

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Stand:
26.08.2022

Ergänzung zur Tagesordnung Herbstsession 2022

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 **
22.3336	n	Mo. Christ. Mehr Energieunabhängigkeit durch weniger Energieverschwendung. Energieeffizienzpotenzial ausschöpfen		Wasserfallen Christian	+	✓
20.3956	n	Mo. Heimgartner. LSVA. Wirtschaft und Konsumenten in der Corona-Krise nicht noch zusätzlich belasten!			-	✗
20.4002	n	Mo. Badertscher. Zulassung von Fahrzeugen für Nutztiertransporte gemäss Tierschutzgesetzgebung			-	✗
20.4009	n	Mo. Romano. Generalabonnement für Studentinnen und Studenten. Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes muss eingehalten werden			-	✗
20.4019	n	Po. Giezendanner. Sofortiger Marschhalt im neuen Geschäftsfeld des Nachtzug-Angebots!			-	✗
20.4028	n	Mo. Imark. Enteignung des Bundesplatzes			-	✗
20.4037	n	Mo. Suter. Die SBB sollen den kombinierten Bahn- und Veloverkehr aktiv fördern			-	✗
20.4038	n	Mo. Pasquier-Eichenberger. Anspruch auf einen Platz für Velos im Zug			-	✗
20.4088	n	Po. Clivaz Christophe. Durch Reifen- und Bremsabrieb freigesetzter Feinstaub. Lösungen zur Bekämpfung der gesundheitsschädigenden Auswirkungen finden			-	✗
20.4089	n	Mo. Cattaneo. Entwicklung des Agrofotovoltaik-Sektors fördern			-	✗
20.4104	n	Mo. Badertscher. Ausweitung des Artikels 35e des Umweltschutzgesetzes auf Fleisch und Fleischerzeugnisse			-	✗
20.4114	n	Mo. Pasquier-Eichenberger. Nachtzüge als Alternative zum Flugverkehr. Gerne auch ab Genf!			-	✗
20.4134	n	Mo. Schlatter. Tempo 30. Unnötige Bürokratie für die Gemeinden			-	✗
20.4136	n	Mo. Fraktion G. Ab 2025 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zulassen	Trede		-	✗
20.4154	n	Mo. Fluri. Biodiversität, Bundesverfassung und 30-mal mehr Strom			-	✗
20.4159	n	Po. Burgherr. Auslegeordnung Energiepolitik			-	✗
20.4210	n	Mo. Buffat. Mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer			-	✗
20.4220	n	Mo. Reimann Lukas. Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Neuwagen-Import			-	✗
20.4221	n	Mo. Reimann Lukas. Doppelbesteuerung von Gebrauchtfahrzeugen reduzieren. Kampf gegen die Hochpreisinsel Schweiz			-	✗
20.4225	n	Po. Schilliger. Pneus im Clinch. Ganzheitliche Studien angezeigt			-	✗
20.4226	n	Po. Fluri. Auswirkungen der Subventionspraxis des Bundes auf die Biodiversität			-	✗
20.4228	n	Po. (Reynard) Dandrès. Stress, Burn-out und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in den Service-public-Unternehmen			-	✗
20.4233	n	Mo. Suter. Plastiklittering durch Betreiber von Wasserkraftwerken stoppen			-	✗
20.4234	n	Mo. Candinas. Das Bauen ausserhalb der Bauzone darf nicht länger verteuert werden!			-	✗

