

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Stand:
27.08.2021

Ergänzung zur Tagesordnung Herbstsession 2021

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 **
21.3076	n	Po. Storni. Aktualisierung der Szenarien betreffend die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs		Giezendanner	+	✓
21.3329	n	Po. Brenzikofer. Finanzielle Anreize zur Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr		Sollberger	+	✓
19.4011	n	Mo. Regazzi. Von geschützten Wildtieren wie Wolf, Luchs, Bär und Biber verursachte Schäden sind vom Bund vollständig abzugelten			-	✗
19.4050	n	Mo. Fraktion RL. Genomeditierung zugunsten der Umwelt ermöglichen	Wasserfallen Christian		-	✗
19.4067	n	Mo. Feller. Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30			-	✗
19.4068	n	Mo. (Rochat Fernandez) Aebischer Matthias. Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30			-	✗
19.4081	n	Mo. Grüter. UKW-Radio bis 2025			-	✗
19.4106	n	Mo. (Rochat Fernandez) Crottaz. Ein Gesetz zum Schutz der Geldtransporte			-	✗
19.4145	n	Mo. Bäumle. Aktionsplan Klimaschutz. Der Bund muss mit gutem Beispiel vorangehen			-	✗
19.4162	n	Mo. Grossen Jürg. Energiestrategie 2050. Mehr Spielraum in dezentralen Strukturen			-	✗
19.4163	n	Mo. Rutz Gregor. Verkehrsregeln gelten für alle, auch für Velofahrer			-	✗
19.4184	n	Mo. Töngi. Verkehrsinvestitionen am richtigen Ort			-	✗
19.4217	n	Po. Bendahan. Einen Teil der NAF-Gelder für Alternativen zum Privatfahrzeug für die Anreise zu Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs einsetzen			-	✗
19.4218	n	Mo. Bendahan. Flugtarife. Ökologischen und ökonomischen Absurditäten ein Ende setzen			-	✗
19.4221	n	Mo. (Flückiger Sylvia) Wobmann. Mehr Parkplätze an Autobahnauffahrten und Bahnhöfen			-	✗
19.4227	n	Mo. Seiler Graf. Reduktion der CO2-Emissionen und der Energieverluste für Gebäudeinhaberinnen und -inhaber, Mieterinnen und Mieter sowie KMU			-	✗
19.4243	n	Mo. Bourgeois. Ausbau der Fotovoltaik			-	✗
19.4257	n	Mo. (Hadorn) Nordmann. Sonnenenergie-Fördertrilogie konkret. Meldeverfahren nach Raumplanungsgesetz ohne Formularkrieg			-	✗
19.4260	n	Mo. (Guhl) Hess Lorenz. Die Wasserkraft wirksam durch Investitionsbeiträge unterstützen			-	✗
19.4264	n	Mo. Müller Leo. Landwirtschaft ersetzt CO2-frei die AKW Mühleberg, Beznau I und II			-	✗

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4289	n	Mo. (Graf Maya) Schlatter. Der Bund muss für die Bewältigung der Folgen des Klimawandels auf den Schweizer Wald weitere Massnahmen ergreifen und finanzielle Mittel bereitstellen			-	✗
19.4321	n	Mo. Moser. Internationaler Klimaschutz. Die Schweiz muss ihren Beitrag leisten, damit die Klimawende weltweit gelingt			-	✗
19.4324	n	Mo. Trede. Keine Reservebildung bei der Marktpremie für die Grosswasserkraft			-	✗
19.4329	n	Mo. (Amstutz) Hurter Thomas. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	✗
19.4330	n	Mo. (Burkart) Fluri. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	✗
19.4331	n	Mo. Aebischer Matthias. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	✗
19.4332	n	Mo. Candinas. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	✗
19.4339	n	Mo. Candinas. Schutz der Landesflughäfen vor Drohnen			-	✗
19.4341	n	Mo. Tuena. UKW-Sender erst wie festgelegt Ende 2024 ausschalten			-	✗
19.4345	n	Mo. Rösti. Verkehrserschliessung von Kandersteg bei einem Spontanereignis in Mitholz und/oder während der Räumungsarbeiten dauerhaft von Norden her sicherstellen			-	✗
19.4365	n	Mo. (Sommaruga Carlo) Friedl Claudia. Agenda 2030. Damit alle Bürgerinnen und Bürger informiert sind und sich angesprochen fühlen, soll der Bundesrat eine langfristig angelegte Informationskampagne über die Ziele für nachhaltige Entwicklung vorsehen			-	✗
19.4367	n	Mo. (Graf Maya) Klopfenstein Broggin. Der Bundesrat wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass an allen Landesflughäfen der Schweiz die gleichen Nachtflugsperrern wie in Zürich gelten			-	✗
19.4476	n	Mo. Quadri. Schweizerische Post. Nein zur angekündigten drastischen Erhöhung der Schaltergebühren			-	✗
19.4477	n	Mo. Quadri. Einreisesteuer für Grenzgängerinnen und Grenzgänger. Wenn das Klima wirklich eine Priorität ist, muss jetzt gehandelt werden!			-	✗
19.4503	n	Po. Masshardt. Biodiversitätsverluste und die daraus resultierenden finanziellen Risiken			-	✗

* Annahme +
Ablehnung -

** Ja ✓
Nein ✗

Einzelne Vorstösse mit Texte

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.3076	n	Po. Storni. Aktualisierung der Szenarien betreffend die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs		Giezendanner	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine Studie durchzuführen, um die Szenarien und die entsprechenden Vorhersagen betreffend den alpenquerenden Güterverkehr für die nächsten 20 bis 30 Jahre zu aktualisieren. Dabei sollen die demografische Entwicklung, die neuen geopolitischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten, die neuen Transeuropäischen Verkehrskorridore (TEN-T), die derzeit gebaut werden, die neue Seidenstrasse zwischen China und Europa sowie weitere sozioökonomische Entwicklungen berücksichtigt werden.

Begründung Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basis-Tunnels und des 4-m-Korridors werden auf der Gotthard-Achse für den Güterverkehr demnächst 260 Trassen zur Verfügung stehen.

Für jede Trasse, die für einen Personenzug reserviert ist, sind drei Trassen für Güterzüge reserviert, was in etwa einer dreifachen Gütertransportkapazität im Vergleich zu heute entspricht.

Diese Reservationen schränken die Kapazität für Personenzüge sowohl im Regionalverkehr als auch im Fernverkehr ein, eine Kapazität die notwendig wäre, um einer erhöhten künftigen Nachfrage zu begegnen.

Die auf der Schiene (und auf der Strasse) transportierten Gütermengen hingegen scheinen im europäischen Markt ihre natürliche Grenze erreicht zu haben; zudem hat die EU-Osterweiterung neue Verkehrsflüsse von und nach Italien, unserem Hauptkunden im Güterverkehr, generiert und die Verkehrsflüsse so verschoben, dass sie um die Schweiz herum führen.

Was den Güterverkehr zwischen Europa und Asien (insbesondere China) betrifft, ist der Transport auf der Schiene stark am Wachsen, wodurch der Transport auf dem Seeweg teilweise zurückgeht, was sich direkt auf die Häfen auswirkt, die via die Routen durch die Schweizer Alpen bedient werden.

Ein weiterer geopolitischer Faktor, der den Güterverkehr durch die Schweiz immer stärker beeinflusst, ist die Politik der EU, die heute verschiedene (Eisenbahn-)Korridore realisiert, die sie seit langem angekündigt und geplant hat; namentlich sind mehrere TEN-T durch die Alpen im Bau, die in den nächsten zehn Jahren in Betrieb gehen werden.

In den Szenarien und Vorhersagen betreffend den alpenquerenden Güterverkehr sind die neuen, oben beschriebenen geopolitischen Entwicklungen nicht berücksichtigt; sie enthalten noch Vorhersagen, die nicht mehr den heutigen Tatsachen entsprechen. Diese Szenarien und Vorhersagen bilden jedoch die Grundlage für die Trassenvergabe, die den Personenverkehr übermässig einschränkt (vgl. Quante merci attraverso le Alpi Svizzere? [Wie viele Güter queren die Schweizer Alpen?], Bruno Stroni, Februar 2021).

Es ist an der Zeit, diese Szenarien zu überarbeiten und zu aktualisieren, dies auch im Hinblick auf eine Neubewertung der Trassenvergabe.

Stellungnahme Die NEAT wurde mit dem primären Ziel realisiert, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen und dazu die nötigen Kapazitäten auf einer durchgängigen Flachbahn zu schaffen. Der politische Auftrag war, sechs Gütertrassen in beiden Richtungen langfristig zu gewährleisten. Der Bundesrat ist bereit, die Langfristperspektiven für den alpenquerenden Güterverkehr zu aktualisieren und im Rahmen des Verlagerungsberichts 2023 darüber Bericht zu erstatten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.3329	n	Po. Brenzikofer. Finanzielle Anreize zur Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr		Sollberger	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, zu prüfen und zu berichten, inwiefern die Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr mithilfe von Verpflichtungskrediten und anderen finanziellen Anreizen sowie mit Vorgaben gestützt auf Artikel 55a der Verordnung über die Personenbeförderung beschleunigt werden könnten.

Begründung In seiner Antwort auf die Interpellation 20.4247 betont der Bundesrat, dass die heutige Tarifsituation unbefriedigend sei und äussert seine Bereitschaft, die Vereinheitlichung finanziell zu unterstützen und somit zu beschleunigen. Seit Jahren betonen die einzelnen Akteure die Bereitschaft zur Vereinheitlichung. Während der Corona-Pandemie hat sich der Modalsplit zuungunsten des öffentlichen Verkehrs verschlechtert. Wenn die überregionale Mobilität nach der Pandemie wieder zunimmt ist es nach der Pandemie umso wichtiger, dass die Schweizer Tarifstrukturen, insbesondere bei überregionalen Abonnements attraktiv ausgestaltet sind. Das Projekt der öV Branche (Transportunternehmen und Verbünde), die heutigen komplexen Tarifstrukturen zu vereinfachen muss beschleunigt werden. Diese Bestrebungen sind im Interesse der Kund*innen und können die Attraktivität des öV erhöhen. So lässt sich der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr stärken und einen entscheidenden Beitrag zur Reduktion des CO₂-Austosses im Bereich der Mobilität leisten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4011	n	Mo. Regazzi. Von geschützten Wildtieren wie Wolf, Luchs, Bär und Biber verursachte Schäden sind vom Bund vollständig abzugelten			-	✗

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, die Jagdverordnung (JSV), namentlich Artikel 10, so zu ändern, dass die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und b erwähnten, von geschützten Wildtieren verursachten Schäden vom Bund vollständig abgegolten werden, und gleichzeitig die Massnahmen zu treffen, die notwendig sind, um das Abgeltungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen.
Begründung	In den vergangenen Jahrzehnten liess sich in der Schweiz wie auch in ganz Europa beobachten, dass die Bestände an geschützten Wildtieren und auch die von ihnen angerichteten Schäden stetig zunahmen. Beispielhaft sei hier der Wolf und damit die Tierart erwähnt, die am meisten Probleme verursacht. Er breitet sich auf dem ganzen Gebiet immer weiter aus. Von vier bis fünf Tieren im Jahr 2000 stieg der Bestand in den Jahren 2016-2018 auf rund 50. Fast überall entstehen Rudel (heute sind es neun an der Zahl). Leider ist das Phänomen von den Behörden unterschätzt worden, und die unausweichlichen Konflikte, die vor allem bei den interessierten Kreisen (insbesondere Landwirtinnen und Landwirte und Viehzüchterinnen und Viehzüchter) schlechte Stimmung und Besorgnis verbreiten, nehmen zu. Es ist überaus klar, dass grössere Wolfspopulationen wie auch grössere Bestände an Luchsen, Bibern usw. direkt zu deutlich höheren Schäden führen, die abzugelten sind. Dies auch, wenn das Jagdgesetz, das sich zurzeit in der parlamentarischen Beratung befindet, in Kraft treten sollte. Die vorgesehene Lockerung der Kriterien für den Abschuss des Wolfs wird auf keinen Fall zu einer wesentlichen Verbesserung der Situation führen. Was die Abgeltung der von geschützten Tieren verursachten Schäden betrifft, sieht Artikel 10 JSV vor, dass der Bund für 80 Prozent der von Luchsen, Bären, Wölfen und Goldschakalen verursachten Schäden und für 50 Prozent der Schäden von Bibern, Fischottern und Adlern aufkommt. Der Rest geht zulasten der Kantone. Diese Verteilung ist ungerecht. Es ist nicht einzusehen, warum die Kantone Kosten für Schäden von Tieren übernehmen sollen, die vom Bundesgesetzgeber unter Schutz gestellt wurden. Die Kantone müssen nämlich schon für eine ganze Reihe von Kosten aufkommen, die im Zusammenhang mit diesen Fällen entstehen, so durch die Ermittlung der Schäden, Untersuchungen, Monitoring usw. Dies sind die Gründe für diese Motion, mit der auch die Vereinfachung und die Beschleunigung der entsprechenden Verfahren verlangt wird.
Stellungnahme	Nach Artikel 13 Absatz 4 des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JSG; SR 922.0) beteiligen sich Bund und Kantone an der Vergütung eines Schadens, der durch Tiere bestimmter geschützter Arten verursacht wird. Der Bundesrat bestimmt die Voraussetzungen der Entschädigung. Im Rahmen der Umsetzung der Motion Engler 14.3151, "Zusammenleben von Wolf und Bergbevölkerung", hat das Parlament Anpassungen des Jagdgesetzes debattiert und die Revision am 27. September 2019 verabschiedet. Dabei wurde das bisherige System der von Bund und Kantonen gemeinsam getragenen Schadenvergütung nicht infrage gestellt. Der Bundesrat sieht deshalb keinen Anlass, auf das in der Motion geäusserte Anliegen einzutreten.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4050	n	Mo. Fraktion RL. Genomeditierung zugunsten der Umwelt ermöglichen	Wasserfallen Christian		-	✗
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird aufgefordert, die gesetzliche Grundlage zu schaffen, die den Anbau von genomeditierten Pflanzen, denen kein artfremdes Erbgut eingefügt wurde, regelt und klarstellt, dass diese nicht in den Anwendungsbereich des Gentechnikgesetzes (GTG) und damit insbesondere nicht unter das Gentechnikverbot fallen. Damit soll der Genomeditierung der Weg geebnet werden, um ihr Potenzial als Alternative zum Einsatz von umweltbelastenden Pflanzenschutzmitteln in der Lebensmittelproduktion zu entfalten.					
Begründung	Seit der letzten Verlängerung des Moratoriums für den Anbau von gentechnisch veränderten Pflanzen bis Ende 2021 hat die Wissenschaft erneut bahnbrechende Fortschritte gemacht. So wurde u. a. die Technik der Genomeditierung weiterentwickelt, welche sich fundamental von den herkömmlichen gentechnischen Verfahren unterscheidet. Sie eröffnet die Möglichkeit zur Veränderung des bestehenden Erbguts eines Organismus, wie dies auch natürlich aufgrund einer zufälligen Mutation geschehen könnte. Das Resultat lässt sich denn auch nicht von mittels herkömmlicher Züchtungsverfahren veränderten Organismen unterscheiden und ist genauso sicher. Pflanzen, die mit weit weniger präzisen konventionellen Methoden der Genveränderung hergestellt wurden, unterstehen nicht dem Gentechnikgesetz. Wissenschaftliche Gründe, warum identische genetische Veränderungen abhängig von der Methode der Erzeugung völlig unterschiedlich reguliert werden sollen, sind nicht ersichtlich. Zudem würde die klare Regelung der Genomeditierung auch der Förderung von Innovation und Forschung in diesem Bereich helfen, weil weiterhin ein enormes, weltweites Potenzial z. B. zugunsten der Ernährungssicherheit besteht. Die Schweiz könnte als Innovationsstandort eine führende Rolle übernehmen und einen wichtigen Beitrag leisten. Speziell im Hinblick auf den Umweltschutz und das Ziel der Reduktion des Einsatzes von Pflanzenschutzmitteln liegen enorme Chancen in dieser neuen Technik. Mit der Genomeditierung kann mit weniger belastenden Methoden und Produkten zu einem effektiveren Umweltschutz und einem effizienteren Anbau von Nahrungsmitteln beigetragen werden. Aus diesen Gründen soll der Bundesrat genomeditierte Pflanzen vom Anwendungsbereich des GTG ausnehmen und eine gesetzliche Grundlage schaffen, welche die Koexistenz von genomeditierten und mittels herkömmlicher Methoden veränderten Pflanzen regelt.					

Stellungnahme Nach Artikel 5 Absatz 2 des Gentechnikgesetzes (GTG; SR 814.91) sind gentechnisch veränderte Organismen (GVO) Organismen, deren genetisches Material so verändert worden ist, wie dies unter natürlichen Bedingungen durch Kreuzen oder natürliche Rekombination nicht vorkommt. Auch die neuen Verfahren der Genomeditierung greifen in das genetische Material des Zielorganismus ein und verändern ihn. Da dies unter natürlichen Bedingungen so nicht vorkommt, klassifiziert dies die neuen Verfahren in technischer und rechtlicher Hinsicht als gentechnische Verfahren.

Für bestimmte herkömmliche gentechnische Verfahren wie Mutagenese mithilfe von Bestrahlung oder Verwendung chemischer Mittel besteht gemäss Anhang 1 Absatz 3 der Freisetzungsverordnung (SR 814.911) eine Ausnahme; sie wurden aus dem Anwendungsbereich des GTG entlassen. Der Grund liegt darin, dass zum Zeitpunkt der Einführung des Gentechnikrechts bei der Anwendung dieser Verfahren bereits eine lange und sichere Praxis bestand.

Die Situation für genomeditierte Pflanzen, denen kein artfremdes Erbgut eingefügt wurde, ist technisch und juristisch nicht mit den herkömmlichen Mutagenese-Verfahren zu vergleichen. Wie in der Begründung festgehalten, unterscheidet sich die Genomeditierung fundamental von den herkömmlichen gentechnischen Verfahren. Eine "history of safe use", insbesondere Informationen über Umwelteffekte, wie sie für Letztere zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des GTG bereits existierte und ihre Ausnahme rechtfertigte, existiert für die Genomeditierung zurzeit nicht. Dies hat auch den Europäischen Gerichtshof am 25. Juli 2018 zum Beschluss bewogen, dass für die neuen Verfahren das Vorsorgeprinzip anzuwenden ist und der beurteilte Fall der Genomeditierung dem Gentechnikrecht der Europäischen Union unterstellt bleibt.

In der Landwirtschaft liegen derzeit keine gesicherten Informationen vor, die belegen, dass mit genomeditierten Pflanzen in der Landwirtschaft und einem akzeptablen Risiko mit einem reduzierten Pflanzenschutzmitteleinsatz gerechnet werden kann.

Eine 2016 vom Bundesrat vorgeschlagene Anpassung des GTG hat gezeigt, dass das Parlament sowohl den Anbau von GVO als auch entsprechende Koexistenz-Massnahmen zwischen GVO und Nicht-GVO ablehnt. Die in der Motion erwähnte neue Regelung der Genomeditierung würde die Anwendung von geneditierten Produkten gemäss dem Landwirtschaftsrecht zulassen und damit Anwendungen erlauben, die je nach Ausgestaltung der Regelung den Prinzipien des GTG, namentlich dem Vorsorge- und Verursacherprinzip, der Wahlfreiheit der Konsumentinnen und Konsumenten sowie den Kennzeichnungs- und Informationsregeln nicht entsprechen.

Vor diesem Hintergrund erachtet es der Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt nicht als sachgerecht, den Anbau von genomeditierten Pflanzen, denen kein artfremdes Erbgut eingefügt wurde, aus dem Regelungsbereich der Gentechnik zu entlassen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4067	n	Mo. Feller. Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, das Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura so anzupassen, dass die Blaulichtorganisationen im Einsatz unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, dies auch bei Tempolimit 30.

