberechtigte Benützen eines Behindertenparkplatzes nicht notwendig ist.
----------------------	--

Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
---------------	---

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3072	n	Po. Grossen Jürg. Mehrheitsfähige Lösung für die zweite Etappe der Energiestrategie 2050			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, wie für die zweite Etappe der Energiestrategie 2050 schrittweise ein staatsquotenneutrales und dadurch für Bevölkerung und Wirtschaft verkraftbares Klima- und Energielenkungssystem auf Gesetzesesebene eingeführt werden kann. Der Bericht soll die Möglichkeiten für Lenkungsabgaben auf Strom aus nichterneuerbaren Energien (StromVG) sowie auf Treibstoffen (CO ₂ -Gesetz und/oder Mobility-Pricing) beleuchten. Es sollen Weiterentwicklungsmöglichkeiten für die CO ₂ -Abgabe hin zu einem staatsquotenneutralen System aufgezeigt werden. Der Bericht soll ausführen, wie die Rückerstattung für die Wirtschaft unbürokratisch und mit Rücksicht auf die energieintensiven Branchen sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit ausgestaltet werden könnte. Insbesondere sollen die positiven Aspekte und Sparpotenziale transparent aufgezeigt werden, welche mit der Einführung des Energielenkungssystems durch die schrittweise Reduktion von Vorschriften auf allen Ebenen ermöglicht werden.					
Begründung	Die mit der ersten Etappe zur Energiestrategie 2050 beschlossenen Fördermassnahmen sind befristet, was die Grünliberalen im Grundsatz begrüssen. Deshalb müssen rasch Lösungen für die zweite Etappe (Lenkung) beschlossen werden. Es ist unbestritten, dass lenken statt fördern effizienter und kostengünstiger ist. Die Umsetzung muss staatsquotenneutral und ohne Fiskalzweck erfolgen. Erst kürzlich hat die ETH Zürich errechnet, dass mit einem Lenkungssystem die "Energiewende" pro Haushalt jährlich 292 Franken kostet, mit einem Fördersystem und strengeren Vorschriften 1548 Franken. Eine Umsetzung auf Gesetzesesebene lässt eine schrittweise Einführung zu, denn der Handlungsbedarf ist nicht überall gleich gross. In einem ersten Schritt könnte eine Lenkungsabgabe auf Strom aus nichterneuerbaren Energien (StromVG) und in einem zweiten Schritt auf Treibstoffen und/oder Mobility-Pricing eingeführt werden. Drittens könnte die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen in ein Lenkungssystem ohne Teilzweckbindung umgesetzt werden. Eine schrittweise Einführung ist für die Mehrheitsfähigkeit und die Verkraftbarkeit für die Bevölkerung und die Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Durch die Rückerstattung der Abgabe bleibt diese staatsquotenneutral und stellt für Bevölkerung und Wirtschaft insgesamt keine Kostenbelastung dar. Der Anreiz zur Energieeffizienz wird verstärkt, und der administrative Aufwand ist minimal.					
Stellungnahme	Der Bundesrat hat am 28. Oktober 2015 die Botschaft über ein Klima- und Energielenkungssystem (Kels) verabschiedet und an die eidgenössischen Räte weitergeleitet (BBI 2015 7877). In dieser zweiten Etappe der Energiestrategie 2050 (vgl. www.energiestrategie2050.ch > Weitere Geschäfte) sollen die Klima- und die Energiepolitik neu ausgerichtet werden. Ab 2021 würde der Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem stattfinden. Dieser Weg wird voraussichtlich aber nicht weiterverfolgt: Der Nationalrat sowie die zuständige parlamentarische Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (UREK-SR) sind auf diese Vorlage nicht eingetreten. Deswegen diskutieren die UREK-SR und ihre Schwesterkommission des Nationalrates (UREK-NR) derzeit über das weitere Vorgehen zur langfristigen Sicherung der Stromversorgungssicherheit. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat für die UREK-NR zu diesem Zweck den Bericht "Auslegeordnung Strommarkt nach 2020" ausgearbeitet (abrufbar unter www.energiestrategie2050.ch > Weitere Geschäfte). Im Rahmen der Diskussion wird untersucht, ob die heutigen Rahmenbedingungen für den Strommarkt auch in Zukunft noch adäquat sind, beispielsweise ob die inländische Produktion längerfristig ausreichend gesichert ist oder gegebenenfalls zusätzliche neue Marktinstrumente wie beispielsweise Auktionen, Kapazitätsmechanismen oder ein Quotenmodell erforderlich sind. Zudem wird mit der Energiestrategie ein umfassendes Monitoring eingeführt, das zeigen wird, ob weitere Massnahmen zur Sicherstellung der Energieversorgung nötig werden. Schliesslich will der Bundesrat mit der Klimapolitik nach 2020 (internationales Klimaübereinkommen von Paris und bevorstehende Totalrevision des CO₂-Gesetzes) dazu beitragen, dass beim Energieverbrauch der Anteil an fossilen Energieträgern sinkt. Das CO₂-Gesetz war vom 31. August 2016 bis zum 30. November 2016 in der Vernehmlassung (vgl. www.bafu.admin.ch/klima > Rechtliche Grundlagen > Vernehmlassungen und Anhörungen > Vernehmlassung vom 31.08.2016-30.11.2016 über die zukünftige Klimapolitik der Schweiz). Der Bundesrat plant die Verabschiedung der Botschaft bis Ende 2017. Die Gesetzesrevision steht in Einklang mit der Energiestrategie 2050.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3080	n	Po. Reynard. Neue Quellen für die Klimafinanzierung schaffen			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt zu untersuchen, ob es möglich und angebracht ist, eine Steuer auf Flugtickets oder Flugtreibstoff einzuführen.					

Begründung Bei der dritten UN-Konferenz zur Entwicklungsfinanzierung in Addis Abeba haben sich mehr als 180 Länder, darunter auch die Schweiz, über eine Reihe von mutigen Massnahmen geeinigt, um Finanzierungsmittel aufzutreiben, mit denen die künftigen Herausforderungen - insbesondere im Umweltschutz - bewältigt werden sollen. Die anwesenden Länder sind über eine Reihe von Massnahmen übereingekommen, deren Ziel es ist, die Grundlage für mögliche Einnahmequellen zu erweitern und die Mittelbeschaffung zu fördern. Diese neuen Finanzierungsquellen sollen somit eine entscheidende Rolle spielen. Mit der Unterzeichnung des Pariser Klimaübereinkommens hat sich die Schweiz gleichzeitig bis 2020 dazu verpflichtet, finanzielle Mittel zur Mobilisierung von 100 Milliarden US-Dollar beizutragen. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, muss die Schweiz ihre Finanzierungsquellen ausbauen.

Eine Steuer auf Flugtickets oder Kerosin könnte eine nicht unwesentliche Finanzierungsquelle für die Erreichung dieses Ziels darstellen. Sie scheint umso bedeutender zu sein, als gerade die Treibhausgasemissionen durch den Flugverkehr besonders rasch zunehmen. Seine Auswirkungen auf die Umwelt sind erheblich.

Eine Steuer auf Flugtickets oder Kerosin wäre ein erster wichtiger Schritt zur Einführung von Initiativen zur internationalen Umverteilung, da jene besteuert werden, die von der Globalisierung profitieren, und dadurch nachhaltige Investitions- und Entwicklungsprojekte für Energiekapazität in der Schweiz und im Ausland gefördert werden können. Wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Interpellation 14.4144 angibt, könnte eine Steuer auf Flugtickets hohe und stabile Einkommen generieren. So hätte die Schweiz schnell eine nicht unwesentliche Finanzierungsquelle zur Verfügung, mit der sie die negativen Auswirkungen des Klimawandels ausgleichen und ihren Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Übereinkommens nachkommen könnte.

Stellungnahme Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs gemäss den aktuell verfügbaren Prognosen auch in Zukunft stark ansteigen werden. Aus diesem Grund unterstützt er das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation im Herbst 2016 bestätigte globale Ziel, ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum anzustreben und zu diesem Zweck unter anderem auch eine globale marktbasierende Massnahme zur Kompensation der darüber hinausgehenden CO₂-Emissionen einzuführen. Bei einer Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems (EHS) mit demjenigen der EU will der Bundesrat den Luftverkehr im Einklang mit der EU dem EHS unterstellen. Ein entsprechendes Abkommen wurde Anfang 2016 paraphiert. Analog zur geltenden Regelung in der EU würden daher Flüge innerhalb der Schweiz und zwischen dem Europäischen Wirtschaftsraum EWR und der Schweiz einbezogen. Die Ausgestaltung des europäischen EHS für die Luftfahrt wird zurzeit revidiert. In diesem Zusammenhang hat das EU-Parlament am 15. Februar 2017 in erster Lesung beschlossen, die Menge der Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiber nach 2020 einmalig um 10 Prozent und anschliessend jährlich um 2,2 Prozent abzusenken und den Anteil der Versteigerung von Emissionsrechten deutlich anzuheben. Der dazugehörige Entscheid des EU-Rates steht noch aus. Diese Verschärfung dürfte eine wesentlich grössere CO₂-Wirkung entfalten als eine Ticketabgabe. Wie der Bundesrat bereits in früheren Stellungnahmen auf ähnliche Vorstösse (Motion Masshardt 13.3901 und Postulat Lachenmeier-Thüring 10.4006) ausgeführt hat, könnte eine Ticketabgabe auch unerwünschte wirtschaftliche und ökologische Folgen mit sich bringen. Die Erfahrung, dass Verkehrsströme ins Ausland verlagert werden, hat denn beispielsweise in den Niederlanden und Dänemark auch zum Rückzug ähnlich gelagerter Vorhaben und in Österreich zur Halbierung der Abgabehöhe geführt. Zu beachten ist auch, dass der Bund eine entsprechende Ticketabgabe nur gestützt auf eine ausdrückliche Grundlage in der Bundesverfassung erheben könnte. Für die vorliegende Ticketabgabe fehlt diese Grundlage. Hingegen kennt die Schweiz heute bereits eine Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen. Dabei ist zu beachten, dass der Reinertrag dieser Abgabe gemäss Artikel 86 Absatz 3bis der Bundesverfassung (BV) zur Hälfte bereits für andere Zwecke gebunden ist als für die Unterstützung der Entwicklungsländer in ihren Emissionsreduktions- und Anpassungsmassnahmen. Der Zuschlag zu dieser Abgabe ist sogar zu 100 Prozent für diese anderen Zwecke gebunden (vgl. Art. 86 Abs. 4 BV). Um auch nur annähernd den schweizerischen Beitrag für die im Postulat angesprochene Unterstützung der Entwicklungsländer zu erreichen, müsste die bestehende Flugtreibstoffabgabe neu auch auf internationalen Flügen erhoben werden. Dies würde aber einer Vielzahl von bilateralen Abkommen der Schweiz mit anderen Staaten über den Luftlinienverkehr widersprechen, da diese vorsehen, dass auf den Treibstoffen für den jeweiligen bilateralen Luftlinienverkehr keine Treibstoffabgaben erhoben werden dürfen.

Hinsichtlich der internationalen Klimafinanzierung beabsichtigt der Bundesrat, einen massgeblichen Teil des Schweizer Beitrags via mobilisierte private Mittel zu leisten. Zu diesem Zweck wird er prüfen, welche Instrumente und Partnerschaftsmodelle in der internationalen Zusammenarbeit vermehrt eingesetzt werden können, um den Privatsektor für klimafreundliche Investitionen in Entwicklungsländern zu mobilisieren. Eine weitere Abklärung von möglichen Massnahmen wie im Postulat beantragt erachtet der Bundesrat als nicht zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3081	n	Mo. Glättli. Das Pariser Klimaabkommen umsetzen. Ab 2025 nur noch Autos mit Zero-Emission-Antrieb zulassen			-	
Eingereichter Text		Der Bundesrat wird beauftragt, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit ab 2025 in der Schweiz keine Personenwagen mit Verbrennungsmotoren neu zugelassen werden.				