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4235	n	Po. Müller-Altermatt. Finanzierung und Marktrisiken der Rückgewinnung von Phosphor			-	✗
20.4239	n	Po. Ryser. Klimabremse. Ein Pendant zur Schuldenbremse für die Klimapolitik			-	✗
20.4242	n	Mo. Trede. Velomitnahme im Zug, auch auf den Nachtzuglinien			-	✗
20.4275	n	Mo. Fraktion V. Stromversorgungssicherheit gewährleisten mittels systemtechnischer Abkommen mit den Nachbarländern	Imark		-	✗
20.4293	n	Mo. Walliser. Fahrzeugimporte. Beseitigung der Marktabstottung mittels Gleichbehandlung aller Importeure			-	✗
20.4309	n	Po. Schneider Schüttel. Flexibilisierung der Zulassung von Herdenschutzhunderassen			-	✗
20.4312	n	Mo. Michaud Gigon. Einführung eines Reparaturfähigkeitsindex für gewisse elektrische und elektronische Geräte			-	✗
20.4323	n	Mo. Gugger. Fairness bei der Entschädigung von Rissen durch grosse Beutegreifer			-	✗
20.4356	n	Mo. Grüter. Digitaler Fahrzeug- und Führerausweis			-	✗
20.4388	n	Po. Storni. Künstliche Intelligenz. Sicherheitsvorschriften, Transparenz und Information bei Anwendungen von maschinellem Lernen			-	✗
20.4419	n	Mo. Guggisberg. Weniger Bürokratie, mehr Sachgerechtigkeit und raschere Entscheide in der Raumplanung!			-	✗
20.4431	n	Po. Pult. Politische Werbung im Internet und Schutz der Demokratie			-	✗
20.4433	n	Mo. Schläpfer. Die Anwendung der CO2-Zielwerte um drei Jahre verschieben			-	✗
20.4441	n	Mo. Aebischer Matthias. Dringliche Massnahmen zur Verbesserung der internationalen Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien auf der Simplonachse			-	✗
20.4458	n	Mo. Klopfenstein Broggin. Die grünste Energie ist die, die man nicht verbraucht. Hürden für Energiesparprogramme in der Schweiz abbauen			-	✗
20.4497	n	Po. Klopfenstein Broggin. Rechtspersönlichkeit und Rechtsweg für die Gletscher. Eine Chance für unser Land?			-	✗

