

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Stand:
03.04.2019

Ergänzung zur Tagesordnung Sondersession Mai 2019 08.05.2019

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 **
17.3301	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?			-	
17.3414	n	Mo. Hardegger. Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge			-	
17.3438	n	Po. Fraktion G. Atomausstieg. Sicherheit gewährleisten und offene Fragen klären	Girod		-	
17.3439	n	Po. Fraktion G. Climate first. Besteuerung der grauen CO2-Emissionen von Ländern, die beim Abkommen von Paris nicht mitmachen	Girod		-	
17.3456	n	Po. Page. Arztzeugnis oder Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre. Vergleichender Bericht			-	
17.3457	n	Mo. Nantermod. Tarifverbände. Freie Wahl für Benützerinnen und Benützer			-	
17.3458	n	Mo. Nantermod. Lernfahrausweis ab 16 Jahren			-	
17.3473	n	Mo. de Courten. Verbindlicher Mindestabstand von Windkraftanlagen zu Siedlungsgebieten			-	
17.3476	n	Mo. Schneider-Schneiter. Tschüss, Roaming-Insel Schweiz. Abschaffung zur Sicherung des Wirtschafts-, Handels- und Tourismusstandortes Schweiz			-	
17.3487	n	Po. (Schelbert) Mazzone. Digitalisierung, Umwelt und Energie			-	
17.3496	n	Mo. Graf-Litscher. Verpflichtender Grundschutz für kritische Strominfrastrukturen			-	
17.3514	n	Mo. Aebi Andreas. Dichtigkeitskontrolle von Güllegruben			-	
17.3520	n	Mo. Graf-Litscher. Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!			-	
17.3551	n	Po. von Siebenthal. Die Grundversorgung auf den Alpen sicherstellen			-	
17.3569	n	Mo. (Allemann) Hardegger. Umweltzonen zum Schutz vor gesundheitsgefährdender Luftverunreinigung ermöglichen			-	
17.3570	n	Mo. (Allemann) Hardegger. Saubere Luft als wichtigstes Gut. Strengere Abgasnormen für Dieselfahrzeuge ohne Übergangsfrist einführen			-	
17.3589	n	Mo. Egloff. Für eine Raumplanung und Mehrwertabgabe mit Augenmass			-	
17.3590	n	Mo. Giezendanner. Differenzierter Führerausweisentzug			-	

* Annahme +
Ablehnung -** Ja ✓
Nein x

Deutsch

Einzelne Vorstösse mit Texte

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 Begletrisiken 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 siebzehnmals 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 feinstaubigen 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 prioritätär darauf hinwirken, dass die Emissionsgrenzwerte bei neuen Fahrzeugen auch im realen Fahrbetrieb eingehalten werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3414	n	Mo. Hardegger. Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge			-	

Eingereichter Text	<p>Der Bundesrat wird beauftragt, zur Minderung der im Luftfahrtpolitischen Bericht beschriebenen negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt (Lupo, Kapitel 4.5):</p> <ol style="list-style-type: none"> ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger (insbesondere Bahn), eine verbindliche Frist für dessen Erreichung, zielunterstützende Massnahmen, weiter gehende Massnahmen bei Nichterreichung des Zieles zu beschliessen.
Begründung	<p>Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs zulasten der Bevölkerung und der Umwelt sind enorm. Nach wie vor wird ein ungebremstes Wachstum des Reiseverkehrs festgestellt, wobei 46 Prozent der Enddestinationen aller Flüge im nahen Ausland liegen. Davon ist heute ein grosser Anteil Freizeitverkehr (Ferien, Einkauf, Ausgang) oder Wochenpendler.</p> <p>Die Passagiere profitieren von günstigen Ticketpreisen, mit denen sie aber bei Weitem die externen Kosten des Luftverkehrs nicht decken. Je stärker das Passagierwachstum ist, desto grösser wird das Defizit der externen Kosten und damit die volkswirtschaftliche Belastung, die von der Allgemeinheit getragen wird.</p> <p>Die beliebtesten Kurzstreckendestinationen werden nur schon von Zürich aus bis zu dreissigmal täglich angefliegen, womit ein grosses Verlagerungspotenzial angedeutet ist.</p> <p>Mit einer Reduktion der Kurzstreckenflüge würde auch das Angebot der Mittel- und Langstreckenflüge verwesentlich, indem auch die Zahl der Transitpassagiere reduziert würde. Die Bahn würde attraktiver und konkurrenzfähiger.</p>
Stellungnahme	<p>Im Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) bekennt sich der Bundesrat grundsätzlich zu einer nachfrageorientierten Luftfahrtpolitik. Die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft sollen dabei auf eine nachhaltige Weise abgedeckt werden, was Anstrengungen für einen möglichst umweltschonenden Luftverkehr einschliesst. Es gilt der Grundsatz, wonach die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft und Wasser möglichst genutzt und systembedingte Nachteile und Grenzen einzelner Verkehrsträger im Verbund überwunden werden sollen.</p> <p>Es ist unbestritten, dass mit dem Aufkommen des Geschäftsmodells der Billigfluggesellschaften der Kurz- und Mittelstreckenflugverkehr stark an Attraktivität gewonnen hat. Daher treten die Low-Cost-Airlines in direkte Konkurrenz zum Fernverkehr auf der Schiene sowie zu den Fernbussen. Auf den längeren Strecken und bei auf dem Landweg schwierig zu erreichenden Destinationen ist die Reisezeit mit dem Flugzeug wesentlich kürzer, sodass Strasse oder Schiene in der Regel keine gleichwertige Alternative darstellen.</p> <p>Die Schweiz engagiert sich, dass die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz im Rahmen des Bundesgesetzes über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz vom 18. März 2005 (SR 742.140.3) sichergestellt werden, und begünstigt damit die Entwicklung, dass immer mehr Kurzstrecken-Flugdestinationen mit dem Zug erreicht werden können. Für die Angebotsgestaltung im internationalen Bahnverkehr sind die SBB verantwortlich. Sie gehen dabei Kooperationen mit Bahnunternehmen aus Drittländern ein. Die meisten Verbindungen bestehen von der Schweiz nach Freiburg im Breisgau, Köln, Frankfurt, Stuttgart, Hamburg, Strassburg, Paris, Lyon, Mailand, Wien, Salzburg und Innsbruck. Inskünftig dürfte die Anzahl der mit der Bahn leicht zu erreichenden Reiseziele weiter zunehmen.</p> <p>Eine gezielte Einschränkung von Kurzstreckenflugreisen mit dem Ziel der Verlagerung auf andere Verkehrsträger würde an rechtliche Grenzen stossen: Auf dem liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt, dem die Schweiz aufgrund der Bilateralen I angehört, können Flugangebote nicht in Abhängigkeit von der Reisedistanz oder gar nach dem Zweck der Reise gefördert oder erschwert werden.</p>
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3438	n	Po. Fraktion G. Atomausstieg. Sicherheit gewährleisten und offene Fragen klären	Girod		-	
Eingereichter Text	<p>Der Bundesrat wird gebeten, zu prüfen und in einem Bericht darzulegen, ob und wie die heutigen rechtlichen Grundlagen angepasst werden müssen, um den Atomausstieg sicher und verursacherfinanziert abzuwickeln. Konkret soll:</p> <ol style="list-style-type: none"> der Schutz der Bevölkerung auch mit den immer älteren Anlagen gewährleistet sein; die Finanzierung der Stilllegungs- und Entsorgungskosten durch die Atomstromproduzenten und -konsumentinnen und -konsumenten sichergestellt werden. 					
Begründung	<p>Mit dem klaren Ja der Bevölkerung zum Atomausstieg ist klar, dass die heutigen Atomkraftwerke (AKW) früher oder später stillgelegt und nicht mit neuen AKW ersetzt werden. Während das Neubauverbot hier Klarheit geschaffen hat, muss nun genauer untersucht werden, ob es weiteren regulatorischen Handlungsbedarf für die Gewährleistung der Sicherheit in der risikobehafteten Schlussphase gibt. Insbesondere sind drei</p> <p>Anliegen sicherzustellen: der Schutz der Bevölkerung vor Unfällen und untragbaren Finanzrisiken. Die Schweiz betreibt die ältesten AKW der Welt. Mit ihrem Weiterbetrieb betritt sie deshalb Neuland. Nachdem klar ist, dass keine neuen AKW mehr gebaut werden, ist zu überprüfen, ob dieser AKW-Weiterbetrieb und der geordnete Ausstieg mit der heutigen gesetzlichen Grundlage sichergestellt sind.</p> <p>Insbesondere ist auch die Auswirkung der wirtschaftlichen Schieflage der AKW-Betreiber zu berücksichtigen, konkret, was bei einem Konkurs der Betreiberfirmen mit den AKW passiert und wie die Versorgungssicherheit respektive der Schutz der Bevölkerung trotz finanziellen Engpässen weiterhin gewährleistet bleibt.</p>					

Stellungnahme In der Volksabstimmung vom 21. Mai 2017 haben die Schweizer Stimmberechtigten das revidierte Energiegesetz mit Änderungen namentlich beim Kernenergiegesetz vom 21. März 2003 (KEG; SR 732.1) angenommen. Unter anderem wird dadurch die Erstellung neuer Kernkraftwerke verboten. Im Rahmen der vorangehenden Diskussion zur Energiestrategie 2050 haben sowohl der Nationalrat wie auch der Ständerat die Verankerung eines Langzeitbetriebskonzepts im KEG abgelehnt. Das Parlament hat somit zum Ausdruck gebracht, dass die geltenden rechtlichen Grundlagen ausreichend sind, um einen langfristig sicheren Betrieb der Kernkraftwerke zu gewährleisten. Zur Konkretisierung der bestehenden Rechtsgrundlagen hat der Bundesrat eine Teilrevision der Kernenergieverordnung vom 10. Dezember 2004 (KEV; SR 732.11) verabschiedet, die am 1. Juni 2017 in Kraft getreten ist. Damit werden neu im Rahmen der KEV die Anforderungen an den von den Betreibern der Kernkraftwerke zu erbringenden Sicherheitsnachweis für den Langzeitbetrieb geregelt.