Begründung Der Kanton Waadt und die Stadt Lausanne haben vor Kurzem angekündigt, dass sie die Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf bestimmten Strassen auf 30 Stundenkilometer reduzieren werden, um den Verkehrslärm abzuschwächen. Ab dem ersten Quartal 2020 werden auch die anderen Waadtländer Gemeinden unter bestimmten Bedingungen in der Nacht auf ihren Verkehrsachsen Tempo 30 einführen können. Diese Massnahme wird auch in anderen Kantonen umgesetzt oder ist angedacht.

Diese Temporeduktion auf 30 Stundenkilometer in der Nacht ist ein grosses Problem für die Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Sanität). Die Einsatzkräfte riskieren, für ein Raserdelikt angeklagt zu werden, wenn sie mit über 70 Stundenkilometern auf einer Strecke mit Tempolimit 30 fahren. Die Fahrerinnen und Fahrer könnten mit einer Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren und einem Entzug des Führerausweises für mindestens zwei Jahre bestraft werden, was sie an der Ausübung ihres Berufs hindern würde. Der zurzeit von den Genfer Gerichten behandelte Fall eines Polizisten, der wegen überhöhter Geschwindigkeit während eines Einsatzes angeklagt wurde, zeigt, dass die Bedenken nicht grundlos sind.

Es ist zudem offensichtlich, dass die strikte Einhaltung des Tempolimits 30 auf bestimmten Strecken zu einer Verlängerung der Interventionszeiten führt, was dramatische Folgen für die Bevölkerung haben könnte, wenn ein Leben auf dem Spiel steht und jede Minute zählt.

Aus diesem Grund sollte das Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura so angepasst werden, dass die Blaulichtorganisationen im Einsatz unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben im öffentlichen Interesse erlauben, auch in den Zonen mit Tempolimit 30 in der Nacht und ohne dass sie unverhältnismässige und ungerechtfertigte Strafen fürchten müssen.

Stellungnahme Führer und Führerinnen von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugen dürfen sich auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten nicht über die geltenden Verkehrsregeln hinwegsetzen, ohne die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt walten zu lassen (Art. 100 Ziff. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, SVG; SR 741.01).

Der Bundesrat erkennt einerseits den Interessenkonflikt zwischen einer raschen Auftragserfüllung und dem Einhalten der Verkehrsregeln. Andererseits erachtet er die mit dieser Motion geforderte erhebliche Ausdehnung der Strafbefreiung für Blaulichtdienste ohne vertiefte Prüfung als ein zu grosses Risiko.

Der Bundesrat beantragt daher das eingereichte Postulat Aebischer Matthias 19.4113, "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz", zur Annahme und würde die hier gestellte Forderung im Fall einer Überweisung des Postulates im entsprechenden Bericht prüfen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4068	n	Mo. (Rochat Fernandez) Aebischer Matthias. Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, das Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura so anzupassen, dass die Blaulichtorganisationen im Einsatz unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, dies auch bei Tempolimit 30.					
Begründung	Der Kanton Waadt und die Stadt Lausanne haben vor Kurzem angekündigt, dass sie die Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf bestimmten Strassen auf 30 Stundenkilometer reduzieren werden, um den Verkehrslärm abzuschwächen. Ab dem ersten Quartal 2020 werden auch die anderen Waadtländer Gemeinden unter bestimmten Bedingungen in der Nacht auf ihren Verkehrsachsen Tempo 30 einführen können. Diese Massnahme wird auch in anderen Kantonen umgesetzt oder ist angedacht. Diese Temporeduktion auf 30 Stundenkilometer in der Nacht ist ein grosses Problem für die Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Sanität). Die Einsatzkräfte riskieren, für ein Raserdelikt angeklagt zu werden, wenn sie mit über 70 Stundenkilometern auf einer Strecke mit Tempolimit 30 fahren. Die Fahrerinnen und Fahrer könnten mit einer Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren und einem Entzug des Führerausweises für mindestens zwei Jahre bestraft werden, was sie an der Ausübung ihres Berufs hindern würde. Der zurzeit von den Genfer Gerichten behandelte Fall eines Polizisten, der wegen überhöhter Geschwindigkeit während eines Einsatzes angeklagt wurde, zeigt, dass die Bedenken nicht grundlos sind. Es ist zudem offensichtlich, dass die strikte Einhaltung des Tempolimits 30 auf bestimmten Strecken zu einer Verlängerung der Interventionszeiten führt, was dramatische Folgen für die Bevölkerung haben könnte, wenn ein Leben auf dem Spiel steht und jede Minute zählt. Aus diesem Grund sollte das Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura so angepasst werden, dass die Blaulichtorganisationen im Einsatz unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben im öffentlichen Interesse erlauben, auch in den Zonen mit Tempolimit 30 in der Nacht und ohne dass sie unverhältnismässige und ungerechtfertigte Strafen fürchten müssen.					
Stellungnahme	Führer und Führerinnen von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugen dürfen sich auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten nicht über die geltenden Verkehrsregeln hinwegsetzen, ohne die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt walten zu lassen (Art. 100 Ziff. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, SVG; SR 741.01). Der Bundesrat erkennt einerseits den Interessenkonflikt zwischen einer raschen Auftragserfüllung und dem Einhalten der Verkehrsregeln. Andererseits erachtet er die mit dieser Motion geforderte erhebliche Ausdehnung der Strafbefreiung für Blaulichtdienste ohne vertiefte Prüfung als ein zu grosses Risiko. Der Bundesrat beantragt daher das eingereichte Postulat Aebischer Matthias 19.4113, "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz", zur Annahme und würde die hier gestellte Forderung im Fall einer Überweisung des Postulates im entsprechenden Bericht prüfen.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4081	n	Mo. Grüter. UKW-Radio bis 2025			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird aufgefordert sicherzustellen, dass die UKW-Radiofrequenzen bis in das Jahr 2025 unterstützt werden. Es soll dabei garantiert sein, dass die SRG keine Eigendynamik in dieser Sache entwickelt und keinen möglichen früheren Abschaltungstermin durchsetzt. Es soll und darf auch keine Lobbying-Aktivitäten oder Werbekampagnen geben, um die Privatradios für einen früheren Abschalttermin zu gewinnen.					
Begründung	Das Radio hat trotz Internetzeitalter nicht seine Bedeutung verloren. Die gängigen UKW-Radios sind in Schweizer Stuben immer noch stark präsent. Rund 56 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer hören zum grossen Teil Radio über UKW. Eine frühere Abschaltung als 2025 macht nicht nur aus nostalgischen Gründen keinen Sinn. Es würden Hunderttausende UKW-Radios auf einen Schlag nutzlos. Zudem sind in vielen PKW heute noch UKW-Radios eingebaut. Der Umbau wäre mühsam und würde zu unnötigem Mehraufwand führen. Das ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll. Es gibt zudem keine gesetzlichen Grundlagen für eine verfrühte Abschaltung. Eine verfrühte Abschaltung könnte ausserdem zu Monopolbildungen auf dem Schweizer Radiomarkt führen. Dies könnte unerwünschte Marktverzerrungen generieren. Auch ist es wahrscheinlich, dass ausländische Radiosender den Schweizer Markt vereinnahmen. Darum brauchen wir einen geordneten Ausstieg, der es den Radioschaffenden ermöglicht, sich auf die neuen Herausforderungen aus dem Ausland vorzubereiten und mit inhaltlich starken Themen gute Alternativen anzubieten. Dass die SRG mit DAB plus und den UKW-Sendern für eine gewisse Zeit ein Doppelsystem finanzieren muss, war ihr von Anfang an bewusst. Dies muss man als Unternehmen in der Buchhaltung berücksichtigen. Darum ist es auch absurd, dass das Bundesamt für Kommunikation für knapp 7,5 Millionen Franken eine diesbezügliche Werbekampagne fährt und zugleich die SRG über kaum realistische 15 Millionen Franken Mehrkosten jammert. Wir dürfen den Schweizer Radiomarkt nicht einfach aufgeben, sondern müssen schauen, dass wir gute wirtschaftliche und technische Rahmenbedingungen schaffen, damit Schweizerinnen und Schweizer von einem vielfältigen und starken Programm profitieren können. Das braucht Zeit, und darum sollten die UKW-Sender bis mindestens 2025 weiter funktionieren.					

Stellungnahme Die Digitalisierung der Radioverbreitung - von UKW zu DAB plus - ist ein gemeinsames Anliegen der gesamten schweizerischen Radiobranche, mit dem Ziel, mehr Programmvietalt zu schaffen. Dies ist mit der analogen UKW-Technik mangels Frequenzen nicht möglich. Der Bundesrat unterstützt diese Bestrebungen mit seiner Digitalisierungsstrategie von 2006. Entsprechend informierte die in der Arbeitsgruppe Digitale Migration (AG DigiMig) organisierte Radiobranche am 1. Dezember 2014 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation formell über die Absicht, die Verbreitung der Radioprogramme über UKW-Netze spätestens Ende 2024 einzustellen. In der AG DigiMig sind alle Privatradioverbände und die SRG vertreten, zudem das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) in beratender Funktion und ohne Stimmrecht. Gestützt auf den sogenannten DigiMig-Schlussbericht von 2014 unterzeichneten die SRG und über 80 Prozent der Privatradios am 18. März 2015 eine Vereinbarung, die zum Ziel hat, den UKW-Abschaltzeitpunkt als Branchenlösung zu bestimmen und ein Abschaltscenario zu entwickeln.

Der Bundesrat nahm im Oktober 2017 das Ziel der Radiobranche auf: Er erklärte den digitalen Standard DAB plus zum Hauptverbreitungsweg für Radioprogramme ab 2020 und sorgte in Artikel 62a der Verordnung über Frequenzmanagement und Funkkonzessionen (FKV; SR 784.102.1) für die Möglichkeit, bestehende UKW-Funkkonzessionen bis Ende 2024 zu verlängern. Gleichzeitig schuf er in der FKV die Grundlage für eine UKW-Abschaltung vor 2024, "sofern dies für eine geordnete Umsetzung des Übergangs von der analogen auf die digitale Verbreitung erforderlich ist".

Die rechtlichen Grundlagen für eine vorzeitige UKW-Abschaltung sind somit vorhanden. Allerdings wird sie weder vom Bundesrat verordnet noch von der SRG forciert. Die vorzeitige Abschaltung würde nur erfolgen, wenn sich die Branche darauf verständigt. Dabei ist die SRG nur eine von mehreren Parteien. Der Bund begleitet den Entscheid der Radiobranche lediglich unterstützend: So erhalten die privaten Radioveranstalter Beiträge aus der Radio- und Fernsehgebühr und der Konzessionsabgabe, um die Doppelbelastung auf den beiden Kanälen DAB plus und UKW aufzufangen. Zudem betreibt das BAKOM seit 2017 eine gesetzlich abgestützte Kommunikationskampagne, um die Bevölkerung auf den Umstieg von UKW zu DAB plus vorzubereiten.

Es ist richtig, dass sich Konsumentinnen und Konsumenten ein neues Radiogerät beschaffen müssen, wenn UKW abgeschaltet wird. Allerdings hat der Markt im Anschluss an den DigiMig-Entscheid vom Dezember 2014 rasch reagiert und verkauft seither fast nur noch DAB-plus-Geräte (mit integriertem UKW-Empfang). Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Anzahl verbleibender UKW-Radios dank der normalen Ersatzkäufe in den kommenden Jahren stark rückläufig sein wird.

Die Radioveranstalter sind auf eine hohe Durchdringung der Haushalte und Fahrzeuge mit DAB-plus-Geräten angewiesen, damit sie ihr Publikum auch nach der UKW-Abschaltung erreichen. Die vom Motionär geforderte Verlängerung des UKW-Betriebs dürfte sich deshalb negativ auf den Verkauf von DAB-plus-Geräten auswirken. Einen Verkaufsschub könnte nur ein definitiv kommunizierter und rasch vollzogener Abschaltentscheid bringen. Dies zeigen Erfahrungen in Norwegen, wo UKW Ende 2018 abgeschaltet wurde.

Dies gilt auch für Fahrzeuge, von denen Ende 2018 erst knapp 30 Prozent mit einem DAB-plus-Radio ausgerüstet waren. Diesem grossen Nachholbedarf, insbesondere bei älteren Autos, soll ebenfalls mit der Kommunikationskampagne begegnet werden. Da Ende 2018 über 90 Prozent aller Neuwagen standardmässig ein DAB-plus-Radio eingebaut hatten, wird dieser Anteil in den kommenden Jahren jedoch stark ansteigen. Hinzu kommt, dass in der EU ab 2021 jedes in ein neues Auto eingebaute Radiogerät DAB-plus-tauglich sein muss.

Die Forderung der Motion, UKW bis 2025 weiter zu betreiben, unterscheidet sich nur unwesentlich von den Zielen der Radiobranche und den darauf ausgerichteten rechtlichen Bestimmungen. Sie verhindert aber flexible Lösungen und läuft so den vom Bund unterstützten gemeinsamen Bestrebungen der Radiobranche für eine Digitalisierung der Radioverbreitung zuwider. Sie gefährdet dadurch das Anliegen, auch in Zukunft über ein vielfältiges und starkes Radio-Programmangebot in der Schweiz zu verfügen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4106	n	Mo. (Rochat Fernandez) Crottaz. Ein Gesetz zum Schutz der Geldtransporte			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, ein Gesetz über Geldtransporte zu erlassen. Darin sollen Standards festgelegt werden, insbesondere bezüglich Ausrüstung, transportierter Summen, Transportzeiten, privater oder öffentlicher Sicherheitsvorkehrungen, Infrastruktur (der Tätigkeit angemessene Fahrzeuge und Gebäude) und Ausbildung des Personals.

Begründung Seit Anfang Sommer haben drei Raubüberfälle auf Geldtransporte die Schweiz bewegt. Gemäss Mitteilungen an die Medien kommen die angewendeten Methoden jenen einer Stadtguerilla gleich und zeugen von einer beispiellosen Eskalation sowohl hinsichtlich der Ausrüstung als auch hinsichtlich der Gewaltanwendung der Täter. Diese Entwicklung ist eine Bedrohung für die öffentliche Sicherheit und die psychische und physische Integrität sowie die Arbeitssicherheit der Personen, die die Geldtransporte durchführen.

Obwohl mehrere Staaten in den letzten Jahren ihre Kontrolle in Bezug auf Werttransporte verstärkt und infolge gleichartiger Verbrechen drastische Massnahmen ergriffen haben, ignorierten die Schweizer Behörden bis jetzt im Wesentlichen diese Entwicklung und überliessen es den Akteuren der Branche, ihre Vorkehrungen zu treffen. Heute gelten die Massnahmen des "Concordat sur les entreprises de sécurité" nur für einen Teil der Schweiz und erweisen sich offenkundig als unzureichend. Es ist zu befürchten, dass die starke Konkurrenz auf diesem Markt und der schwache gesetzliche Rahmen für diese Tätigkeit dazu beitragen, dass sich solche Akte von Bandenkriminalität wiederholen.

Die vorliegende Motion soll einen Anstoss zur Ausarbeitung einer gesetzlichen Regelung für Geldtransporte mittels mehrerer kohärenter Massnahmen geben, sei es in Form eines Gesetzesentwurfs oder eines eigenen Kapitels in einem Gesetz, das die Tätigkeiten privater Sicherheitsfirmen regelt. Dieser neue Rechtsrahmen müsste aus unserer Sicht auf Transportunternehmen anwendbar sein und mehrere Bereiche umfassen: die Modalitäten für Geldtransporte (Höchstbeträge), die zugelassenen Fahrzeugtypen, die bewilligten Arbeitszeiten, die nötige gesicherte Infrastruktur für Geldtransportunternehmen (gesicherte Gebäude, geschlossene Parkareale), die Ausrüstung des Personals, die erforderlichen elektronischen Sicherheitseinrichtungen und die nötigen Ausbildungen.

Der Bundesrat wird hiermit beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden, die von dieser neuen Kriminalität betroffen sind, und den Sozialpartnern der Branche den besagten Rechtsrahmen zu schaffen.

Stellungnahme Die Bekämpfung der transnationalen Schwerstkriminalität, worunter auch die Überfälle auf Geldtransporter fallen, ist einer der strategischen Schwerpunkte des Bundesamtes für Polizei (Fedpol). Dieses steht deshalb bereits in engem Kontakt mit den kantonalen Polizeibehörden, um Gegenmassnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Beispielsweise wurde im Kanton Waadt eine Taskforce gegründet, welche vom Fedpol mit operativen und strategischen Analysearbeiten unterstützt wird. Seitens des Fedpol wurden zudem Vorschläge unterbreitet, um den Informationsaustausch sowie die Koordination zwischen den ausländischen und schweizerischen Polizeikörpern sowie den Transportunternehmen zu verstärken und zu verbessern. Diese Vorschläge beruhen auf dem bereits bestehenden Konzept auf dem Gebiet der Raubüberfälle auf Bijouterien, das in der Schweiz, aber auch mit dem Ausland, seit mehreren Jahren gut funktioniert und sehr positive Ergebnisse gebracht hat. Das Fedpol ist auch für den internationalen Informationsaustausch via Interpol oder andere spezialisierte Kanäle wie zum Beispiel das Bomb Data Center - Letzteres bei Sprengstoffdelikten - verantwortlich. Die über diese Kanäle erhaltenen Informationen werden unverzüglich den Kantonen zur Verfügung gestellt. Der Bundesrat ist überzeugt, dass diese polizeilichen Massnahmen dazu dienen, das Kriminalitätsphänomen wirksam zu bekämpfen.

Im Rahmen der Motion Feller 19.3425, "Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3,5 Tonnen", hat sich der Bundesrat im Übrigen gegen eine Ausnahmeregelung vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3,5 Tonnen ausgesprochen. Er ist der Ansicht, dass bereits heute auf dem Markt gepanzerte Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von unter 3,5 Tonnen verfügbar sind, die einen Geldtransport auch nachts ermöglichen. Weitere Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für schwerere Fahrzeuge lehnt der Bundesrat aus Lärmschutzgründen ab. Zudem bleibt weiterhin die Möglichkeit für den Geldtransport mit schweren Fahrzeugen ausserhalb des Nachtfahrverbots.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4145	n	Mo. Bäumle. Aktionsplan Klimaschutz. Der Bund muss mit gutem Beispiel vorangehen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Aktionsplan auszuarbeiten und mit den erforderlichen personellen und finanziellen Mitteln auszustatten, damit der Bund und seine staatseigenen Betriebe beim Klimaschutz eine Vorbildrolle einnehmen. Der Plan soll die bereits umgesetzten Massnahmen auflisten und deren Wirkung prüfen. Falls nötig soll er weiterführende Massnahmen zu den verschiedenen Stossrichtungen vorschlagen.

Der Aktionsplan soll unter anderem folgende Punkte umfassen:

1. Die öffentlichen Gebäude des Bundes (inkl. Militär) sollen als Vorbildprojekte für die Umstellung der Wärmeversorgung auf erneuerbare Energieformen dienen. Sie sind - wo sinnvoll nach Baujahr und Sanierungsstand - rasch auf erneuerbare Energie umzustellen. Dazu gehört die Installation von Fotovoltaikelementen auf sämtlichen geeigneten Dach- und Fassadenflächen mit dem Ziel, 100 Prozent der notwendigen Energie für Wärme- und Stromversorgung über das Jahr selber und erneuerbar zu produzieren.
2. Die Umstellung auf CO₂-neutrale Antriebe wird zum Standard bei der Beschaffung von neuen und dem Ersatz von bestehenden Fahrzeugen des Bundes (inkl. Militär).
3. CO₂-Emissionen bei Reisen, die im Auftrag des Bundes erfolgen, sind zu reduzieren. Digitale Lösungen sind wo immer möglich einer Reise vorzuziehen. Auch gilt wo immer möglich Zug statt Flug.

Begründung Die Schweiz will und muss dem Klimaabkommen von Paris gerecht werden. Dafür braucht es rasch konkrete Massnahmen im Inland. Der öffentlichen Hand und damit auch dem Bund kommt dabei eine Vorbildrolle zu. Das Klimapakete Bundesverwaltung, das der Bundesrat im Juli 2019 lanciert hat, ist ein erster positiver Schritt, genügt aber nicht. Besonders problematisch ist, dass ein wesentlicher Teil des Treibhausgasausstosses der Bundesverwaltung bis 2030 nicht effektiv reduziert, sondern mit Emissionszertifikaten im Ausland kompensiert werden soll. Es braucht daher einen umfassenden Aktionsplan, der die Quellen der Treibhausgasemissionen des Bundes an den Wurzeln anpackt und diese effektiv reduziert.