* Annahme +
Ablehnung -

** Ja ✓
Nein ✗

Einzelne Vorstösse mit Texte

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
22.3336	n	Mo. Christ. Mehr Energieunabhängigkeit durch weniger Energieverschwendung. Energieeffizienzpotenzial ausschöpfen		Wasserfallen Christian	+	✓
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, das bisherige Programm von EnergieSchweiz so anzupassen, dass bis 2050 das identifizierte Energieeffizienz-Potenzials in hohem Masse ausgeschöpft wird.					
Begründung	Bei Unternehmen gibt es noch ein beträchtliches Energieeffizienz Potenzial - sowohl bei Prozess- und Betriebsenergie als auch bei Heizenergie (jeweils Strom und/oder Wärme) - welches durch das heutige freiwillige Programm von EnergieSchweiz nur ansatzweise ausgeschöpft wird. Aktuell haben viele Schweizer Unternehmen keine belastbaren Zahlen zu ihrem Energieeffizienzpotential. Beispiele zeigen, dass bei konsequenter Vermeidung von Betrieb ohne Nutzen sehr hohe Verbrauchsreduktionen ohne Komforteinbusse möglich sind. Der Bericht des UVEK vom 8. Februar 2022 "Potenzial und Massnahmen zur Steigerung der Stromeffizienz bis 2022" zeigt auf, dass mit zusätzlichen Stromeffizienzmassnahmen des Bundes bis 2025 Stromeinsparungen von rund 200 GWh erzielt werden können, die jährlich ansteigen. 2030 sparen dieselben Massnahmen 700 GWh ein und über die gesamte Lebensdauer 7.7 TWh. Bei dieser Analyse seien nur Massnahmen geprüft worden, die keine grösseren gesetzlichen oder gar verfassungsrechtlichen Anpassungen verlangen. Das seit vielen Jahren bestehende Programm von EnergieSchweiz basiert auf Zielvereinbarungen und beinhaltet positive Aspekte, auf welche aufgebaut werden kann. Es hat beträchtliche CO2-Emissionsreduktionen und eine Reduktion des Stromverbrauchs und von fossilen Brennstoffen erreicht. Die Wirtschaftsakteure und der Bund schätzen das Programm und den relativ einfachen und effizienten Vollzug. Da der aktuelle CO2-Absenkepfad nicht ausreicht, um bis 2050 Netto-Null zu erreichen und die Stromversorgung ohne zusätzliche Massnahmen nicht dauerhaft sichergestellt ist, sind zusätzliche Anstrengungen auf allen Ebenen nötig. Ambitioniertere Effizienz-Ziele leisten einen substantiellen Beitrag. Es bietet sich daher an, die bewährten Programme grundsätzlich weiterzuführen, aber sowohl die Ziele ambitionierter zu setzen wie auch inhaltliche Anpassungen vorzunehmen, um Tempo und Wirksamkeit auf dem eingeschlagenen Weg zu erhöhen. Dazu wird mit dem aktuellen Krieg in der Ukraine eindrücklich aufgezeigt, dass eine Abhängigkeit von ausländischen Fossilen Brennstoffen die Energieversorgung der Schweiz empfindlich treffen könnte.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3956	n	Mo. Heimgartner. LSVA. Wirtschaft und Konsumenten in der Corona-Krise nicht noch zusätzlich belasten!			-	✗
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, auf die geplante Abklassierung der EURO-Normen IV und V per 1. Januar 2021 zu verzichten.					
Begründung	Bei der LSVA sollen Fahrzeuge der Euro-Normen IV und V, derzeit in der mittleren Abgabekategorie II, nach den Plänen des Bundesrats per 1. Januar 2021 in die teuerste Abgabekategorie I abklassiert werden. Das Ergebnis wäre, dass die bezüglich Schadstoffbelastung weit auseinanderliegenden Euro-Normen 0, I, II, III, IV und V in der derselben teuersten Abgabekategorie und nur die modernste EURO-Norm VI in der besten Abgabekategorie eingereiht wären. Die mittlere Kategorie wäre leer. De facto gäbe es somit zwei statt drei Kategorien, entgegen den Vorgaben von Landverkehrsabkommen, Verfassung und Schwerverkehrsabgabegesetz. Das gesetzlich gewollte Anreizsystem würde damit ausser Kraft gesetzt. Vor allem Fahrzeuge der EURO-Norm 5, die dank moderner Antriebstechnologie kaum Emissionen verursachen, sind in der Schweiz noch weit verbreitet (Bestand LSVA-pflichtiger Motorwagen von CH-Fahrzeughaltern, Stand Sept. 2019: Euro V: 16'800 (40%), Euro VI 24'600 (60%)). Deren Abklassierung würde statt die Beschaffung neuer Fahrzeuge zu fördern lediglich zur staatlich vorangetriebenen Vernichtung des investierten Kapitals führen, weil die Zweit- oder Drittverwendung der Fahrzeuge in der Schweiz aufgrund der erhöhten LSVA-Tarife keine wirtschaftliche Option mehr darstellt. Vielmehr würden die Lastwagen zu Minderwerten im Export landen, womit der Umwelt unter Einbezug der zur Fahrzeugherstellung notwendigen grauen Energie nicht gedient wäre. Zudem hat das LSVA-Erhebungssystem sein technisches Ablaufdatum erreicht. Es soll per 2024 ersetzt werden. Im Bundesamt für Verkehr BAV laufen parallel dazu Arbeiten für die längerfristige Neugestaltung der LSVA gemäss Auftrag des Bundesrats im Verlagerungsbericht 2019. Zudem kommt hoffentlich Bewegung in die Produktion zahlbarer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Auch aus diesen Gründen sollte das bestehende System bis zu dessen Ablösung unangetastet bleiben. Schliesslich verbietet die schwierige Wirtschaftslage als Folge der Corona-Pandemie eine Erhöhung von Konsumabgaben wie der LSVA. Denn die Abklassierung verteuert den Transport und damit die Konsumentenpreise, was derzeit nicht gerechtfertigt ist. Behördliche Massnahmen sollten vielmehr darauf abzielen, die Preisstabilität zu sichern und dadurch Wirtschaft, Industrie, Gewerbe und letztlich Konsumenten nicht noch mit staatlichen Abgabenerhöhungen höher zu belasten.					
Stellungnahme	Der Bundesrat ist bereit, wie von der Motion verlangt, auf die Abklassierung per 1. Januar 2021 zu verzichten. Der Bundesrat hält jedoch eine Abklassierung, die schon einmal um ein Jahr verschoben wurde, für notwendig, um seinem verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag nachzukommen. Er sieht deshalb vor, die Abklassierung auf den 1. Juli 2021 in Kraft zu setzen.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4002	n	Mo. Badertscher. Zulassung von Fahrzeugen für Nutztiertransporte gemäss Tierschutzgesetzgebung			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen auszuarbeiten, damit Strassentransportfahrzeuge für Nutztiere bei ihrer Zulassung und bei den späteren periodischen Kontrollen auch auf die Vorgaben der Tierschutzgesetzgebung überprüft werden.