Der Bewilligungsinhaber hat der nuklearen Sicherheit stets den Vorrang beim Betrieb der Kernanlage einzuräumen. Der sichere Betrieb muss auch unter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gewährleistet sein. Darüber wacht das Eidgenössische Nuklearsicherheitsinspektorat (Ensi) als Aufsichtsbehörde.

Bei der Finanzierung von Stilllegungs- und Entsorgungskosten gilt heute schon das Verursacherprinzip. Die Betreiber von Kernanlagen sind verpflichtet, ihre radioaktiven Abfälle auf eigene Kosten sicher zu entsorgen. Entsorgungskosten, die während des Betriebs von Kernkraftwerken anfallen, müssen von diesen laufend bezahlt werden. Für die Nachbetriebskosten haben die Betreiber Rückstellungen zu bilden. Die Kosten für die Stilllegung der Kernkraftwerke sowie die nach ihrer Ausserbetriebnahme anfallenden Kosten für die Entsorgung der radioaktiven Abfälle sind durch zwei unabhängige Fonds, den Stilllegungsfonds für Kernanlagen und den Entsorgungsfonds für Kernkraftwerke, sichergestellt. Beide Fonds werden durch Beiträge der Betreiber geöffnet.

Für die ungedeckten Stilllegungs- und Entsorgungskosten ist im KEG eine spezielle Regelung verankert. Die in den Artikeln 79 und 80 KEG geregelte Haftungskaskade sieht vor, dass die Betreiber ihre Kosten selber tragen müssen und zudem eine solidarhaftungsähnliche Nachschusspflicht betreffend die Kosten der anderen Betreiber besteht. Ist diese Kostenübernahme wirtschaftlich nicht tragbar, beschliesst die Bundesversammlung, ob und in welchem Ausmass sich der Bund an den nichtgedeckten Kosten beteiligt.

Die im KEG festgelegte Haftungskaskade betreffend Stilllegungs- und Entsorgungskosten würde auch im Falle des Konkurses eines Betreibers zum Tragen kommen.

Im Ergebnis sieht der Bundesrat keine neuen oder offenen Fragen, die mit der bestehenden Gesetzgebung nicht bereits abgedeckt wären.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3439	n	Po. Fraktion G. Climate first. Besteuerung der grauen CO2-Emissionen von Ländern, die beim Abkommen von Paris nicht mitmachen	Girod		-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie Produkte von Ländern, welche sich nicht um den Klimaschutz bemühen und das Abkommen von Paris nicht unterstützen, mit einer CO2-Abgabe belegt werden können. Dabei ist ein international koordiniertes Vorgehen gegen Trittbrettfahrer zu prüfen, sprich die Integration von Sanktionen in das Regelwerk zum Klimaabkommen von Paris.					
Begründung	Die Klimaerwärmung ist ein globales Problem, das alle Länder anpacken müssen. Kurzfristig kann ein Land durch die Nichtteilnahme am Klimaschutz profitieren - auf Kosten anderer Länder und auf Kosten der Zukunft. Um solches opportunistisches Verhalten zu unterbinden, ist es hilfreich, wenn Sanktionen für trittbrettfahrende Länder ergriffen werden können. Eine CO2-Abgabe auf grauen Emissionen wäre eine solche Sanktion (vgl. Border Tax Adjustment). Bei einer CO2-Abgabe werden die grauen Emissionen, also die Emissionen, die bei der Herstellung entsprechender Produkte entstehen, mit einer CO2-Abgabe belastet. Eine solche CO2-Abgabe auf grauen Emissionen ist WTO-kompatibel, da importierte und lokal hergestellte Produkte gleichbehandelt werden. Für Länder, die am Abkommen von Paris teilnehmen, kann auf eine solche CO2-Abgabe verzichtet werden, da sie sich zur Reduktion der Klimaemissionen verpflichtet haben. Damit würde beim heutigen Stand der internationalen Klimabemühungen die Abgabe primär für US-Produkte gelten und für die wenigen anderen Länder, die das Klimaabkommen nicht unterzeichnet haben. Zur Umsetzung des Postulates wäre erst zu untersuchen, welches die relevanten Zollkategorien sind (hoher Umsatz und hohe graue Emissionen). Für die klimapolitisch wichtigsten Produkte wäre die Erhebung einer solchen CO2-Abgabe genauer zu prüfen. Dazu gehört die rechtliche Situation und die Datenverfügbarkeit bezüglich grauer Emissionen in der entsprechenden Industrie. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob und wie ein solches Vorgehen international abgestimmt und mit ähnlichen Bemühungen koordiniert werden kann. Ideal wäre die Integration in das Regelwerk des Pariser Klimaabkommens.					

Stellungnahme Das Klimaübereinkommen von Paris sieht als Sanktion einzig einen sogenannten Erfüllungsmechanismus vor (Art. 15). Dieser soll unterstützend wirken und keine Strafen verhängen. Zudem können nur Vertragsparteien sanktioniert werden. Diesen Status hätten die USA nach einem Austritt aus dem Übereinkommen, der aufgrund der im Klimaübereinkommen verankerten Fristen frühestens auf November 2020 möglich ist, nicht mehr. Gar nie unterzeichnet haben lediglich Nicaragua und Syrien.

Die Kompatibilität von sogenannten Grenzausgleichsabgaben mit dem WTO-Recht ist umstritten. Eine solche CO₂-Abgabe könnte das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (General Agreement on Tariffs and Trade, Gatt, SR 0.632.21) der WTO verletzen. Das Gatt erlaubt zwar für Massnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen, Tieren und Pflanzen sowie zum Schutz natürlicher Ressourcen Ausnahmen vom grundsätzlichen Diskriminierungsverbot (Art. XX Bst. b und g). Diese dürfen aber nicht willkürlich oder ungerechtfertigt diskriminieren. Eine CO₂-Abgabe dürfte deswegen zum Beispiel nicht pauschalisiert auf alle Importe aus einem Staat angewandt werden, der sich vom Übereinkommen von Paris distanziert, sondern müsste produktespezifisch festgelegt werden und dabei die gegenüber anderen vergleichbaren Produkten zusätzlichen grauen Emissionen berücksichtigen. Im Falle der USA ist zudem zu beachten, dass einzelne Bundesstaaten und eine Vielzahl namhafter Unternehmen an Massnahmen zum Klimaschutz festhalten wollen. Das vorgeschlagene Vorgehen wäre somit aus Sicht des WTO-Rechts problematisch und könnte einer allfälligen Klage nicht standhalten. Zusätzlich müsste bei der Umsetzung einer nichtpauschalisierten CO₂-Abgabe mit beträchtlichem administrativem Aufwand und zusätzlicher Regulierung gerechnet werden. Aus diesen Gründen erachtet der Bundesrat die Einführung einer CO₂-Abgabe auf grauen Emissionen im Sinne eines Grenzausgleichs nicht als zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3456	n	Po. Page. Arzteugnis oder Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre. Vergleichender Bericht			-	

Eingereichter Text Heute werden die Autofahrerinnen und Autofahrer, die auf unseren Strassen unterwegs sind, alle zwei Jahre auf eigene Rechnung zu einer ärztlichen Untersuchung aufgeboten, sobald sie 70 geworden sind. Eine parlamentarische Initiative zur Anhebung der Altersgrenze auf 75 Jahre wird zurzeit behandelt.

Diese Lösung ist unbefriedigend. Meines Erachtens eignet sich eine solche Untersuchung nicht dafür, die tatsächlichen Fahrkompetenzen von Automobilistinnen und Automobilisten zu beurteilen und abzuschätzen, ob jemand effektiv die Eignung hat, ein Fahrzeug zu beherrschen und sich damit im Strassenverkehr zu bewegen. Ausserdem sind bestimmte gesundheitliche Veranlagungen (Sehkraft, Gehör, Herz) nicht nur ein Problem von über 70- bzw. über 75-Jährigen, sondern können leider alle von uns, egal welchen Alters, betreffen. Selbst die Wissenschaft gibt zu, dass die existierenden medizinischen Tests keine genaue Auskunft darüber geben können, für wen Autofahren ein Problem darstellt. Es kann durchaus vorkommen, dass eine Ärztin oder ein Arzt Zweifel hinsichtlich der Fahreignung einer Person äussert, während diese in Wahrheit auf bekannten und regelmässig gefahrenen Strecken durchaus über die notwendigen Fähigkeiten verfügt, damit ihr der Führerausweis belassen werden kann. Schliesslich lässt sich auch nicht ausschliessen, dass es älteren Autofahrerinnen und Autofahrern gegenüber gelegentlich zu Gefälligkeiten kommen kann - womit keinesfalls ein allgemeines Urteil über die Kompetenz und die Seriosität der Ärzteschaft gefällt werden soll.

Ich bin der Ansicht, dass die ärztliche Untersuchung z. B. durch einen Kurs, in dem ab dem 75. Lebensjahr die Fahreignung geprüft wird, ersetzt werden könnte. Während eines Fahrtrainings könnte man sich ein besseres Bild von den tatsächlichen Fähigkeiten der Automobilistinnen und Automobilisten machen: Wie steht es um die Seh- und Hörkraft oder um das Wissen über neue Signalisationen? Beherrschen die betroffenen Personen neue Regeln, und verhalten sie sich dementsprechend? Alle diese Einschätzungen könnten anhand eines standardisierten Bewertungssystems erfolgen, das einen Zusammenhang zwischen bei älteren Fahrerinnen und Fahrern weitverbreiteten Fehlern und den möglichen zugrunde liegenden Beeinträchtigungen kognitiver Leistungen herstellt.

Vielleicht oder ganz bestimmt sogar gibt es andere Lösungen oder werden solche derzeit geprüft. Ich bitte den Bundesrat daher darum, in einem Bericht die Vor- und Nachteile des heutigen Systems darzulegen, infragekommene mögliche Alternativen aufzuzeigen und deren Vor- und Nachteile sowie die zu erwartenden Kosten für Bund, Kantone und Privatpersonen einzuschätzen.