Stellungnahme Die in der Motion genannten Punkte werden bereits durch das Klimapakete Bundesverwaltung angegangen, welches der Bundesrat am 3. Juli 2019 beschlossen hat:

1. Mit dem Klimapakete hat der Bundesrat entschieden, dass alle geeigneten Dach- und Fassadenflächen der Bundesverwaltung für die Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien genutzt werden sollen. Die zur Verfügung stehenden Flächen der Immobilien, die sich im Besitz des Bundes befinden, reichen bei Weitem nicht aus, um den Strombedarf der Bundesbehörden zu decken. Eine energetische Autarkie der Immobilien des Bundes, wie sie die vorliegende Motion fordert, ist kein erstrebenswertes Ziel.

Des Weiteren hat der Bundesrat mit dem Klimapakete den Verzicht auf den Einbau von fossil betriebenen Heizsystemen sowie energetische Sanierungen beschlossen.

2. Je nach Verwendungszweck von Fahrzeugen ist eine spezielle Ausrüstung erforderlich, welche die Einhaltung der Energieeffizienz-Kategorie A nicht ermöglicht. Das Klimapakete setzt die Vorgabe für elektrische Antriebe auf mindestens einen Fünftel aller Neuzulassungen der Bundesverwaltung. So wird die Fahrzeugflotte stärker auf energieeffiziente Fahrzeuge umgestellt, aber gleichzeitig werden die betrieblichen Bedürfnisse berücksichtigt.

3. Als Auftrag aus dem Klimapakete wird derzeit ein Absenkpfad für Flugreisen für die zentrale Bundesverwaltung erarbeitet, welcher mit verschiedenen Massnahmen erreicht werden soll. Dazu gehört insbesondere auch die Reduktion von Flugreisen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4162	n	Mo. Grossen Jürg. Energiestrategie 2050. Mehr Spielraum in dezentralen Strukturen			-	X

Eingereichter Text	Damit im Rahmen der Energiestrategie 2050 eine effiziente und intelligente Integration der dezentralen erneuerbaren Stromproduktion, insbesondere Fotovoltaik und Speicher, ins Energiesystem möglich wird, braucht es eine Anpassung der Netzregulierung an die Bedürfnisse der neuen Strukturen. Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament im Rahmen der Revision des StromVG gesetzliche Änderungen zu unterbreiten, damit: 1. der Preis für die Nutzung des Stromnetzes die Netzbelastung fair reflektiert; 2. Netzbetreiber und Netznutzer mehr Handlungsspielraum bei der Preisgestaltung und der aktiven Teilnahme am Energiesystem erhalten.					
Begründung	Der Umbau des Energiesystems führt durch den Zubau erneuerbarer Energien zu dezentraleren Strukturen. Dieser dezentrale Zubau im Inland stärkt die Versorgungssicherheit, wenn die Produktion und Speicherung effizient in das Stromsystem integriert werden können. Dazu braucht es ein intelligentes Stromnetz und ein Pricing, das den Herausforderungen einer dynamischen Stromwelt gerecht wird. Um langfristig mehr Intelligenz für eine effiziente Interaktion in dynamischen dezentralen Strukturen zu erreichen, müssen die gesetzlichen Vorgaben im Bereich der Netzregulierung den dezentralen Bedürfnissen, der Integration der Erneuerbaren und Speicher besser Rechnung tragen. Entsprechend ist Netznutzern und Netzbetreibern mehr Handlungsspielraum einzuräumen. Dazu gehört insbesondere eine grössere Gestaltungsfreiheit im Pricing des Stromnetzes. Ziel muss sein, dass die effektive Netzbelastung im Netznutzen reflektiert wird. Steigt der Preis bei hoher Netzbelastung und sinkt er bei geringerer Belastung, werden Anreize für eine effiziente und systemdienliche Netznutzung gesetzt. Dies stärkt den Eigenverbrauch vor Ort und kann die Lastflüsse reduzieren, wenn sowohl Produktion als auch Verbrauch auf der gleichen Spannungsebene eines Netzgebiets stattfinden. Die Netzbetreiber brauchen mehr Handlungsspielraum, um optimal auf ihre Netzsituation angepasste Massnahmen ergreifen und unnötigen, teuren Netzausbau vermeiden zu können. Für die Netznutzer ergeben sich ökonomisch interessante Signale, die eine bessere Ausschöpfung ihrer Flexibilitätsoptionen ermöglichen. Nur wenn die Kunden über die richtigen Informationen verfügen und gezielte Signale erhalten, können sie sich aktiv am Energiesystem beteiligen und so zum Umbau der Energieversorgung beitragen.					
Stellungnahme	Der Bundesrat ist mit dem Anliegen einverstanden und wird die erforderlichen Arbeiten zur Umsetzung an die Hand nehmen. Aus zeitlichen Gründen ist es jedoch unrealistisch, das Anliegen bereits in der laufenden Revision des Stromversorgungsgesetzes (StromVG; SR 734.7) umzusetzen. Der Bundesrat beantragt deshalb, die Motion abzulehnen. Im Falle einer Annahme im Erstrat würde er dem Zweitrat beantragen, den Passus "im Rahmen der Revision des StromVG" zu streichen.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4163	n	Mo. Rutz Gregor. Verkehrsregeln gelten für alle, auch für Velofahrer			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament als Ergänzung zu Via sicura Massnahmen zu unterbreiten, um die Durchsetzung der Verkehrsregeln namentlich gegenüber Velofahrern zu verbessern und so die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese können Gesetzesänderungen, Anpassungen von Verordnungen oder die Erarbeitung von Massnahmen im Austausch und in Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden umfassen. Analog zu den bereits bestehenden Regeln gegenüber Fahrzeuglenkern sind insbesondere auch repressive Massnahmen (Einziehung von Fahrrädern, Fahreignungsabklärung, Lenkverbote) gegenüber Velofahrern zu prüfen, die wiederholt oder in schwerwiegender Weise gegen Verkehrsregeln verstossen.					
Begründung	Namentlich in Städten nehmen die Probleme mit Velofahrern zu. Viele Verkehrsteilnehmer, v. a. Fussgänger, werden durch deren fehlbares und rücksichtsloses Verkehrsverhalten gefährdet. Velofahrer missachten bald regelmässig rote Ampeln, Einbahnstrassen, Fahrverbote oder fahren über Fussgängerstreifen bzw. sind nachts ohne Licht unterwegs. Auch auf Trottoirs oder in Fussgängerzonen entstehen immer wieder gefährliche Situationen. Das Aufkommen von E-Bikes, die oft mit übersetzter Geschwindigkeit fahren, aber hierfür keinerlei Konsequenzen zu befürchten haben, hat die Situation weiter verschärft. Die tiefen Bussen, aber auch die oft fehlenden Kontrollen und Sanktionen animieren geradezu zur Missachtung der geltenden Verkehrsregeln. Sicherheit kann nur gewährleistet werden, wenn die Verkehrsregeln konsequent gegenüber allen Verkehrsteilnehmern durchgesetzt werden. Wer Regeln missachtet, muss sich mit Konsequenzen konfrontiert sehen. Der Bund, welcher die Verkehrsregeln formuliert, muss dafür sorgen, dass diese durchgesetzt werden. Um den erkennbaren Missständen zu begegnen, muss der Bund das Gespräch suchen und - unter Achtung der kantonalen Polizeihohheit - mit Kantonen und Städten geeignete Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erarbeiten. Eine Ausdehnung der in Via sicura vorgesehenen Massnahmen auf nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer ist zu prüfen. Insbesondere die Einführung einer obligatorischen Fahrzeugplakette (zur Identifizierung der fehlbaren Verkehrsteilnehmer), Fahreignungsabklärungen und Lenkverbote, die Erhöhung der Bussen (Angleichung an die Höhe, die für motorisierte Verkehrsteilnehmer gelten) und auch die allfällige Einziehung von Fahrrädern sind zu prüfen.					

Stellungnahme Wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Motion Lehmann 14.3851, "Velorowdys härter bestrafen. Keine Toten mehr wegen Unfällen Velo gegen Velo und Velo gegen Fussgänger", ausgeführt hat, bietet das geltende Recht genügend Handhabe, um gegen fehlbare Velofahrerinnen und Velofahrer vorzugehen. Es erlaubt bereits heute Fahreignungsabklärungen bei Velofahrerinnen und Velofahrern. Ist die Fahreignung nicht gegeben, kann die Behörde der betroffenen Person das Fahrradfahren verbieten (Art. 19 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, SVG; SR 741.01). Die Behörde kann zudem gegenüber einer Person, welche auf dem Velo den Verkehr schwer oder mehrmals gefährdet hat oder in angetrunkenem Zustand gefahren ist, ein Lenkverbot aussprechen und ihr das Radfahren für mindestens einen Monat untersagen (Art. 19 Abs. 3 SVG).

Der Bundesrat ist überzeugt, dass keine härteren Strafen eingeführt werden müssen. Vielmehr sollen die bestehenden Regeln noch besser durchgesetzt werden.

Dafür sind die kantonalen Kontrollbehörden zuständig. Der Bund unterstützt sie dabei unter anderem mit der Bereitstellung von Unfalldaten, mit denen lokale Kontrollschwerpunkte identifiziert werden können.

Um dem Trend zu mehr Unfällen mit E-Bikes entgegenzuwirken, wird der Bundesrat im Rahmen einer nächsten Verordnungsrevision punktuelle Anpassungen, wie beispielsweise die Einführung eines Lichteinschalt-Obigatoriums und die Einführung einer Tachopflicht für schnelle E-Bikes, prüfen.

Die vom Motionär beschriebene Problemstellung ist auch eine Folge der zunehmenden Bedeutung des Veloverkehrs. Viele Velowege weisen Lücken auf, beziehungsweise ihre Ausgestaltung ist nicht einheitlich. Mit einer Entflechtung des Verkehrs - z. B. mit entsprechend markierten Radstreifen oder baulich abgetrennten Radwegen - können Nutzungskonflikte reduziert und die Sicherheit für alle Verkehrsbeteiligten erhöht werden. Diesem Potenzial wird der Bundesrat bei den Ausführungsbestimmungen zum Bundesbeschluss über die Velowege Rechnung tragen. Planung, Bau und Unterhalt der Velowege bleiben aber weiterhin Aufgaben der Kantone und Gemeinden. Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr an der Finanzierung.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4184	n	Mo. Töngi. Verkehrsinvestitionen am richtigen Ort			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 17f des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) dahingehend anzupassen, dass aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds mindestens 15 Prozent (statt wie heute zwischen 9 und 12 Prozent) der Mittel für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen.

Begründung Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds wurde eine stabile Basis zur Finanzierung grösserer Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Innerhalb der Agglomerationsprogramme werden viele wichtige Projekte finanziert, die für eine zukunftsfähige Mobilität wichtig sind und den klimapolitischen Zielen entsprechen. Viele Projekte können mangels Finanzierung nicht realisiert werden oder werden verzögert. Im Bereich der Nationalstrassen werden neben den wichtigen Ausgaben für den Unterhalt auch hohe Mittel für den Ausbau finanziert. Ein forciert Ausbau des Nationalstrassennetzes widerspricht jedoch den Anstrengungen, die Mobilität möglichst umwelt- und klimaverträglich zu gestalten. Gemäss Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel betragen die Beiträge für die Agglomerationsprogramme in der Regel zwischen 9 und 12 Prozent der Ausgaben des Fonds. Dieser Anteil sollte erhöht werden und die Investitionen in den Nationalstrassenausbau dagegen gesenkt werden.

Stellungnahme Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten in Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abstimmen. Das PAV hat sich in den vergangenen Jahren als wirkungsvolles Instrument zur Mitfinanzierung sinnvoller Verkehrsprojekte in Agglomerationen bewährt.

Gemäss Artikel 17f MinVG werden bisher pro Jahr rund 390 Millionen Franken aus dem Nationalstrassenfonds (NAF) für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung gestellt. Eine Erhöhung des NAF-Anteils für die Agglomerationen auf mindestens 15 Prozent entspräche einer Erhöhung von etwa 100 Millionen Franken pro Jahr.

Bisher haben die zur Verfügung stehenden Mittel ausgereicht. Die vom Parlament gesprochenen Mittel lagen unter den maximal zur Verfügung stehenden 12 Prozent. Zudem haben die Agglomerationen die gesprochenen Mittel nicht vollumfänglich in Anspruch genommen. Einerseits wurden einzelne Projekte der Agglomerationsprogramme von der Stimmbewölkerung an der Urne abgelehnt. Andererseits haben Herausforderungen bei der Ausarbeitung der Bauprojekte und teilweise auch Einsprachen dazu geführt, dass einige der bewilligten Projekte verzögert sind. Der Bundesrat erachtet eine Erhöhung der Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr aus diesen Gründen im Moment als nicht angezeigt.

Im Rahmen der überarbeiteten Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) sind verschiedene Massnahmen vorgesehen, die in Zukunft eine fristgerechte Umsetzung der bewilligten Projekte sicherstellen sollen. Der Bundesrat wird angesichts der sehr dynamischen Entwicklungen im Bereich von Mobilität und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen sein Instrumentarium auch in Zukunft wirkungsvoll und aktuell halten und allenfalls neue Mitfinanzierungstatbestände prüfen. Sollte es sich aufgrund dieser Entwicklungen als notwendig erweisen, ist der Bundesrat bereit, eine Diskussion über die Anpassung des MinVG zu führen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4217	n	Po. Bendahan. Einen Teil der NAF-Gelder für Alternativen zum Privatfahrzeug für die Anreise zu Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs einsetzen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie darüber vorzulegen, ob ein Teil der Gelder aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds für Projekte eingesetzt werden kann, die darauf abzielen, die Benützung des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zur Verwendung eines Privatfahrzeugs bequemer zu machen. Der Bundesrat könnte beispielsweise prüfen, ob ein Pilotprojekt sinnvoll wäre, wonach die Einwohnerinnen und Einwohner einer Region gratis mit einem Fahrzeug zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs transportiert werden und so einen Anreiz haben, den wesentlichen Teil ihres Wegs mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen.

Begründung Eine Ursache dafür, dass die Menschen ihr Privatfahrzeug anstelle des öffentlichen Verkehrs nutzen, liegt darin, dass die Grenzkosten für die Benützung des öffentlichen Verkehrs oft höher sind als die Grenzkosten für die Verwendung des Privatfahrzeugs. Ein noch wichtiger Grund ist allerdings die Tatsache, dass es für Fahrten aus schlecht erschlossenen Regionen oft viel praktischer ist, ein Privatfahrzeug zu verwenden, als die Reise mit dem öffentlichen Verkehr auf sich zu nehmen. Das hat teilweise raumplanerische Gründe.

Wenn hingegen die Benützerinnen und Benützer des öffentlichen Verkehrs auf eine öffentliche Fahrzeugflotte zurückgreifen könnten, um kurze Strecken zurückzulegen, die vom öffentlichen Verkehr nicht abgedeckt werden, dann würde dies die Fahrzeit verkürzen. Dadurch würden die Fahrten angenehmer, und man wäre genauso schnell, wie wenn man das private Fahrzeug für die gesamte Strecke verwenden würde. Diese Logik, Flotten von Gemeinschaftsfahrzeugen anstelle von Individualfahrzeugen einzusetzen, würde die Strassen massiv entlasten, den Parkplatzbedarf stark senken und den Fahrzeugeinsatz rationalisieren, während gleichzeitig der öffentliche Verkehr wettbewerbsfähiger würde.

Mittelfristig könnte man dafür Elektrofahrzeuge vorsehen, die auf erneuerbare Energien zurückgreifen, wodurch Fahrten von Personen, die ausserhalb der städtischen Zentren leben, viel ökologischer wären als bei Verwendung eines Privatfahrzeugs.

Mit diesem Postulat wird der Bundesrat beauftragt, den Zeitgewinn und die ökologischen Vorteile zu untersuchen, die sich mit solchen Fahrzeugflotten - bestehend aus autonomen Fahrzeugen oder aus solchen mit Chauffeurin oder Chauffeur - erzielen liessen. So könnten die Menschen auf einfache Art Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs erreichen, wenn sie diesen benützen wollen.

Stellungnahme Aus Sicht des Bundesrates stellen sich die Verkehrsprobleme primär in den Städten und Agglomerationen. Die Verbesserung von Umsteigepunkten oder Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln kann einen Beitrag zur Lösung dieser Verkehrsprobleme darstellen. Dazu sind ein einfaches und effizientes Umsteigen und entsprechend attraktive Angebote erforderlich. Es gibt bereits zahlreiche gelungene Beispiele von sogenannten Park-and-Pool-, Park-and-Ride- oder Bike-and-Ride-Anlagen, der Umgestaltung von Bahnhofsplätzen und der städtebaulichen Gestaltung wichtiger Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs. Im Rahmen der Erarbeitung des Berichtes zum Postulat Burkart 18.3606, "Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen", werden Massnahmen geprüft, um die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel zu verbessern.

Die geltenden gesetzlichen Bestimmungen schliessen jedoch die Möglichkeit aus, über den NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) einen Gratistransport für Personen oder neue Verkehrsdienstleistungen zu finanzieren, um Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs zu erreichen (vgl. Art. 17a Abs. 4 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel; SR 725.116.2).

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4218	n	Mo. Bendahan. Flugtarife. Ökologischen und ökonomischen Absurditäten ein Ende setzen			-	X

Eingereichter Text Bei der Buchung von Langstreckenflügen ist es in vielen Fällen billiger, Flugtickets zu wählen, die aber objektiv betrachtet weniger zweckmässig sind, und zwar aus ökologischer wie auch aus praktischer Sicht. So ist es manchmal billiger, einen kurzen Flug zu einem Hub und von dort aus einen Langstreckenflug zu nehmen, als ein Ticket für den Direktflug zu kaufen.

Der Bundesrat wird ersucht, Massnahmen zu treffen, damit es für Reisende praktischer ist, die ökologisch vernünftigste Wahl zu treffen. Namentlich soll er:

1. sicherstellen, dass Reisende, die ein Ticket gekauft haben, das einen Zwischenstopp in der Schweiz einschliesst, nur den Flug ab diesem Zwischenstopp nehmen können, dies ohne zusätzliche Kosten,
2. die Fluggesellschaften dazu verpflichten, zu Inlandflügen in der Schweiz eine kostenlose Alternative mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubieten,
3. die schweizerischen Fluggesellschaften, die Flugtickets mit Zwischenlandung im Ausland verkaufen, dazu verpflichten, für einen Teil der Reise die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Zug) anstelle des Fluges zu ermöglichen.

Begründung Die Luftfahrt ist ein wichtiger Verursacher von Treibhausgasemissionen. Eine Beschränkung von Flugreisen würde fraglos dazu beitragen, dem Problem der Klimaerwärmung zu begegnen. Fürs Erste ist es indes einfacher, auf Flüge zu verzichten, die objektiv weniger praktisch sind als die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, die aber aufgrund der Flugtarife billiger sein können. Wenn beispielsweise ein Direktflug von Zürich nach Tokio mehr kostet als dieselbe Reise mit einer Zwischenlandung in der Europäischen Union, müssten die Fluggesellschaften den Reisenden ermöglichen, den Direktflug ab Zürich zu nehmen, anstatt sie zu einer ökologisch fragwürdigen Reise mit Zwischenstopp zu drängen. Derselben Logik folgend, sollten Reisende stets die Möglichkeit erhalten, ohne zusätzliche Kosten anstelle des Flugzeugs den Zug zu nehmen. Dadurch würde der ökologische Fussabdruck der Reise kleiner, ohne dass die Reisenden dafür bestraft würden.

Stellungnahme Seit dem Inkrafttreten der Änderung von Artikel 30 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) und Artikel 107 der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) vom 15. November 1998 ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nicht mehr für die Prüfung und Genehmigung der Tarife der von ihm konzessionierten Fluggesellschaften zuständig. Die Festlegung der Tarife ist seither ausschliesslich Sache der Fluggesellschaften, die sie entsprechend der Marktsituation festlegen. Derzeit werden die Tarife noch dem BAZL unterbreitet, ohne dass das Bundesamt sie genehmigen muss (Art. 111 LFV).