Begründung Für die Zulassung von Strassentransportfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41). Diese Bestimmungen enthalten nur ganz wenige spezifische Vorschriften für Tiertransporter. Der weitaus grösste Teil der zum Schutz der Tiere erlassenen Vorschriften befinden sich in der Tierschutzverordnung (SR 455.1). Ihre Einhaltung wird von den kantonalen Verkehrszulassungsbehörden aber weder im Rahmen der Erstzulassung noch bei einer späteren periodischen Kontrolle kontrolliert, sondern obliegt den kantonalen Veterinärämtern. Letztere kontrollieren allerdings nur stichprobeweise. Dies bedeutet, dass die für regelmässige Tiertransporte vorgesehenen Fahrzeuge eigentlich durch zwei Stellen geprüft werden müssten. Dies ist weder kundenfreundlich noch effizient. Zudem hinterlässt diese Regelung den Eindruck, dass der Schutz der Tiere weniger wichtig ist als der Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer.

Bei den Kontrollen des Schweizer Tierschutzes STS müssen in den letzten Jahren immer häufiger Mängel bei den technischen Einrichtungen der Fahrzeuge beanstandet werden (z.B. bewegliche Teile weisen Verletzungsgefahren auf, die Schutzvorrichtungen sind unzureichend, die Abteilhöhe entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben für die jeweiligen Tierkategorien, die Konstruktion enthält Treib- und andere Hindernisse). Aus diesem Grunde und aus Gründen der Kundenfreundlichkeit ist es sinnvoll, wenn die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden die Strassentransportfahrzeuge für Nutztiere auch bezüglich der Einhaltung der Vorgaben der Tierschutzverordnung überprüfen. Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, die dafür erforderlichen gesetzlichen Grundlagen auszuarbeiten.

Stellungnahme Dem Bundesrat ist das Wohlergehen der Tiere ein Anliegen. Vorschriften zum Schutz der Tiere befinden sich primär in der Tierschutzgesetzgebung. Die Tierschutzverordnung vom 23. April 2008 (TSchV; SR 455.1) enthält ein eigenes Kapitel zu Tiertransporten, welches insbesondere eine Minimierung der Verletzungsrisiken für die Tiere zum Ziel hat (Art. 150 - 176 TSchV).

Wie der Bundesrat bereits in seiner Antwort zur Interpellation Badertscher (19.4548 Überprüfung der Fahrzeuge für den Transport von Nutztieren) ausgeführt hat, sind für den Vollzug der Tierschutzgesetzgebung die kantonalen Veterinärdienste zuständig. Um die Vorgaben der Tierschutzverordnung im Rahmen der amtlichen Überprüfung vor der Zulassung sowie der obligatorischen periodischen Nachprüfungen zu kontrollieren, müssten die entsprechenden Kompetenzen bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern aufgebaut werden. Diese Kontrollen würden sich zudem auf die Prüfung des Transportmittels beschränken. Demgegenüber ermöglichen die Kontrollen durch die kantonalen Veterinärdienste eine ganzheitliche Prüfung der Einhaltung der Anforderungen der Tierschutzverordnung bezüglich Tiertransporte.