Stellungnahme Im Rahmen der parlamentarischen Initiative Reimann Maximilian 15.456, "Heraufsetzung der periodischen vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung für Senioren-Autofahrer vom 70. auf das 75. Altersjahr", befindet sich die Thematik der Fahreignungsuntersuchung für Senioren und Seniorinnen zurzeit in der parlamentarischen Beratung. In der Sommersession 2017 stimmte der Nationalrat einer Erhöhung der Alterslimite für die Fahreignungsuntersuchung von Senioren und Seniorinnen zu. Das Instrument der Fahreignungsuntersuchung selbst stellte er dabei nicht infrage. Vielmehr wurde im Rahmen der Debatte mehrfach betont, dass an der Untersuchung festgehalten werden soll und deren Abschaffung nicht zur Diskussion steht. Der Bundesrat sieht angesichts dessen keinen Grund, die Fahreignungsuntersuchung erneut zu überprüfen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3457	n	Mo. Nantermod. Tarifverbunde. Freie Wahl für Benützerinnen und Benützer			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, die geltenden gesetzlichen oder reglementarischen Bestimmungen dahingehend zu ändern, dass die Tarife für den direkten Verkehr landesweit gelten und dass Reisende stets zwischen Billetten, deren Preis vom für die Tarifierung zuständigen Bundesorgan festgelegt wird, und Billetten, die von den Tarifverbunden angeboten werden, wählen können. Dies gilt insbesondere für Streckenbillette sowie für den Zugang zu Sparbilletten und Streckenabos. Langfristiges Ziel ist es, dass Konsumentinnen und Konsumenten immer der beste Preis angeboten wird.

Begründung Der Ausbau der Tarifverbunde ist für viele Reisende, die vom multimodalen Verkehr profitieren, zweifelsohne sehr interessant. Allerdings sind diese Angebote für einige Pendlerinnen und Pendler besonders schlecht geeignet, da sie nach der Schaffung solcher Verbunde für ihre Billette oder Abos plötzlich bedeutend mehr bezahlen müssen, weil ihnen Angebote aufgezwungen werden, die sie überhaupt nicht brauchen.

Übrigens gibt es in den immer zahlreicheren Tarifverbunden für die betroffenen Zonen keine Sparbillette der SBB, mit denen die Nutzung des Schienennetzes optimiert werden kann und Reisende preisgünstig fahren können. Manchmal ist es sogar günstiger, ein Billett für eine längere Strecke mit einem Zielort ausserhalb des Tarifverbunds zu lösen, als ein Billett für die eigentlich gewollte Strecke innerhalb des Verbunds zu kaufen.

Deshalb sollen die Benützerinnen und Benützer stets die Wahl zwischen dem von den Tarifverbunden beschlossenen Tarif und dem vom zuständigen Bundesorgan vorgesehenen Streckentarif haben. Eine weitere Möglichkeit wäre, dass ein Ticketingsystem systematisch den günstigsten Tarif anbietet.

Stellungnahme Die Tarifhoheit liegt nach Artikel 15 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) bei den Transportunternehmen. Entscheide in Tarif- und Distributionsfragen fallen deshalb in die Zuständigkeit der Transportunternehmen. Es gibt keine Bundesstelle, welche Tarife festlegt.

Die zwei Systeme des öffentlichen Verkehrs, nämlich der schweizweite direkte Verkehr (DV) und die regionalen Verkehrs- und Tarifverbände, sind historisch gewachsen und teils ungenügend koordiniert. Beide Systeme ermöglichen es der Kundschaft, für die Reise über mehrere Transportunternehmen nur ein Billett lösen zu müssen. Das DV-System ist national angelegt und basiert auf Tarif-Kilometern, das Verbund-System ist regional ausgerichtet und berechnet sich nach Tarif-Zonen.

Den Transportunternehmen und den regionalen Tarifverbänden steht es frei, vergünstigte Fahrausweise, sogenannte Sparbillette, anzubieten (Art. 15 Abs. 4b PBG). Ob, zu welcher Tageszeit und auf welchen Linien ein Unternehmen oder ein Tarifverbund diese anbietet, liegt in seiner Verantwortung.

Der Bundesrat teilt die Einschätzung des Motionärs, dass die heutige Tariflandschaft kompliziert und für den Kunden wenig transparent ist. Die ÖV-Branche arbeitet seit Längerem an zwei Projekten im Tarif- und Distributionsbereich. Im Rahmen dieser Projekte wird unter anderem geprüft, wie die Zusammenarbeit zwischen dem nationalen Tarifsystem und den Verbänden verbessert und ein einfacheres und nachvollziehbareres Tarifsystem etabliert werden kann. Zur Unterstützung dieser Arbeiten hat der Bundesrat in seiner Botschaft zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr vorgeschlagen. Diese würde der ÖV-Branche die Schaffung von Entscheidungsstrukturen ermöglichen, um solche Projekte innerhalb nützlicher Frist durchführen zu können. Dieser Vorschlag ist politisch umstritten. Einzelne Kantone ziehen eine dezentrale Tarifhoheit vor.

Der Bundesrat sieht zurzeit keinen Bedarf, gesetzliche Grundlagen zu schaffen, um für Fahrten innerhalb von Tarifverbundgebieten Vorschriften bezüglich Sortiment und Tarifhöhe zu erlassen. Solche würden die Tarifhoheit der Unternehmen deutlich einschränken, was der Bundesrat ablehnt. Er erwartet hingegen von den Transportunternehmen und den Verbundorganisationen, dass sie sich schnell in zweckmässigen und gemeinsamen Entscheidungsgremien organisieren und Vereinfachungen und Verbesserungen im Tarifsystem umsetzen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3458	n	Mo. Nantermod. Lernfahrausweis ab 16 Jahren			-	

Eingereichter Text Im Rahmen der Revision der Führerausweissvorschriften, die zurzeit in der Vernehmlassung ist, wird der Bundesrat aufgefordert, die Möglichkeit eines Lernfahrausweises ab 16 Jahren einzuführen. Der Erwerb des regulären Führerausweises soll auch weiterhin erst mit Erreichen der Volljährigkeit möglich sein.

Begründung Am 26. April 2017 hat der Bundesrat den Entwurf zur Revision der Führerausweissvorschriften in die Vernehmlassung geschickt. Der Entwurf sieht insbesondere das begleitete Fahren ab 17 vor und kommt somit zahlreichen Anfragen und Versprechungen nach.

Da, wo das begleitete Fahren unter 18 bereits praktiziert wird, führt es zu einer Verringerung der Verkehrsunfälle, weil junge Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker bei Erwerb ihres Führerausweises bereits über mehr Erfahrung verfügen. Ausserdem können junge Menschen dadurch den Führerausweis nach Erreichen der Volljährigkeit schneller und billiger erwerben. Aus beruflicher und sozialer Sicht kann sich dies für Jugendliche aus Randregionen als sehr nützlich erweisen.

Allerdings ist das vom Bundesrat vorgeschlagene Alter von 17 Jahren nicht ambitioniert genug. Jugendliche dürfen bereits mit 16 Jahren Scooter fahren und nehmen somit de facto bereits am Verkehr teil. Dieses Alter erscheint daher im Hinblick auf die Lebensabschnitte, die Ausbildung und die geltenden Führerausweissvorschriften als angebrachter.

Stellungnahme Das Mindestalter für den Lernfahrausweis wird aktuell in der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften zur Diskussion gestellt. Dabei schlägt der Bundesrat eine Reduktion des Mindestalters für begleitetes Fahren auf 17 Jahre vor. Der Grund für die vorgeschlagene Altersgrenze liegt darin, dass die Mindestdauer für das begleitete Fahren mit Lernfahrausweis ein Jahr betragen soll. Um den Führerausweises weiterhin mit 18 Jahren erlangen zu können, soll deshalb das Mindestalter für den Lernfahrausweis entsprechend um ein Jahr gesenkt werden. Eine weitere Senkung des Mindestalters lehnt der Bundesrat hingegen ab.