Neben der Frage der Tarifgestaltung müssen auch einige betriebliche Aspekte berücksichtigt werden: Selbst auf kurzen Flügen zu einem Luftverkehrsknotenpunkt (Hub) werden nicht nur Passagiere befördert, die am Hub umsteigen und dann weiterfliegen, sondern auch solche, die nicht weiterreisen. Solche Flüge dienen somit nicht allein als Verbindungsflüge, sondern sie gewährleisten bzw. verbessern die direkten Verkehrsverbindungen zwischen zwei Städten. Auch können nicht alle internationalen Flughäfen durch Direktflüge miteinander verbunden werden.

Seit einigen Jahren optimieren die Fluggesellschaften ihren Betrieb durch Code-Sharing und intermodalen Verkehr; viele Flüge werden bereits heute nach diesen Prinzipien durchgeführt. Beim Code-Sharing können mehrere Fluggesellschaften denselben Flug unter ihrem eigenen Namen anbieten. Die Passagiere werden aber mit einem Flugzeug befördert, das von einer einzigen Gesellschaft im Auftrag der anderen benutzt wird. Auf diese Weise lässt sich die Zahl der Flüge auf ein und derselben Strecke verringern, was aus ökonomischer und ökologischer Sicht ein Vorteil ist.

Allfällige Auflagen für die Schweizer Fluggesellschaften würden sie somit von dieser Möglichkeit ausschliessen.

Seit einiger Zeit enthalten alle neu abgeschlossenen oder geänderten bilateralen Luftverkehrsabkommen auch Bestimmungen über intermodale Dienstleistungen. Diese Bestimmungen ermöglichen Fluggesellschaften, ihre Passagiere auf direkten Verbindungen zu oder von internationalen Flügen auf dem Land- oder Seeweg zu sämtlichen Orten im Hoheitsgebiet des betreffenden Landes oder in Drittländern zu befördern.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4221	n	Mo. (Flückiger Sylvia) Wobmann. Mehr Parkplätze an Autobahnauffahrten und Bahnhöfen			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird gebeten, Voraussetzungen für mehr Parkplätze an Autobahnauffahrten und bei Bahnhöfen zu schaffen. Damit entstehen mehr Möglichkeiten, um Fahrgemeinschaften zu bilden oder auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Das entlastet den Strassenverkehr auf Autobahnen und in Zentren.

Begründung Aufgrund der prekären Situation durch permanent überlastete Strassen durch ein starkes Verkehrsaufkommen ist Handlungsbedarf dringend erforderlich. Stau ist ein tägliches Problem geworden, auf Autobahnen und in Zentren drängt sich Fahrzeug an Fahrzeug. Dem kann Abhilfe geschaffen werden mit genügend Parkplätzen an Autobahnauffahrten, um Fahrgemeinschaften zu bilden, und an Bahnhöfen, um auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Fahrgemeinschaften bilden eine willkommene Möglichkeit, zusammen an Anlässe, Meetings, Sitzungen oder zum Einkaufen zu fahren. Ganz nebenbei wird so auch der soziale Zusammenhalt gefördert, und es wird Energie gespart. Also eine Win-win-Situation für alle Beteiligten und die Umwelt. Die Grundstücke an Autobahnauffahrten werden oft nicht landwirtschaftlich genutzt und können günstig befestigt werden, mit Sickersteinplatten zum Beispiel. Mit einer bienen- und insektenfreundlichen Bepflanzung der Ränder des Parkfeldes wäre auch der Umwelt gedient.

Stellungnahme Grundsätzlich unterstützt der Bundesrat Massnahmen, die zur Reduktion von Emissionen und zur Entlastung des Strassennetzes beitragen. In diesem Sinne begrüsst er Fahrgemeinschaften und den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Im Zusammenhang mit der Beantwortung des Postulates Burkart 18.3606, "Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz", führt der Bund zurzeit Überlegungen zur Förderung der Vernetzung der multimodalen Mobilität durch optimierte Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Diese können an geeigneter Lage wie Bahnhöfen und Autobahnauffahrten dazu beitragen, den Verkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, und somit einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in Städten und Agglomerationen leisten. Im Zusammenhang mit der Forderung nach mehr Parkplätzen bei Autobahnauffahrten verweist der Bundesrat zusätzlich auf seine Stellungnahme zur Motion Flückiger Sylvia 17.3846, "Mehr Gratisparkplätze an Autobahnauffahrten". Die Realisierungskosten dieser Parkplätze können hoch ausfallen, und deren Nutzung vermag den finanziellen Aufwand - je nach Lage, Funktion und Grösse - nur in Ausnahmefällen zu rechtfertigen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4227	n	Mo. Seiler Graf. Reduktion der CO2-Emissionen und der Energieverluste für Gebäudeinhaberinnen und -inhaber, Mieterinnen und Mieter sowie KMU			-	✗

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird ersucht, folgende Massnahmen zur Reduktion der hohen Energieverluste im Gebäudebereich zu realisieren, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen: 1. Die Einmalvergütung für Fotovoltaikanlagen nach Artikel 25 Absatz 1 des Energiegesetzes (EnG) kann auch für Fotovoltaikanlagen von Geschäfts- und Wohnbausanierungen mit einer Leistung von 30 bis 200 Kilowatt geleistet werden. Bei Gebäuden können Fotovoltaikanlagen die 200 Kilowatt Leistung auch überschreiten, wenn ganzflächige Dach- und, soweit notwendig, auch Fassadenanlagen gebäudetechnisch möglich sind. Entscheidend ist die architektonische Integration der Anlagen als Gebäudebestandteil bzw. Gebäudeersatzbestandteil, die, wie bei traditionellen Dächern und Fassaden, dach-, first-, seiten- und traufbündig sowie fachmännisch einheitlich in die Gebäudehülle integriert sind. 2. Mit Anreizbeiträgen von höchstens 30 Prozent der energierelevanten Bauinvestitionen können Wohn- und Geschäftsbauten gefördert werden, welche den Minergie-P- oder einen vergleichbar effizienten Baustandard erfüllen. Zur Reduktion der 80 Prozent bzw. 90 Terawattstunden Energieverluste pro Jahr fördert der Bund insbesondere entsprechende kantonale Massnahmen. Während einer auf 10 Jahre befristeten Einführungsphase können auch Neubauten, welche die Voraussetzungen der Punkte 1 und 2 erfüllen, gefördert werden. 3. In Bau- und Landwirtschaftszonen sind gut integrierte Solaranlagen, welche die Voraussetzungen der Punkte 1 und 2 erfüllen, in der Regel innert vier Monaten zu bewilligen. Davon ausgenommen sind Baudenkmäler von nationaler Bedeutung, die im Inventar des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1966 über den Schutz der Kulturgüter bzw. im Kulturgüterschutzverzeichnis als Einzelobjekte aufgeführt sind. Gebäude, welche die Voraussetzungen gemäss den Punkten 1 und 2 nur teilweise erfüllen, erfahren eine proportionale Reduktion der Anreizförderung.					
Begründung	Die Motivation muss sein: Effizienz und Energie statt 8 Milliarden Franken für Energieverluste und Bürokratie. Gebäude weisen 80 Prozent Energieverluste auf (Interpellation Wehrli 10.3873). Die Ziele des Pariser Klimaabkommens sind so unerreichbar. Statt für Sanierungen bezahlen Mieterinnen und Mieter, Gebäudeinhaberinnen und -inhaber über 8 Milliarden Franken pro Jahr für Energieverluste.					
Stellungnahme	Der Bundesrat unterstützt weitestgehend die Anliegen der Motion. Er fördert die Reduktion der CO₂-Emissionen und die Steigerung der Energieeffizienz bereits heute mit verschiedenen Massnahmen. Mit der Revision des CO₂-Gesetzes, das sich zurzeit in Beratung der eidgenössischen Räte befindet, sind weitere Massnahmen mit dieser Zielsetzung geplant. Zudem beabsichtigt der Bundesrat, als Begleitmassnahme zur vollständigen Öffnung des Strommarktes die Investitionsanreize in einheimische erneuerbare Energien zu verbessern. Die in der Motion genannten Punkte werden damit bereits grösstenteils angegangen. 1. Schon heute wird eine Einmalvergütung für alle Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von mindestens 2 Kilowatt bis höchstens 50 Megawatt ausgerichtet (Art. 36 der Energieförderungsverordnung, EnFV; SR 730.03), und dies unabhängig vom Gebäudetyp. In die Gebäudehülle integrierte Anlagen mit einer Leistung von bis zu 100 Kilowatt - also Anlagen, wie sie typischerweise auf Wohngebäuden erstellt werden - werden mit höheren Beiträgen unterstützt. Der Bundesrat hält eine Unterstützung der Bemühungen um eine bessere Ästhetik insbesondere bei Wohngebäuden für wichtig - dies mit dem Ziel, die Akzeptanz der Solarenergie in der Bevölkerung zu erhöhen. 2. Das Gebäudeprogramm von Bund und Kantonen fördert seit 2010 die energetische Sanierung von Gebäuden sowie Investitionen in erneuerbare Energien, die Abwärmenutzung und die Optimierung der Gebäudetechnik. Die Grundlage für das Gebäudeprogramm ist das CO₂-Gesetz (SR 641.71). Darin verankert ist auch die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, die zu einem Drittel für die Finanzierung des Gebäudeprogramms verwendet wird. Seit 2018 dürfen aus der CO₂-Abgabe maximal 450 Millionen Franken pro Jahr für das Gebäudeprogramm und die Förderung der Geothermie verwendet werden. Die Mittel für das Gebäudeprogramm werden den Kantonen in Form von globalen Finanzhilfen ausbezahlt. Voraussetzung ist ein kantonales Förderprogramm, das auf dem harmonisierten Fördermodell der Kantone (HFM) von 2015 basiert. Mit den Massnahmen "M-16: Neubau/Ersatzneubau Minergie-P" und "M-12: Umfassende Gesamtsanierung mit Minergie-Zertifikat" können Kantone bereits heute ausreichende Anreize zum Bau von energieeffizienten Wohn- und Geschäftsbauten geben. Gemäss HFM kann der Beitrag maximal 50 Prozent der Investitionen betragen. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass der Ständerat im Rahmen der Beratungen zur Revision des CO₂-Gesetzes in der Herbstsession 2019 beschlossen hat, auf eine Befristung des Gebäudeprogramms zu verzichten und die Beiträge an die Kantone zu erhöhen. Auch sollen die Kantone für Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen einen Ausnützungsbonus bis maximal 30 Prozent gewähren können. 3. Artikel 18a des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) definiert die bewilligungspflichtigen Solaranlagen sowie diejenigen Anlagen, die lediglich der zuständigen Behörde gemeldet werden müssen. Zuständig für die Festlegung der verschiedenen Zonen bleibt jedoch der Kanton oder die Gemeinde. Die Einmalvergütung ist nicht an solche Anforderungen geknüpft, und die ausgerichteten Beträge hängen nicht vom Gebäudetyp oder von der Zone ab, in der sich das Gebäude befindet. Nach Ansicht des Bundesrates wäre eine entsprechende Anpassung der Einmalvergütung nicht gerechtfertigt.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4243	n	Mo. Bourgeois. Ausbau der Fotovoltaik			-	X
Eingereichter Text	Ich beauftrage den Bundesrat, gemeinsam mit den Kantonen dafür zu sorgen, dass die Dächer aller Neubauten auf der dafür geeigneten Seite mit Sonnenpaneelen statt mit herkömmlichen Ziegeln gedeckt werden. Artikel 9 Absätze 3 Buchstabe a und 3bis des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden muss in diesen Fällen anwendbar sein.					

Begründung Längerfristig soll die Elektrizität aus den Kernkraftanlagen durch Elektrizität aus erneuerbaren Energien, allen voran der Wasserkraft, ersetzt werden. Aus Wasserkraft werden heute 56 Prozent unseres Stromverbrauchs gedeckt. Die zweite vielversprechende Energiequelle ist die Fotovoltaik. Laut Schätzungen der Energiepolitik sollte sie bis 2050 11 Terawattstunden oder 18 Prozent des heutigen Verbrauchs liefern. Leider muss man feststellen, dass heute Solarstrom nur 3 Prozent unseres Verbrauchs deckt. Damit sich die Ziele erreichen lassen, beauftrage ich den Bundesrat, gemeinsam mit den Kantonen unsere rechtlichen Grundlagen so anzupassen, dass die dafür geeigneten Dächer aller Neubauten mit Sonnenpaneelen statt mit herkömmlichen Ziegeln gedeckt werden. Die Eigentümerinnen und Eigentümer sollen dabei keine finanziellen Nachteile erfahren. Darum müssen die Kosten, die durch die Installation der Sonnenpaneele entstehen, steuerlich abgezogen werden können wie alle anderen energetischen Renovationen.

Stellungnahme Für die Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele spielt die Ausschöpfung des Potenzials an gebäudeintegrierter Fotovoltaik eine wichtige Rolle. Der Bundesrat begrüsst daher die Stossrichtung der Motion und unterstützt das Anliegen, die Zusammenarbeit mit den Kantonen dahingehend weiterzuführen, dass zukünftige Gebäude - namentlich auch gewerbliche Flachdachbauten - mit hohem baukulturellem Anspruch vermehrt ihr Fotovoltaikpotenzial ausschöpfen.

Es wird allerdings Situationen geben, in denen es nicht sinnvoll sein wird, geeignet ausgerichtete Dachflächen neuer Bauten mit einer Fotovoltaikanlage auszustatten. Neben der geeigneten Orientierung der Dachflächen sollten deshalb weitere Kriterien (wie z. B. die Verschattung) berücksichtigt werden, welche einen relevanten Einfluss auf die Erträge der Anlage und deren Wirtschaftlichkeit haben.

Eine steuerliche Privilegierung von Investitionen in Fotovoltaikanlagen bei Neubauten wirft zudem verschiedene steuerpolitische Fragen auf. Eine solche Privilegierung würde zur rechtswidrigen Behandlung gegenüber anderen Energiespar- und Umweltschutzmassnahmen führen und tendenziell Steuerpflichtige mit hohem Einkommen bevorzugen. Ferner wäre mit Mitnahmeeffekten und Steuerausfällen zu rechnen.

Aus diesen Gründen beantragt der Bundesrat, die Motion abzulehnen. Falls der Erstrat die Motion annimmt, wird der Bundesrat dem Zweitrat beantragen, den Text der Motion so anzupassen, dass der Bundesrat, im Rahmen seiner Kompetenzen, die Ausstattung nicht aller, sondern aller geeigneten Dächer an die Hand nehmen wird.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4257	n	Mo. (Hadorn) Nordmann. Sonnenenergie-Fördertrilogie konkret. Meldeverfahren nach Raumplanungsgesetz ohne Formularkrieg			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, Voraussetzungen zu schaffen und deren Umsetzung vorzubereiten, dass in allen Kantonen ein einheitliches und einfaches Meldeformular für Fotovoltaikanlagen anzuwenden ist.

Begründung Gemäss Artikel 18a des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes bedürfen auf Dächern "genügend angepasste" Solaranlagen keiner Baubewilligung, sondern sind nur der zuständigen Behörde zu melden.

Dieses Meldeverfahren wird von den Kantonen in sehr unterschiedlicher Weise ausgelegt. Im Idealfall genügt dafür ein Formular auf einer A4-Seite mit einer Skizze, in anderen Fällen jedoch ist der Aufwand gleich gross oder sogar grösser als bei der ordentlichen Baubewilligung. Es werden z. B. Fotomontagen der Anlage verlangt. Dies ist insbesondere bei Kleinanlagen völlig unverhältnismässig und bildet ein ernsthaftes Hindernis für den erforderlichen raschen Ausbau der Solarenergie.

Stellungnahme Der Bundesrat unterstützt das Bestreben, die Nutzung der Solarenergie optimal zu fördern, vollumfänglich.

Artikel 18a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) greift allerdings sowohl in materieller Hinsicht als auch in Bezug auf die Verfahren bereits heute stark in die kantonalen Kompetenzen ein. Die Kompetenz des Bundes reicht nicht so weit, dass er den Kantonen darüber hinaus auch noch ein einheitliches und einfaches Meldeformular für Fotovoltaikanlagen vorschreiben könnte.

Aus der Sicht des Bundesrates wäre es aber auch nicht hilfreich, den Kantonen die Verwendung eines bestimmten Formulars vorzuschreiben. Ein solches Formular muss auf die Eigenheiten des jeweiligen Kantons Rücksicht nehmen können. Nur so kann es sich in der Praxis bewähren.

Zudem dürfte eine von den kantonalen Fachdirektorenkonferenzen (Konferenz kantonomer Energiedirektoren, Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz) initiierte Harmonisierung auf grössere Akzeptanz stossen, als wenn der Bund auf dem Weg der Gesetzgebung tätig würde.

Der Bundesrat wird daher den Kontakt zu diesen Fachkonferenzen suchen, um gemeinsam mit den Kantonen rasch zu guten Lösungen zu kommen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4260	n	Mo. (Guhl) Hess Lorenz. Die Wasserkraft wirksam durch Investitionsbeiträge unterstützen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Energieförderungsverordnung (EnFV) dahingehend zu ändern, dass die Unterstützung der Wasserkraft im Rahmen der Investitionsbeiträge optimiert wird. Dabei ist dem Erhalt der bestehenden Kraftwerke besser Rechnung zu tragen. Insbesondere ist auf die Unterscheidung zwischen Erneuerungen, Erweiterungen und Neuanlagen zu verzichten.