Mit der aktuellen Regelung ist aus Sicht des Bundesrats genügend sichergestellt, dass keine tierschutzwidrigen Fahrzeuge verkehren. Daher sieht er zur Zeit keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4009	n	Mo. Romano. Generalabonnement für Studentinnen und Studenten. Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes muss eingehalten werden			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass die SBB sicherstellen, dass alle Studentinnen und Studenten bis zum Alter von 30 Jahren, die in einer Bildungseinrichtung im nachobligatorischen Bereich eingeschrieben sind und dort ein Vollzeitstudium absolvieren, das Generalabonnement (GA) zu denselben Bedingungen erwerben können, wie dies Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vorschreibt: "Sie (die Tarife) sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor. Sie dürfen die Wahl zwischen verschiedenen Angeboten nicht unverhältnismässig beeinträchtigen."

Begründung Ab dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 werden die SBB das heutige "GA Junior für Studierende", das zwischen 25 und 30 Jahren erworben werden kann, nicht mehr im Angebot führen. Für Jugendliche bis 25 Jahre wird das neue "GA für 25-Jährige" eingeführt. Für Studentinnen und Studenten zwischen 25 und 30 Jahren wird es keine Ermässigung auf den Abo-Preis mehr geben; für sie wird nur noch das "GA Erwachsene" im Angebot sein.

Dieser operative Entscheid der SBB steht klar im Widerspruch zu Artikel 15 (Tarifpflicht) Absatz 3 PBG, denn er unterscheidet zwischen den Studentinnen und Studenten bis 25 Jahre und denjenigen, die zwischen 25 und 30 Jahre alt sind. Für die Zielgruppe, d. h. die Studentinnen und Studenten, die an einer Bildungseinrichtung im nachobligatorischen Bereich für ein Vollzeitstudium eingeschrieben sind, gelten während ein und derselben Ausbildung ab einem willkürlich gewählten Alter unterschiedliche Tarife. Der 25. Geburtstag bedeutet im Allgemeinen nicht eine Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Alltag der genannten Personen. Sicher gibt es Jugendliche, die neben dem Studium einer Nebenbeschäftigung nachgehen und etwas verdienen, doch können diese jünger oder älter als 25 Jahre sein. Dieses Einkommen ist vernachlässigbar und kann nicht dazu dienen, eine Ungleichbehandlung bei den Tarifen zu rechtfertigen. Wenn man berücksichtigt, dass die Studentinnen und Studenten ihr Studium selten mit 25 Jahren abschliessen, scheint diese Diskriminierung gegenüber den Über-25-Jährigen ungerecht und ungerechtfertigt.

Das Abo-Angebot muss angepasst werden, damit der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Rechnung getragen wird. Als einziges Kriterium das Alter zu nehmen, ist sowohl willkürlich als auch diskriminierend. Es muss ein entsprechender Tarif garantiert werden, der bis zum Abschluss eines Studiums im nachobligatorischen Bereich gilt, mit einer fixen Obergrenze bei 30 Jahren. Profitieren davon kann, wer eine gültige Immatrikulationsbescheinigung für ein Vollzeitstudium im nachobligatorischen Bereich (Universität, Fachhochschule usw.) vorweist. Letztlich braucht es ein Angebot, das für alle Studentinnen und Studenten, die an einer Bildungseinrichtung im nachobligatorischen Bereich für ein Vollzeitstudium eingeschrieben sind, gleichermaßen gilt, so dass für alle Personen, die sich in der gleichen wirtschaftlichen Lage befinden, die gleichen Preisbedingungen gelten (Art. 15 Abs. 3 PBG). Tatsächlich ändert sich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Studentin oder eines Studenten erst nach dem Abschluss des Studiums.

Stellungnahme Der Bundesrat erwartet, dass für die ganze Bevölkerung preiswerte und sinnvolle Angebote bestehen, die sie dafür motivieren, den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Zuständig für die Tarifgestaltung, die Ausgabe der Fahrausweise und deren Verkauf sind die Transportunternehmen, vereint in der Alliance SwissPass. Damit bestimmen sie - und nicht der Bundesrat - sowohl das Sortiment der Abonnemente als auch ihren Preis. Preise und Sortiment widerspiegeln eine Unternehmungslogik. Sozialpolitische Aspekte sind über die jeweiligen Politikbereiche durch die kompetenten Behörden einzubringen und zu bezahlen.