Da im Übrigen noch bis zum 26. Oktober 2017 die Möglichkeit besteht, im laufenden Vernehmlassungsverfahren auf die Ausgestaltung der Führerausweissvorschriften Einfluss zu nehmen, lehnt der Bundesrat die Motion auch aus prozeduralen Gründen ab.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3473	n	Mo. de Courten. Verbindlicher Mindestabstand von Windkraftanlagen zu Siedlungsgebieten			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, den Mindestabstand von Windkraftanlagen zu Siedlungsgebieten auf mindestens das 10-Fache der Höhe der Windkraftwerke festzulegen und diesen Mindestabstand gesetzlich zu verankern. Dabei sind die geltenden Lärmgrenzwerte, inklusive zusätzlicher Grenzwerte für Infraschall bzw. tieffrequenten Schall, einzuhalten.					
Begründung	<p>Bisher fehlt eine gesetzliche Grundlage für Mindestabstände von Windkraftwerken zu Siedlungsgebieten. Die zuständigen Behörden stützen sich auf Empfehlungen von Fachorganisationen, die gleichzeitig die Interessenvertretung der Branche wahrnehmen. Diese Empfehlungen, die beispielsweise im Kanton Baselland einen Mindestabstand von lediglich 700 Meter vorsehen, stammen aus einer Zeit, in der industrielle Windkraftanlagen noch eine Höhe von unter 100 Meter mit Rotordurchmessern unter 50 Meter hatten. Moderne Windkraftwerke, die heute zum Einsatz kommen, weisen Gesamthöhen von deutlich über 150 Meter aus, und die Entwicklung von noch grösseren Windkraftanlagen ist nur eine Frage der Zeit.</p> <p>Aus den technischen Angaben von Windkraftwerk-Herstellern lässt sich herleiten, dass die geltenden Lärmschutzgrenzwerte durch ein einziges modernes Kraftwerk in Abständen zu Siedlungsgebieten von unter 1500 Meter nicht mehr eingehalten werden können. Auch internationale wissenschaftliche Vergleiche ergeben, dass Abstände zu Windkraftanlagen unter 1500 Meter nicht vertretbar sind, da die Gesundheit und die Sicherheit der Anwohner bei geringeren Abständen nachweislich gefährdet werden. In Windpärken mit mehreren gleichzeitig auf dasselbe Siedlungsgebiet einwirkenden Windkraftanlagen könnten die geltenden Lärmgrenzwerte selbst im Abstand von 2000 Meter nicht eingehalten werden.</p> <p>Ungelöst ist auch das Problem mit bisher kaum erforschten Auswirkungen von Infraschall (1-20 Hertz) und tieffrequentem Schall (etwa 200 Hertz) von Windkraftanlagen auf die Gesundheit von Mensch und Tier in der Umgebung.</p> <p>Viele andere Länder haben mittlerweile Mindestabstände zum Siedlungsraum festgelegt, um die Immissionen und Gefahren für die in den angrenzenden Siedlungsgebieten wohnhafte Bevölkerung zu reduzieren. In Bayern gilt beispielsweise die 10-Regel (Mindestabstand von Siedlungsgebiet gleich 10-mal Höhe der Windkraftanlage), welche explizit für alle betroffenen Gemeinden angewendet wird. Dieses Modell hat sich bewährt und soll dem Bundesrat als Richtschnur dienen.</p>					
Stellungnahme	<p>Die massgebliche Beurteilungsgrundlage für den Abstand von Windenergieanlagen zu Siedlungsgebieten in der Schweiz ist Anhang 6 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm). Die Einhaltung der dort festgelegten Grenzwerte für hörbaren Schall wird im Rahmen der für Windpärke obligatorischen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) überprüft. Die Grenzwerte sind derart definiert, dass bei Einhaltung der Planungswerte die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung geschützt ist. Gemäss Artikel 11 Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) sind sodann unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung die Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar ist.</p> <p>In der Praxis muss der Projektant einer Windenergieanlage ein detailliertes Lärmgutachten vorlegen, welches von der kantonalen Fachstelle für Lärmschutz geprüft wird.</p> <p>Die Lärmschutzverordnung regelt nicht den Schutz gegen Infra- und Ultraschall, jedoch gehen die Experten aufgrund des Standes der wissenschaftlichen Erkenntnisse und der Erfahrung heute davon aus, dass im Allgemeinen keine schädlichen oder lästigen Immissionen durch Infraschall zu erwarten sind, wenn die Lärmimmissionen im hörbaren Bereich die massgebenden Grenzwerte einhalten.</p> <p>Im Jahr 2012 wurden 467 Anwohner von Windpärke in der Schweiz in einer wissenschaftlichen Untersuchung über ihre Wahrnehmung zu den Windenergieanlagen (WEA) befragt. Nur eine kleine Minderheit der Befragten gab an, sich durch die WEA stark belästigt zu fühlen und unter Symptomen wie Einschlafstörungen zu leiden. Dies kann als Zeichen dafür gewertet werden, dass die in Kraft stehenden Lärmbelastungsgrenzwerte der LSV wirksam sind und die grosse Mehrheit der betroffenen Bevölkerung tatsächlich schützen.</p> <p>Das vom Motionär erwähnte Bundesland Bayern ist das einzige Bundesland, das eine gesetzliche Abstandsregelung, welche jedoch Abweichungen zulässt, kennt. Die Beurteilung der Geräuschsituation erfolgt im Einzelfall nach der "Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm" (TA Lärm), deren Schutzniveau vergleichbar ist mit demjenigen der schweizerischen LSV. Zudem äusserte das deutsche Umweltbundesamt in einer schriftlichen Stellungnahme vom 2. März 2015, dass es verbindliche Mindestabstände zwischen Windenergieanlagen und Wohnbebauung für nicht erforderlich halte und eine pauschale Festlegung nicht geeignet sei, um den unterschiedlichen Schutzgütern und Interessen gerecht zu werden. In Frankreich gilt ein Mindestabstand von 500 Meter, und in vier österreichischen Bundesländern gelten Mindestabstände von 1000 bis 1500 Meter.</p> <p>In der Schweiz sind die Kantone für die Planung und Bewilligung von WEA zuständig. Das am 28. Juni 2017 verabschiedete Konzept Windenergie ist das dabei zu berücksichtigende raumplanerische Instrument des Bundes. Für die darin enthaltene "Grundlagenkarte des Bundes betreffend die hauptsächlichen Windpotenzialgebiete" wurde ein Abstand von 300 bis 500 Meter von WEA zu Bauzonen verwendet. Mit dem vom Motionär vorgeschlagenen Mindestabstand von 1500 Meter von WEA zu Siedlungsgebieten bzw. Bauzonen würden die im Konzept Windenergie ausgewiesenen Potenzialgebiete um zwei Drittel reduziert.</p>					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3476	n	Mo. Schneider-Schneiter. Tschüss, Roaming-Insel Schweiz. Abschaffung zur Sicherung des Wirtschafts-, Handels- und Tourismusstandortes Schweiz			-	
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird aufgefordert, dem Parlament einen Vorschlag zu unterbreiten, um die teuren Roaming-Preise für Schweizerinnen und Schweizer in der EU sowie für EU-Bürger in der Schweiz abzuschaffen.					

Begründung	<p>Per 15. Juni 2017 werden Roaming-Zuschläge für die Bürger der EU in Europa grösstenteils Geschichte sein: Die EU hat beschlossen, Roaming-Zuschläge innerhalb der EU zu verbieten.</p> <p>In der Schweiz werden seit Jahren Diskussionen über das Roaming geführt. Mit der unmittelbar bevorstehenden Abschaffung der Roaming-Zuschläge wird nun aber offenbar, dass die Aufrechterhaltung des Roaming-Regimes nicht nur für die Konsumenten, sondern auch für den Standort Schweiz gewichtige Nachteile mit sich bringt.</p> <p>Für eine Vodafone-Kundin aus Deutschland bedeutet dies beispielsweise, dass neu innerhalb der EU sowie in Norwegen, Island und Liechtenstein ohne Zusatzkosten der gewohnte Inlandtarif (z. B. unlimitierte Anrufminuten inklusive) zur Anwendung kommt, während für einen Anruf Schweiz-Deutschland 1,21 Euro pro Minute anfallen.</p> <p>Schon jetzt ist zu beobachten, dass ausländische Provider die Schweiz in eine neue Zone (z. B. Zone F bei Bouygues Telecom in Frankreich, Zone 2 zusammen mit Andorra und Isle of Man bei O2 in Deutschland) einteilen, die für die Schweiz höhere Gebühren und andere Limiten vorsieht als für den Rest Europas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Schweiz als Tourismusland heisst zahlreiche Gäste aus dem nahen Ausland willkommen. Dabei steht sie in direkter Konkurrenz zu anderen Alpenländern, wie etwa Österreich, aber auch den französischen und italienischen Alpen. Indem die Schweiz zur Roaming-Insel wird, wird das Erlebnis der Gäste aus dem europäischen Ausland spätestens dann getrübt, wenn sie zu Hause eine überhöhte Rechnung vorfinden. 2. Die Schweiz als Business-Hub wird zum Standort mit höheren Kosten für ausländische Gäste, die z. B. zum Hauptsitz in die Schweiz oder an ein Meeting in unser Land kommen. 3. Die Schweiz als Plattform für internationale Organisationen - z. B. im internationalen Genf - weist in Zukunft einen um einen weiteren Puzzlestein höheren Kostenblock aus, der ihre Attraktivität mindert. <p>All diese Entwicklungen schaden dem Standort Schweiz. Im Zeitalter der Digitalisierung sollte der Zugang zu Telekomnetzen innerhalb Europas uneingeschränkt offen sein.</p>
-------------------	--

Stellungnahme	<p>Die Preise für das Roaming, welche ausländische Touristen in der Schweiz zu entrichten haben, liegen im Verantwortungsbereich der Mobilfunkanbieterinnen in ihrem Heimatland. Gewisse Unternehmen verrechnen ihrer Kundschaft für Reisen in die Schweiz dieselben Tarife wie für Reisen innerhalb der EU oder des EWR. Andere Unternehmen erheben für Roaming-Verkehr mit der Schweiz höhere Gebühren als innerhalb der EU bzw. des EWR. Ohne rechtliche Grundlage im Fernmeldegesetz und ohne vertragliche Vereinbarung mit der EU hat der Bundesrat keinen Einfluss auf die Roaming-Tarife für Schweizerinnen und Schweizer in der EU und für Touristen aus Europa, die sich in der Schweiz aufhalten. Das internationale Roaming basiert auf Verträgen, welche die Grosshandelstarife zwischen den beteiligten Firmen regeln. Eine staatliche Begrenzung von Endkundertarifen beim Roaming stellt jeweils darauf ab, dass zwischen den beteiligten Ländern Abkommen zur Regelung der Grosshandelstarife vorliegen.</p> <p>Die Roaming-Preise für Schweizer Touristen im EU-/EWR-Raum sind in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken. Viele Schweizer Kundinnen und Kunden beziehen ihre Mobilfunkdienste im Rahmen von Abonnementen, bei welchen der Roaming-Verkehr mit dem EU-/EWR-Raum bereits enthalten ist, oder sie beziehen für Reisen im Ausland spezielle Tarifpakete, welche Roaming-Dienstleistungen umfassen.</p> <p>Zur Regelung der Roaming-Preise schlägt der Bundesrat im Rahmen seiner Botschaft zur Revision des Fernmeldegesetzes die folgenden Massnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - das Festlegen fairer Abrechnungsmodalitäten (z. B. sekundengenaue Abrechnung); - die Möglichkeit zur Nutzung von Roaming-Dienstleistungen von Drittanbieterinnen im Ausland; - die Festlegung von Preisobergrenzen im Rahmen von internationalen Abkommen; - die Verpflichtung von Schweizer Mobilfunkanbieterinnen, Angebote mit eingeschlossenen Roaming-Dienstleistungen einzurichten bzw. Optionen anzubieten, welche die Inanspruchnahme von Roaming-Diensten zu fixen Preisen oder reduzierten Standardpreisen ermöglichen. <p>Darüber hinaus soll die Verwaltung Marktbeobachtungen im Roaming-Bereich durchführen und die technische und preisliche Entwicklung analysieren. Dabei soll mit der Preisüberwachung zusammengearbeitet werden.</p> <p>Das Anliegen der Motion wird in der Botschaft zur Revision des Fernmeldegesetzes bereits so weit berücksichtigt, wie es sinnvollerweise umgesetzt werden kann. Daher ist die Motion abzulehnen.</p>
----------------------	--

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3487	n	Po. (Schelbert) Mazzone. Digitalisierung, Umwelt und Energie			-	
Eingereichter Text		Der Bundesrat wird gebeten, in Ergänzung der angekündigten Berichte auch darzulegen, wie sich die Digitalisierung voraussichtlich auf Umwelt und Energie auswirken wird.				