Begründung	Die Wasserkraft ist das erneuerbare Rückgrat der Schweizer Stromversorgung und muss erhalten bleiben. In den nächsten Jahrzehnten wird der Grossteil der bestehenden Wasserkraftwerke das Ende der Konzessionsdauer erreichen. Im Hinblick auf die Neukonzessionierungen müssen grosse Investitionen getätigt werden. Gleichzeitig führt die Umsetzung der Bestimmungen des Gewässerschutzgesetzes zu Einbussen. Allein aufgrund der Restwasserbestimmungen rechnet der Bundesrat bis 2050 mit Einbussen von 1900 Gigawattstunden. Dem Schutz von Natur und Umwelt dient auch die Nutzung bestehender Standorte statt der Erschliessung neuer Standorte. Der Erhalt bestehender Anlagen ist daher nicht nur energiewirtschaftlich und ökonomisch, sondern auch aus ökologischer Sicht sinnvoll. Im Rahmen der Investitionsbeiträge werden Erneuerungen derzeit gegenüber Neuanlagen und Erweiterungen benachteiligt, obwohl es für die Energiebilanz unerheblich ist, ob heimische Produktion aus Wasserkraft neu geschaffen wird oder dank Beiträgen erhalten bleibt. Eine solche Unterscheidung ist auch im Energiegesetz nicht angelegt und daher auf Verordnungsstufe aufzuheben. Entsprechend ist auf eine Differenzierung der Ansätze zwischen Neuanlagen, Erweiterungen und Erneuerungen zu verzichten. Bei der Berechnung der Investitionsbeiträge sind zudem die Bemessungskriterien anzupassen. Über die Geldzuflüsse der Gesamtanlage kann der Besitzer nämlich nicht frei verfügen. Konzessionsabgaben und -leistungen, Steuern und Amortisation der nicht erneuerten bestehenden Anlagenteile stellen fixe Kostenblöcke dar. Entsprechend sind die anrechenbaren Geldabflüsse bei Erneuerungen anzupassen.
-------------------	--

Stellungnahme	Die Investitionsbeiträge wurden zur Förderung des Zubaus von Wasserkraftkapazitäten geschaffen, dies im Hinblick auf die Erreichung des im Energiegesetz (EnG; SR 730.0) verankerten Richtwerts, wonach die durchschnittliche Jahresproduktion aus der Wasserkraft im Jahr 2035 bei 37 400 Gigawattstunden liegen soll. Um den Richtwert zu erreichen, müssen die Investitionsbeiträge gezielt zur Förderung von Neubauten und erheblichen Erweiterungen von Wasserkraftanlagen eingesetzt werden. Würden dagegen Erneuerungen stärker gefördert, hätte es nicht genügend Mittel für den notwendigen Zubau. Bei den Bemessungskriterien erfolgt eine Differenzbetrachtung, die sicherstellen soll, dass die Effekte des Projekts korrekt bewertet werden und keine Überförderung stattfindet. Somit werden je nach konkretem Fall Konzessionsgebühren nur teilweise berücksichtigt. Insbesondere Erneuerungen sind anfällig für eine Überförderung. Es soll kein Anreiz geschaffen werden, vorzeitig Erneuerungen durchzuführen.
----------------------	--

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4264	n	Mo. Müller Leo. Landwirtschaft ersetzt CO2-frei die AKW Mühleberg, Beznau I und II			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Änderung des Energiegesetzes vorzuschlagen, wonach folgende Anliegen umzusetzen sind: 1. Die Einmalvergütung für Fotovoltaikanlagen nach Artikel 25 EnG kann auch für dach- und fassadenintegrierte Fotovoltaikanlagen für Geschäfts-, Landwirtschafts- und Wohnbauten mit einer Leistung von 30 bis 200 Kilowatt geleistet werden. Fotovoltaikanlagen können die 200 Kilowatt Leistung auch überschreiten, wenn ganzflächige Dach- und soweit notwendig auch Fassadenanlagen gebäudetechnisch möglich sind. Entscheidend ist die architektonische Gestaltung und Integration der Solaranlagen als Gebäudebestandteil. 2. Mit Anreizbeiträgen von höchstens 30 Prozent der energierelevanten Bauinvestitionen werden insbesondere Landwirtschafts-, Geschäfts- und Wohnbauten entsprechend gefördert. Eine eventuell notwendige Verstärkung des Netzanschlusses erfolgt durch das in der Region zuständige Energieversorgungsunternehmen (EVU); allfällige Zusatzaufwendungen werden dem EVU von der EVS zurückerstattet. 3. Zur raschen Sicherung einer CO2-freien elektrischen Energieversorgung werden jährlich rund 10 Prozent der Schweizer Landwirtschaftsbetriebe mit durchschnittlich 200 Kilowatt fachmännisch integrierten Fotovoltaikanlagen gefördert. In Bau- und Landwirtschaftszonen sind gut integrierte Solaranlagen, welche die Voraussetzung erfüllen, in der Regel innert vier Monaten zu bewilligen. 4. Der Bundesrat regelt weitere Detailbestimmungen und eventuelle Ausnahmen für Härtefälle sowie eine proportionale Reduktion der Anreizförderung von 30 Prozent für Anlagen, welche die ästhetischen oder technischen Voraussetzungen nur teilweise erfüllen.
---------------------------	--

Begründung	Die solare Nutzung von etwa vier Fünfteln der heute in rund 2300 Gemeinden brachliegenden rund 43 200 Landwirtschaftsdächer kann die benötigten 8,7 Terawattstunden pro Jahr aller drei AKW Mühleberg, Beznau I und II in etwa zehn Jahren ersetzen. Werden bloss ein Viertel oder 0,6 Rappen pro Kilowattstunde der EVS von 2,3 Rappen pro Kilowattstunde in grösstenteils erschlossene Landwirtschaftsanlagen investiert, die für gleiche Energieinvestition rund achtmal mehr CO2-freien Strom generieren im Vergleich zu Kleinwasserkraftwerken, können die Landwirtschaftsbetriebe am preisgünstigsten die 8,7 Terawattstunden pro Jahr garantieren. Folglich sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass diese Zielsetzung rasch umgesetzt werden kann.
-------------------	--

Stellungnahme Der Bundesrat unterstützt weitestgehend die Anliegen der Motion. Er will aufgrund des bedeutenden Potenzials eine Intensivierung der künftigen Fotovoltaikförderung im Bereich Landwirtschaft. Im Rahmen einer geplanten Revision des Energiegesetzes sollen bei den Einmalvergütungen für grosse Fotovoltaikanlagen Auktionen eingeführt werden - davon könnten insbesondere auch Anlagen der Landwirtschaft profitieren. Damit und mit dem Gebäudeprogramm werden die in der Motion genannten Punkte bereits grösstenteils angegangen:

Schon heute wird eine Einmalvergütung für alle Fotovoltaikanlagen mit einer Leistung von mindestens 2 Kilowatt bis höchstens 50 Megawatt ausgerichtet (Art. 36 der Energieförderungsverordnung, EnFV; SR 730.03), und dies unabhängig vom Gebäudetyp. In die Gebäudehülle integrierte Anlagen mit einer Leistung von bis zu 100 Kilowatt - also Anlagen, wie sie typischerweise auf Wohngebäuden erstellt werden - werden mit höheren Beiträgen unterstützt. Der Bundesrat hält eine Unterstützung der Bemühungen um eine bessere Ästhetik insbesondere bei Wohngebäuden für wichtig - dies mit dem Ziel, die Akzeptanz der Solarenergie in der Bevölkerung zu erhöhen.

Das Gebäudeprogramm von Bund und Kantonen fördert seit 2010 die energetische Sanierung von Gebäuden sowie Investitionen in erneuerbare Energien, die Abwärmenutzung und die Optimierung der Gebäudetechnik. Die Grundlage für das Gebäudeprogramm ist das CO₂-Gesetz (SR 641.71). Darin verankert ist die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, die zu einem Drittel für die Finanzierung des Gebäudeprogramms verwendet wird. Seit 2018 dürfen aus der CO₂-Abgabe maximal 450 Millionen Franken pro Jahr für das Gebäudeprogramm und die Förderung der Geothermie verwendet werden. Die Mittel für das Gebäudeprogramm werden den Kantonen in Form von globalen Finanzhilfen ausbezahlt. Voraussetzung ist ein kantonales Förderprogramm im Gebäudehüllenbereich, das auf dem harmonisierten Fördermodell der Kantone (HFM) von 2015 basiert. Mit den Massnahmen "M-16: Neubau/Ersatzneubau Minergie-P" und "M-12: Umfassende Gesamtsanierung mit Minergie-Zertifikat" können Kantone bereits heute ausreichende Anreize zum Bau von energieeffizienten Wohn-, Landwirtschafts- und Geschäftsbauten geben. Gemäss HFM kann der Beitrag maximal 50 Prozent der Investitionen betragen. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass der Ständerat im Rahmen der Beratungen zur Revision des CO₂-Gesetzes in der Herbstsession 2019 beschlossen hat, auf eine Befristung des Gebäudeprogramms zu verzichten und die Beiträge an die Kantone zu erhöhen. Auch sollen die Kantone für Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen einen Ausnützungsbonus bis maximal 30 Prozent gewähren können.

Artikel 18a des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) definiert die bewilligungspflichtigen Solaranlagen sowie diejenigen Anlagen, die lediglich der zuständigen Behörde gemeldet werden müssen. Zuständig für die Festlegung der verschiedenen Zonen bleibt jedoch der Kanton oder die Gemeinde.

Die Einmalvergütung ist nicht an solche Anforderungen geknüpft, und die ausgerichteten Beträge hängen nicht vom Gebäudetyp oder von der Zone ab, in der sich das Gebäude befindet. Nach Ansicht des Bundesrates wäre eine entsprechende Anpassung der Einmalvergütung nicht gerechtfertigt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4289	n	Mo. (Graf Maya) Schlatter. Der Bund muss für die Bewältigung der Folgen des Klimawandels auf den Schweizer Wald weitere Massnahmen ergreifen und finanzielle Mittel bereitstellen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, zusammen mit den Kantonen, Waldbesitzern und involvierten Kreisen zur Bewältigung der Folgen der unter dem Klimawandel leidenden Wälder die notwendigen vorbereitenden Adaptionsmassnahmen zu ergreifen und zusätzliche finanzielle Mittel bereitzustellen.

Begründung Der Wald ist vielfältiger Lebensraum, Wasser- und CO₂-Speicher, Holz- und Energielieferant und schützt vor Naturgefahren. Diese Funktionen sind gefährdet. Der Klimawandel schreitet in bisher ungekanntem Tempo vorwärts. Es wird heiss und trocken in der Schweiz, und dies hat grosse Auswirkungen auf den Wald und seine vielfältigen wichtigen Waldleistungen.

Nach dem ausserordentlichen Trocken- und Hitzesommer 2018 sind die Auswirkungen in unseren Wäldern teils dramatisch: Es herrscht Wassermangel, erhöhte Waldbrandgefahr, und es gibt in bestimmten Gegenden der Schweiz bis zu ein Drittel vertrocknete Waldbäume und in der Folge auch Schädlingsbefall und die Gefahr von umstürzenden Bäumen. In der Region Basel musste der Hardwald wegen den grossen Schäden an den Buchen gesperrt werden. Für die Ajoie hat der Regierungsrat des Kantons Jura den "Katastrophen-Zustand" ausgerufen. In anderen Teilen der Schweiz müssen als Folge der Borkenkäferschäden innerhalb und ausserhalb des Schutzwaldes riesige Anstrengungen zur Wiederherstellung der Wälder unternommen werden. Die Waldeigentümer können weder die Schäden noch die kurz- bis mittelfristigen veränderten Bewirtschaftungsweisen alleine bewältigen. Im Sinne des verfassungsmässigen Auftrages der Walderhaltung ist es angezeigt, sich bietende Chancen zu nutzen, um für eine nachhaltigere Waldentwicklung zu sorgen. Dafür stehen insbesondere die Kantone und der Bund in der Verantwortung. Sie sind in der Pflicht, den seit dem 1. Januar 2017 neu im Waldgesetz geltenden Artikel 28a, "Vorkehrungen zum Klimawandel", umzusetzen. Darin heisst es wörtlich: "Der Bund und die Kantone ergreifen Massnahmen, welche den Wald darin unterstützen, seine Funktionen auch unter veränderten Klimabedingungen nachhaltig erfüllen zu können."

Der Bund muss nun dringend zur Sicherstellung der Waldleistungen im Verbund mit den Kantonen, Waldeigentümern und involvierten Kreisen die notwendigen vorbereitenden Adaptionsmassnahmen ergreifen und zusätzliche finanzielle Mittel bereitstellen.

Stellungnahme Der Bundesrat anerkennt den grundsätzlichen Handlungsbedarf zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels auf den Schweizer Wald und insbesondere die Notwendigkeit, gemeinsam mit allen Stakeholdern eine Strategie zur Anpassung des Waldes an den Klimawandel zu entwickeln. Aus diesem Grund empfiehlt der Bundesrat die Motion Hêche 19.4177, "Eine Gesamtstrategie für die Anpassung des Waldes an den Klimawandel", zur Annahme. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt, wie von der Motionärin gefordert, "zusätzliche finanzielle Mittel bereitzustellen", erscheint dem Bundesrat verfrüht und unbegründet. Erst im Rahmen der Erarbeitung der Strategie werden der effektive Finanzbedarf sowie allfällige zusätzliche Finanzierungsvarianten aufgezeigt werden können. Der Bundesrat will die Frage nach allfälligen finanziellen Ressourcen daher zum jetzigen Zeitpunkt offenlassen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4321	n	Mo. Moser. Internationaler Klimaschutz. Die Schweiz muss ihren Beitrag leisten, damit die Klimawende weltweit gelingt			-	X

Eingereichter Text Dem Bundesrat werden folgende Aufträge erteilt. Soweit erforderlich sind der Bundesversammlung entsprechende Gesetzentwürfe vorzulegen:

1. Der Bund setzt sich mit konkreten Massnahmen auf internationaler Ebene dafür ein, dass das Klimaabkommen von Paris weltweit umgesetzt wird.
2. In der internationalen Entwicklungszusammenarbeit der Schweiz wird der Anteil der Mittel, der für Projekte und Programme im Umweltbereich bestimmt ist, auf 30 Prozent erhöht. Davon wird ein wesentlicher Anteil für Klimaschutzmassnahmen in Entwicklungsländern verwendet.
3. Bei Lenkungsabgaben auf Treibhausgasen, die eine Teilzweckbindung vorsehen, ist ein Teil der Einnahmen für wirksame und nachhaltige internationale Klimaschutzprogramme einzusetzen (Emissionsreduktions- und Senkenprogramme).

Begründung Die Schweiz will und muss dem Klimaabkommen von Paris gerecht werden. Dafür braucht es rasch konkrete Massnahmen im Inland. Damit die Klima- und Energiewende gelingt, sind aber auch grosse Anstrengungen auf internationaler Ebene nötig. Um diese von den anderen Akteuren glaubwürdig einfordern zu können, muss die Schweiz nicht nur mit gutem Beispiel vorangehen, sondern auch die anderen Staaten sowie die zuständigen internationalen Organisationen unterstützen, soweit dies von den betroffenen Akteuren gewünscht ist. So soll etwa im Rahmen von Klimaschutzprogrammen der internationale Technologie- und Know-how-Transfer für grossvolumige und rasche Emissionsreduktionen gefördert werden. Die globale Verantwortung und Positionierung der Schweiz sind zu stärken sowie der Einsatz von Schweizer Know-how und Technologie in den internationalen Märkten der Zukunft zu fördern.

Stellungnahme Der Bund setzt sich bereits heute auf internationaler Ebene mit konkreten Massnahmen dafür ein, dass das Klimaübereinkommen von Paris weltweit umgesetzt wird: Einerseits unterstützt die Schweiz Entwicklungsländer durch Projekte der bilateralen Zusammenarbeit sowie durch Beiträge an internationale Institutionen und Fonds bei der Umsetzung des Übereinkommens von Paris. Andererseits setzt sie sich dafür ein, dass die internationale Gemeinschaft griffige und verbindliche Regeln für die Definition und Fortschreibung der Verminderungsziele sowie die Berichterstattung über die Treibhausgasemissionen beschliesst.

Die Mittel der internationalen Entwicklungszusammenarbeit der Schweiz im Umweltbereich und besonders für Klimaschutzmassnahmen sollen gemäss Vernehmlassungsvorlage (Erläuternder Bericht zur internationalen Zusammenarbeit 2021-2024) von 300 Millionen Schweizerfranken (2017-2020) auf rund 350 Millionen Schweizerfranken (2021-2024) pro Jahr angehoben werden. Im Lichte der Stellungnahmen aus der Vernehmlassung wird eine zusätzliche Erhöhung der jährlichen Mittel geprüft. Das Parlament wird sich 2020 mit der Botschaft zur Strategie der internationalen Zusammenarbeit 2021-2024 und den dazugehörigen Rahmenkrediten befassen sowie sich über den Anteil für Massnahmen im Umweltbereich und insbesondere zum Klimaschutz äussern können.

Eine Teilzweckbindung der Lenkungsabgaben auf Treibhausgasen muss vom Parlament beschlossen werden. Der Bundesrat will für die nächste Etappe der Klimapolitik bis 2030 wiederum einen Teil der Verminderungsleistung (maximal 40 Prozent) im Ausland erbringen. Die Durchführung der dafür erforderlichen Klimaschutzprojekte soll den Importeuren fossiler Treibstoffe übertragen werden, die einen bestimmten Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr mit Verminderungen im In- und Ausland kompensieren müssen. Die entsprechende Totalrevision des CO₂-Gesetzes ist gegenwärtig in parlamentarischer Beratung, und das Parlament ist frei, eine vom Bundesrat abweichende Regelung zu beschliessen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4324	n	Mo. Trede. Keine Reservebildung bei der Marktprämie für die Grosswasserkraft			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die heutige Praxis des Bundesamtes für Energie (BFE) betreffend Thesaurierung der Marktprämie für die Grosswasserkraft zu ändern. Nicht beanspruchte Mittel sollen nicht als Übertrag auf das Folgejahr, sondern direkt den freien Mitteln im Netzzuschlagsfonds gutgeschrieben werden.

Begründung In der Antwort auf die Interpellation 19.3820 bestätigt der Bundesrat, dass der Entscheid zur Thesaurierung im Ermessensspielraum des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) liegt. In den Erläuterungen zur Energieförderungsverordnung aus der Vernehmlassung von Ende 2017 steht: "Der Marktprämie werden jährlich fix 0,2 Rappen pro Kilowattstunde des Netzzuschlags zugewiesen (vgl. Art. 36 Abs. 2 EnV). So stehen jährlich 100 bis 120 Millionen Franken zur Verfügung. Überträge auf die Folgejahre sind möglich." Umgekehrt ist es auch möglich, auf Überträge zu verzichten und die nicht für die Wasserkraft abgeholten Mittel direkt für andere Förderzwecke einzusetzen. So ist ein rascherer Abbau der Wartelisten möglich. Im Sinne der Ziele der Energiestrategie 2050 und angesichts der seit den Beratungen zur Energiestrategie stark verbesserten finanziellen Situation der Grosswasserkraft muss die Priorisierung klar auf den Ausbau gelegt werden. Der Grosswasserkraft stehen nach wie vor die vorgesehenen 0,2 Rappen pro Kilowattstunde zur Verfügung. Wenn diese nicht benötigt werden, soll das Geld prioritär für den Ausbau der Fotovoltaik eingesetzt werden.

Stellungnahme Der Gesetzgeber sieht im Energiegesetz vom 30. September 2016 (EnG, SR 730.0) für die verschiedenen Förderinstrumente, die über den Netzzuschlag finanziert werden, Höchstbeträge vor. Die Grosswasserkraft soll dabei über die Investitionsbeiträge und die Marktprämie mit maximal 0,3 Rappen pro Kilowattstunde pro Jahr unterstützt werden. Neben der Förderung des Zubaus von Grosswasserkraft ist dem Gesetzgeber auch die Unterstützung der bestehenden Grosswasserkraft wichtig, damit die bereits vorhandene Infrastruktur für erneuerbare Energien weiter genutzt wird und auch künftig Investitionen für Unterhalt und Erneuerungen getätigt werden können.

Aufgrund der volatilen Strommarktpreise kann zum heutigen Zeitpunkt noch keine zuverlässige Aussage gemacht werden, ob über die gesamten fünf Jahre Laufzeit genügend Mittel für das Förderinstrument Marktprämie vorhanden sein werden. Deshalb sollen die für die Marktprämie vorgesehenen Mittel vorerst für diese Verwendung reserviert bleiben. Falls das BFE feststellen sollte, dass nicht alle Mittel benötigt werden, könnten diese bereits früher für andere Verwendungsarten, wie beispielsweise die Förderung von Fotovoltaikanlagen, freigegeben werden.

Der Bundesrat hat am 27. September 2019 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage zur Revision des EnG auszuarbeiten, welche die Investitionsanreize in die einheimischen erneuerbaren Energien verbessern soll. Mit der geplanten Vernehmlassungsvorlage im nächsten Frühling werden entsprechend Vorschläge für eine Weiterführung der Förderinstrumente und den Abbau der Wartelisten für Fotovoltaikanlagen vorgelegt.

Unabhängig von der geplanten Gesetzesrevision stehen 2020 alleine für die Einmalvergütungen für Fotovoltaikanlagen rund 330 Millionen Franken Fördermittel zur Verfügung, was die Wartezeit sowohl für grosse als auch für kleine Anlagen auf unter ein Jahr verkürzt. Das ist möglich, auch ohne dafür die Reserven aus der Marktprämie einzusetzen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4329	n	Mo. (Amstutz) Hurter Thomas. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not das Low Flight Network (LFN) fertigzustellen, die geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die dafür erforderliche Finanzierung, einschliesslich des Betriebs als Infrastruktur der Eidgenossenschaft, sicherzustellen.

Begründung Zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not werden unter anderem Rettungshelikopter eingesetzt. Um eine wetterunabhängige Verfügbarkeit dieser wichtigen Helikopterflüge für die Schweiz zu ermöglichen, haben Rega und Luftwaffe mit Unterstützung von Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Skyguide das Low Flight Network (LFN) etabliert.

Ähnlich dem nationalen Autobahnnetz ist das LFN ein nationales Luftstrassennetz für Helikopter, das eine

überregionale Verbindung der Schweiz auch bei schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren ermöglicht. Wichtige militärische und zivile Infrastrukturen wie Spitäler, Waffenplätze, Basen der Luftrettungsorganisationen usw. sind mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren an das LFN angebunden. Das LFN soll ausschliesslich der Luftwaffe, den Luftrettungsorganisationen und den Polizeien zur Verfügung stehen. Das LFN ermöglicht, zeitkritische Einsätze in Metropolitan- sowie Randregionen durch moderne satellitengestützte Instrumentenflugverfahren auch bei schlechtem Wetter sicher und zuverlässig auszuführen.