Begründung Mit der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens gibt sich die Schweiz das Ziel, bis 2030 die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 50 Prozent zu senken. Gemäss Vorstellung des Bundesrates sollen 60 Prozent der Reduktion im Inland erfolgen. Es ist klar, dass der motorisierte Individualverkehr hier einen angemessenen Anteil beitragen muss, weil der Beitrag im Gebäudebereich durch Gebäudesanierungen sehr viel langsamer erfolgt. Die Grünen vertreten hier eine Dreipunktstrategie:

1. unnötigen Verkehr vermeiden;
2. den verbleibenden Verkehr wo möglich verlagern auf den öffentlichen Verkehr und sanfte Mobilität;
3. den verbleibenden motorisierten Individualverkehr verträglich gestalten für Mensch (Lärm, Abgase) und Umwelt (Abgase, Klimaauswirkungen).

Andere Staaten diskutieren bereits ehrgeizige Ziele für einen umweltfreundlichen Umbau der Autobestände. In Norwegen sollen gemäss dem Verkehrsplan-Entwurf der Regierung ab 2025 nur abgasfreie Fahrzeuge verkauft werden dürfen. In den Niederlanden hat die zweite Kammer des Parlamentes ein gleiches Vorhaben beschlossen. Auch in Österreich wird diskutiert, wie der Anteil an Autos ohne Verbrennungsmotoren rasch erhöht werden kann. In Indien möchte Energieminister Piyush Goyal sogar erreichen, dass 2030 nur noch Elektroautos auf den Strassen fahren. Auch die Schweiz muss sich so ehrgeizige Ziele setzen, wie sie in Norwegen und Holland diskutiert werden.

Die Ökologisierung des gesamten Schweizer Autobestands wird auch mit einem Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren ab 2025 noch lange dauern. Denn bereits zugelassene Autos mit Verbrennungsmotoren dürfen ja weiterhin genutzt werden. In der Schweiz ist die Nutzungsdauer von Neuwagen momentan leicht am Steigen und nähert sich der Dauer von durchschnittlich 8,5 Jahren. Damit werden die letzten Benziner und Dieselaautos erst nach 2035 von den Schweizer Strassen verschwinden.

Stellungnahme Dem Übereinkommen von Paris zufolge dürfen die globalen Treibhausgasemissionen in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts noch netto null betragen. Die Treibhausgasemissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) müssen daher massiv gesenkt werden, und der MIV muss längerfristig CO₂-neutral werden. Die Elektromobilität kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Der Bundesrat wird die Diskussionen zur Einschränkung von Verbrennungsmotoren in anderen Ländern aufmerksam verfolgen. Für die Schweiz lehnt er ein Verbot aller Neuzulassungen von Personenwagen mit Verbrennungsmotoren ab 2025 allerdings ab. Er strebt für den MIV vielmehr eine technologieeffiziente Energieeffizienzsteigerung an, die zu einer nachhaltigeren Mobilität und zur Erfüllung der Klimaziele beitragen soll.

Dazu setzt der Bundesrat auf die Weiterführung bestehender Massnahmen wie die CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen, deren Verschärfung und Ausweitung im Rahmen des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 vom Parlament beschlossen wurde. Kann das erste Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 wie geplant in Kraft treten, gilt für neue Personenwagen ab 2020 ein jährlicher Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer, der im Rahmen der Klimapolitik nach 2020 in Anlehnung an die EU weiter abgesenkt werden soll. Die Einhaltung dieser Zielwerte bedingt zunehmend eine Elektrifizierung der Neuwagenflotte, weil der Effizienzsteigerung des Verbrennungsmotors physikalische Grenzen gesetzt sind. Die CO₂-Emissionsvorschriften fördern somit die Neuentwicklung und Verbreitung innovativer und energieeffizienter Antriebe, ohne allerdings auf Verbote zu setzen. Eine weitere Möglichkeit für einen weniger emissionsintensiven MIV ist der Einsatz von klimaneutralem und erneuerbarem Strom oder von nachhaltigen biogenen Treibstoffen. Eine stärkere Nutzung namentlich der Elektromobilität würde zudem vor allem innerorts auch die Lärmbelastung durch den Verkehr erheblich senken.

In Erfüllung der Motion der UREK-NR 12.3652, "Elektromobilität. Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung", wurden verschiedene kurzfristige Massnahmen eingeleitet, namentlich die Erhöhung der Mittel für Forschung und Entwicklung, Pilot-, Demonstrations- und Leuchtturmprojekte sowie die Koordinationsmassnahmen im Bereich Ladeinfrastruktur. E-Fahrzeuge sind zudem von der Automobilsteuer befreit und haben zurzeit keine zur Mineralölsteuer äquivalente Abgabe zu entrichten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3086	n	Po. Feri Yvonne. Überprüfung der Bewilligungspraxis bei Flugshows			-	

Eingereichter Text Ich bitte den Bundesrat zu prüfen, Flugshows (militärische wie auch kommerzielle und private) einzuschränken oder zu verbieten respektive ob die Bewilligungspraxis angepasst werden müsste.

Begründung In der ganzen Schweiz finden jährlich mehrere grössere oder kleinere Flugshows in verschiedensten Regionen statt. Sie sind sehr beliebt beim Publikum, und viele sind ein lukratives Geschäft. Regelmässig kommt es dabei aber leider zu Unregelmässigkeiten oder gar Unfällen (wie beispielsweise Ramstein, Dittingen/BL, Bayern und viele mehr). Diese Anlässe stellen nicht nur für Piloten und Passagiere ein Risiko dar. Selbst Zuschauerinnen und Zuschauer sind gefährdet. Der aus Flugshows resultierende Lärm ist für Mensch und Tier störend und belastet die Umwelt.

Flugshows sind einerseits ein Geschäft, andererseits generieren sie hohe Kosten für den Steuerzahler, insbesondere bei Unfällen.

In der Prüfung durch den Bundesrat soll aufgezeigt werden, ob die Bewilligungspraxis angepasst werden müsste und nur noch im Ausnahmefall für spezielle Anlässe Bewilligungen zu erteilen wären.

Stellungnahme Für die Durchführung von Flugveranstaltungen gelten in der Schweiz strenge Anforderungen. Im Sicherheitsbereich basieren diese auf international anerkannten Vorgaben, welche nach Erkenntnissen aus schwerwiegenden Unfällen oder Vorfällen wie beispielsweise in Ramstein angepasst werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) setzt diese Vorgaben in seinen Bewilligungen mit Auflagen gemäss Artikel 89 der Luftfahrtverordnung (SR 748.01) durch. Für militärische Veranstaltungen gilt die Weisung des VBS über die Teilnahme von Militärluftfahrzeugen an öffentlichen Flugveranstaltungen und besonderen Anlässen. Im Umweltbereich stützen sich die Anforderungen auf das schweizerische Umweltrecht.

Organisatoren einer öffentlichen zivilen Flugveranstaltung müssen dem Bazl im Vorfeld umfangreiche Unterlagen einreichen. Diese geben Auskunft über Ort und Zeitpunkt, Veranstalter, verantwortliche Leitung, Organisationsplan, Programm und die für die Veranstaltung vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen. Das Bazl prüft die Unterlagen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und (bei Veranstaltungen ausserhalb von Flugplätzen) mit den Kantonen, der Luftwaffe sowie bei grossen Veranstaltungen mit dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) nach standardisierten Kriterien. Bei positiver Gesamteinschätzung erteilt das Bazl die Bewilligung. Dabei setzt es die aus Sicherheits- und Umweltgründen nötigen Bedingungen und Auflagen fest und überprüft das Vorhandensein einer Veranstalterhaftpflichtversicherung. Die Einhaltung der Bedingungen und Auflagen wird überwacht und durchgesetzt, bei grösseren Veranstaltungen befindet sich das Bazl zu diesem Zweck regelmässig direkt vor Ort.

Für militärische Flugvorführungen mit Jet-Flugzeugen hat der Veranstalter die behördliche Zustimmung aller an den Flugplatz anstossenden Gemeinden beizubringen. Zudem muss er die Bevölkerung der betroffenen Gegend in geeigneter Form über den zu erwartenden Fluglärm orientieren.

Die Bewilligung von zivilen als auch militärischen Flugveranstaltungen unterliegt also strengen Sicherheits- und Umweltauflagen. Der Bundesrat erachtet daher eine Anpassung der Bewilligungspraxis als unnötig und ein generelles Verbot von Flugveranstaltungen als unverhältnismässig. Diese Haltung wurde bereits in der Stellungnahme des Bundesrates auf die Motion 07.3642 vom 7. Dezember 2007 vertreten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3116	n	Mo. Reynard. Aktualisierung des Konzepts zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, das Konzept "Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen" aus dem Jahr 2003 zu überarbeiten. Diese Revision soll insbesondere ermöglichen, die Schwerverkehrskontrollen auf den Strassen zu verstärken. Ausserdem soll der Bundesrat die seit 2003 getroffenen Massnahmen prüfen und konkrete Vorschläge für ihre Weiterentwicklung ausarbeiten. Dabei geht es insbesondere um Folgendes:

1. Fortschritt bei der Inbetriebnahme der Kontrollzentren seit 2003; Prüfung der Standorte, Vorschläge für die Inbetriebnahmen zusätzlicher Zentren und Kontrollintensivierung;
2. Analyse der Effektivität der mobilen Kontrollen im Vergleich zur Anzahl der Verzeigungen in den Kontrollzentren; Verstärkung der effizienteren Kontrollen;
3. Vorschlag, wie die Kontrollen an den neuralgischen Stellen mit den meisten Verzeigungen intensiviert werden können;
4. schnellstmögliche Inbetriebnahme eines Kontrollzentrums im Tessin; der Süd-Nord-Verkehr muss auf der A2 und auf der A13 kontrolliert werden;
5. Vorschlag für Übergangsmassnahmen zur Verstärkung der Kontrollen an der Süd-Nord-Achse bis zur Fertigstellung eines Maxizentrums im Tessin;
6. Strategie zur Verschärfung der Kontrollen von Auspuffanlagen (Adblue-Skandal).

Begründung Der Bundesrat legte 2003 das Konzept "Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen" vor, das bis heute erst teilweise umgesetzt wurde. Von den dreizehn geplanten Kontrollzentren sind bislang nur sechs in Betrieb. Der festgelegte Zeitplan konnte nicht eingehalten werden, was zur Folge hat, dass insbesondere der Verkehr aus Italien über den Gotthard- und den San-Bernardino-Tunnel nur mobilen Kontrollen unterzogen werden kann.

Die hohe Zahl der Widerhandlungen, die in den bestehenden Kontrollzentren festgestellt werden, zeigt, dass die Kontrollen effektiv sind und dass ihre Intensivierung angebracht wäre und sich lohnen würde. Der Adblue-Skandal der letzten Wochen spricht ebenfalls für die Notwendigkeit einer Anpassung der Kontrollweise.