Begründung Der Bericht des Bundesrates "über die zentralen Rahmenbedingungen für die digitale Wirtschaft" macht Hauptaussagen zur Arbeitsmarktentwicklung, zu Forschung und Entwicklung, zur Sharing Economy, zum Finanzbereich und zur Wettbewerbspolitik. Zu diversen weiteren Fragen stellt er vertiefende Studien in Aussicht. Das alles sind wichtige Fragen. Umwelt und Energie sind nicht minder zentrale Rahmenbedingungen der Wirtschaft.

Zu den Auswirkungen der Digitalisierung auf Umwelt und Energie gibt es im Bericht kein eigenes Kapitel, keine spezifischen Fragen und auch keine Prüfaufträge. Eine genaue Analyse der Chancen und Herausforderungen des digitalen Wandels unter Umweltgesichtspunkten fehlt, und damit gibt es auch keine Hinweise darauf, wie und wohin der Bundesrat diesbezüglich die Politik entwickeln will. Beispiele wären etwa Auswirkungen auf Mobilität (Gütertransport, Telearbeit, neue Mobilitätssysteme) und Energie (Green IT) usw. Gibt es Entlastungen, wo ist mit neuen Belastungen zu rechnen?

Stellungnahme Im Bericht des Bundesrates vom 11. Januar 2017 über die zentralen Rahmenbedingungen für die digitale Wirtschaft sind Umwelt und Energie Querschnittsthemen, die in den Bereichen Sharing Economy, Wettbewerbspolitik sowie Forschung und Entwicklung angesprochen werden. Der Bericht geht nur punktuell auf Chancen und Risiken der Digitalisierung im Bereich Umwelt und Energie ein, weil diese Themen im Rahmen der bundesrätlichen Gesamtstrategie Digitale Schweiz, in einzelnen Sachgeschäften oder in anderen Gefässen bearbeitet werden. Hierzu gehört eine interdepartementale Koordinationsgruppe, die laufend Entwicklungen der Digitalisierung beobachtet und den Bundesrat jährlich auch zu Umwelt- und Energiethemen informiert. Weiter sind im Aktionsplan der Strategie Digitale Schweiz über 50 spezifische Massnahmen vorgesehen, die auch einzeln evaluiert werden. Vorgesehen sind beispielsweise Massnahmen und Evaluationen zu intelligenter und vernetzter Mobilität, Gestaltung und Nutzung von bestehenden oder künftigen Data-Centern sowie Energie- oder Ressourceneffizienz. Eine umfassende Wirkungsanalyse, wie im vorliegenden Postulat gefordert, ist jedoch kaum möglich, dies aufgrund der schnellen technologischen Entwicklung, der Vielzahl von Schnittstellen und der Vernetzung von Prozessen von Umwelt und Energie mit anderen Bereichen.

Weiter hat der Bundesrat am 5. Juli 2017 den Bericht "Herausforderungen der Digitalisierung für Bildung und Forschung in der Schweiz" zur Kenntnis genommen. Der Bericht identifiziert die Bereiche Umwelt und Energie explizit als wichtige gesellschaftliche Herausforderungen, für deren Bewältigung die Digitalisierung wesentliche Impulse liefern kann. Zudem hat der Bundesrat beim Thema Digitalisierung und Mobilität mögliche Auswirkungen im Bereich des automatisierten Fahrens in Erfüllung des Postulates Leutenegger Oberholzer 14.4169 aufgezeigt. Die Digitalisierung in der Mobilität war auch Teil der Arbeiten zu den Verkehrsperspektiven 2040. Der Bundesrat hat darüber hinaus das UVEK beauftragt zu prüfen, ob im Bereich der Mobilität und insbesondere für dienstleistungsübergreifende Transportketten Rechtsgrundlagen angepasst werden müssen, damit die Chancen bei multimodalen Mobilitätsdienstleistungen genutzt und deren Risiken minimiert werden.

Wie eingangs erwähnt, wird die Digitalisierung im Bereich Umwelt und Energie auch in einzelnen Sachgeschäften thematisiert. Das mit dem neuen Energiegesetz vom 30. September 2016 revidierte Stromversorgungsgesetz sieht beispielsweise spezifische Massnahmen in den Bereichen Smart Metering, intelligente Netzsteuerungen, Datenschutz und Datensicherheit vor. Die geplante Revision des Stromversorgungsgesetzes sieht weitere Anpassungen vor, die ebenfalls Digitalisierungsaspekte aufgreifen. Schliesslich werden Regulierungsfolgenabschätzungen bei allen Vorlagen des Bundes durchgeführt. Da die Digitalisierung in den Vorlagen berücksichtigt wird, findet jeweils eine sachspezifische Analyse statt, welche auch die Bereiche Umwelt und Energie umfasst.

Der Bundesrat erachtet das Postulat aufgrund der genannten vielfältigen Aktivitäten und Berichterstattungen als bereits erfüllt und einen weiteren, separaten Bericht zu den Folgen der Digitalisierung im Bereich Umwelt und Energie als nicht notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3496	n	Mo. Graf-Litscher. Verpflichtender Grundschutz für kritische Strominfrastrukturen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen dergestalt zu präzisieren, dass für die Betreiber kritischer Strominfrastrukturen ein verpflichtender, branchenspezifischer Grundschutz gegenüber Cyberangriffen und anderen relevanten Risiken wie Naturgefahren besteht. Dieser Grundschutz soll risikobasiert ausgestaltet sein und die Bedeutung der jeweiligen Betreiber für eine sichere Stromversorgung berücksichtigen.

Begründung Eine funktionierende Stromversorgung ist für das Wohlergehen der Bevölkerung und die Volkswirtschaft in der Schweiz von essenzieller Bedeutung. Ein schwerwiegender Stromausfall, beispielsweise verursacht durch einen Cyberangriff oder eine Naturkatastrophe, würde die Bevölkerung massiv beeinträchtigen und zu milliardenschweren Schäden in der Wirtschaft führen. Unter anderem würde die Wasserversorgung ausfallen, der öffentliche Verkehr zusammenbrechen, oder die Grossverteiler in der Lebensmittelversorgung würden lahmgelegt.

Die aktuellen Rechtsgrundlagen sowie die nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen und die nationale Cyberstrategie (NCS) enthalten keine sektorübergreifenden Vorgaben zum Sicherheitsniveau, welches die Betreiber kritischer Infrastrukturen erreichen sollen. Für die Betreiber massgebend sind die sektoriellen Fachgesetze (z. B. Energiegesetz und Stromversorgungsgesetz für die Betreiber der Stromnetze). Im Bereich der Stromversorgung ist allerdings nicht ausreichend präzisiert, welchen branchenspezifischen Grundschutz die Betreiber aufweisen müssen. Dieser Grundschutz soll risikobasiert ausgestaltet sein und die Bedeutung der jeweiligen Betreiber für eine sichere Stromversorgung in der Schweiz berücksichtigen. Zentrale Betreiber sollen einen höheren Grundschutz aufweisen, weil ein Ausfall gravierendere Konsequenzen hätte. Für kleinere Netzbetreiber kann dagegen ein tieferes Schutzniveau angemessen sein.

Stellungnahme Der Bundesrat hat bereits 2012 nationale Strategien zum Schutz kritischer Infrastrukturen (SKI) und zum Schutz der Schweiz vor Cyberrisiken (NCS) verabschiedet. Als Grundsatz ist dabei zu beachten, dass die Umsetzung der Strategien massgeblich im Rahmen der etablierten Prozesse und innerhalb der bestehenden Strukturen und Zuständigkeiten erfolgt. Im Rahmen der nationalen SKI-Strategie wurde der Leitfaden SKI (2015) erarbeitet, der die Betreiber kritischer Infrastrukturen unterstützen soll, die Resilienz zu steigern und ein angemessenes Schutzniveau zu gewährleisten. Die Zweckmässigkeit dieses Leitfadens wurde in einem Pilotprojekt mit der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid aufgezeigt. Als Massnahme aus der NCS wurde beim Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) eine Arbeitsgruppe gebildet, die aktuell Minimalstandards für die Sicherheit der Informations- und Kommunikationstechnologien für die Schweizer Strombranche erarbeitet. Diese Arbeiten ergänzen eine Branchenempfehlung "ICT Continuity" (2011) des VSE und orientieren sich an international etablierten Standards für die Sicherheit von Informations- und Kommunikationstechnik (IKT).

Im revidierten Energiegesetz, das voraussichtlich Anfang 2018 in Kraft treten wird ([BBl 2016 7683](#)), wird in den Leitlinien für die sichere Energieversorgung neu der Schutz kritischer Infrastrukturen einschliesslich der zugehörigen IKT explizit erwähnt (Art. 7 Abs. 1).

Im Zusammenhang mit dem revidierten Energiegesetz werden zudem Bereiche der Datensicherheit erstmalig geregelt. Von den Betreibern der Elektrizitätsnetze wird die Erfüllung von Sicherheitsanforderungen für die Datenübermittlung und -bearbeitung gefordert. Diese zielen auf einen gewissen Grundschutz der Netzbetreiber gegenüber Cyberrisiken wie auch auf den sicheren Betrieb von intelligenten Mess-, Steuer- und Regelsystemen ab.