Damit ist das LFN eine notwendige Infrastruktur für die Eidgenossenschaft zur Abwendung von Notlagen der Bevölkerung und zur wetterunabhängigen Aufrechterhaltung des Sicherheitsverbundes Schweiz. Wenn der Bund die Verantwortung für die Fertigstellung, die Finanzierung und die Schaffung der notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen übernimmt, können folgende Ziele erreicht werden:

- Pro Jahr können rund 600 Menschen in Not bei schlechtem Wetter gerettet werden, die heute aufgrund fehlender Instrumentenflugverfahren keine adäquate Hilfe erhalten.
- Im Katastrophenfall oder in anderen besonderen Lagen kann die Luftwaffe auch bei schlechtem Wetter alle notwendigen Punkte in der Schweiz anfliegen, was zurzeit nicht möglich ist.
- Die Zuständigkeiten können geklärt werden, was für eine zügige Implementierung und den Betrieb notwendig ist.

Stellungnahme Das Low Flight Network (LFN) besteht in seiner Grundstruktur bereits heute - inklusive Instrumentenflugverfahren auf verschiedene militärische und zivile Infrastrukturen. Die Initianten des Projekts, Rega und Luftwaffe, nutzen das LFN seit längerer Zeit und möchten es nun punktuell weiter ausbauen und optimieren.

Zu diesem Zweck startete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Mitte 2018 ein entsprechendes Projekt und steuert seither die Arbeiten für die in der Motion verlangte Fertigstellung des LFN. Gemäss aktueller Planung wird das BAZL das Projekt bis Ende 2020 fertigstellen.

Die Fragen zur Finanzierung und Nutzung des LFN sind derzeit Gegenstand von Abklärungen. Ob das System als Infrastruktur des Bundes betrieben werden kann, ist offen. Einerseits muss geklärt werden, ob und inwieweit das geltend gemachte öffentliche Interesse am LFN begründet ist und ob daraus eine finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder die Kantone abgeleitet werden kann. Andererseits muss geprüft werden, welche gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müssten. Diese Fragen sind unter Einbezug des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI), des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und allenfalls der Kantone, federführend durch den Sicherheitsverbund Schweiz (SVS), zu klären. Das BAZL wird den SVS in der Beantwortung der Fragen fachlich unterstützen.

Der Bundesrat anerkennt die Wichtigkeit des LFN und befürwortet die dazu laufenden Arbeiten und Abklärungen. Es wäre angesichts der zahlreichen noch offenen Fragen allerdings verfrüht, bereits heute einen Betrieb des LFN als nationale Infrastruktur und dessen Finanzierung durch die öffentliche Hand zu beschliessen.

Sollte das Parlament dennoch die Annahme der Motion beschliessen, wird es aufgrund der noch offenen Fragen, insbesondere hinsichtlich einer allfälligen finanziellen Mitbeteiligung des Bundes, nachfolgende Bedingungen berücksichtigen müssen: Eine Finanzierung aus dem bestehenden Budget des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie eine Finanzierung über die Mittel der Spezialfinanzierung Luftverkehr sind ausgeschlossen. Das VBS, das EDI und das UVEK müssten zusätzliche Mittel im jeweiligen Budget einstellen. Weiter wird eine allfällige Finanzierung des LFN unter dem Vorbehalt erfolgen, dass die Grundsätze des Subventionsrechts eingehalten sind. Aus operationeller Sicht würde sich das LFN auf das Routennetz beschränken, also ohne An- und Abflüge zu Landestellen. Zudem müsste das LFN für Flüge zur Rettung von Menschen in Not, zur Bewältigung von Krisen und im Katastrophenfall für alle Unternehmen offenstehen, sofern diese die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4330	n	Mo. (Burkart) Fluri. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not das Low Flight Network (LFN) fertigzustellen, die geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die dafür erforderliche Finanzierung, einschliesslich des Betriebs als Infrastruktur der Eidgenossenschaft, sicherzustellen.

Begründung Zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not werden unter anderem Rettungshelikopter eingesetzt. Um eine wetterunabhängige Verfügbarkeit dieser wichtigen Helikopterflüge für die Schweiz zu ermöglichen, haben Rega und Luftwaffe mit Unterstützung von Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Skyguide das Low Flight Network (LFN) etabliert.

Ähnlich dem nationalen Autobahnnetz ist das LFN ein nationales Luftstrassennetz für Helikopter, das eine

überregionale Verbindung der Schweiz auch bei schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren ermöglicht. Wichtige militärische und zivile Infrastrukturen wie Spitäler, Waffenplätze, Basen der Luftrettungsorganisationen usw. sind mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren an das LFN angebunden. Das LFN soll ausschliesslich der Luftwaffe, den Luftrettungsorganisationen und den Polizeien zur Verfügung stehen. Das LFN ermöglicht, zeitkritische Einsätze in Metropolitan- sowie Randregionen durch moderne satellitengestützte Instrumentenflugverfahren auch bei schlechtem Wetter sicher und zuverlässig auszuführen.

Damit ist das LFN eine notwendige Infrastruktur für die Eidgenossenschaft zur Abwendung von Notlagen der Bevölkerung und zur wetterunabhängigen Aufrechterhaltung des Sicherheitsverbundes Schweiz. Wenn der Bund die Verantwortung für die Fertigstellung, die Finanzierung und die Schaffung der notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen übernimmt, können folgende Ziele erreicht werden:

- Pro Jahr können rund 600 Menschen in Not bei schlechtem Wetter gerettet werden, die heute aufgrund fehlender Instrumentenflugverfahren keine adäquate Hilfe erhalten.
- Im Katastrophenfall oder in anderen besonderen Lagen kann die Luftwaffe auch bei schlechtem Wetter alle notwendigen Punkte in der Schweiz anfliegen, was zurzeit nicht möglich ist.
- Die Zuständigkeiten können geklärt werden, was für eine zügige Implementierung und den Betrieb notwendig ist.

Stellungnahme Das Low Flight Network (LFN) besteht in seiner Grundstruktur bereits heute - inklusive Instrumentenflugverfahren auf verschiedene militärische und zivile Infrastrukturen. Die Initianten des Projekts, Rega und Luftwaffe, nutzen das LFN seit längerer Zeit und möchten es nun punktuell weiter ausbauen und optimieren.

Zu diesem Zweck startete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Mitte 2018 ein entsprechendes Projekt und steuert seither die Arbeiten für die in der Motion verlangte Fertigstellung des LFN. Gemäss aktueller Planung wird das BAZL das Projekt bis Ende 2020 fertigstellen.

Die Fragen zur Finanzierung und Nutzung des LFN sind derzeit Gegenstand von Abklärungen. Ob das System als Infrastruktur des Bundes betrieben werden kann, ist offen. Einerseits muss geklärt werden, ob und inwieweit das geltend gemachte öffentliche Interesse am LFN begründet ist und ob daraus eine finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder die Kantone abgeleitet werden kann. Andererseits muss geprüft werden, welche gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müssten. Diese Fragen sind unter Einbezug des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI), des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und allenfalls der Kantone, federführend durch den Sicherheitsverbund Schweiz (SVS), zu klären. Das BAZL wird den SVS in der Beantwortung der Fragen fachlich unterstützen.

Der Bundesrat anerkennt die Wichtigkeit des LFN und befürwortet die dazu laufenden Arbeiten und Abklärungen. Es wäre angesichts der zahlreichen noch offenen Fragen allerdings verfrüht, bereits heute einen Betrieb des LFN als nationale Infrastruktur und dessen Finanzierung durch die öffentliche Hand zu beschliessen.

Sollte das Parlament dennoch die Annahme der Motion beschliessen, wird es aufgrund der noch offenen Fragen, insbesondere hinsichtlich einer allfälligen finanziellen Mitbeteiligung des Bundes, nachfolgende Bedingungen berücksichtigen müssen: Eine Finanzierung aus dem bestehenden Budget des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie eine Finanzierung über die Mittel der Spezialfinanzierung Luftverkehr sind ausgeschlossen. Das VBS, das EDI und das UVEK müssten zusätzliche Mittel im jeweiligen Budget einstellen. Weiter wird eine allfällige Finanzierung des LFN unter dem Vorbehalt erfolgen, dass die Grundsätze des Subventionsrechts eingehalten sind. Aus operationeller Sicht würde sich das LFN auf das Routennetz beschränken, also ohne An- und Abflüge zu Landestellen. Zudem müsste das LFN für Flüge zur Rettung von Menschen in Not, zur Bewältigung von Krisen und im Katastrophenfall für alle Unternehmen offenstehen, sofern diese die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4331	n	Mo. Aebischer Matthias. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not das Low Flight Network (LFN) fertigzustellen, die geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die dafür erforderliche Finanzierung, einschliesslich des Betriebs als Infrastruktur der Eidgenossenschaft, sicherzustellen.

Begründung Zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not werden unter anderem Rettungshelikopter eingesetzt. Um eine wetterunabhängige Verfügbarkeit dieser wichtigen Helikopterflüge für die Schweiz zu ermöglichen, haben Rega und Luftwaffe mit Unterstützung von Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Skyguide das Low Flight Network (LFN) etabliert.

Ähnlich dem nationalen Autobahnnetz ist das LFN ein nationales Luftstrassennetz für Helikopter, das eine

überregionale Verbindung der Schweiz auch bei schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren ermöglicht. Wichtige militärische und zivile Infrastrukturen wie Spitäler, Waffenplätze, Basen der Luftrettungsorganisationen usw. sind mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren an das LFN angebunden. Das LFN soll ausschliesslich der Luftwaffe, den Luftrettungsorganisationen und den Polizeien zur Verfügung stehen. Das LFN ermöglicht, zeitkritische Einsätze in Metropolitan- sowie Randregionen durch moderne satellitengestützte Instrumentenflugverfahren auch bei schlechtem Wetter sicher und zuverlässig auszuführen.

Damit ist das LFN eine notwendige Infrastruktur für die Eidgenossenschaft zur Abwendung von Notlagen der Bevölkerung und zur wetterunabhängigen Aufrechterhaltung des Sicherheitsverbundes Schweiz. Wenn der Bund die Verantwortung für die Fertigstellung, die Finanzierung und die Schaffung der notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen übernimmt, können folgende Ziele erreicht werden:

- Pro Jahr können rund 600 Menschen in Not bei schlechtem Wetter gerettet werden, die heute aufgrund fehlender Instrumentenflugverfahren keine adäquate Hilfe erhalten.
- Im Katastrophenfall oder in anderen besonderen Lagen kann die Luftwaffe auch bei schlechtem Wetter alle notwendigen Punkte in der Schweiz anfliegen, was zurzeit nicht möglich ist.
- Die Zuständigkeiten können geklärt werden, was für eine zügige Implementierung und den Betrieb notwendig ist.

Stellungnahme Das Low Flight Network (LFN) besteht in seiner Grundstruktur bereits heute - inklusive Instrumentenflugverfahren auf verschiedene militärische und zivile Infrastrukturen. Die Initianten des Projekts, Rega und Luftwaffe, nutzen das LFN seit längerer Zeit und möchten es nun punktuell weiter ausbauen und optimieren.

Zu diesem Zweck startete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Mitte 2018 ein entsprechendes Projekt und steuert seither die Arbeiten für die in der Motion verlangte Fertigstellung des LFN. Gemäss aktueller Planung wird das BAZL das Projekt bis Ende 2020 fertigstellen.

Die Fragen zur Finanzierung und Nutzung des LFN sind derzeit Gegenstand von Abklärungen. Ob das System als Infrastruktur des Bundes betrieben werden kann, ist offen. Einerseits muss geklärt werden, ob und inwieweit das geltend gemachte öffentliche Interesse am LFN begründet ist und ob daraus eine finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder die Kantone abgeleitet werden kann. Andererseits muss geprüft werden, welche gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müssten. Diese Fragen sind unter Einbezug des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI), des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und allenfalls der Kantone, federführend durch den Sicherheitsverbund Schweiz (SVS), zu klären. Das BAZL wird den SVS in der Beantwortung der Fragen fachlich unterstützen.

Der Bundesrat anerkennt die Wichtigkeit des LFN und befürwortet die dazu laufenden Arbeiten und Abklärungen. Es wäre angesichts der zahlreichen noch offenen Fragen allerdings verfrüht, bereits heute einen Betrieb des LFN als nationale Infrastruktur und dessen Finanzierung durch die öffentliche Hand zu beschliessen.

Sollte das Parlament dennoch die Annahme der Motion beschliessen, wird es aufgrund der noch offenen Fragen, insbesondere hinsichtlich einer allfälligen finanziellen Mitbeteiligung des Bundes, nachfolgende Bedingungen berücksichtigen müssen: Eine Finanzierung aus dem bestehenden Budget des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie eine Finanzierung über die Mittel der Spezialfinanzierung Luftverkehr sind ausgeschlossen. Das VBS, das EDI und das UVEK müssten zusätzliche Mittel im jeweiligen Budget einstellen. Weiter wird eine allfällige Finanzierung des LFN unter dem Vorbehalt erfolgen, dass die Grundsätze des Subventionsrechts eingehalten sind. Aus operationeller Sicht würde sich das LFN auf das Routennetz beschränken, also ohne An- und Abflüge zu Landestellen. Zudem müsste das LFN für Flüge zur Rettung von Menschen in Not, zur Bewältigung von Krisen und im Katastrophenfall für alle Unternehmen offenstehen, sofern diese die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4332	n	Mo. Candinas. Luftrettung auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Das Low Flight Network fertigstellen, die rechtlichen Grundlagen schaffen und die Finanzierung sicherstellen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not das Low Flight Network (LFN) fertigzustellen, die geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die dafür erforderliche Finanzierung, einschliesslich des Betriebs als Infrastruktur der Eidgenossenschaft, sicherzustellen.

Begründung Zur Bewältigung von Krisen, im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen in Not werden unter anderem Rettungshelikopter eingesetzt. Um eine wetterunabhängige Verfügbarkeit dieser wichtigen Helikopterflüge für die Schweiz zu ermöglichen, haben Rega und Luftwaffe mit Unterstützung von Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Skyguide das Low Flight Network (LFN) etabliert.

Ähnlich dem nationalen Autobahnnetz ist das LFN ein nationales Luftstrassennetz für Helikopter, das eine

überregionale Verbindung der Schweiz auch bei schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren ermöglicht. Wichtige militärische und zivile Infrastrukturen wie Spitäler, Waffenplätze, Basen der Luftrettungsorganisationen usw. sind mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren an das LFN angebunden. Das LFN soll ausschliesslich der Luftwaffe, den Luftrettungsorganisationen und den Polizeien zur Verfügung stehen. Das LFN ermöglicht, zeitkritische Einsätze in Metropolitan- sowie Randregionen durch moderne satellitengestützte Instrumentenflugverfahren auch bei schlechtem Wetter sicher und zuverlässig auszuführen.

Damit ist das LFN eine notwendige Infrastruktur für die Eidgenossenschaft zur Abwendung von Notlagen der Bevölkerung und zur wetterunabhängigen Aufrechterhaltung des Sicherheitsverbundes Schweiz. Wenn der Bund die Verantwortung für die Fertigstellung, die Finanzierung und die Schaffung der notwendigen regulatorischen Rahmenbedingungen übernimmt, können folgende Ziele erreicht werden:

- Pro Jahr können rund 600 Menschen in Not bei schlechtem Wetter gerettet werden, die heute aufgrund fehlender Instrumentenflugverfahren keine adäquate Hilfe erhalten.
- Im Katastrophenfall oder in anderen besonderen Lagen kann die Luftwaffe auch bei schlechtem Wetter alle notwendigen Punkte in der Schweiz anfliegen, was zurzeit nicht möglich ist.
- Die Zuständigkeiten können geklärt werden, was für eine zügige Implementierung und den Betrieb notwendig ist.

Stellungnahme Das Low Flight Network (LFN) besteht in seiner Grundstruktur bereits heute - inklusive Instrumentenflugverfahren auf verschiedene militärische und zivile Infrastrukturen. Die Initianten des Projekts, Rega und Luftwaffe, nutzen das LFN seit längerer Zeit und möchten es nun punktuell weiter ausbauen und optimieren.

Zu diesem Zweck startete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Mitte 2018 ein entsprechendes Projekt und steuert seither die Arbeiten für die in der Motion verlangte Fertigstellung des LFN. Gemäss aktueller Planung wird das BAZL das Projekt bis Ende 2020 fertigstellen.

Die Fragen zur Finanzierung und Nutzung des LFN sind derzeit Gegenstand von Abklärungen. Ob das System als Infrastruktur des Bundes betrieben werden kann, ist offen. Einerseits muss geklärt werden, ob und inwieweit das geltend gemachte öffentliche Interesse am LFN begründet ist und ob daraus eine finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder die Kantone abgeleitet werden kann. Andererseits muss geprüft werden, welche gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müssten. Diese Fragen sind unter Einbezug des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI), des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und allenfalls der Kantone, federführend durch den Sicherheitsverbund Schweiz (SVS), zu klären. Das BAZL wird den SVS in der Beantwortung der Fragen fachlich unterstützen.

Der Bundesrat anerkennt die Wichtigkeit des LFN und befürwortet die dazu laufenden Arbeiten und Abklärungen. Es wäre angesichts der zahlreichen noch offenen Fragen allerdings verfrüht, bereits heute einen Betrieb des LFN als nationale Infrastruktur und dessen Finanzierung durch die öffentliche Hand zu beschliessen.

Sollte das Parlament dennoch die Annahme der Motion beschliessen, wird es aufgrund der noch offenen Fragen, insbesondere hinsichtlich einer allfälligen finanziellen Mitbeteiligung des Bundes, nachfolgende Bedingungen berücksichtigen müssen: Eine Finanzierung aus dem bestehenden Budget des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie eine Finanzierung über die Mittel der Spezialfinanzierung Luftverkehr sind ausgeschlossen. Das VBS, das EDI und das UVEK müssten zusätzliche Mittel im jeweiligen Budget einstellen. Weiter wird eine allfällige Finanzierung des LFN unter dem Vorbehalt erfolgen, dass die Grundsätze des Subventionsrechts eingehalten sind. Aus operationeller Sicht würde sich das LFN auf das Routennetz beschränken, also ohne An- und Abflüge zu Landestellen. Zudem müsste das LFN für Flüge zur Rettung von Menschen in Not, zur Bewältigung von Krisen und im Katastrophenfall für alle Unternehmen offenstehen, sofern diese die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4339	n	Mo. Candinas. Schutz der Landesflughäfen vor Drohnen			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, im Zuge des autonomen Nachvollzugs der EU-Regulierung zu Drohnen den Schutz kritischer Infrastrukturen, insbesondere der Landesflughäfen, sicherzustellen. Konkret wird er beauftragt, Drohnenflüge innerhalb und in unmittelbarer Nähe eines Flughafenperimeters unabhängig vom Gewicht im Grundsatz zu verbieten. Flüge sollen nur mit Bewilligung der zuständigen Stellen möglich sein. Gleichzeitig ist idealerweise im Rahmen von U-Space eine risikobasierte Anpassung der Bewilligungspflicht für Drohnen in den Kontrollzonen der Flughäfen einzuführen.

Begründung Unkoordiniert betriebene Drohnen können in der Nähe von Flughäfen zur Gefahr werden, besonders innerhalb der An- und Abflugrouten. Zudem können Drohnen als Hilfsmittel für illegale oder gar terroristische Aktivitäten, beispielsweise für den Transport gefährlicher Gegenstände in bekannte sicherheitskontrollierte Infrastrukturbereiche, genutzt werden.