Stellungnahme	1. 2003 wurde ein Konzept zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen entwickelt. Das Konzept sieht vor, dass nicht nur die mobilen Schwerverkehrskontrollen intensiviert, sondern auch Kontrollen in neu zu schaffenden Schwerverkehrskontrollzentren durchgeführt werden sollen. In der Folge wurde mit dem Aufbau der notwendigen Infrastrukturen begonnen. Mittlerweile befinden sich sechs Schwerverkehrskontrollzentren in Betrieb. Zwei weitere werden bis voraussichtlich 2022/23 in Betrieb genommen (vgl. Ziff. 4). Das Konzept zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen befindet sich demnach noch in der Phase der Umsetzung. Die evaluierten Standorte und die Anzahl der Zentren erscheinen unverändert zweckdienlich. Der Bundesrat hält deshalb das Konzept nach wie vor als geeignet, um zielführende Kontrollen des Schwerverkehrs zu gewährleisten. Er erachtet eine grundlegende Überprüfung oder Überarbeitung des Konzepts zum heutigen Zeitpunkt als nicht angezeigt. 2. Die mobilen Schwerverkehrskontrollen haben bereits durch ihre Existenz eine präventive Wirkung, da jeder Lastwagenführer jederzeit mit einer Kontrolle rechnen muss. Die Anzahl an Bussen und Verzeigungen lässt keine Rückschlüsse auf die Effizienz der mobilen Schwerverkehrskontrollen zu, da diese nur punktuell und stichprobenweise erfolgen. 3. Mit den mobilen Schwerverkehrskontrollen besteht bereits heute die Möglichkeit, die Kontrolltätigkeit an neuralgischen Stellen zu intensivieren. Diese Möglichkeit wird von den Polizeikörpern der Kantone bereits heute genutzt. 4. An der Autobahn A13 wird im Herbst 2018 ein Schwerverkehrskontrollzentrum bei Roveredo/GR in Betrieb genommen. An der Autobahn A2 wird voraussichtlich 2022/23 ein Schwerverkehrskontrollzentrum bei Giornico/TI in Betrieb genommen. Die Kontrollkapazitäten auf der Nord-Süd-Achse werden damit laufend erhöht. 5. Der Bundesrat erachtet zusätzliche temporäre Massnahmen als nicht zielführend. Mit den mobilen Schwerverkehrskontrollen besteht schon heute die Möglichkeit, den Schwerverkehr Richtung Norden bereits südlich der Alpen punktuell und gezielt zu kontrollieren. 6. Die Durchführung der Schwerverkehrskontrollen und somit die Festlegung der Kontrollstrategie liegt grundsätzlich in der Verantwortung der kantonalen Polizeikörper. Der Bund versorgt die Vollzugsbehörden (Zoll, Polizei, Schwerverkehrskontrollzentren) mit Informationen, die es diesen Stellen erlauben, Fahrzeuge mit manipulierten Adblue-Abgasreinigungsanlagen zu erkennen. Der Bund und die Kantone tauschen zudem die neuesten Erkenntnisse und Informationen zur Thematik aus. Diese Massnahmen entfalten die gewünschte Wirkung.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3117	n	Mo. Reynard. Regelmässige Berichte über die Schwerverkehrskontrollen			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, einen jährlichen Bericht einzuführen über den Fortschritt bei der Umsetzung des Konzepts "Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen" aus dem Jahr 2003. Der Bericht soll insbesondere Daten zu den folgenden Punkten liefern und diese nach Schwerverkehrskontrollzentrum bzw. bei den mobilen Kontrollen nach Kanton aufschlüsseln: 1. die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Vergleich zu den Vorjahren; 2. die Zahl der Verzeigungen und Ordnungsbussen im Vergleich zu den Vorjahren; 3. das Verhältnis von Verzeigungen und Ordnungsbussen zu den Fahrzeugen, die den Anforderungen entsprechen; 4. die Arten der verzeigten Widerhandlungen (insbesondere betreffend Arbeits- und Ruhezeit, Zustand des Fahrzeuges, Beladung, Transport von Gefahrgut); 5. die Bewertung der beobachteten Entwicklungen sowie Vorschläge zur Verbesserung der Schwerverkehrskontrollen.					
Begründung	Die Antwort auf die Interpellation 16.4006, "Evaluation der Schwerverkehrskontrollen", zeigt deutlich, dass die Zahl der verzeichneten Widerhandlungen sehr hoch ist, mit einer Widerhandlung für jede zweite Kontrolle. Gleichwertige Bedingungen sind jedoch eine wesentliche Voraussetzung, um das Wettbewerbsprinzip zwischen Strasse und Schiene zu sichern. Will man die Gleichwertigkeit der beiden Transportarten gewährleisten, so ist es notwendig, die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an den Gütertransport zu kontrollieren. Gleichzeitig wird dadurch die Sicherheit der Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer gestärkt. Für die Umsetzung des Konzepts "Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen" hat der Bundesrat mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Seit 2013 erstellt der Bund Statistiken über die Kontrollen, veröffentlicht diese ausführlichen Daten jedoch nicht. Die Veröffentlichung und Analyse dieser Daten müsste doch zu einer Verbesserung der Schwerverkehrskontrollen und der Sicherheit auf den Strassen führen.					
Stellungnahme	Der Bund hat bereits Massnahmen eingeleitet, um die Statistiken der Schwerverkehrskontrollen im Sinne des Motionärs zu verbessern. Voraussichtlich ab 2018 werden die ersten daraus resultierenden Rapporte öffentlich zugänglich gemacht. Das Anliegen ist in diesem Sinne bereits erfüllt.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3129	n	Po. Seiler Graf. Einführung einer Abgabe auf Flugtickets			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, die Einführung einer Ticketabgabe auf allen Flugtickets zu prüfen, in Angleichung an die umliegenden Staaten. Dabei soll die Abgabehöhe abhängig von der Länge der Flugstrecke sein.

Die Einnahmen dieser Abgabe sollen verursachergerecht für Umwelt- und Sicherheitsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr gebraucht werden.

Begründung In der Schweiz trägt der Flugsektor etwa 15 Prozent zum gesamten durch die Schweiz verursachten Klimaeffekt bei. Der internationale Flugverkehr ist besonders klimaschädlich, weil er neben immensen Mengen CO₂ weitere Treibhausgase verursacht.

Auf internationaler Ebene sind in den letzten Jahren kaum effektive Fortschritte in der Bekämpfung der Luftfahrts-Emissionen zu verzeichnen, auch nicht nach der jüngsten Icao-Konferenz (die geplanten Instrumente erfassen erst das Wachstum nach 2020). Da der grenzüberschreitende Luftverkehr von einer Kerosinsteuer nach wie vor befreit ist, herrscht hier keine Kostengerechtigkeit. Zudem wird ein grosser Teil der Umwelt- und Sicherheitsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr aus der allgemeinen Bundeskasse bezahlt, das ist nicht verursachergerecht. Massnahmen sind also dringend angezeigt, nicht zuletzt auch wegen einer hoffentlich lenkenden Wirkung.

Alle Nachbarstaaten der Schweiz haben eine Flugticketabgabe, das Argument der Verlagerung der Passagiere ins Ausland verfängt also nicht. Eine "Passagierflucht" in die Schweiz war im Gegenzug auch nicht festzustellen. Grossbritannien nimmt übrigens durch die Ticketabgabe jährlich 3 bis 4 Milliarden Franken pro Jahr ein.

Nach wie vor ist der Anschluss der Schweiz an das europäische Emissionshandelssystem nach dem Vorentscheid der EU-Kommission vom 3. Februar 2017 nicht absehbar, zudem liegt die Obergrenze (CAP) auch deutlich zu tief. Somit bleibt die Ticketabgabe zurzeit das einzige klimapolitische Instrument.

Stellungnahme Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs gemäss den aktuell verfügbaren Prognosen auch in Zukunft stark ansteigen werden. Aus diesem Grund unterstützt er das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation im Herbst 2016 bestätigte globale Ziel, ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum anzustreben und zu diesem Zweck unter anderem auch eine globale marktbasierte Massnahme zur Kompensation der darüber hinausgehenden CO₂-Emissionen einzuführen. Bei einer Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems (EHS) mit demjenigen der EU will der Bundesrat den Luftverkehr im Einklang mit der EU dem EHS unterstellen. Ein entsprechendes Abkommen wurde Anfang 2016 paraphiert. Analog zur geltenden Regelung in der EU würden daher Flüge innerhalb der Schweiz und zwischen dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und der Schweiz einbezogen. Die Ausgestaltung des europäischen EHS für die Luftfahrt wird zurzeit revidiert. In diesem Zusammenhang hat das EU-Parlament am 15. Februar 2017 in erster Lesung beschlossen, die Menge der Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiber nach 2020 einmalig um 10 Prozent und anschliessend jährlich um 2,2 Prozent abzusenken und den Anteil der Versteigerung von Emissionsrechten deutlich anzuheben. Der dazugehörige Entscheid des EU-Rates steht noch aus. Diese Verschärfung dürfte eine wesentlich grössere CO₂-Wirkung entfalten als eine Ticketabgabe. Wie der Bundesrat bereits in früheren Stellungnahmen auf ähnliche Vorstösse (Motion Masshardt 13.3901 und Postulat Lachenmeier-Thüring 10.4006) ausgeführt hat, könnte eine Ticketabgabe auch unerwünschte wirtschaftliche und ökologische Folgen mit sich bringen. Die Erfahrung, dass Verkehrsströme ins Ausland verlagert werden, hat denn beispielsweise in den Niederlanden und Dänemark auch zum Rückzug ähnlich gelagerter Vorhaben und in Österreich zur Halbierung der Abgabehöhe geführt. Zu beachten ist auch, dass der Bund eine entsprechende Ticketabgabe nur gestützt auf eine ausdrückliche Grundlage in der Bundesverfassung erheben könnte. Für die vorliegende Ticketabgabe fehlt diese Grundlage.

Massnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus werden in der Schweiz bereits heute verursachergerecht unterstützt einerseits über Gebühren (z. B. lärmabhängige Landetaxen) und andererseits aus den Einnahmen der Mineralölsteuer. Die Mineralölsteuer wird allerdings nur auf Treibstoffen für Inlandflüge erhoben, weil eine Kerosinsteuer auf internationalen Flügen gegen eine Vielzahl bilateraler Abkommen der Schweiz mit anderen Staaten über den Luftlinienverkehr verstossen würde.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3148	n	Po. Chevalley. Kennzeichnung der Mindestnutzungsdauer von Produkten			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht zu erstellen, der die Vorteile folgender Produktkennzeichnungen für die Schweizer Wirtschaft, die Konsumentinnen und Konsumenten und die Umwelt präsentiert:

1. Garantie einer Mindestnutzungsdauer: Auf der Basis von normierten und öffentlich festgelegten Nutzungszyklen (Stunden, Kilometer, Zyklen usw.) werden eine Mindestnutzungsdauer bzw. Mindestleistungswerte vom Hersteller festgelegt. Produkte, die innerhalb der Mindestnutzungsdauer kaputtgehen, werden als Garantieleistung repariert oder ersetzt.
2. Deklarationspflicht Lebensdauer und Leistung der Produkte: Der Hersteller muss die Lebensdauer und Leistung seiner Produkte auf transparente und verständliche Weise deklarieren.

Überdies soll der Bericht eine Übersicht darüber erstellen, welche rechtlichen Anpassungen für die Umsetzung der obengenannten Punkte notwendig sind, und dazu die Bestimmungen nennen, die ausgearbeitet, erweitert oder angepasst werden müssen.

Begründung Im Bericht des Bundesrates "Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten" vom November 2014 wurde die Priorität der Massnahme M14, "Mindestnutzungsdauer garantieren", als "eher hoch" eingestuft. Die Massnahme M07, "Deklarationspflicht Lebensdauer und Leistung der Produkte", wird ebenfalls erwähnt. Dennoch wurde keiner der beiden Massnahmen Folge gegeben - unverständlicherweise, denn ursprünglich war geplant, den Dialog mit den betreffenden Akteuren aufzunehmen.

Um fundierte Entscheidungen treffen zu können, brauchen die Konsumentinnen und Konsumenten ein neues Kaufkriterium, das über die Marke und den Preis hinausgeht. Produkte mit einer längeren Lebensdauer würden ausserdem das Portemonnaie der Konsumentinnen und Konsumenten mittelfristig entlasten. Dies würde nicht nur zu einer erhöhten Kaufkraft der Konsumentinnen und Konsumenten führen, sondern der Wirtschaft ganz allgemein nützen.