Das Personenbeförderungsgesetz fordert in Artikel 15 diskriminierungsfreie Tarife. Daraus lässt sich aber nicht ableiten, dass die Tarife die mutmassliche oder tatsächliche Einkommenssituation der Kundinnen und Kunden zu berücksichtigen haben. Chancengleichheit bezüglich Ausbildung lässt sich nicht mit Junior-GA für Studierende bis 30 Jahren herstellen.

Eine verstärkte Rolle des Bundes auch bei Tariff Fragen (sogenannte Systemführerschaft) wurde vom Parlament bei der Behandlung der Botschaft über die Organisation der Bahninfrastruktur abgelehnt. Der Bundesrat hat daher hier keine Kompetenzen.

Der Bundesrat erwartet, dass die zuständigen Gremien der Transportunternehmen Preisanpassungen mit Bedacht vornehmen. Die Vorsteherin des UVEK wird die Tariff Fragen in den regelmässigen Kontakten mit den Branchenvertretern thematisieren.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4019	n	Po. Giezendanner. Sofortiger Marschhalt im neuen Geschäftsfeld des Nachtzug-Angebots!			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird eingeladen die SBB zu einem sofortigen Marschhalt im neuen Geschäftsfeld des Nachtzugangebots anzuhalten. In einem Bericht sollen folgende Fragen und Aspekte im Hinblick auf den Ausbau des Nachtzugangebots der SBB vertieft beleuchtet respektive beantwortet werden:

Wie beurteilt der Bundesrat aus wirtschaftlicher Sicht und in Bezug auf die ökonomische Nachhaltigkeit den von Anfang an defizitären Angebotsausbau der SBB bei den Nachtzügen? Wie hoch wird dieses Defizit sein und wie nachhaltig wird dieses Defizit die öffentlichen Finanzen belasten? Steht dies nicht in Konflikt mit dem Ziel des Bundes, die gebundenen Ausgaben zu reduzieren? Wie wirkt sich diese Massnahme auf den Selbstfinanzierungsgrad der SBB aus?

Wie wird der Umstand erklärt, dass hierbei bereits Mittel aus dem Klimafonds beansprucht und gefordert werden, obwohl dieser noch gar nicht existiert? Wie wird ein solcher Ausbau und die entsprechend bereits vollzogenen Entscheidungen gerechtfertigt, obwohl nicht klar ist, wie und durch wen diese Defizite gedeckt werden? Welches ist der Plan, wenn die Subvention nicht durch den Klimafonds getätigt werden kann?

Wie sehen die wirtschaftlichen Auswirkungen einer solchen Lenkung des Verkehrs und einseitigen Subventionierung der SBB-Linien auf die bereits wegen Corona sehr stark und nachhaltig angeschlagene Reisebranche insbesondere Flug- und Reisecarbetriebe aus? Läuft die durch die Förderung der Nachtzugverbindungen entstehende Marktverzerrung nicht anderen Subventionen und Aufbauhilfen der öffentlichen Hand zuwider?

Wie steht der Bundesrat zur Kritik, dass die Ressourcen prioritär für die Alimentierung aller bestehender Linien im eigenen Land und zur Behebung des Lokführermangels eingesetzt werden sollten, bevor man einen solch massiven Ausbau der internationalen Verbindungen anstrebt und subventioniert?

Wie nachhaltig ist es, wenn ein Geschäft ab dem ersten Tag defizitär ist, weil es bei Nachtzügen lange Standzeiten gibt, hohe operationelle Kosten wegen verschiedenen Sicherheitssystemen in Europa und Trassennutzungsgebühren anstehen sowie ein erhöhter Aufwand für die Reinigung, die Gastronomie und ein grösserer Personalbedarf entstehen?