Die jüngst erlassenen EU-Verordnungen ([EU] 2019/945 und 2019/947), welche 2020 auch in der Schweiz in Kraft treten sollen, schaffen einheitliche Grundlagen für die künftigen nationalen Regelungen betreffend Drohnen, überlassen aber wichtige Regulierungsfragen (wie z. B. den Schutz besonders sensibler Zonen) den Staaten (Art. 15, [EU] 2019/947). Mit Übernahme der EU-Regeln allein ist daher ein hinreichender Schutz der Verkehrsflughäfen noch nicht gewährleistet. Vor diesem Hintergrund wird der Bundesrat ersucht sicherzustellen, dass weitergehende Vorgaben oder Einschränkungen zum Schutz kritischer Infrastrukturen erlassen werden. Konkret soll mit einer Anpassung/Ablösung der Verordnung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien erreicht werden, dass innerhalb und in unmittelbarer Nähe des Flughafenperimeters der Einsatz von Drohnen, unabhängig vom Gewicht, nur noch mit Bewilligung der dafür zuständigen Stellen möglich ist und Widerhandlungen mit Strafandrohung belegt sind, die eine genügende Präventivwirkung entfalten. Eine solch klare und einfach kommunizierbare Regel hilft auch, die heutigen Unsicherheiten hinsichtlich Gewicht und Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der geltenden Vorschriften zu beseitigen und damit Rechtssicherheit zu schaffen. Darüber hinaus sollen ebenfalls die laufenden Anstrengungen im Bereich U-Space unterstützt werden.

Stellungnahme Am 22. August 2019 hat der gemischte Luftverkehrsausschuss Schweiz-EU unter anderem die Übernahme der neuen Rahmenverordnung für die Flugsicherheit, welche auch Drohnen abdeckt, beschlossen. Die per 1. Juli 2019 in Kraft getretenen europäischen Verordnungen (EU) 2019/945 und (EU) 2019/947 sollen einheitliche und sichere Drohnenoperationen in ganz Europa ermöglichen, ohne deren Einsatz unnötig zu beschränken. Auch als Nicht-EU-Mitglied konnte sich die Schweiz aktiv an diesen Arbeiten beteiligen. Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 überlässt es den Mitgliedstaaten, namentlich aus Sicherheitsgründen sogenannte geografische Zonen zu definieren, in denen der Betrieb von Drohnen nur unter bestimmten Bedingungen und für gewisse Drohnenklassen möglich ist oder in denen der Betrieb vollständig untersagt ist.

Bereits jetzt enthält die Schweizer Gesetzgebung eine ähnliche Bestimmung für den Schutz der Zonen rund um Flughäfen und Flugplätze. Artikel 17 Absatz 2 Buchstaben a und b in Verbindung mit Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, SR 748.941) besagt, dass der Betrieb von Drohnen mit einem Gewicht zwischen 0,5 und 30 Kilogramm im Umkreis von 5 Kilometern eines zivilen oder militärischen Flugplatzes oder in einer Kontrollzone über 150 Meter über Grund untersagt ist, sofern keine Bewilligung vom Flugplatzleiter oder von der Flugsicherung vorhanden ist. Ausserdem können die Kantone gestützt auf Artikel 19 VLK ebenfalls Vorschriften zum Schutz weiterer kritischer Infrastrukturen oder besonders schützenswerter Gebiete erlassen, sofern sie der Verminderung der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde dienen.

Der Bundesrat anerkennt das Bedürfnis nach dem Schutz solcher Infrastrukturen und strebt eine schweizweit einheitliche Regelung an. Im Rahmen der geplanten Übernahme der neuen EU-Regulierung prüft das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) deshalb derzeit zusammen mit den relevanten Ansprechpartnern, ob und inwiefern hinsichtlich dieser bestehenden Bestimmungen in der VLK Anpassungsbedarf besteht. Zusätzlicher Klärungsbedarf besteht bei der Definition der geografischen Zonen und deren öffentlicher Publikation, die innerhalb der europäischen Regelung vorgesehen ist. Gewisse kritische Infrastrukturen sollen aber, in Absprache mit dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz, welches das nationale Inventar der kritischen Infrastrukturen führt, nicht öffentlich werden, weshalb sie nicht als geografische Zonen definiert werden sollen. Abklärungen über die genaue Umsetzung der EU-Regulierung sind momentan im Gange. Eine Annahme der Motion wäre zum jetzigen Zeitpunkt deshalb verfrüht, weil die genaue Einhaltung des Wortlautes nicht gewährleistet werden könnte. So ist unklar, ob sich die geografischen Zonen rund um Flugplätze an den Flughafenperimeter halten oder ob die Einschränkungen unabhängig vom Gewicht gelten sollen.

In die gleiche Richtung laufen schliesslich die Anstrengungen rund um die Einführung des Swiss U-Space. Dessen Ziel ist die Anbietung von verschiedenen Diensten, damit Drohnen in den bemannten Luftraum integriert und Drohnenoperationen sicherer werden. Einer dieser Dienste ist die oben erwähnte Zur-Verfügung-Stellung von Informationen, wo Drohnen geflogen werden dürfen und wo nicht. Ein weiterer Punkt, welcher die sich schnell entwickelnde Drohnenindustrie berücksichtigt, ist die Ausstellung von automatischen Bewilligungen. Dazu werden spezielle Karten (sogenannte UAS Facility Maps) erstellt, mittels deren für Gebiete rund um Flugplätze bestimmte Maximalflughöhen definiert werden. Bei der Erstellung dieser Karten arbeitet das BAZL eng mit der Flugsicherung Skyguide zusammen, welche wiederum sicherstellt, dass die Bedürfnisse der Flugplätze hinsichtlich Sicherheit von Beginn weg berücksichtigt werden. Auch diesbezüglich sind die Entwicklungen noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus werden die Drohnen und deren Betreiberinnen und Betreiber bald mittels Fernidentifizierung verfolgbar sein und können bei widerrechtlichem Verhalten belangt werden. Dies dürfte ein wirksames Mittel punkto Erhöhung der Sicherheit darstellen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4341	n	Mo. Tuena. UKW-Sender erst wie festgelegt Ende 2024 ausschalten			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, bei der SRG mit dem Auftrag vorstellig zu werden, den Ausschalttermin der UKW-Sender, wie ursprünglich festgelegt und kommuniziert, auf Ende 2024 festzulegen.

Begründung Im Mai 2019 teilte die SRG mit, dass UKW Ende 2024 ausgeschaltet wird. Ab diesem Zeitpunkt wird Radiohören in der Schweiz nur noch mit einem DAB-plus-Radio oder via Internet möglich sein. Mitte Juli 2019 kommunizierte die SRG in einer internen, geheimen Mitteilung an die Mitarbeitenden, dass UKW neu bereits per 1. August 2022 ausgeschaltet wird. Das sind 2,5 Jahre früher als kommuniziert.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist UKW mit einem Anteil von 36 Prozent die meistgenutzte Radioempfangstechnologie. Nur 33 Prozent der Sendeminuten werden über DAB plus, 31 Prozent über Internet empfangen. Konkret heisst das, dass Hunderttausende Radiohörer in der Schweiz betroffen sind. Sie alle werden gezwungen, neue Radios zu kaufen. Gerade in Fahrzeugen gestaltet sich das oft als schwierig. Ebenfalls stark betroffen sind Senioren.

Die Gefahr, dass durch dieses frühere Ausschalten der UKW-Sender Zigtausende Radiohörer wegfallen, ist gross. Das zeigt das Beispiel Norwegen, in welchem die Radiohörerzahlen infolge der Umstellung von 68 Prozent auf 48 Prozent einbrachen.

Stellungnahme Die Digitalisierung der Radioverbreitung - von UKW zu DAB plus - ist ein gemeinsames Anliegen der gesamten schweizerischen Radiobranche, mit dem Ziel, mehr Programmvietalt zu schaffen. Bereits 2014 unterbreitete die Radiobranche dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ihren Plan, die Verbreitung der Radioprogramme über UKW-Netze "spätestens Ende 2024" einzustellen. Eine entsprechende Vereinbarung unterzeichneten über 80 Prozent der Privatradios sowie die SRG.

Gestützt auf die Vereinbarung, erklärte der Bundesrat 2017 den digitalen Standard DAB plus zum Hauptverbreitungsweg für Radioprogramme ab 2020 und sorgte auf dem Verordnungsweg für die Möglichkeit, bestehende UKW-Funkkonzessionen bis maximal Ende 2024 zu verlängern. Gleichzeitig schuf er die Grundlage für eine UKW-Abschaltung vor 2024, "sofern dies für eine geordnete Umsetzung des Übergangs von der analogen auf die digitale Verbreitung erforderlich ist".

UKW wird somit nur dann vorzeitig abgeschaltet, wenn sich die gesamte Branche darauf verständigt. Dabei ist die SRG nur eine von mehreren Parteien. Die SRG hat ihre Mitarbeitenden im Juni dieses Jahres über die UKW-Abschaltpläne informiert. Dabei präsentierte sie die im Mai 2019 in der Radiobranche diskutierte und von ihr unterstützte Idee einer vorgezogenen UKW-Abschaltung im Zeitraum 2022 (SRG) bzw. 2023 (Private). Diese Information war keinesfalls geheim, sondern spiegelte den damaligen Stand der Diskussionen in der Arbeitsgruppe Digitale Migration (DigiMig), in der neben der SRG auch die Privatradioverbände und das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) vertreten sind.

Der Bund begleitet den Entscheid der Radiobranche lediglich unterstützend: So erhalten die privaten Radioveranstalter Beiträge aus der Radio- und Fernsehgebühr und der Konzessionsabgabe, um die Doppelbelastung der Verbreitung auf den beiden Kanälen DAB plus und UKW aufzufangen. Zudem betreibt das BAKOM seit 2017 eine gesetzlich abgestützte Kommunikationskampagne, um die Bevölkerung auf den Umstieg von UKW zu DAB plus vorzubereiten.

Es ist richtig, dass sich Konsumentinnen und Konsumenten ohne DAB-plus-Radio ein neues Gerät kaufen müssen, wenn UKW abgeschaltet wird. Allerdings empfangen heute nur noch rund 17 Prozent der Haushalte ihre Radioprogramme ausschliesslich via UKW. Seit 2006 wurden in der Schweiz fast 4,5 Millionen DAB-plus-Radios verkauft; zudem hat der Markt im Anschluss an den Branchenentscheid von 2014 rasch reagiert und bietet seither fast nur noch DAB-plus-Geräte (mit integriertem UKW-Empfang) an. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Anzahl verbleibender UKW-Radios dank der normalen Ersatzkäufe in den kommenden Jahren stark rückläufig sein wird. Grosser Nachholbedarf besteht bei den Autos; dort ist die UKW-Nutzung noch am höchsten. Ende 2018 waren erst knapp 30 Prozent der Autos mit einem DAB-plus-Radio ausgerüstet. Da Ende 2018 über 90 Prozent aller Neuwagen standardmässig ein DAB-plus-Radio eingebaut hatten, wird der Anteil der DAB-plus-Nutzung im Auto aber stark ansteigen. Hinzu kommt, dass in der EU ab 2021 jedes in ein neues Auto eingebaute Radiogerät DAB-plus-tauglich sein muss.

In Norwegen waren die Hörerzahlen schon vor der UKW-Abschaltung im Jahr 2017 rückläufig. Zudem wird in Norwegen in den Sommermonaten allgemein wenig Radio gehört. Diese Tendenz verschärfte sich bis in den Sommer 2018, als die Zahl der täglichen Hörer auf 48 Prozent sank (bei einem Jahresschnitt von 57 Prozent). Anschliessend erholte sich die Hörerzahl aber rasch und erreichte in der ersten Hälfte 2019 wieder den Stand von 2016 (67 Prozent). Positiv wird in Norwegen vermerkt, dass 2019 die tägliche Hördauer signifikant höher ist als vor der UKW-Abschaltung und dass seither der Marktanteil der privaten Veranstalter zulasten des öffentlich-rechtlichen Rundfunks gestiegen ist.

Die Forderung der Motion, UKW zwingend bis 2024 weiterzubetreiben, verhindert flexible Lösungen und läuft den vom Bund unterstützten gemeinsamen Bestrebungen der Radiobranche für eine Digitalisierung der Radioverbreitung zuwider. Vor diesem Hintergrund sieht der Bundesrat keine Veranlassung, der SRG oder den Privatradioveranstaltern eine vorgezogene UKW-Abschaltung zu verbieten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4345	n	Mo. Rösti. Verkehrserschliessung von Kandersteg bei einem Spontanereignis in Mitholz und/oder während der Räumungsarbeiten dauerhaft von Norden her sicherstellen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Strassenverbindung von Frutigen nach Kandersteg mit der heutigen Kapazität dauerhaft sicherzustellen. Dies insbesondere für den Fall eines Spontanereignisses beim Munitionslager Mitholz und während der Räumungsarbeiten der alten Munition. Dazu ist unverzüglich eine zweispurige neue Strasse zur Umfahrung des Gefahrengelands oder eine gleichwertige Lösung zu erstellen.

Die vom alten Munitionsdepot der Armee in Mitholz ausgehenden Gefahren beinhalten sowohl die Gefährdung von Menschenleben als auch die Entstehung wirtschaftlichen Schadens, einerseits durch das direkte Zerstörungspotenzial von Infrastrukturen vor Ort und andererseits durch die Unterbrechung der gesamten Verkehrserschliessung zwischen Frutigen und Kandersteg bzw. dem Kanton Wallis.

Mit der vom Nationalrat verabschiedeten Motion Grossen Jürg 18.3798, wird der Abwehr der Gefährdung von Menschenleben bestmöglich Rechnung getragen, indem vom Bundesrat verlangt wird, das ehemalige Munitionslager Mitholz rasch komplett gefahrlos zu machen. In der Stellungnahme zur Interpellation Ruppen 19.3846 geht der Bundesrat davon aus, dass bei einem Ereignis und bei der Räumung "die Verkehrsverbindungen einige Wochen unterbrochen bzw. je nach getroffenen Schutzmassnahmen während der Arbeiten über eine längere Zeit gesperrt werden". Wenn dabei auch die Strasse zum Zugangstollen des Lötschberg-Basistunnels nicht passierbar ist, wird auch der Lötschberg-Basistunnel gesperrt. Damit wären das Wallis und Kandersteg nur noch vom Süden her erreichbar. In einem solchen Fall würde nicht nur der Nord-Süd-Transitverkehr erheblich gestört. Gleichzeitig wäre mit erheblichen wirtschaftlichen Verlusten für die Regionen Kandersteg, Lötschental und Oberwallis zu rechnen.

Dieser drohende Schaden in unbestimmter Millionenhöhe ist unbedingt zu vermeiden. Dies ist nur möglich, wenn der Bundesrat rasch klare Aufträge zur Erstellung einer doppelspurigen Ersatzstrasse, die der Kapazität der heutigen Strasse entspricht, erteilt. Dies dürfte auch die vorgesehenen Räumungsarbeiten wesentlich vereinfachen. Für die Bewilligung und Planung ist das schnellstmögliche Verfahren anzuwenden.

Stellungnahme Wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Motion Grossen Jürg 18.3798 und in seiner Antwort auf die Interpellation Ruppen 19.3846 dargelegt hat, ist er sich des Stellenwerts der Verkehrsverbindung im Kandertal und ins Wallis bewusst. Er nimmt deshalb die aktuelle, durch das ehemalige Munitionslager bedingte Situation und die möglichen Auswirkungen auf die Strassenverbindung ernst.

Der Bundesrat hat daher das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beauftragt, Massnahmen zur Senkung des Risikos zu erarbeiten. Das VBS hat hierzu eine breit abgestützte Arbeitsgruppe eingesetzt.

Diese Arbeitsgruppe erarbeitet Massnahmen, welche die Risiken, die vom ehemaligen Munitionslager Mitholz ausgehen, beseitigen oder dauerhaft senken. Ein zentrales Element ist die Sicherheit für Strasse und Schiene. Im Rahmen der Arbeitsgruppe prüft das Bundesamt für Strassen mit dem VBS, wie die Verfügbarkeit der Strasse während der Räumungsarbeiten zur Entsorgung der Munition bzw. nach einem Ereignisfall gewährleistet werden kann, um längere Unterbrüche der Strassenverbindung möglichst auszuschliessen. Zudem plant der Kanton Bern eine Notumfahrung, welche im Ereignisfall den Zugang nach Kandersteg und die Verbindung ins Wallis gewährleisten würde. Der Bundesrat erachtet es daher nicht als notwendig, unverzüglich eine doppelspurige Ersatzstrasse zu realisieren.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4365	n	Mo. (Sommaruga Carlo) Friedl Claudia. Agenda 2030. Damit alle Bürgerinnen und Bürger informiert sind und sich angesprochen fühlen, soll der Bundesrat eine langfristig angelegte Informationskampagne über die Ziele für nachhaltige Entwicklung vorsehen			-	X

Eingereichter Text Damit alle Bürgerinnen und Bürger informiert sind und sich angesprochen fühlen, soll der Bundesrat eine langfristig angelegte Informationskampagne über die Ziele für nachhaltige Entwicklung vorsehen.

Begründung 2015 hat die UNO-Generalversammlung die Agenda 2030 mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Diese Ziele geben uns die Marschrichtung in eine bessere und nachhaltigere Zukunft für alle vor. Sie zeigen auf, wie wir die globalen Herausforderungen, vor denen wir stehen, angehen können, insbesondere die Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit Armut, Ungleichheit, Klima, Umweltzerstörung, Wohlstand, Frieden und Gerechtigkeit ergeben. Die Ziele sind miteinander verknüpft; damit niemand übergangen wird, ist es vonnöten, bis 2030 jedes dieser Ziele und alle Unterziele zu erreichen. Alle Länder des Nordens, darunter die Schweiz, und auch die Länder des Südens haben die Agenda 2030 unterzeichnet und sich zur Erreichung der darin gesteckten Ziele verpflichtet.

Obwohl sich die zuständigen Stellen der Bundesverwaltung und der kantonalen Verwaltungen nach und nach bewusst geworden sind, wie wichtig die Information über die politischen Stossrichtungen im Rahmen der Ziele für nachhaltige Entwicklung ist, bleibt noch viel zu tun. Dies gilt insbesondere für die Sensibilisierung der Bevölkerung, die viel zu oft nicht weiss, welches die Ziele für nachhaltige Entwicklung sind, obwohl doch das internationale Genf diesbezüglich zur Welthauptstadt geworden ist. Noch sind zu viele Menschen in Unkenntnis der verschiedenen Ziele, zu denen jede und jeder beitragen kann - entweder durch eigenes Engagement oder indem Verwaltungen auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene dazu angehalten werden, über die umgesetzten Massnahmen und die erzielten Ergebnisse im Bereich der nachhaltigen Entwicklung Rechenschaft abzulegen. Eine gute Kenntnis der Ziele der nachhaltigen Entwicklung wird dazu beitragen, dass sie entschlossener angegangen und rascher erreicht werden. Eine langfristig angelegte Informationskampagne des Bundesrates, die zum Beispiel vom Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und vom Bundesamt für Raumentwicklung umgesetzt werden könnte, würde in diese Richtung weisen; gleichzeitig würde sie den gesellschaftlichen Verantwortungssinn der Bewohnerinnen und Bewohner unseres Landes stärken.