Auch der Umwelt wäre gedient, denn dadurch würden verstärkt Produkte besserer Qualität und mit einer längeren Lebensdauer gekauft werden anstelle von "Wegwerfartikeln". Dies hätte wiederum weniger Ressourcenverschwendung und eine geringere Abfallproduktion zur Folge.

Stellungnahme Die Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten ist für die Reduktion der Umweltbelastung im Konsumbereich von grosser Bedeutung. Das Bundesamt für Umwelt hatte für die Erfüllung des Postulates 12.3777, "Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten", eine ausführliche Studie in Auftrag gegeben, welche wichtige Fragen in diesem Zusammenhang analysierte. Diese im Jahr 2014 publizierte Studie kommt zum Schluss, dass Massnahmen zur Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten am wirksamsten sind, wenn sie von den Produzenten, vom Handel oder von den Konsumentinnen und Konsumenten selbst ausgehen. Der Bundesrat hat sich deshalb gegen zusätzliche Regulierungen in diesem Bereich ausgesprochen und setzt auf freiwillige Anstrengungen der Wirtschaft.

Die Studie hatte auch gezeigt, dass bereits viele Bestrebungen zur Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten existieren und umgesetzt werden. Die Wirtschaft engagiert sich beispielsweise heute schon in den Bereichen Kundeninformationen, verbesserte Garantieregelungen (z. B. freiwillig zehn Jahre) oder Reparaturdienstleistungen. Das Potenzial zur Reduktion unseres Fussabdrucks ist allerdings bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Die genannten Massnahmen M07, "Deklarationspflicht Lebensdauer und Leistung der Produkte", und M14, "Mindestnutzungsdauer garantieren", sind valable Möglichkeiten für die Wirtschaft, basierend auf einer festgelegten und deklarierten Mindestnutzungsdauer die Produkte auf Garantie zu reparieren oder zu ersetzen.

Der Bundesrat wird beobachten, wie sich das Engagement der Wirtschaft entwickelt. In Umsetzung der Massnahmen aus dem Bericht "Grüne Wirtschaft - Massnahmen des Bundes für eine ressourcenschonende, zukunftsfähige Schweiz" aus dem Jahr 2016 sowie im Rahmen der Umsetzung der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (SR 814.600) wird zudem eine Abfallvermeidungsstrategie erarbeitet. Diese wird auch Aspekte der Reparierbarkeit und Optimierung der Produktlebensdauer als Teil einer umfassenden Produzentenverantwortung umfassen.

Weiter gehende Abklärungen oder gar neue Regulierungen erachtet der Bundesrat derzeit als nicht zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3167	n	Mo. Leutenegger Oberholzer. Schliessungen von Poststellen. Moratorium			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird aufgefordert, als Eigner der Post ein Moratorium bei der Schliessung von Poststellen zu veranlassen, bis eine konzeptionelle Netzplanung vorliegt, die über die strategische Planung des künftigen Poststellennetzes Auskunft gibt und die für die betroffene Bevölkerung Transparenz über die künftige Gestaltung des Netzes herstellt, und bis gleichzeitig feststeht, ob in Bezug auf die Erreichbarkeit der Poststellen und Agenturen eine Revision des Postgesetzes angezeigt ist.					
Begründung	Poststellen erfüllen zum einen betriebswirtschaftliche Funktionen im Rahmen des gesetzlichen Versorgungsauftrags der Post. Zum andern erfüllen sie in einer Gemeinde zusätzliche Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung. In jüngster Zeit häufen sich die Poststellenschliessungen. Das zieht vielfach massive Proteste der betroffenen Bevölkerung nach sich. Verschärft wird die Situation dadurch, dass die Gemeinden bei den Schliessungsentscheiden oft übergangen werden und keine Transparenz über die Planung besteht. Auch objektiv steht fest, dass der Abbau der Poststellen weitergeht. Die Post hat im Herbst 2016 die Schliessung von 500 bis 600 Poststellen bis 2020 angekündigt. Davon betroffen sind 1200 Mitarbeitende. Besonders gravierend ist, dass das Personal, die Bevölkerung und die Gemeinden vielfach vor ein Fait accompli gestellt werden. Die Post geht davon aus, dass die Netzentwicklung in der abschliessenden Verantwortung der Post liege. Das Postgesetz wiederum gewährt der Post einen grossen, wenn nicht zu grossen Spielraum. Bei der Bevölkerung und bei der Wirtschaft wird die rigorose Optimierung der Poststellen als Leistungsabbau betrachtet, wie auch der Bericht des Bundesrates zur Evaluation des Postgesetzes feststellt (2017, S. 23). In dieser Situation mit divergierenden Interessen zwischen der Post und der betroffenen Bevölkerung ist ein Marschhalt bei der Poststellenschliessung angezeigt. Das Moratorium soll so lange dauern, bis die strategische Netzplanung vorliegt, womit die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Gemeinden Transparenz über das künftige Poststellennetz erhalten, und bis klar ist, ob die gesetzlichen Vorgaben für die Post revidiert werden müssen. Ein Moratorium ist auch angezeigt, weil die Schliessungen zu irreversible Prozesse einleiten.					

Stellungnahme Die Schweizerische Post hat gemäss geltender Postgesetzgebung ein landesweit flächendeckendes Netz von bedienten Zugangspunkten und öffentlichen Briefeinwürfen zu betreiben. Die Post kann die Zugangspunkte selbst (Poststellen) oder in Zusammenarbeit mit Dritten (Agenturen) führen. Die Grundversorgungsdienste müssen dabei in allen Regionen in angemessener Zeit erreichbar sein. Gemäss Postverordnung müssen mindestens 90 Prozent der ständigen Wohnbevölkerung innert 20 Minuten eine Poststelle oder eine Agentur erreichen können. Für die Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs gilt ein Erreichbarkeitswert von 30 Minuten. Diese Werte hat die Post bisher immer eingehalten.

Der digitale Wandel bewirkt einen starken Rückgang der Kundenfrequenzen in den Poststellen. Gleichzeitig ist die Post verpflichtet, die Grundversorgung mit Postdienstleistungen und Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs eigenwirtschaftlich zu erbringen. Um ihren gesetzlichen Auftrag effizient und kostengünstig erbringen zu können und gleichzeitig die Finanzierung der Grundversorgung langfristig zu sichern, ist die Post darauf angewiesen, dass sie unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben angemessen auf Änderungen im Kundenverhalten reagieren kann.

In diesem Sinne hat sie Ende Oktober 2016 bekanntgegeben, dass die laufenden Entwicklungen bezüglich Umwandlungen von Poststellen in Agenturen in den kommenden Jahren weitergeführt werden. Auf ersatzlose Schliessungen will die Post jedoch verzichten. Vielmehr soll ein weiterer Ausbau von neuen innovativen Zugangsmöglichkeiten wie beispielsweise My-Post-24-Automaten erfolgen. Weiter hat die Post am 2. März 2017 kommuniziert, dass in Ortschaften, wo ausschliesslich eine Agentur zur Verfügung steht, ab dem 1. September 2017 Bareinzahlungen an der Haustüre beim Postboten möglich sein sollen.

Die Post führt seit Herbst 2016 mit allen 26 Kantonen Gespräche, um diesen eine erhöhte Transparenz zur vorgesehenen Netzentwicklung zu geben. So werden die Kantone insbesondere auch darüber informiert, welche Filialen in den nächsten Jahren unverändert bestehen bleiben. Die Post plant, bis zum Sommer 2017 die Ergebnisse den Kantonen jeweils zu kommunizieren und nach Abschluss aller Gespräche ein Gesamtbild zur Netzentwicklung vorzulegen.

Gemäss Angaben der Post wurden seit der Kommunikation zur Netzstrategie im Herbst 2016 keine neuen Schliessungs- bzw. Umwandlungsverfahren von Poststellen an die Hand genommen. Die zu diesem Zeitpunkt bereits laufenden Verhandlungen seien jedoch weitergeführt worden. Neue Verfahren und Gespräche mit Gemeinden zur Umwandlung von Poststellen werden erst wieder aufgenommen, wenn im jeweils betroffenen Kanton der Dialog abgeschlossen ist und die daraus resultierenden Ergebnisse kommuniziert worden sind.

Aufgrund dieser Ausführungen ist ein Moratorium nicht angezeigt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3187	n	Mo. Romano. Angestellte der Post mit abgeschlossener Fachausbildung in hochfrequentierten Postagenturen			-	
Eingereichter Text						
Der Bundesrat wird beauftragt, die Massnahmen zu treffen, die notwendig sind, damit in Postagenturen, die gut besucht sind (z. B. in Geschäften in Städten und mittelgrossen und grossen Gemeinden), mindestens eine der bei der Post angestellten Personen eine abgeschlossene Fachausbildung hat. Das Personal des Partners (Geschäft oder öffentliche Stelle), bei dem sich die Postagentur befindet, wird unterstützt durch eine Postangestellte oder einen Postangestellten, die oder der mindestens zu den Stosszeiten präsent ist, damit eine möglichst gute Dienstleistung gewährleistet ist.						
Begründung						
Postagenturen entsprechen dem Grundsatz "die Post beim Partner". Die Post arbeitet mit selbstständigerwerbenden Dritten zusammen. Deren Aufgabe ist es, die Postgeschäfte abzuwickeln. In erster Linie handelt es sich um Detailhandelsgeschäfte, Verkaufsstellen, öffentliche Lokale oder andere öffentliche oder private Stellen. Die gemeinsame Nutzung von Raum und Personal ermöglicht der Post in einem immer schwieriger werdenden Markt sicher umfangreiche Einsparungen. Mit diesem Projekt können Postdienstleistungen in den Quartieren von Städten und in kleineren zentrumsfernen Ortschaften nahe bei den Leuten angeboten und gleichzeitig Kosten optimiert werden. Das Resultat ist im Grossen und Ganzen positiv, bei den Dienstleistungen für die Kundinnen und Kunden selber gibt es aber noch Luft nach oben. Die Kundinnen und Kunden würden es sicher schätzen, wenn insbesondere zu Stosszeiten eine Postangestellte mit abgeschlossener Fachausbildung zugegen wäre. Ihre Zufriedenheit stiege dadurch. Die ersten Erfahrungen mit diesem System haben gezeigt, dass es in stark frequentierten Agenturen bei Partnern, die ihrerseits stark frequentiert werden (z. B. Lebensmittelläden in Städten), zu Stresssituationen kommt, weil das Personal sozusagen an zwei Fronten gefordert ist. Zudem kommt es zu langen Schlangen. Dies ist sowohl einer optimalen Dienstleistung als auch der Kundenzufriedenheit abträglich. Postangestellte in Gelb mit abgeschlossener Fachausbildung könnten solche Stosszeiten besser bewältigen und qualitativ hochstehende Dienstleistungen erbringen.						

Stellungnahme Die Schweizerische Post hat gemäss geltender Postgesetzgebung ein landesweit flächendeckendes Netz von bedienten Zugangspunkten und öffentlichen Briefeinwürfen zu betreiben. Die Post kann die Zugangspunkte selbst (Poststellen) oder in Zusammenarbeit mit Dritten (Agenturen) führen. Die Post bleibt auch bei Agenturlösungen vollumfänglich verantwortlich für die Erfüllung des ihr übertragenen Auftrages. Die Grundversorgungsdienste müssen dabei in allen Regionen in angemessener Distanz erreichbar sein.

Der digitale Wandel bewirkt einen starken Rückgang der Kundenfrequenzen in den Poststellen. Gleichzeitig ist die Post verpflichtet, die Grundversorgung mit Postdiensten und Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs eigenwirtschaftlich zu erbringen. Um ihren gesetzlichen Auftrag effizient erbringen zu können und gleichzeitig die Finanzierung der Grundversorgung langfristig zu sichern, muss die Post unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auf Änderungen im Kundenverhalten angemessen reagieren können.