Der Bund erlässt weiter explizite Sicherheits- und Schutzvorgaben primär in Bezug auf Strominfrastrukturen, die direkt seiner Aufsicht unterstehen, beispielsweise für Talsperren und Kernanlagen. In Bezug auf die Netzinfrastruktur sind hingegen vor allem die Netzbetreiber in der Pflicht, welche nach Artikel 8 Absatz 1 des Stromversorgungsgesetzes vom 23. März 2007 (StromVG; SR 734.7) nicht nur für ein effizientes und leistungsfähiges, sondern insbesondere auch für ein in jeder Hinsicht sicheres Netz zu sorgen haben. Es ist denn nach dem StromVG auch an ihnen, die entsprechenden technischen und betrieblichen Mindestanforderungen für den Netzbetrieb zu erarbeiten. Die Aufwände für ein angemessen hohes Sicherheitsniveau zählen somit zu den anrechenbaren Netzkosten gemäss Artikel 15 Absatz 1 StromVG.

Der Bundesrat unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Motion, dass kritische Strominfrastrukturen ein geeignetes Schutzniveau aufweisen sollen. Er will vorerst jedoch die weitere Entwicklung der laufenden Arbeiten (insbesondere in Zusammenhang mit den nationalen Strategien SKI und NCS) abwarten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3514	n	Mo. Aebi Andreas. Dichtigkeitskontrolle von Güllegruben			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 15 des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) und Artikel 28 der Gewässerschutzverordnung (GSchV) so anzupassen, dass die periodische Dichtigkeitskontrolle von Güllegruben nicht mehr erforderlich ist. Kontrollen sollen, wenn überhaupt, nur in gut begründeten Risikosituationen notwendig sein.

Begründung Gemäss Artikel 15 des Gewässerschutzgesetzes und Artikel 28 der Gewässerschutzverordnung müssen alle Güllegruben periodisch auf ihre Dichtigkeit geprüft werden. Diese Auflage ist unverhältnismässig und aus folgenden Gründen anzupassen:

1. Gefährdungspotenzial ist gering: Es gibt in der Schweiz keinen dokumentierten Fall von Verunreinigung des Grundwassers durch undichte Güllegruben. Diesem Umstand muss bei einer Risikobeurteilung Rechnung getragen werden, und daraus müssen für die Praxis dem Risiko angemessene Lösungen gefunden werden.
2. Nur sehr wenige Güllegruben weisen effektiv Schäden auf: Im Kanton Zürich, wo die Kontrollen schon längere Zeit durchgeführt werden, ist der Anteil an möglicherweise undichten Güllegruben verschwindend klein.
3. Gülle ist keine Flüssigkeit: Gülle ist keine reine Flüssigkeit, sondern eine Suspension, deren Feststoffe allfällige Risse im Güllekasten abdichten. Dies kann in der Praxis klar gezeigt werden. Daher ist eine andere Risikobeurteilung und Handhabung als bei Lagergefässen von reinen Flüssigkeiten durchaus angebracht.
4. Grosse Aufwand: Alleine im Kanton Bern gibt es rund 40 000 Güllegruben. Der Aufwand, diese periodisch zu kontrollieren, ist, gemessen am Gefährdungspotenzial, schlicht unverhältnismässig.
5. Grosse administrativer und finanzieller Aufwand für die Kantone: Die Kosten für die Kontrollen und die Administration sind gemessen am Risiko sehr hoch. Bei einer Fokussierung könnten zudem die Wasserversorger an der Finanzierung der Kontrollen beteiligt werden.

Stellungnahme Güllegruben weisen grosse Lagervolumina von bis zu mehreren Tausend Kubikmetern auf. Sie liegen häufig über Grundwasservorkommen oder in der Nähe von Oberflächengewässern. Die Gülle enthält krankheitserregende Keime und solche, die Antibiotikaresistenzgene weitergeben können. Keime sind die häufigste Ursache von Verunreinigungen des Trinkwassers. Des Weiteren werden oft auch häusliches Abwasser, Pflanzenschutzmittelreste oder mit Bioziden versetzte Reinigungsmittel (nach der Reinigung von bspw. Melkanlagen) in die Güllegruben geleitet. Entsprechend geht von undichten Güllegruben eine Gefahr für das Grund- und Trinkwasser sowie Oberflächengewässer aus. Aus Sicherheitsgründen besteht der gesetzliche Auftrag, Güllegruben zu kontrollieren.

Im Gegensatz zu allen anderen erdverlegten Lagereinrichtungen für wassergefährdende Flüssigkeiten sind die Vorgaben zum Bau von Güllegruben bereits heute reduziert: So müssen Güllegruben nicht doppelwandig sein, sondern dürfen einwandig erstellt werden. Die selbstabdichtende Wirkung aufgrund der Schwebstoffe ist bereits heute in den Vorgaben berücksichtigt.

Gemäss Artikel 28 der Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) orientiert sich die Kontrollfrequenz an der Gewässergefährdung, d. h., die risikobasierte Kontrolle ist bereits heute rechtlich vorgeschrieben. Neuerstellte Güllegruben werden gemäss Vorschrift auf ihre Dichtheit geprüft.

Im Kanton Zürich erarbeitete eine breit zusammengesetzte Arbeitsgruppe, unter anderem auch mit Vertretern des kantonalen Bauernverbandes, ein entsprechendes risikobasiertes Kontrollkonzept. Bei den periodischen Kontrollen in den Kantonen Thurgau und Zürich wird jeweils nicht die Dichtheit der Lageranlagen geprüft, sondern es wird eine visuelle Kontrolle des Bauwerks durchgeführt. Dadurch können der Kontrollaufwand und die Kosten für die Landwirtschaftsbetriebe möglichst tief gehalten werden. Bei der erstmaligen Kontrolle der rund 9000 Gruben im Kanton Zürich wurden 500 Gruben stillgelegt. Zudem wurden bei 10 Prozent (900 Gruben) schwere, bei 16 Prozent (1440 Gruben) mittlere und bei 22 Prozent (1980 Gruben) kleinere Schäden festgestellt. Im Kanton Thurgau wurden bei 23 Prozent der Gruben Mängel festgestellt. Die Schäden betrafen nicht nur die Dichtheit, sondern bspw. auch die statische Sicherheit der Gruben.

Diese Resultate illustrieren eindrücklich die Notwendigkeit solcher Kontrollen.

Die Kosten der nur alle etwa 20 Jahre anfallenden Kontrollen pro Grube liegen zwischen 250 und 1200 Franken und können als verhältnismässig betrachtet werden. Ohne diese risikobasierten Kontrollen könnten über 100 000 Güllegruben auf unbefristete Zeit unkontrolliert genutzt werden. Dies wäre für das Grund- und Trinkwasser bzw. für die Schweizer Bevölkerung ein zu grosses Gesundheitsrisiko.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3520	n	Mo. Graf-Litscher. Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!			-	

Eingereichter Text Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und die Verkehrszulassungsverordnung (VZV) sollen so angepasst werden, dass die zuständige Behörde bei Fahrausweisentzügen nach den Artikeln 16ff. SVG die Möglichkeit hat, bei Berufsfahrerinnen und -fahrern die Sanktionen auf privater und beruflicher Ebene markanter zu differenzieren.

Begründung Seit der Revision des SVG und der VZV von 2005 wird bei Fahrausweisentzügen in erster Linie auf die Schwere der Gefährdung abgestellt, wobei die Frage des persönlichen Verschuldens weniger Gewicht hat. Es ist unbestritten, dass der Fahrausweisentzug Berufsfahrerinnen und -fahrer deutlich härter trifft als Freizeitfahrer, steht doch rasch der Arbeitsplatz auf dem Spiel. Mindestens bei leichtem Verschulden eines Berufsfahrers sollte die zuständige Behörde zwischen den Fahrzeugkategorien, für die er befugt ist, differenzieren können und entsprechend unterschiedliche Entzugsdauern verhängen können. Dies ist an sich in Artikel 33 Absatz 5 der VZV als Möglichkeit vorgesehen, allerdings lediglich unter Berücksichtigung der Gefährdung und ohne Berücksichtigung des Verschuldens. Da ein Fahrausweisentzug für einen Berufsfahrer mit dem Risiko einhergeht, den Arbeitsplatz zu verlieren, kommt dies einer doppelten Strafe gleich, weshalb das persönliche Verschulden wie im Strafrecht zu gewichten ist.

Stellungnahme Die Festsetzung der Dauer eines Führerausweisentzugs ist in Artikel 16 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) geregelt. Es sind die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Nebst der Gefährdung der Verkehrssicherheit ist auch die von der Motionärin geforderte Gewichtung des Verschuldens Bestandteil der Festsetzung der Dauer des Führerausweisentzugs.

Die kantonalen Behörden können unter Berücksichtigung der gesetzlichen Mindestentzugsdauer den Führerausweis für Fahrzeuge, die zur Berufsausübung benötigt werden, weniger lang entziehen als für die restlichen Fahrzeugkategorien. Dabei berücksichtigen die kantonalen Behörden auch das Verschulden.

Den Berufschauffeuren und -chauffeusen kommt im Verkehr eine erhöhte Verantwortung zu. Sie sollten für die Einhaltung der Verkehrsregeln besonders sensibilisiert sein. Für die Verkehrssicherheit ist es deshalb besonders wichtig, dass sie die Verkehrsordnung respektieren.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3551	n	Po. von Siebenthal. Die Grundversorgung auf den Alpen sicherstellen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie analoge Telefonanschlüsse nach der Umstellung auf die Internettelefonie (VoIP) ohne Mehrkosten für den Benutzer weiterbetrieben werden können.

Begründung Die Swisscom stellt die Telefonie von der analogen Technik auf internetbasierte Telefonie (Voice over IP, VoIP) um. Die Fernspeisung der Endgeräte ist nicht mehr möglich, und ohne Strom kann nicht telefoniert werden. Für Alpwirtschaftsbetriebe ist während der Alpsaison eine Telefonverbindung für die Aufrechterhaltung des täglichen Betriebes wichtig - bei Naturereignissen oder Unfällen gar überlebenswichtig.