Stellungnahme Der Bundesrat misst der Agenda 2030 und den globalen Zielen für eine nachhaltige Entwicklung eine grosse Bedeutung bei. Er anerkennt die Wichtigkeit der Kommunikation für die Umsetzung der Agenda 2030 durch die Schweiz, weshalb er die beiden Delegierten des Bundesrates für die Agenda 2030 damit beauftragt hat, die Öffentlichkeitsarbeiten in Bezug auf die Agenda 2030 zu koordinieren. Eine breite Informationskampagne über den allgemeinen Kommunikationsauftrag der betroffenen Bundesstellen hinaus erachtet er allerdings als nicht notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4367	n	Mo. (Graf Maya) Klopfenstein Broggini. Der Bundesrat wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass an allen Landesflughäfen der Schweiz die gleichen Nachtflugsperren wie in Zürich gelten			-	X

Eingereichter Text Zurzeit dauert die Nachtflugsperre in Zürich mit Verspätungsabbau von 23.30 bis 6 Uhr, in Genf von 24 bis 6 Uhr, aber in Basel nur von 24 bis 5 Uhr. Die Passagierzahlen des Flughafens Basel-Mulhouse (EAP) wachsen seit 10 Jahren jedes Jahr um 8 bis 10 Prozent. Der Fluglärm wächst stetig, vor allem in der Nacht. In Allschwil (BL) hat sich der Fluglärm zwischen 23 und 24 Uhr seit 2012 mehr als verdoppelt, von 37,3 auf 51,5 Leq. Die Zahl lauter Überflüge zwischen 22 und 6 Uhr mit mehr als 70 Dezibel hat sich im gleichen Zeitraum verachtfacht, von 196 auf 1654 pro Jahr. Das ergibt im Mittel jede Nacht vier bis fünf Weckflüge, die mittlere Aufwachselle liegt bei 55 Dezibel. Die Lärmgrenzwerte von 22 bis 23 und 23 bis 24 Uhr wurden laut Messung des EAP überschritten. Zwar seien gemäss Berechnung des Lärms laut Bundesamt für Zivilluftfahrt die Grenzwerte nicht überschritten worden, aber es gibt keine international anerkannte Berechnungsmethode, die Resultate differieren um mehrere Dezibel.

Die ursächliche Beziehung zwischen Fluglärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen wurde vom Bundesrat anerkannt. Für den Fluglärm von Allschwil hat die Herzinfarktstudie des Nationalfonds von 2010 14 Prozent mehr tödliche Herzinfarkte nachgewiesen.

Um Kloten ist die Wahrscheinlichkeit, an einem Herzinfarkt zu sterben, sogar bis zu 48 Prozent höher als anderswo in der Schweiz. Nach dieser Studie wurde die Nachtflugsperre in Zürich auf 23 bis 6 Uhr verlängert, am EAP Basel-Mulhouse jedoch nicht. Laut Nationalfondsstudien ist vor allem der Nachtfluglärm für die Gesundheitsschäden verantwortlich.

Leider ist der Bundesrat auf die entsprechenden Fragen in meiner Interpellation 19.3861, "Nachtfluglärm um den Flughafen Basel-Mulhouse und gesundheitliche Schäden", nicht eingegangen. Und er findet es auch nicht angezeigt, sich für verlängerte Nachtruhezeiten auf europäischer Ebene zugunsten des EAP Basel-Mulhouse einzusetzen. Das muss sich ändern. Die Gesundheit der Schweizer Bevölkerung muss bei unseren Landesflughäfen erste Priorität haben. Längere Nachtflugsperren können dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Stellungnahme Die Nachtruhezeiten der Flughäfen in der Schweiz sind für den Schutz der Bevölkerung vor Belastungen durch Fluglärm während des Schlafens zentral. Die aktuellsten Studien zur Wirkung von Verkehrslärm auf die Gesundheit sind die Sirene-Studie, die vom Schweizerischen Nationalfonds und vom Bundesamt für Umwelt finanziert wurde, die Sapaldia-Studie wie auch die breit angelegte deutsche Norah-Verkehrslärmstudie. In den letzten Jahren wurden zudem die für die Entwicklung der Environmental Noise Guidelines der WHO durchgeführten Übersichtsarbeiten publiziert. Die gesundheitlichen Auswirkungen der Belastung durch Lärm werden darin differenziert untersucht.

Diese Erkenntnisse stehen auch der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung zur Verfügung. Sie wird diese in ihren Empfehlungen zur Überarbeitung der Lärm-Belastungsgrenzwerte berücksichtigen. Ein entsprechender Bericht ist gegenwärtig in Arbeit.

Die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt untersagt deshalb in der Schweiz aus Lärmschutzgründen Starts und Landungen zwischen 24 und 5 Uhr. Die aus der Schweiz operierenden Gesellschaften sind auf Infrastrukturen angewiesen, die einen verlässlichen Betrieb garantieren. Sowohl die Swiss (Drehkreuz-System) in Zürich als auch die Easyjet und die Expressfrachtgesellschaften, am Flughafen Basel-Mülhausen operieren, benötigen Betriebszeiten, die es erlauben, ihre Systeme rentabel zu betreiben. In der Zeit zwischen 5 und 6 Uhr landen am Flughafen Basel-Mülhausen vier Fracht-, Expressfracht- und Postflugzeuge, der Grossteil dieser Bewegungen führt nicht über die Schweizer Gemeinden. Auch in der letzten Nachtstunde finden neben Linien- auch etwa zur Hälfte Frachtflüge statt. Die Luftfracht trägt zur Anbindung der Schweiz an die globalen Warenströme bei und nimmt eine besondere Rolle für den Transport von hochwertigen, temperatursensitiven und dringlichen Gütern ein. Der Bundesrat hielt im Luftfahrtpolitischen Bericht 2016 fest, dass die Luftfracht auf konkurrenzfähige Rahmenbedingungen an den Landesflughäfen angewiesen ist. Hierzu gehören auch die Betriebszeiten. Im Unterschied zu den anderen Landesflughäfen ist der Einfluss der Schweiz auf den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen beschränkt. Die Genehmigung von Infrastrukturbauten und des Betriebsreglements obliegt den französischen Behörden bzw. dem Flughafen selbst.

Die unterschiedlichen Betriebszeiten der drei Landesflughäfen sind vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ausrichtungen der Flughäfen zu beurteilen. Während die aktuellen Betriebszeiten in Zürich den Hubbetrieb ermöglichen, wäre die Frachtabwicklung und der heutige Flugbetrieb der Easyjet in Basel bei einer Verkürzung der Betriebszeiten nicht mehr in der heutigen Form möglich. Zudem werden auf Schweizer Gebiet um den Flughafen Basel heute keine Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (SR 841.41) überschritten. Dies ist ein entscheidender Unterschied zu den Flughäfen Zürich und Genf, wo nachts zusammengefasst 75 000 Personen von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Die Fluglärmbelastung wird anhand international anerkannter Berechnungsmethoden ermittelt.

Wie bereits in der Antwort auf die Interpellation 19.3854 festgehalten, lässt der Bundesrat weitere Einschränkungen der Betriebszeiten der Landesflughäfen prüfen, wenn sich auch im europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über das in der Schweiz bestehende Regime hinausgehen. Zurzeit zeichnet sich europaweit keine Verlängerung der Nachtruhezeiten ab. Die Betriebszeiten der Flughäfen basieren auf den jeweils anwendbaren nationalen Rechtsgrundlagen. Sie sind europaweit nicht einheitlich geregelt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4476	n	Mo. Quadri. Schweizerische Post. Nein zur angekündigten drastischen Erhöhung der Schaltergebühren			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, bei der Post darauf hinzuwirken, dass diese von der für den 1. Juli 2020 angekündigten drastischen Erhöhung der Gebühren für Einzahlungen am Schalter absieht.

Begründung	Per 1. Juli 2020 will die Post die Preise für Einzahlungen am Postschalter massiv erhöhen. Diese Massnahme ist aus folgenden Gründen untragbar: 1. Die Post erwirtschaftet jedes Jahr hunderte Millionen Franken Gewinn (im Jahr 2018 waren es 405 Millionen Franken). Sie hat es also nicht nötig, auf Kosten der Kundinnen und Kunden zu sparen. 2. Die angekündigte Massnahme benachteiligt Kundinnen und Kunden, die mit Online-Zahlungen nicht vertraut sind oder ihnen - zu Recht oder zu Unrecht - nicht vertrauen. Dies sind oft ältere Menschen. Die Absicht hinter der Massnahme ist nicht schwer zu erraten: Durch die Gebühr werden die Schalter automatisch weniger genutzt und deren Schliessung wäre somit gerechtfertigt. Dies schadet den Kundinnen und Kunden in den betroffenen Gebieten, in denen das Angebot wegfällt. Einmal mehr zeigt die Post, dass es ihr nicht um die Dienstleistung für die Bevölkerung - erst recht nicht für die "verletzlichen" Personen, wie z.B. ältere Menschen - geht, sondern vor allem darum, die Gewinne auf Kosten der Bürgerinnen und Bürger zu maximieren. Die Post-Chefin Susanne Ruoff ist zwar nicht mehr im Amt, die Politik des Gelben Riesen hat sich aber nicht verändert. Da die Vorsteherin des UVEK vorher als Direktorin der Stiftung für Konsumentenschutz tätig war, bleibt zu hoffen, dass sie angesichts einer Massnahme zu Lasten der Konsumentinnen und Konsumenten - vor allem der älteren unter ihnen - nicht passiv bleibt.
-------------------	---

Stellungnahme	Die Schweizerische Post ist gesetzlich verpflichtet, die Grundversorgung mit Postdiensten und Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs zu erbringen. Die Finanzierung der beiden Grundversorgungsaufträge erfolgt grundsätzlich durch die Umsatzerlöse der Post und ihrer Konzerngesellschaften. Eine finanzielle Beteiligung privater Postdienstanbieterinnen oder eine Finanzierung aus Bundesmitteln ist nicht vorgesehen. Im Gegenzug verfügt die Post über die zur Sicherstellung der Grundversorgungsfinanzierung notwendige unternehmerische Freiheit. Seit der letzten Gebührenanpassung im Jahr 2007 sind die Einzahlungen an den bedienten Zugangspunkten der Post um mehr als einen Drittel zurückgegangen. In jüngerer Vergangenheit nahmen die Transaktionsmengen kontinuierlich um ca. 6 % pro Jahr ab. Eine Abschwächung dieses Trends zeichnet sich nicht ab. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung geht PostFinance für die Zukunft eher von einem beschleunigten Rückgang aus. Der Umbau im Postnetz hat auf diese Entwicklung keinen massgeblichen Einfluss, da tendenziell eher tiefer frequentierte Zugangspunkte umgewandelt und gleichzeitig Ersatzlösungen angeboten werden. Der Grundversorgungsauftrag mit den darin formulierten Erreichbarkeitsvorgaben verunmöglicht eine proportionale Reduktion der Zugangspunkte. Um die Erreichbarkeitsvorgaben weiterhin zu erfüllen, werden mehr Zugangspunkte unterhalten, als für die Transaktionsmenge nötig wären. Dadurch und durch die gleichbleibenden Fixkosten (z. B. ITKosten) erhöhen sich die Stückkosten pro Einzahlung, was eine Gebührenerhöhung nötig macht. Trotz Gebührenerhöhung wird die Dienstleistung nach Angaben von PostFinance weiterhin defizitär bleiben. PostFinance hat die geplante Preiserhöhung dem Preisüberwacher vorangemeldet. Die neuen Preise mit Gültigkeit ab dem 1. Juli 2020 sind mit dem Preisüberwacher besprochen, durch diesen als unbedenklich eingestuft und in einer einvernehmlichen Regelung (www.preisueberwacher.admin.ch > Dokumentation > Publikationen > Einvernehmliche Regelungen >) genehmigt worden (vgl. hierzu auch 19.4566 Ip. Birrer-Heimo "Hohe Gebühren für Einzahlungen am Postschalter"). Die Rechnungssteller haben mit der ERechnung bzw. der eBill die Möglichkeit, die Gebühren für Schaltereinzahlungen zu reduzieren. Für die Rechnungsempfänger bleibt das Bezahlen von Rechnungen am Schalter grundsätzlich weiterhin kostenlos. Gewisse Rechnungssteller überwälzen die Schalterzahlungstaxe auf die Rechnungsempfänger. Dies kann vermieden werden, indem Rechnungen via Onlinebanking bezahlt werden. Kundinnen und Kunden von PostFinance, welche keine digitalen Bankprodukte nutzen, können mit der Nutzung des schriftlichen Zahlungsauftrags die allfällig überwälzten Schaltergebühren vermeiden.
----------------------	---

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4477	n	Mo. Quadri. Einreisesteuer für Grenzgängerinnen und Grenzgänger. Wenn das Klima wirklich eine Priorität ist, muss jetzt gehandelt werden!			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird damit beauftragt, Vorschläge für folgende Massnahmen auszuarbeiten: 1. Einführung einer Einreisesteuer für Grenzgängerinnen und Grenzgänger, gegebenenfalls in Form einer Abgabe, die bei allen Autofahrerinnen und Autofahrern erhoben und dann denjenigen mit Wohnsitz in der Schweiz in noch zu definierender Form zurückerstattet wird. Die geplante Einführung der elektronischen Autobahnvignette eröffnet eine Vielzahl von Möglichkeiten für die Erhebung und Rückvergütung einer solchen Einreisesteuer. 2. Einführung einer Umweltabgabe für alle Grenzgängerinnen und Grenzgänger, deren Fahrzeuge nicht mit mindestens drei Personen besetzt sind.
---------------------------	---

Begründung	Der am 1. Juli 2018 in Kraft getretene sogenannte Inländervorrang light hat sich - wie es zu erwarten war - als absolut unwirksam erwiesen beim Bemühen, den explosionsartigen Anstieg der Zahl der Grenzgängerinnen und Grenzgänger im Tessin mit den damit verbunden negativen Folgen zu bremsen. Die jüngsten Erhebungen zeigen, dass die Zahl an Grenzgängerinnen und Grenzgängern mit 70 000 ein Rekordhoch erreicht hat. Von diesem Anstieg ist vor allem der tertiäre Sektor betroffen. Neben den Grenzgängerinnen und Grenzgängern überqueren auch Tausende Selbstständigerwerbende und Entsandte täglich die schweizerisch-italienische Grenze. Diese Situation, mit der sich das Tessin konfrontiert sieht, ist nicht nur in Hinsicht auf den Arbeitsmarkt, sondern auch in Hinsicht auf die Umwelt und den Strassenverkehr unhaltbar, da die meisten Grenzgängerinnen und Grenzgänger allein im Auto ins Tessin kommen. Ausserdem finden in Grenznähe pro Person oft nicht "nur" zwei, sondern vier Grenzüberfahrten pro Tag statt, da viele Grenzgängerinnen und Grenzgänger in Italien Mittagessen gehen. Da Umweltfragen in der letzten Zeit nicht nur von der Politik, sondern auch von der Vorsteherin des UVEK ins Zentrum gerückt wurden, sollte die Reduktion des grenzüberschreitenden Verkehrs im Tessin wie auch in anderen Grenzregionen kohärenterweise auch in der Politik des Bundes ein zentrales Anliegen sein. Das UVEK wurde kürzlich vom Bundesrat beauftragt, Vorschläge für ein "Mobility Pricing" auszuarbeiten. Es ist klar, dass in diesem Zusammenhang auch der Tatsache höchste Bedeutung geschenkt werden muss, dass der durch Grenzgängerinnen und Grenzgänger verursachte Autoverkehr dringen reduziert werden muss.
-------------------	---

Stellungnahme	Der Bundesrat hat sich zur Frage einer Abgabe für Grenzgängerinnen und Grenzgänger bereits mehrmals geäussert. Zuwanderungs- oder Eintrittsabgaben benachteiligen vor allem EU-/EFTA-Staatsangehörige im Schweizer Arbeitsmarkt. Sie führen zu Ungleichbehandlungen von Grenzgängerinnen und Grenzgängern gegenüber Inländerinnen und Inländern. Auch die Einführung einer Einreisesteuer für Grenzgängerinnen und Grenzgänger bzw. die Einführung einer Umweltabgabe für alle Grenzgängerinnen und Grenzgänger, deren Fahrzeuge nicht mit mindestens drei Personen besetzt sind, stehen im Widerspruch zu den einschlägigen Bestimmungen des Personenfreizügigkeitsabkommens (FZA; SR 0.142.112.681). Daher sind spezielle Abgaben für Grenzgängerinnen und Grenzgänger weder bei der zukünftigen elektronischen Autobahnvignette (E-Vignette) noch bei einem Mobility Pricing vorgesehen. Dem Bundesrat sind die Verkehrsprobleme, die sich dem Kanton Tessin aufgrund seiner geografischen Lage stellen, bewusst. Mit verschiedenen Instrumenten unterstützt er den Kanton Tessin bei der Lösung der Verkehrsprobleme und der Erhöhung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs. Der Bund engagiert sich gemeinsam mit dem Kanton Tessin, auch für Grenzgängerinnen und Grenzgänger attraktive, grenzüberschreitende ÖV-Angebote zu realisieren und zu finanzieren. Über das Programm Agglomerationsverkehr wurde beispielsweise die neue Bahnstrecke zwischen Mendrisio und Varese mit ca. 170 Millionen Franken mitfinanziert, um im 30-Minuten-Takt einen leistungsfähigen S-Bahn-Betrieb zwischen Varese und Lugano/Bellinzona zu ermöglichen. Weiter wurde in der Agglomeration Mendrisiotto die Realisierung der TILO-Haltestelle S. Martino-Mendrisio mit rund 70 Millionen Franken vom Bund unterstützt (TILO: Treni regionali Ticino Lombardia). Die vom Parlament mit dem Ausbauschnitt 2035 mit rund 238 Millionen Franken beschlossene und finanzierte FLP-Neubaustrecke (FLP: Ferrovia Lugano - Ponte Tresa) zwischen Lugano Zentrum und Bioggio wird Reisezeitverkürzungen und Angebotsverdichtungen zwischen Lugano und dem Grenzort Ponte Tresa ermöglichen.
----------------------	--

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4503	n	Po. Masshardt. Biodiversitätsverluste und die daraus resultierenden finanziellen Risiken			-	✗

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht darzulegen, welche finanziellen Risiken durch die Biodiversitätsverluste für den Schweizer Finanzplatz entstehen.
---------------------------	---

Begründung	Obwohl der Bundesrat anerkennt, dass es wichtig ist, biodiversitätsrelevante Risiken zu kennen, sind sowohl die durch den Biodiversitätsverlust entstehenden finanziellen Risiken als auch die Risiken auf die Finanzmarktstabilität nicht bekannt. Namhafte Grossunternehmen der Chemie- und Pharmabranche hängen stark von natürlichen Ressourcen zur Herstellung von Medikamenten ab. 70 Prozent aller Krebsmedikamente basieren auf Bestandteilen aus der Natur. Wenn die genetische Vielfalt weiterhin abnimmt, werden die Kosten zur Herstellung neuer Wirkstoffe um ein Vielfaches verteuert, da umfangreiche klinische Tests und Screenings künstlicher Substanzen viel kostspieliger sind. Derzeit beachten einige Schweizer Investoren finanzielle Risiken, die aufgrund des Klimawandels (physische Risiken) oder des Übergangs zu einer klimaverträglichen Weltwirtschaft (Transitionsrisiken) resultieren. Völlig unbekannt sind hingegen die Risiken, die für Investoren aufgrund des weltweiten Biodiversitätsverlusts entstehen können. Klimawandel verstärkt den Biodiversitätsverlust, umgekehrt hilft eine hohe biologische Vielfalt Wäldern, Moore und anderen Ökosystemen langfristig CO₂ zu speichern. Investitionen in resiliente Ökosysteme bringen vielfältige Leistungen, welche die Wirtschaft und Bevölkerung nutzen können. Eine rapide Abnahme der Biodiversität führt zu horrenden Mehrkosten, um die Ökosystemleistungen wie Bestäubung, sauberes Trinkwasser oder Erosionsschutz künstlich herzustellen.
-------------------	--

Stellungnahme	Bereits in der Antwort zur Interpellation Marti (19.3591) anerkannte der Bundesrat mit Verweis auf seinen Aktionsplan zur Strategie Biodiversität, dass auch der Finanzsektor für den Erhalt der Biodiversität eine Rolle spielen soll.
----------------------	---

Zum jetzigen Zeitpunkt besteht allerdings kein Handlungsbedarf im Sinne eines zusätzlichen Prüfauftrags; der Bericht des Bundesrates zur Nachhaltigkeit im Finanzsektor wird im Frühling 2020 erscheinen und die Prüfaufträge des Bundesrates vom 6. Dezember 2019 (insbesondere zu Transparenz und zu den Umwelttrisiken) sind am Laufen. Wichtig bleibt die Erarbeitung von methodischen Grundlagen für die Integration von Biodiversitätsrisiken in Finanzierungs- und Investitionsentscheiden sowie die Transparenz über die Biodiversitätsauswirkungen von solchen Entscheiden. Diese Grundlagen werden aktuell erarbeitet und zum geeigneten Zeitpunkt in die strategischen Arbeiten einfließen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.