Eine mögliche Massnahme stellt die Umwandlung von klassischen Poststellen in Agenturen dar. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gemäss Auskunft der Post gezeigt, dass sich das Agenturmodell mit den kundenfreundlicheren und längeren Öffnungszeiten und der Möglichkeit, gleichzeitig mit dem Einkauf auch Postgeschäfte zu tätigen, zunehmend als praktische Zugangsmöglichkeit etabliert hat und den heutigen Kundenbedürfnissen entspricht.

Die Agenturlösung setzt aber voraus, dass vor Ort ein Partner gefunden werden kann, der bereit ist, die Postgeschäfte als Ergänzung zu seinen eigenen Dienstleistungen anzubieten, und die Anforderungen der Post an eine Agentur erfüllt. Die Post legt insbesondere Wert auf den Ruf des Agenturpartners und die gute Vereinbarkeit von dessen Kerngeschäft mit den geforderten Postgeschäften.

Die Agenturen bieten zwar Postdienstleistungen an, da ihr Kerngeschäft aber nicht den Postsektor betrifft, sollen sie unabhängig bleiben. Die Personalentscheide liegen in der Entscheidungskompetenz des jeweiligen Agenturpartners. Die Post ist jedoch dafür verantwortlich, dass das Personal des Agenturpartners im Bereich des postalischen Angebots geschult und weitergebildet wird. Hierzu finden mehrtägige Schulungen statt. Ausserdem ist während der ersten Woche jeweils ein Mitarbeiter der Post in der Agentur vor Ort, um bei Unklarheiten und Fragen weiterhelfen zu können.

Die Forderung, dass in jeder Agentur eine Person im Anstellungsverhältnis mit der Post arbeiten muss, erachtet der Bundesrat als unnötigen und unverhältnismässigen Eingriff in die unternehmerische Freiheit des Agenturpartners. Dadurch würden die Möglichkeiten der Post zur Anpassung ihrer Infrastruktur an geänderte Kundenbedürfnisse eingeschränkt, ohne dass für die Kundschaft zwingend ein Mehrwert resultieren würde. Die Agenturlösung trägt insbesondere in den Randregionen zur Aufrechterhaltung von lokalen Verkaufseinrichtungen bei und unterstützt damit bereits den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3204	n	Mo. Nantermod. Personenbeförderungskonzessionen. Transparenz und Öffnung			-	

Eingereichter Text Aufgrund des Eigentums an den Schweizerischen Bundesbahnen und als Regulator wird der Bundesrat beauftragt, eine effiziente Nutzung des Netzes zu garantieren und den Wettbewerb zwischen den Leistungsanbietern im Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen.

Dazu muss die Strategie des Bundes als Eigentümer der SBB darauf abzielen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht diskriminiert werden, insbesondere in Bezug auf die operationelle Prüfung des Transportangebots. Die Strategie soll ausserdem Bestimmungen enthalten zur Transparenz der Daten, die für die Erarbeitung von Angebots- und Nutzungskonzepten sowie für die Berechnung der Rentabilität notwendig sind.

Ob diese Bestimmungen eingehalten werden, muss durch den Bundesrat im Rahmen einer regelmässigen Berichterstattung geprüft werden.

Begründung Das Bundesamt für Verkehr ist kurz davor, die Fernverkehrskonzessionen neu zu vergeben, die nunmehr in ein "Premium-" und ein Basisnetz aufgeteilt werden. Mehrere Gesellschaften haben ihr Interesse an der Übernahme gewisser Konzessionen bekundet.

Wenn die Konzessionen auf mehrere Gesellschaften aufgeteilt werden, ermöglicht dies einen begrenzten Wettbewerb, entweder auf einer gemeinsamen Strecke oder für bestimmte Netze. Dies hätte ein grösseres Angebot und einen stärkeren Wettbewerb in der Preisgestaltung zur Folge.

Damit dies erreicht wird, muss der Bundesrat gewährleisten, dass die Konzessionsvergabe transparent und nicht diskriminierend abläuft.

Stellungnahme Der Bundesrat teilt die Anliegen des Motionärs, dass die Nichtdiskriminierung beim Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährleistet sein muss, damit das Bahnnetz effizient genutzt werden kann.

Das Bundesamt für Verkehr ist zuständig, die Personenbeförderungskonzession in einem diskriminierungsfreien Verfahren zu erteilen. Es hat im Rahmen des Gesetzes zu gewährleisten, dass im Verfahren zur Erneuerung der Fernverkehrskonzessionen die interessierten Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Informationen erhalten, um ihre Konzepte erarbeiten und offerieren zu können.

Der diskriminierungsfreie Zugang zum Eisenbahnnetz wird durch die Schiedskommission sichergestellt. Mit der Trassenvergabestelle Trasse Schweiz AG entscheidet eine unabhängige Stelle, welche Trassen den SBB oder Drittunternehmen zugeteilt werden. Damit wird eine zentrale Voraussetzung für den diskriminierungsfreien Netzzugang erfüllt. Bezüglich der übrigen wesentlichen Funktionen darf SBB Infrastruktur weder vom SBB-Konzern noch von den Verkehrssparten der SBB beeinflusst werden, Angebote von Drittunternehmen gegenüber SBB-Angeboten zu benachteiligen. Zusätzliche Instrumente wurden dem Parlament im Rahmen der Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur unterbreitet. Weitere Anpassungen zur Erreichung der vom Motionär geforderten Ziele sind nicht nötig.

Der Bundesrat verlangt als Eigner von den SBB ein diskriminierungsfreies Trassenmanagement (Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB 2015-2018, Ziel 1.10). Eine Anpassung der Eignerstrategie für die SBB mit zusätzlichen Vorgaben zur Nichtdiskriminierung erachtet der Bundesrat als nicht notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3213	n	Mo. Reimann Maximilian. Runder Tisch zu den Auswirkungen der Niederfrequenzstrahlung auf die Gesundheit von Mensch und Tier			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen runden Tisch zur empirischen Erforschung und Klärung der Einflussgrösse niederfrequenter elektrischer Strahlung auf Gesundheit und Befinden von Mensch und Tier einzuberufen.

Es sollen dabei alle direkt betroffenen Kreise von Gesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft berücksichtigt werden.

Begründung In seiner Antwort vom 15. Februar 2017 auf meine Interpellation 16.4031 vom 15. Dezember 2016 über den Zusammenhang von elektromagnetischer Strahlung und Gesundheitskosten negiert der Bundesrat weitgehend, dass elektrische Felder der Niederfrequenz Einfluss auf Gesundheit und Befinden von Mensch und Tier haben. Auch in der Nationalratsdebatte vom 14. März 2017 zur Motion Kiener Nellen 15.4214, "Schweizerisches Forschungsprojekt zur Erforschung der Wirkung nichtionisierender Strahlung auf elektrosensible Personen", wurde das Thema seitens des Bundesrates ebenso heruntergespielt. Es ist jedoch allgemein anerkannt, dass sogenannte Netzfreeschaltungen (Elektrofeldfreiheit) z. B. im Umfeld von Schlafplätzen Erfolg bei Heilung und Befindensstörungen ergeben. Diese Netzfreeschaltungen sind praktisch die einzige wirksame heute angewendete Methode der Strahlungsvermeidung; dies, weil Elektrofelder minimiert werden, welche sonst negativ wirken, aber weiterhin nicht in die Betrachtung der Gesetzgebung einfließen.

Es ist darum ein Dialog zwischen der Bevölkerung und den Behörden herzustellen, mit dem Ziel der konzeptionellen Verbesserung des Schutzes der direkt betroffenen Menschen. Was die fachmedizinische Präsenz an diesem Dialog anbetrifft, sind neben Ärzten aus dem Sektor Umweltschutz auch solche aus anderen Fachrichtungen mit einzubeziehen, die sich mit Direktbetroffenen beschäftigen.

Dieser runde Tisch wäre ausserdem dazu geeignet, einen nennenswerten Beitrag zur Realisierung des Konzepts für ein systematisches nationales Langzeitmonitoring über die nichtionisierende Strahlung zu erbringen, wie es vom Postulat Gilli Yvonne 09.3488 verlangt und vom Bericht des Bundesrates vom 18. Dezember 2015 in Erfüllung dieses Postulates in Aussicht gestellt worden ist.

Stellungnahme Niederfrequente elektrische Felder von Einrichtungen der Stromversorgung sind bereits heute durch die Immissionsgrenzwerte der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (SR 814.710) so weit begrenzt, dass nach dem aktuellen Stand des Wissens keine akuten gesundheitlichen Auswirkungen auftreten sollten. Die im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt tätige Expertengruppe Beneniss sieht und bewertet laufend neu publizierte Forschungsergebnisse im Bereich der biologischen und gesundheitlichen Auswirkungen nichtionisierender Strahlung. Sie stellt fest, dass es zu niederfrequenten elektrischen Feldern zwar nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen gibt, dass diese aber nicht auf eine besondere Wirksamkeit dieser Felder hinweisen. Ein Bericht des Bundesamtes für Energie (EMF von Stromtechnologien - Fachliteratur-Monitoring, Statusbericht 2016) schliesst praktisch aus, dass solche Felder im Alltag einen Einfluss auf die Gesundheit haben können. Der Bundesrat erachtet niederfrequente elektrische Felder in der üblichen häuslichen Umgebung deshalb nicht als ein Problem für die Gesundheit der Bevölkerung und eine strengere Begrenzung im Sinne der Vorsorge derzeit nicht als geboten. Er ertet auch keinen spezifischen Forschungsbedarf in diesem Bereich. Der Motionär präsentiert eine technische Lösung (Netzfreeschalter) zur Behebung der wahrgenommenen Probleme. Wer einen Netzfreeschalter einbauen lassen will, kann dies bereits heute tun. Der Bundesrat sieht zurzeit keine Notwendigkeit, auf Bundesebene Massnahmen zu treffen.