Das Schweizer Mobilfunknetz deckt nicht die gesamte Landesfläche ab. Betriebe ausserhalb des Mobilfunknetzes sind auf Festnetzverbindungen angewiesen. Die Erschliessung von abgelegenen Betrieben im vergangenen Jahrhundert wurde als grosse Errungenschaft anerkannt; im 21. Jahrhundert droht diese Errungenschaft rückgängig gemacht zu werden. Das ist ein inakzeptabler Rückschritt. Die Swisscom ist gemäss Artikel 16 der Fernmeldeverordnung verpflichtet, einen Anschluss bereitzustellen. Der Bundesrat hat dafür zu sorgen, dass der Grundversorgungsauftrag der Swisscom ohne Mehrkosten für den Nutzer im heutigen Umfang auch in Zukunft erfüllt wird.

Stellungnahme Im Zuge der stetigen Entwicklung der Telekommunikation werden die Fernmeldenetze in den kommenden Jahren weltweit von der analogen auf die digitale Technologie (IP-Technologie) umgestellt. Diese Entwicklung findet auch in der Schweiz statt, und viele Netzbetreiber wie z. B. die Kabelnetzbetreiber haben ihre Netze bereits vollständig auf die digitale Technologie umgestellt.

Damit auch in der Grundversorgung ein modernes Netz zur Verfügung steht, hat der Bundesrat am 2. Dezember 2016 den Umfang der Grundversorgung mit Fernmeldediensten in der Verordnung über Fernmeldedienste (FDV) per 1. Januar 2018 angepasst und den Grundversorgungsanschluss technologieneutral definiert. Dies erlaubt der Grundversorgungskonzessionärin die Umstellung auf die digitale Technologie. Mit dieser ist die Versorgung des Endgerätes mit elektrischer Energie aus dem Telefonnetz nicht mehr möglich.

Eine allfällige Verpflichtung, im Rahmen der Grundversorgung weiterhin uneingeschränkt den analogen Anschluss inklusive Stromzuführung sicherzustellen, wurde vom Bundesrat bereits in seinem Bericht in Erfüllung des Postulates Eder 16.3051, "Abschaltung der analogen Telefonabschlüsse. Auswirkungen auf Lifttelefone und Alarmsysteme", geprüft. Der Bundesrat ist dabei zum Schluss gekommen, dass der Betrieb von zwei parallelen Netzen aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll ist und dass darauf zu verzichten sei.

Damit aber der Umstieg auf die neue Technologie tragbar ist, hat der Bundesrat in Artikel 108a FDV im Rahmen einer Übergangsbestimmung festgelegt, dass die Grundversorgungskonzessionärin bis zum 31. Dezember 2021 auf Ersuchen der Kundschaft die bisherigen analogen und ISDN-Anschlüsse bereitstellen muss und dafür keine Kosten in Rechnung stellen darf. Voraussetzung ist, dass der Kunde für eine Stromversorgung sorgt.

Von diesen Änderungen betroffen sind auch Alpwirtschaftsbetriebe und Berghütten, welche über keine Stromversorgung verfügen. Swisscom geht davon aus, dass schweizweit insgesamt rund 200 Anschlüsse über keine lokale Stromversorgung verfügen (etwa 40 SAC-Hütten und etwa 160 private Alphütten). Swisscom steht diesbezüglich in Kontakt mit dem Schweizer Alpenclub (SAC) und dem Schweizerischen Alpwirtschaftlichen Verband und prüft verschiedene Lösungen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3569	n	Mo. (Allemann) Hardegger. Umweltzonen zum Schutz vor gesundheitsgefährdender Luftverunreinigung ermöglichen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, auf Verordnungsebene die nötigen Grundlagen für die Einführung einer Umweltschutz-Vignette zu erlassen, die als Basis für die Errichtung von Umweltzonen dient. Dabei sollen Kantone und Gemeinden die Möglichkeit erhalten, den Betrieb von Fahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoss innerhalb bestimmter Zonen entweder ständig oder in Zeiten hoher Luftbelastung zu verbieten.

Begründung Gestützt auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz sieht die Luftreinhalte-Verordnung vor, dass die Kantone dafür sorgen, dass "Menschen, Tier, Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sowie der Boden vor schädlichen oder lästigen Luftverunreinigungen geschützt werden" (Art. 1 LRV). Allerdings fehlen den Kantonen die Instrumente, die es ihnen erlauben, um diesem Auftrag des Bundes wirkungsvoll nachzukommen.

Neu sollen die Kantone die Möglichkeit haben, durch geeignete Signalisation und über die Einführung einer Umweltschutz-Vignette Fahrzeuge insbesondere von dicht bebauten Stadt- und Agglomerationsgebieten fernzuhalten.

Der Strassenverkehr ist eine der Hauptquellen von Luftschadstoffen. Für die giftigen Stickoxide ist der Strassenverkehr sogar die wichtigste Ursache. Die Autohersteller können noch bis Herbst 2019 die Abgasreinigung von Autos, insbesondere bei Dieselmodellen, so auslegen, dass diese Fahrzeuge die Schadstoff-Grenzwerte, insbesondere für NOX, nur im Zulassungstest einhalten, auf der Strasse hingegen deutlich höhere Emissionen verursachen. Dies führt dazu, dass das Bafu an stark befahrenen Standorten regelmässig gesundheitsschädigende Belastungen misst.

An stark befahrenen Strassen und in den dicht bebauten Stadt- und Agglomerationsgebieten ist die Bevölkerung von der stark gesundheitsgefährdenden Luftbelastung des Strassenverkehrs betroffen. Mit der Möglichkeit, hochemittierende Fahrzeuge von übermässig schadstoffbelasteten Gebieten fernzuhalten, soll die Bevölkerung besser vor den gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Strassenverkehrs geschützt werden.

Stellungnahme Im Jahr 2010 hatte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen mittels der Einführung eines Vignettensystems im Rahmen einer Anhörung zur Diskussion gestellt. Von den rund 3700 eingegangenen Stellungnahmen war eine Mehrheit gegen die Einführung solcher Umweltzonen. Insbesondere die Kantone verwarfen die Vorlage mit grosser Mehrheit. Als Gründe wurden namentlich das fehlende Bedürfnis, der grosse administrative Aufwand (alle Kantone müssten den Fahrzeughaltern Vignetten ausstellen, auch wenn die Einführung von Umweltzonen für die Kantone nicht verpflichtend wäre), Zweifel an der Wirksamkeit sowie der (kontraproduktive) Umfährungsverkehr angeführt. Gestützt auf die Anhörungsergebnisse hat das UVEK im Januar 2011 entschieden, das Rechtsetzungsprojekt "Umweltzonen" nicht weiterzuverfolgen.

Aus Sicht des Bundesrates hat sich seither die Ausgangslage nicht wesentlich verändert. Er erachtet deshalb ein erneutes Rechtsetzungsprojekt als nicht zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3570	n	Mo. (Allemann) Hardegger. Saubere Luft als wichtigstes Gut. Strengere Abgasnormen für Dieselfahrzeuge ohne Übergangsfrist einführen			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge so anzupassen, dass alle neuverkauften Fahrzeuge der Fahrzeugkategorie M die Abgasnorm Euro 6d Temp ohne Übergangsfrist erfüllen müssen.

Begründung Bezüglich Ausstoss insbesondere von Stickoxid besteht heute eine grosse Diskrepanz zwischen Labortests und Realität auf der Strasse. Im Realbetrieb auf der Strasse stossen die meisten Dieselaautos viel mehr Stickoxid aus, als gemäss geltendem Grenzwert eigentlich erlaubt wäre. Mit der Einführung der Abgasnorm Euro 6d Temp und später Euro 6d soll dieses Problem behoben und sollen die Emissionen auch im realen Verkehr getestet werden (RDE). Die Abgasgrenzwerte sollen neu nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Strasse überprüft werden (RDE-Test).

Doch die Einführung der neuen Abgasnorm geschieht mit einer unüblich langen Übergangsfrist von zwei Jahren. Zwar müssen neue Fahrzeugmodelle bereits ab September 2017 die Abgasnorm Euro 6d Temp erfüllen. Allerdings dürfen neue Fahrzeuge mit bereits bestehender Typengenehmigung basierend auf der Euro 6b noch bis im August 2019 verkauft werden.

Dies bedeutet: Während weiteren zwei Jahren dürfen fabrikneue Dieselaautos verkauft werden, die den geltenden Stickoxid-Grenzwert auf der Strasse meist nicht einhalten. Geschätzt handelt es sich dabei um rund 250 000 Dieselaautos, die mit massiv überhöhten Stickoxid-Werten verkauft werden - und anschliessend rund zwölf Jahre auf den Schweizer Strassen verkehren und die Luftqualität erheblich belasten. Um der Schweizer Bevölkerung und der Umwelt diese unnötige Belastung zu ersparen, soll der Bundesrat die neuen Abgasnormen in der Schweiz bereits ab September 2017 bzw. zum frühestmöglichen Zeitpunkt einführen.

Stellungnahme Der Umweltschutz und die Gesundheit der Bevölkerung sind dem Bundesrat wichtige Anliegen. Stickoxidausstösse, die aus mobilen Quellen wie Fahrzeugen stammen, müssen in internationaler Zusammenarbeit, insbesondere mit der Europäischen Union, geregelt und begrenzt werden, damit die entsprechenden Massnahmen eine Wirkung entfalten. Die am 1. September 2017 in Kraft tretenden Verschärfungen der Abgasvorschriften sehen vor, dass die Abgasgrenzwerte im Rahmen des Abgas-Typengenehmigungsverfahrens künftig in einem anspruchsvolleren Testzyklus und zusätzlich auch im realen Strassenverkehr gemessen und eingehalten werden müssen (Real Driving Emissions), und versprechen eine deutliche Verbesserung der Situation. Das UVEK hat die Arbeiten am neuen Testzyklus (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP) im Rahmen der Unece aktiv unterstützt.

Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt und die Abgasprüfstelle und Motorenlabors der Berner Fachhochschule führen bereits seit längerer Zeit im Auftrag des UVEK entsprechende Messfahrten durch und zeichnen die Emissionen mit einem portablen Messsystem auf. Damit ist gewährleistet, dass die Fahrzeuge auch in der Schweiz stichprobenmässig gemessen werden können.

Allerdings ist fraglich, ob die Anwendung der Abgasnorm Euro 6d Temp ohne Übergangsfrist durch die Schweiz einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der Umweltbelastung zu leisten vermöchte. Einerseits könnten Fahrzeuge, welche die Abgasnorm Euro 6d Temp nicht einhalten, weiterhin auf den Schweizer Strassen verkehren, wenn diese im Ausland zugelassen wurden. Andererseits werden bereits heute im Vergleich zum Vorjahr weniger Dieselfahrzeuge in Verkehr gesetzt, was auf eine bestehende Sensibilisierung der Konsumenten hinweist.

Darüber hinaus ist die Schweiz bestrebt, ihre technischen Vorschriften so zu gestalten, dass sich diese nicht handelshemmend auswirken. Würde die Schweiz die Abgasnorm Euro 6d Temp ohne Übergangsfrist anwenden, könnten Fahrzeuge, welche diese Norm nicht einhalten, in der Schweiz nicht mehr verkauft werden. Die Einführung der Abgasnorm Euro 6d Temp ohne Übergangsfrist würde sich als Standortnachteil für das inländische Autogewerbe gegenüber seiner ausländischen Konkurrenz auswirken und hätte nachteilige Auswirkungen auf die Kundinnen und Kunden.

Die Einführung von strengeren Abgasnormen ohne Übergangsfrist auf den 1. September 2017 würde auch gegen Abkommen verstossen, welche die Schweiz für einen möglichst diskriminierungsfreien Handelszugang abgeschlossen hat. So ist die Schweiz beispielsweise durch Regelungen gebunden, die im Rahmen des Übereinkommens vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (1958er-Unece-Übereinkommen; SR 0.741.411), erlassen wurden. Die Kündigungsfrist für diese Regelungen beträgt ein Jahr. Eine Einführung der strengeren Abgasnormen auf den 1. September 2017 ohne Übergangsfrist wäre daher nicht vereinbar mit dem Übereinkommen.

Aus diesen Gründen lehnt es der Bundesrat ab, die Abgasnorm Euro 6d Temp ohne Übergangsfrist einzuführen, womit insbesondere auch die Rechtssicherheit gewahrt werden kann. Das zuständige Bundesamt für Strassen ist aber in regelmässigem Kontakt mit den Automobilimporteuren und fordert Massnahmen ein (Software-Updates usw.), damit die Fahrzeughalter in der Schweiz die gleichen Verbesserungen erhalten wie beispielsweise in Deutschland.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3589	n	Mo. Egloff. Für eine Raumplanung und Mehrwertabgabe mit Augenmass			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Anpassung bzw. Ergänzung des Raumplanungsgesetzes vorzulegen, damit eine Mehrwertabgabe aufgrund von Um- oder Aufzonungen bereits überbauter Grundstücke erst bei einem verwirklichten Um- oder Ausbau und nicht bereits im Vorfeld aufgrund des theoretisch möglichen Potenzials berechnet und erhoben werden darf. Die Abgabe soll mithin frühestens mit der tatsächlichen Realisierung des Mehrwertes fällig werden.

Begründung Das seit 2015 in Kraft getretene revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) verlangt, dass bei Einzonungen von z. B. Landwirtschaftsland zu Bauland mindestens 20 Prozent des dadurch erhöhten Wertes der öffentlichen Hand abgegeben werden (Art. 5 RPG). Diese Mehrwertabschöpfung im Bereich von neu eingezontem Gebiet wird bei der Überbauung des Grundstücks oder dessen Veräusserung fällig. Die meisten Kantone haben inzwischen die neuen Bundesvorgaben im kantonalen Recht umgesetzt.

Obwohl das revidierte RPG auf Bundesebene keinen Zwang zur Mehrwertabschöpfung bei Um- und Aufzonungen vorsieht, haben etliche Kantone eine solche in ihre Gesetze aufgenommen oder diese den Gemeinden überlassen. Verschiedene Gemeinden sind daran, Abschöpfungen bei Um- oder Aufzonungen vorzusehen. Häufig soll dabei der Mehrwert nicht erst bei einer tatsächlichen Realisierung durch einen Um- oder Ausbau, sondern bereits beim Verkauf des Grundstücks anfallen. Eine solche "fiktive Mehrwertabschöpfung" führt in der Praxis zu mehreren Problemen, welche dem Gedanken des revidierten RPG zuwiderlaufen.

Ein theoretisches Ausbaupotenzial bei einem bereits überbauten Grundstück ist häufig äusserst trügerisch. Denn nicht selten sind beispielsweise die Kosten für die Um- oder Ausbauarbeiten am bestehenden Gebäude höher als der theoretisch hergeleitete Mehrwert. Auch bei einem Verkauf der Liegenschaft wird der Hauseigentümer den theoretisch berechneten Mehrwert häufig nicht realisieren können. Denn der Erwerber eines Einfamilienhauses ist in vielen Fällen nicht bereit, einen immensen Preis für ein theoretisches Nutzungspotenzial des Grundstücks zu zahlen, da er dieses gar nicht ausnutzen will. Die Mehrwertabschöpfung bereits im Zeitpunkt der Um- oder Aufzonung oder der Veräusserung führt somit zu einem unkalkulierbaren Risiko des bisherigen Eigentümers aufgrund des theoretisch berechneten Entwicklungspotenzials.

Stellungnahme Der Bundesrat anerkennt, dass bei Um- und Aufzonungen von überbauten Grundstücken ein Bedürfnis nach differenzierten Fälligkeitsregelungen für die Mehrwertabgabe besteht.

Die frühe Fälligkeit einer Mehrwertabgabe kann ein geeignetes Instrument zur Förderung der Verfügbarkeit von Bauland durch die Kantone im Sinne von Artikel 15a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) sein, beispielsweise bei Industriebrachen, die als überbaut gelten.

Die Mindestvorschrift von Artikel 5 Absatz 1bis RPG ist auf die dauerhafte Neueinzonung von Nichtbauzonenland in eine Bauzone zugeschnitten. Das kantonale Ausführungsrecht zu dieser Bestimmung ist so auszugestalten, dass der durch eine solche Planungsmassnahme bewirkte Mehrwert zu einem Satz von mindestens 20 Prozent ausgeglichen wird und dass dieser Ausgleich bei der Überbauung des Grundstücks oder dessen Veräusserung fällig wird.

Gestützt auf Artikel 5 Absatz 1 RPG, der bereits seit dem 1. Januar 1980 gilt, regelt das kantonale Recht jedoch über diese Mindestvorschrift hinaus ganz allgemein "einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile", die durch Planungen im Sinne des Raumplanungsgesetzes entstehen. Bei der Ausgestaltung von Ausgleichsvorschriften, die sich auf Artikel 5 Absatz 1 RPG abstützen, verfügen die Kantone über einen grossen Ermessensspielraum.

Der Bundesrat vertritt daher die Auffassung, dass die Kantone bei Abgabeleistungen für Um- und Aufzoningmehrwerte an überbauten Grundstücken davon absehen können, die Fälligkeit zwingend bei der Veräusserung eintreten zu lassen. Er wird prüfen, ob sich eine entsprechende Klarstellung auf Verordnungsstufe aufdrängt.

Er hält aber die Forderung der Motion nicht für sachgerecht, den Kantonen zu verbieten, die Fälligkeit von Abgabeleistungen für Um- und Aufzoningmehrwerte an überbauten Grundstücken vor der tatsächlichen Realisierung des Mehrwerts eintreten zu lassen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
17.3590	n	Mo. Giezendanner. Differenzierter Führerausweisentzug			-	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Möglichkeit zu schaffen, Führerausweise von Lastwagen- und Busfahrern bei Vergehen, nach der entsprechenden Führerausweiskategorie, zu entziehen. Das Strassenverkehrsgesetz und die Verkehrszulassungsverordnung sind so zu ändern, dass Sanktionen (Führerausweisentzüge) durch das zuständige Strassenverkehrsamt differenziert (nach Führerausweiskategorie) vollzogen werden können.

Begründung Zurzeit gibt es nur einen "totalen" Führerausweisentzug, auch für Berufskraftfahrer. Wenn ein LKW- oder Busfahrer am Wochenende eine Geschwindigkeitsübertretung mit seinem Motorrad begeht, wird ihm auch der Führerausweis für den LKW entzogen. Durch diese rigorose Entzugspraxis verlieren viele zuverlässige Berufsleute (Familienväter) ihr Einkommen. Diese Entzugspraxis muss geändert werden. Im Wiederholungsfall mag die heutige Praxis recht sein. Beim "Erstfall" soll eine neue Praxis möglich werden.

Stellungnahme Der Entzug von Führerausweisen ist in den Artikeln 16ff. des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) geregelt. Wer als Ersttäter eine leichte Widerhandlung begeht, also beispielsweise innerorts 20 Stundenkilometer zu schnell fährt, wird lediglich verwarnt. Entzieht die kantonale Behörde einem Chauffeur oder einer Chauffeuse mit unbelastetem automobilistischem Leumund hingegen den Führerausweis, war die Widerhandlung kein Bagatelldelikt.

Die kantonalen Behörden haben indessen unter Berücksichtigung der Mindestentzugsdauer bereits heute die Möglichkeit, bei Berufschauffeuren oder -chauffeusen den Führerausweis für Last- oder Gesellschaftswagen weniger lang als bei den restlichen Kategorien zu entziehen. Diese Regelung trägt den Härtefällen grundsätzlich genügend Rechnung. Den Berufschauffeuren und -chauffeusen kommt im Verkehr allerdings auch eine erhöhte Verantwortung zu. Sie sollten für die Einhaltung der Verkehrsregeln besonders sensibilisiert sein. Für die Verkehrssicherheit ist es deshalb besonders wichtig, dass sie die Verkehrsordnung respektieren. Eine weiter gehende Regelung lehnt der Bundesrat deshalb ab.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