Sollten sich aus der Forschung oder der konsolidierten Erfahrung neue Hinweise auf eine schädliche Wirkung niederfrequenter elektrischer Felder ergeben, würde der Bundesrat die Situation neu beurteilen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3218	n	Mo. Müller-Altermatt. Bessere Verfügbarkeit von Ersatzteilen für Produkte			-	

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, einen Erlassentwurf vorzulegen, welcher vorsieht, dass Produktehersteller sicherstellen müssen, dass die Konstruktionsdaten von nicht mehr verfügbaren Ersatzteilen unter entsprechender Lizenz im Internet frei zugänglich sind.
Begründung	Die Reparatur von Produkten wird zunehmend verunmöglicht oder erschwert. Hauptgrund dafür ist die Tatsache, dass Ersatzteile oft nicht hergestellt werden, nicht verfügbar oder stark überteuert sind. Dadurch müssen sonst funktionierende Geräte aufgrund kleiner Defekte oft entsorgt werden, dies auf Kosten der Umwelt und der Kaufkraft der Konsumenten, die einen Neukauf tätigen müssen. Auch der Bericht des Bundesrates "Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten", publiziert am 28. November 2014, beschreibt mit Massnahme M03 die "Vereinfachung der Ersetzbarkeit von Verschleisssteilen" als Strategie, die Produktlebensdauer zu verlängern. Die Massnahme wurde aber bisher nicht umgesetzt - obwohl die Möglichkeiten dank Digitalisierung und Vernetzung ständig wachsen. Wer ein Produkt erstellt, geht davon aus, dass es möglichst lange hält. Es ist aber verständlich, dass Unternehmen Ersatzteile nur eine beschränkte Zeit lang anbieten können. Deshalb ist es wichtig, dass die Konstruktionsdaten der nicht mehr verfügbaren Ersatzteile kostenlos öffentlich zugänglich sind, damit sie nachgebildet werden können. Die digitale Produktion (3D-Drucker, Lasercutter usw.) eröffnet hier neue Möglichkeiten, die der Gesetzgeber fördern muss, um die Kaufkraft und das Empowerment der Konsumenten zu erhöhen und zugleich endliche Ressourcen zu schonen.
Stellungnahme	Die Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten ist für die Reduktion der Umweltbelastung im Konsumbereich von grosser Bedeutung. Das Bundesamt für Umwelt hatte für die Erfüllung des Postulates 12.3777, "Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten", eine ausführliche Studie in Auftrag gegeben, welche wichtige Fragen in diesem Zusammenhang analysierte. Diese im Jahr 2014 publizierte Studie kommt zum Schluss, dass Massnahmen zur Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten am wirksamsten sind, wenn sie von den Produzenten, vom Handel oder von den Konsumentinnen und Konsumenten selbst ausgehen. Der Bundesrat hat sich deshalb gegen zusätzliche Regulierungen in diesem Bereich ausgesprochen und setzt auf freiwillige Anstrengungen der Wirtschaft. Die Studie hatte auch gezeigt, dass bereits viele Bestrebungen zur Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten existieren und umgesetzt werden. Die Wirtschaft engagiert sich beispielsweise heute schon in den Bereichen Kundeninformationen, verbesserte Garantieregelungen (z. B. freiwillig zehn Jahre) oder Reparaturdienstleistungen. Das Potenzial zur Reduktion unseres Fussabdrucks ist allerdings bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Die vom Motionär genannte Massnahme M03, "Vereinfachung der Ersetzbarkeit von Verschleisssteilen (Ökodesign)", ist eine valable Möglichkeit für die Wirtschaft, basierend auf Ökodesign die Ersetzbarkeit von Verschleisssteilen zu vereinfachen und die Verfügbarkeit von Ersatzteilen unter Zuhilfenahme von digitalen Technologien zu verlängern. Eine Regulierung, die sich rein auf die Verfügbarkeit von Ersatzteilen beschränkt, erachtet der Bundesrat aber nicht als zweckdienlich. Für wirksame Massnahmen muss der gesamte Lebensweg eines Produkts betrachtet werden. Die generelle Verlängerung der Lebensdauer ist nicht für alle Produkte sinnvoll. Der Ersatz eines Produkts kann aus Umweltsicht insbesondere dann gerechtfertigt sein, wenn das neue Produkt deutlich energieeffizienter ist. Der Bundesrat wird beobachten, wie sich das Engagement der Wirtschaft entwickelt. In Umsetzung der Massnahmen aus dem Bericht "Grüne Wirtschaft - Massnahmen des Bundes für eine ressourcenschonende, zukunftsfähige Schweiz" aus dem Jahr 2016 sowie im Rahmen der Umsetzung der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (SR 814.600) wird zudem eine Abfallvermeidungsstrategie erarbeitet. Diese wird auch Aspekte der Reparierbarkeit und Optimierung der Produktlebensdauer als Teil einer umfassenden Produzentenverantwortung umfassen. Weiter gehende Abklärungen oder gar neue Regulierungen erachtet der Bundesrat derzeit als nicht zielführend.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3220	n	Po. Birrer-Heimo. Verbesserung und Kennzeichnung der Reparaturfreundlichkeit von Produkten			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht darzulegen, welche Vorteile für die Schweizer Volkswirtschaft, die Konsumentinnen und Konsumenten und die Umwelt entstehen, wenn bei Produkten Folgendes sichergestellt wird: 1. Produkte werden bereits im Designprozess so geplant und hergestellt, dass sie reparierbar sind, dass lang verfügbare Verschleisssteile leicht zugänglich ausgewechselt werden können und die Reparatur allgemein einfach erfolgen kann. 2. Produkte sind entsprechend ihrer Reparaturfähigkeit gekennzeichnet. Darüber hinaus soll der Bericht zur Erreichung der beiden genannten Punkte eine gesetzliche Einordnung vornehmen und aufzeigen, welche Gesetzesartikel erweitert, angepasst oder neu implementiert werden müssen, um die Reparierbarkeit und Kennzeichnung der Produkte zu gewährleisten.					
Begründung	Im Bericht des Bundesrates "Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten", publiziert am 28. November 2014, wird als Massnahme M04 die "Sicherstellung der Reparaturfähigkeit (Ökodesign)" von Produkten beschrieben. Die Massnahme M04 wurde aber bisher nicht weiter verfolgt, was aus Sicht eines Multistakeholder-Ansatzes nicht verständlich ist. Über 80 ehrenamtliche Reparatur-Initiativen (sogenannte Repair Cafés), die in den letzten 3 Jahren dank der Unterstützung der Allianz der Konsumentenschutz-Organisationen in der Schweiz entstanden sind, dokumentieren das Erstarken der Schweizer Reparaturbewegung, die Schritt hält mit der internationalen Entwicklung der Bewegung. Bei den Reparaturveranstaltungen zeigt sich aber, dass Produkte immer öfter so konstruiert sind, dass die Reparatur verunmöglicht oder erschwert wird. Werden Produkte so konstruiert, dass sie reparierbar sind, entlastet dies die Umwelt, weil weniger Rohstoffe verschwendet werden. Das wirkt sich auch positiv auf die Kaufkraft der Konsumenten aus, weil sie Produkte weniger oft kaufen müssen. In der EU wurde das Anliegen mit der Ecodesign-Richtlinie (2009/125/EG) bereits vor Jahren aufgenommen.					

Stellungnahme Die Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten ist für die Reduktion der Umweltbelastung im Konsumbereich von grosser Bedeutung. Das Bafu hatte für die Erfüllung des Postulats 12.3777, "Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten" eine ausführliche Studie in Auftrag gegeben, welche wichtige Fragen in diesem Zusammenhang analysierte. Diese im Jahr 2014 publizierte Studie kommt zum Schluss, dass Massnahmen zur Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten am wirksamsten sind, wenn sie von den Produzenten, vom Handel oder von den Konsumentinnen und Konsumenten selbst ausgehen. Der Bundesrat hat sich deshalb gegen zusätzliche Regulierungen in diesem Bereich ausgesprochen und setzt auf freiwillige Anstrengungen der Wirtschaft.

Die Studie hatte auch gezeigt, dass bereits viele Bestrebungen zur Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten existieren und umgesetzt werden. Die Wirtschaft engagiert sich beispielsweise heute schon in den Bereichen Kundeninformationen, verbesserte Garantieregelungen (z. B. freiwillig 10 Jahre) oder Reparaturdienstleistungen. Das Potenzial zur Reduktion unseres Fussabdrucks ist allerdings bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Die genannte Massnahme M04 "Sicherstellung der Reparaturfähigkeit (Ökodesign)" ist eine valable Möglichkeit für die Wirtschaft, basierend auf Ökodesign die Reparaturfähigkeit von Produkten sicherzustellen.

Der Bundesrat wird beobachten, wie sich das Engagement der Wirtschaft entwickelt. In Umsetzung der Massnahmen aus dem Bericht "Grüne Wirtschaft - Massnahmen des Bundes für eine ressourcenschonende, zukunftsfähige Schweiz" aus dem Jahr 2016 sowie im Rahmen der Umsetzung der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA; SR 814.600) wird zudem eine Abfallvermeidungsstrategie erarbeitet. Diese wird auch Aspekte der Reparierbarkeit und Optimierung der Produktlebensdauer als Teil einer umfassenden Produzentenverantwortung umfassen.

Weitergehende Abklärungen oder gar neue Regulierungen erachtet der Bundesrat derzeit als nicht zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3233	n	Mo. Moser. Einführung einer periodischen Abgasprüfung			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, in der Schweiz eine periodische Abgasprüfung zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte während der gesamten Dauer des Fahrzeugbetriebs einzuführen. Diese soll alle Motorfahrzeuge einschliessen, inklusive elektronisch geregelten Euro-6/VI-Fahrzeuge.					

Begründung Tricks und Manipulationen betreffend den Schadstoffausstoss von Motorfahrzeugen machten in letzter Zeit Schlagzeilen. Die teilweise massive Überschreitung von Grenzwerten durch Fahrzeuge mehrerer Hersteller bringt nichttolerierbare gesundheitliche und ökologische Risiken mit sich.

Dieser Missbrauch wurde erst möglich durch die Abschaffung der Kontrollen 2014. Leider hat sich die abschliessende Übertragung der Verantwortung an die Hersteller ohne Kontrolle als zu missbrauchsanfällig erwiesen. Entsprechend soll durch eine periodische Abgaskontrolle der Motorfahrzeuge eine Überschreitung der Grenzwerte infolge Defekten oder Manipulationen entdeckt und damit deren Einhaltung erreicht werden respektive sollen die Gesamtemissionen erheblich verringert werden.

Dabei ist zu prüfen, welche geeigneten Messmethoden, z. B. mit Unterwegskontrollen, die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte sicherstellen. Ein Teil der notwendigen Infrastruktur wie auch das Know-how sind bereits bei den Prüflaboren (z. B. Empa, Fachhochschulen), den Strassenverkehrsämtern oder den Schweizer Garagen gegeben. Automechaniker sind in der Schweiz für Abgasmessungen wie auch Reparaturen ausgebildet und können diese niederschwellig vornehmen. Es ist zu erwarten, dass die periodische Abgasprüfung eine stark präventive Wirkung hätte.

Auch die wirtschaftliche Tragbarkeit ist belegt: Die jährlichen Gesundheitskosten übersteigen die notwendigen Investitionen um ein Vielfaches. Die Feinstaubbelastung fordert jährlich rund 3000 vorzeitige Todesfälle in der Schweiz. Eine Verminderung der Feinstaubbelastung im Jahresmittel um 5 Mikrogramm Quecksilber pro Kubikmeter Luft (PM 2,5) senkt das Sterberisiko um 7 Prozent. Stickoxide sind von Bedeutung, haben aber geringere toxische Effekte als die Partikel. Verglichen mit Unfallopfern sterben jährlich etwa zehnmal mehr Menschen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung. Eine korrekte, dem Stand der Technik angepasste Abgasnachbehandlung senkt die Emissionen drastisch und rettet Leben.

Stellungnahme Dem Bundesrat sind die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte, der Umweltschutz und die Gesundheit der Bevölkerung wichtige Anliegen. Periodische Abgaskontrollen nach heute gängiger Praxis und Technik erweisen sich jedoch bei manipulierten Fahrzeugen als wirkungslos. Nicht zuletzt deshalb wurden manipulierte Fahrzeuge, welche bereits vor 2013 verkehrten, auch durch die damals noch obligatorischen, periodischen Abgasprüfungen nicht entdeckt. Systeme, die zur Erkennung solcher Manipulationen taugen, können nur mit hohen Kosten und grossem zeitlichem Aufwand eingesetzt werden. Sie eignen sich deshalb nicht für periodische Abgasprüfungen, sondern nur für Kontrollen im Rahmen der Typengenehmigung sowie für Stichprobenkontrollen.

Bei Personenwagen können hingegen Manipulationen durch Fahrzeughersteller durch strengere Typengenehmigungsvorschriften verhindert werden: Hier ist ein erster Schritt mit der Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen (Euro 6) von leichten Motorfahrzeugen (Personen- und Lieferwagen; ABl. L 109 vom 26. April 2016, Seite 1) zu den "Real Driving Emissions"-Vorschriften gemacht. Bisher vorhandene Schlupflöcher werden dadurch geschlossen.

Die EU-Vorschriften sind in der Schweiz für Fahrzeuge sowohl mit EG-Gesamtgenehmigung als auch mit schweizerischer Typengenehmigung direkt anwendbar, da die Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41) auf die genannten EU-Verordnungen verweist. Die neuen Vorschriften werden somit in der Schweiz zeitgleich wie in der EU eingeführt und gelten ab dem 1. September 2017 für neue Personenwagentypen und ab dem 1. September 2019 für alle neuen Personenwagen.

Betreffend die Stickoxidmanipulationen von schweren Motorfahrzeugen (Lastwagen, über 3,5 Tonnen) durch die Fahrzeughalter haben die Vollzugsbehörden ihre Kontrollen intensiviert, Vergehen geahndet und die Fahrzeuge erst nach Instandstellung weiterfahren lassen. Dieses Vorgehen zeigt Wirkung: Die Manipulationsfälle nehmen ab. An schweizerischen Lastwagen oder generell solchen mit der Abgasstufe Euro VI wurden zudem keine Manipulationen festgestellt. Eine periodische Abgaswartung wäre somit unnötig und würde nur zu Mehrkosten und damit Wettbewerbsnachteilen für das schweizerische Fuhrgewerbe führen.

Die Partikelemissionen waren und sind von den Tricks und Manipulationen an Motorfahrzeugen nicht betroffen. Die erwähnten strengeren Typengenehmigungsvorschriften werden aber auch bezüglich Partikelemissionen positive Auswirkungen haben: Neben einer Verschärfung der Grenzwerte für die Masse der ausgestossenen Partikel wurde ein wesentlich schwerer zu erfüllender Grenzwert für die Partikelanzahl eingeführt.

Aus diesen Gründen ist der Bundesrat überzeugt, dass die Wiedereinführung der periodischen Abgaskontrollen der falsche Weg ist, um die Manipulationen aufzudecken. Sie würde ausserdem den Bestrebungen des Bundesrates zum Abbau von Überregulierungen entgegenlaufen und hätte negative Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3241	n	Po. Rytz Regula. Mit gezielter Medienförderung die demokratische Öffentlichkeit sicherstellen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird gebeten, in einem Bericht aufzuzeigen, mit welchen Instrumenten der indirekten und der direkten Medienförderung er die publizistische Medienvielfalt in allen Regionen der Schweiz sicherstellen kann. Der Bericht soll mögliche Finanzierungsquellen und den gesetzlichen Anpassungsbedarf ausloten und Erfahrungen in anderen europäischen Ländern berücksichtigen.

Begründung Unabhängige publizistische Medien sind zentrale Voraussetzung einer modernen Demokratie. Sie ermöglichen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger sachgerecht über die Lage der Welt informieren, Meinungen bilden, Debatten führen und schliesslich Entscheidungen treffen. Damit die Medien ihrer Rolle gerecht werden können, braucht es gute Rahmenbedingungen für die Medienvielfalt und Medienqualität.

Aufgrund des digitalen Wandels und mit dem Aufkommen von kommerziellen Plattformen und Gratisangeboten geraten die traditionellen Geschäftsmodelle der Printmedien (Abonnemente und Werbung) unter Druck. Auch die regionalen privaten audiovisuellen Service-public-Sender sind in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Ohne gezielte Medienförderung droht deshalb die Medienlandschaft Schweiz ausserhalb der grossen Ballungszentren der Deutschschweiz immer stärker auszutrocknen. Dies belegen die kürzlich erfolgte Einstellung des Westschweizer Magazins "L'Hebdo" und der Abbau bei "Le Temps".

Die Politik darf nicht akzeptieren, dass ganze Landesteile in der Schweiz auf unabhängige publizistische Medien und auf Medienvielfalt verzichten müssen. In Ländern wie Dänemark, Finnland oder Norwegen werden heute Online- und Printmedien in Minderheitensprachen oder in ländlichen Räumen finanziell unterstützt. Neben der Produktions- und Betriebsförderung wird auch in Innovation und Wandel investiert. Die staatlichen Beihilfen sind dabei an klare Voraussetzungen - Schwerpunkt Information und journalistische Qualität - geknüpft.

Weil in den nächsten Jahren ein weiterer Konzentrations- und Abbauprozess in der schweizerischen Medienlandschaft zu erwarten ist, braucht die Politik Handlungsoptionen für eine gezielte Medienförderung. Dabei geht es nicht nur um die mit dem Mediengesetz angestrebte Aufteilung des digitalen Raums zwischen Service-public-Medien und privaten Angeboten. Es geht auch um private Print- und Online-Produkte in allen Regionen und in allen Landessprachen.

Stellungnahme Der Bundesrat hat verschiedentlich festgehalten, dass die Medien in einem mehrsprachigen, gesellschaftlich und kulturell heterogenen Land wie der Schweiz von besonders grosser Bedeutung für eine funktionierende Demokratie sind. Die schweizerische Medienlandschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel, dessen Ende derzeit nicht abzusehen ist. Im Rahmen dieses Strukturwandels verstärkt sich die (in der Schweiz seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs anhaltende) Pressekonzentration weiter. Anders ist die Situation bei Radio und Fernsehen zu beurteilen, wo die Zahl der publizistischen Angebote in den letzten Jahren stabil geblieben ist.

Der Bundesrat hat sich in jüngster Zeit mehrmals zu Fragen der Medienförderung geäussert. Er hat insbesondere in seinen Berichten vom 29. Juni 2011 ("Pressevielfalt sichern") und vom 5. Dezember 2014 ("Sicherung der staats- und demokratiepolitischen Funktionen der Medien") konkret zu aktuellen und möglichen Förderinstrumenten Stellung bezogen.

Für die elektronischen Medien existiert in der Schweiz eine ausdrückliche Regulierungskompetenz des Bundes in Artikel 93 Absatz 1 der Bundesverfassung (SR 101). Diese Bestimmung stellt die Verfassungsgrundlage für das geltende Radio- und Fernsehgesetz (RTVG; SR 784.40) dar, welches verschiedene Fördermassnahmen zugunsten des Rundfunks vorsieht. Entsprechend werden in der Schweiz auch private Radio- und Fernsehveranstalter mit direkten Fördermassnahmen (Gebührensplitting, Technologieförderung) staatlich unterstützt.

Das UVEK plant zudem, dem Bundesrat im Frühjahr 2018 einen Entwurf für ein neues Gesetz über elektronische Medien für die Vernehmlassung zu unterbreiten, welches das RTVG ablösen soll. In diesem Zusammenhang soll auch die direkte Förderung von Online-Medien geprüft werden. Die verfassungsrechtliche Grundlage dazu wäre vorhanden (Art. 93 der Bundesverfassung).

Im Bereich der gedruckten Presse existieren ausschliesslich indirekte Fördermassnahmen wie der reduzierte Mehrwertsteuersatz für Druckerzeugnisse oder die verbilligte Postzustellung für bestimmte Lokal- und Regionalzeitungen. Die Evaluation dieser Massnahmen für die Presse zeigt, dass die Schweizer Verlagshäuser damit zwar entlastet werden, dass aber keine direkte Wirkung hinsichtlich des politischen Ziels der publizistischen Vielfalt ersichtlich ist. Wie der Bericht des Bundesrates aus dem Jahr 2014 zeigt, weisen alternative Förderansätze aber ebenfalls Probleme auf. Zu beachten ist, dass gesetzliche Regelungen zur direkten Förderung der gedruckten Presse einer Verfassungsänderung bedürften.

Die Erfahrungen anderer Länder mit der staatlichen Medienförderung sind bereits 2013 in einem vom Bakom in Auftrag gegebenen Bericht untersucht worden ("Monitoring-Report 'Medienförderung'"; <https://www.bakom.admin.ch/bakom/de/home/elektronische-medien/zahlen-und-fakten/studien/einzelstudien.html>). Analysiert wurden 18 angelsächsische und europäische Länder.

Gängige aktuelle oder mögliche Instrumente für eine indirekte und/oder direkte Medienförderung im In- und Ausland sind bekannt. Es ist nicht zu erwarten, dass eine aktualisierte Studie wesentliche neue Erkenntnisse brächte.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3242	n	Mo. Golay. Wechseltönige Zweiklanghörner von vortrittsberechtigten Fahrzeugen. Lärmbelastung verringern			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, Anhang 11 Ziffer 3 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) so anzupassen, dass die Lärmbelastung durch die von vortrittsberechtigten Fahrzeugen verwendeten Zweiklanghörner sinkt, ohne dass dadurch die Sicherheit beeinträchtigt wird.

Begründung In Anhang 11 VTS sind die technischen Anforderungen festgelegt, die für Wechselklanghörner von vortrittsberechtigten Fahrzeugen nach Artikel 82 VTS gelten.

Der Schallpegel muss in einer Entfernung von 3,5 Metern mindestens 111 Dezibel und darf höchstens 124 Dezibel betragen, und die Frequenz muss zwischen 360 Hertz und 630 Hertz, also zwischen einem Fis und einem E, liegen.

Das Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968 gibt in diesem Bereich auf europäischer Ebene keine einheitlichen Regeln vor, sodass die einzelnen Staaten in ihrer Gesetzgebung frei sind.

Die Lärmbelastung durch vortrittsberechtigten Fahrzeuge nimmt im städtischen Gebiet ständig zu, insbesondere in der Umgebung von Spitälern. Diese Problematik kann nicht ignoriert werden, auch weil in ganz Europa diesbezüglich deutliche Unterschiede auffallen, und zwar sowohl objektiver Art, was den Schallpegel betrifft, als auch subjektiver Art, was den Klang selbst betrifft.

Es muss daher ein Weg gefunden werden, wie die Lärmbelastung durch vortrittsberechtigten Fahrzeuge verringert werden kann, ohne dass das erforderliche Sicherheitsniveau dadurch sinkt. Dazu sind die entsprechenden Regelungen auf internationaler Ebene zu vergleichen, und gegebenenfalls müssen für die Nacht tiefere Grenzwerte festgelegt werden, wie dies beispielsweise in Frankreich der Fall ist.

Stellungnahme Der Bundesrat teilt das Anliegen des Motionärs, die Lärmbelastung durch das Wechselklanghorn in der Nacht zu senken, und strebt daher eine Neuregelung an. Das Thema wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2017 im Rahmen einer Vernehmlassung zur Diskussion gestellt. Der Bundesrat möchte die Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn trennen und dadurch eine Verbesserung erreichen. Die angestrebte Änderung setzt auf der Ebene der Verwendungsvorschriften an und nicht wie vom Motionär vorgeschlagen bei den technischen Anforderungen an das Wechselklanghorn. Dadurch kann auch auf eine kostspielige Umrüstung der Fahrzeuge verzichtet werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3301	n	Po. Marchand. Umsetzung des Raumplanungsgesetzes. Erstellen einer Grundeigentümerstatistik, um das Verarmungsrisiko zu beurteilen			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, eine Grundeigentümerstatistik erstellen zu lassen, um das Verarmungsrisiko zu beurteilen, das sich aufgrund der Rückzonung von Bauland ergibt. Dies vor dem Hintergrund, dass Eigentümerinnen und Eigentümer kleinerer Grundstücke aufgrund der Umsetzung des Raumplanungsgesetzes einem hohen Verarmungsrisiko ausgesetzt sind. Dank einer solchen, die ganze Schweiz umfassenden Statistik könnte man beurteilen, ob das Verarmungsrisiko von Eigentümerinnen und Eigentümern kleinerer Grundstücke effektiv gegeben ist. Ausserdem könnte man die Begleitrisiken abschätzen, und vor allem könnte man allfällige Massnahmen zur Prävention in Betracht ziehen.					
Begründung	Am 1. Mai 2014 wurde eine Änderung des Raumplanungsgesetzes in Kraft gesetzt. Die daraus hervorgehenden Massnahmen haben direkte Auswirkungen auf die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Die möglichen Folgen, die sich aus der Umsetzung der Massnahmen ergeben, insbesondere das Verarmungsrisiko von schon benachteiligten Teilen der Bevölkerung, sind beunruhigend. Die demografische und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz lässt darauf schliessen, dass die Alpenkantone wirtschaftlich anfälliger sind als die urbanen Regionen. Die Bergregionen sind ausserdem mit einer Zunahme der Abwanderung konfrontiert. Die lokale Belastung ist entsprechend gross. Die Umsetzung der Massnahmen, insbesondere die Rückzonung von Bauland, führt möglicherweise zu einer zusätzlichen Verarmung. Die Notwendigkeit, den Volkswillen vom 3. März 2013 zu respektieren, ist unbestritten. Man muss sich aber der besonderen Realität in den Bergregionen unbedingt bewusst sein. Hier wird der Boden nämlich von Generation zu Generation weitergegeben. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, die von einer Rückzonung betroffen sind, mehrheitlich um Private handelt und nicht um gewinnorientierte Unternehmen. Einige dieser Eigentümerinnen und Eigentümer stammen aus schon geschwächten ländlichen Gebieten. Es liegt auf der Hand, dass die mit der Umsetzung der Massnahmen einhergehende Verarmung die Bevölkerung weiter schwächen und die Abwanderung beschleunigen würde. Die dezentrale Besiedelung war aber immer schon einer der Schlüssel zum Erfolg des schweizerischen Raumplanungsmodells gewesen. Ausserdem gehören die Bergregionen fest zur kulturellen Identität der Schweiz. Eine Grundeigentümerstatistik, welche die Einkommens- und Vermögensklassen berücksichtigt, würde es erlauben, die Risiken einzuschätzen und Massnahmen zur Prävention zu erarbeiten.					
Stellungnahme	Die Änderung des Raumplanungsgesetzes (RPG) vom 15. Juni 2012, die in der Volksabstimmung vom 3. März 2013 angenommen wurde, sowie die revidierte Raumplanungsverordnung sind am 1. Mai 2014 in Kraft getreten. Die konkrete Umsetzung der Revision verantworten die Kantone. Sie zeigen in ihren Richtplänen auf, wie die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen wird. Die Kantone sollen bei Einzonungen für den Ausgleich, beispielsweise von Rückzonungen, mindestens zwanzig Prozent des Mehrwerts abschöpfen. Die Kantone haben also die Möglichkeit, sowohl regionalen Besonderheiten Rechnung zu tragen als auch bei Rückzonungen einen Ausgleich zu erstatten. Führen Planungen zu Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, so schuldet das Gemeinwesen eine volle Entschädigung (Art. 5 Abs. 2 RPG). Der tatsächliche Wert vererbter Grundstücke ist unklar, so lange diese nicht auf dem Markt angeboten werden. Der Besitzer hat also weder Gewissheit über den Wert, noch kann er direkten finanziellen Nutzen daraus ziehen, ausser er würde eine Belehnung des Grundstücks vornehmen. Die Belehnung von Bauland ohne Verknüpfung mit einem konkreten Bauvorhaben auf dem Grundstück kommt nach Angaben der Finma selten vor, und die Belehnungshöhe ist in der Regel vergleichsweise tief (unter 50 Prozent). Hinzu kommt, dass gerade in strukturschwachen Regionen der finanzielle Nutzen des Grundstücksbesitzes relativ beschränkt und entsprechend kaum ein gewichtiges Kriterium beim Abwanderungsentscheid sein dürfte. Der Aufwand für die Erstellung der geforderten Statistik, die zudem die gesamte Schweiz abdecken müsste, erscheint daher unverhältnismässig. Die Erstellung einer Grundeigentümerstatistik, wie sie hier gefordert wird, würde längere Zeit in Anspruch nehmen und erheblichen personellen und finanziellen Aufwand in der Bundesverwaltung nach sich ziehen. Das Bundesamt für Statistik ist aktuell dabei, die Immobilienpreisstatistik zu erstellen. Dabei hat sich herausgestellt, dass eine flächendeckende Erhebung bei den Grundbüchern der Kantone mit grossen technischen und juristischen Problemen verbunden ist. Weiter müssten, um das Verarmungsrisiko einschätzen zu können, die Informationen aus den Grundbüchern mit den sensiblen Vermögens- und Einkommens- sowie weiteren sozioökonomischen Daten der Besitzerinnen und Besitzer der Parzellen verknüpft werden.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3393	n	Mo. Fraktion S. Gattungsübergreifendes Mediengesetz	Graf-Litscher		-	
Eingereichter Text	Das neue Mediengesetz soll alle Mediengattungen abdecken. Der Geltungsbereich des Gesetzes soll explizit auch auf die gedruckte Presse ausgeweitet werden. Dazu gehören auch Fragen der Transparenz (insbesondere Eigentümerverhältnisse) der (direkten) Förderung sowie Möglichkeiten der Konzentrationsregulierung. Es soll insbesondere geprüft werden, inwieweit die geforderte Ausdehnung des Geltungsbereichs auf Basis der bestehenden Verfassungsgrundlage möglich ist.					
Begründung	Die Medien- und insbesondere auch die Presselandschaft befinden sich in dauerndem Wandel. Wegbrechende Werbeeinnahmen und rückläufige Auflagen führen zu einer Konzentration auf wenige grosse Medienhäuser, die den Qualitätsjournalismus namentlich im Pressebereich nicht mehr als Kernaufgabe sehen. Angesichts dieses Befunds und der fortschreitenden Konvergenz ist es angebracht, ein Mediengesetz zu erarbeiten, das alle Mediengattungen abdeckt. Ein umfassendes Gesetz stellt eine wichtige Grundlage für eine auf Qualitätskriterien und Vielfalt beruhende, demokratiegerechte Medienpolitik dar.					

Stellungnahme Der Bundesgesetzgeber darf nur in denjenigen Bereichen Regelungen erlassen, die die Bundesverfassung (BV, SR 101) in seine Zuständigkeit legt (Art. 3 und 42 BV). Die Bundeskompetenz gemäss Artikel 93 Absatz 1 BV bezieht sich auf Radio und Fernsehen sowie "andere Formen der öffentlichen fernmeldetechnischen Verbreitung von Darbietungen und Informationen". Wie bereits im "Bericht zur Überprüfung der Definition und der Leistungen des Service public der SRG unter Berücksichtigung der privaten elektronischen Medien" vom 17. Juni 2016 dargestellt, kann der Bundesgesetzgeber gestützt auf diese Bestimmung auch reine Online-Medienangebote regeln.

Keine allgemeine Regelungskompetenz hat der Bund in Bezug auf die gedruckte Presse. Die indirekte Presseförderung durch die Verbilligung der Zustellpreise der Post stützt sich auf Artikel 92 BV ab (Postwesen). Für eine direkte Förderung der gedruckten Presse durch den Bund fehlt demgegenüber die nötige Verfassungsgrundlage. Inwieweit und in welcher Form elektronisch angebotene Presseprodukte gefördert werden können, wird im Rahmen der Vorarbeiten für das Gesetz über elektronische Medien geprüft. Mit der heute geltenden Verfassung können sich daher Förderungsmassnahmen zur Sicherstellung der Meinungs- und Angebotsvielfalt nur auf Anbieter elektronischer Medien und allenfalls elektronisch zugänglich gemachter Presseprodukte beziehen.

Das Anliegen der Motion, den Geltungsbereich eines künftigen Mediengesetzes integral auf die gedruckte Presse auszuweiten, könnte nur mit einer Änderung der Bundesverfassung erfüllt werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3406	n	Po. Mazzone. Tag für Tag werden wir durch Stickoxidemissionen vergiftet. Welche Auswirkungen hat dies auf Bevölkerung und Umwelt?			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, so rasch wie möglich einen Bericht darüber zu erstellen, welche Auswirkungen die Überschreitung des Stickoxidgrenzwerts durch gewisse Dieselfahrzeuge auf die öffentliche Gesundheit und die Umwelt in der Schweiz hat. Der Bericht soll ausserdem die positiven Auswirkungen eines Verbots solcher Fahrzeuge in den Innenstädten auf die öffentliche Gesundheit und die Umwelt untersuchen.

Begründung Schon fast zwei Jahre ist es her, seit der Skandal aufgedeckt wurde, dass Dieselfahrzeuge die Stickoxidgrenzwerte systematisch überschreiten. Fast alle Autokonzerne sind für diese tagtäglichen Grenzwertüberschreitungen verantwortlich. Wie die Empa festgestellt hat, stossen die Dieselfahrzeuge auf den Schweizer Strassen bis zu siebenmal mehr Stickoxide aus als erlaubt, im Schnitt sind es fünfmal mehr.

Die Lage ist äusserst besorgniserregend. Stickoxide (NOx) verursachen Krebs, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Asthma. Ihre Verbreitung in der Umwelt führt zu zahlreichen Schädigungen bei Pflanzen und empfindlichen Ökosystemen. Stickoxide sind wichtige Vorläufersubstanzen für die Entstehung von saurem Regen und für die Bildung von Feinstaub und Ozon. Gemäss einer Studie waren 2012 europaweit 75 000 vorzeitige Todesfälle auf eine anhaltende Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) zurückzuführen. In der Schweiz betrug die Anzahl vorzeitiger Todesfälle durch Stickstoffdioxid im gleichen Zeitraum fast 1000. In erster Linie sind Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner betroffen, denn wie in einer Studie aufgezeigt wird, sind die Stickoxidemissionen vor allem in den Städten zu hoch.

Der Strassenverkehr ist für mehr als die Hälfte der Stickoxidemissionen verantwortlich. Es müssen also vor allem in diesem Bereich dringliche Massnahmen ergriffen werden. In seiner Stellungnahme zur Interpellation Vogler 16.4107 hat der Bundesrat eingeräumt, dass er die Zulassung oder den Verkauf von Neuwagen verbieten könnte, wenn festgestellt werden sollte, dass sie die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden. Jedoch weigert sich der Bundesrat einzugreifen, mit der Begründung, eine solche Gefährdung sei in der Schweiz bis heute noch nicht festgestellt worden. Ein ausführlicher Bericht zur aktuellen Lage in der Schweiz ist nicht nur notwendig, sondern dringend erforderlich, um die Einfuhr besonders gesundheitsschädlicher Dieselfahrzeuge in die Schweiz unterbinden und in den städtischen Zentren geeignete Massnahmen ergreifen zu können.

Stellungnahme In den vergangenen Jahren wurde in der Schweiz eine kontinuierliche Abnahme der Luftschadstoffbelastung auch in Stadtzentren und bei verkehrsnahen Standorten gemessen. Trotz dieser positiven Entwicklung sterben in der Schweiz jedes Jahr zwischen 2000 und 3000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung aus verschiedenen Quellen (gemäss Berechnung der externen Verkehrskosten im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung). Davon lassen sich etwa 1000 Todesfälle auf die Emissionen von Feinstaub, Stickoxiden und flüchtigen organischen Schadstoffen aller Fahrzeuge im Strassenverkehr zurückzuführen. Weitere Anstrengungen zur Reduktion der Luftbelastung sind deshalb unabdingbar. Die Einführung von zusätzlichen Massnahmen wird zurzeit durch die betroffenen Bundesämter geprüft.

Der Anteil der übermässigen Emissionen dieselbetriebener Fahrzeuge an den durch den Strassenverkehr verursachten vorzeitigen Todesfällen ist für die Schweiz bisher nicht ausgewiesen worden und würde vertiefte und aufwendige zusätzliche Analysen mit begrenzter Aussagekraft erfordern. Um die Luftqualität weiterhin zu verbessern, will der Bundesrat prioritär darauf hinwirken, dass die Emissionsgrenzwerte bei neuen Fahrzeugen auch im realen Fahrbetrieb eingehalten werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.