Stellungnahme Die Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz im Personenverkehr hat sich in den letzten Jahren akzentuiert. Die Eisenbahn ist eine Alternative zum Flug- und motorisierten Individualverkehr um den CO2-Ausstoss zu senken.

Die Aufgabe des Staates ist es in erster Linie, den Ausbau der Infrastruktur zu planen und zu finanzieren sowie die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Angebote im internationalen Personenverkehr sollen aufgrund der Marktentwicklung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst definiert werden.

Der Bundesrat hat erkannt, dass in Bezug auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Nachtzüge im internationalen Personenverkehr Handlungsbedarf besteht. Aus diesem Grund hat der Bundesrat am 21. August 2019 beantragt, das Postulat 19.3643 "Steigerung der Attraktivität und Entwicklung von Nachtzug-Angeboten" anzunehmen. Er möchte untersuchen, welche Massnahmen eine Ausweitung des Angebots von Nachtzügen und eine Attraktivitätssteigerung ermöglichen. Der Nationalrat wird über die Annahme des Postulats entscheiden.

Zudem hat der Bundesrat am 12. Februar 2020 beantragt, die Motion 19.4614 "Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs", anzunehmen. Er hat sich bereit erklärt, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zur Stärkung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu unterbreiten. Die Beratung dieser Motion ist derzeit im Parlament hängig.

Der Bundesrat erwartet ein klares Engagement der SBB bei der Weiterentwicklung des Nachtzugnetzes aus unternehmerischer Sicht. Der Bundesrat begründet deshalb den geplanten Ausbau des Nachtzugnetzes in Kooperation mit der ÄBB. Die Angebotsgestaltung im Nachtzugsnetz liegt in der Verantwortung der SBB. Es gehört zum Alltag eines Unternehmens, neue Produkte und Angebote zu entwickeln, auch ohne dass von Beginn weg deren finanzielle Tragbarkeit gesichert ist. Daher sieht der Bundesrat aktuell keinen Anlass, bei der SBB in Bezug auf die international abgestimmten Pläne für den Ausbau des Nachtnetzes einzugreifen.

Die Räte haben die Totalrevision des CO2-Gesetzes am 23. September 2020 zu Ende beraten und dabei auch eine finanzielle Unterstützung des internationalen Bahnverkehrs beschlossen. Derzeit läuft die Referendumsfrist, der Inkraftsetzungszeitpunkt des revidierten Gesetzes ist noch nicht beschlossen. Das vorliegende Postulat steht im Widerspruch zu diesem Parlamentsbeschluss.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4028	n	Mo. Imark. Enteignung des Bundesplatzes			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um den Bundesplatz der Stadt Bern zu enteignen und künftig selber Recht und Ordnung auf dem Bundesplatz durchzusetzen.

Begründung Immer wieder kommt es vor, dass linke Chaoten ihre politischen Aktionen und Demos während der Session der Eidgenössischen Räte auf dem Bundesplatz durchführen. Neuerdings scheint es sich sogar einzubürgern, dass die Chaoten den ganzen Platz besetzen. Diese Aktionen sind klar illegal. Die linke Berner Stadtregierung lässt die Chaoten immer öfter gewähren und gefährdet so nicht nur die Chancengleichheit zwischen den politischen Akteuren, sondern die verfassungsmässige Ordnung und das Vertrauen in die Bundeshauptstadt. Dieser Umstand ist absolut inakzeptabel und peinlich für die ganze Schweiz als Rechtsstaat. Aus diesen Gründen muss der Bund jetzt handeln, damit der Bundesplatz nicht mehr zum Chaotenplatz wird. Eine Enteignung des Bundesplatzes ist verhältnismässig, da dadurch sicherstellt wird, dass in Zukunft das öffentliche Interesse der Schweiz wieder gewahrt wird.

Stellungnahme Mit einer Enteignung wird im Wesentlichen die sachenrechtliche Übertragung von Grundeigentum bezweckt. Auch wenn der Bund Eigentümer des Bundesplatzes wird und über die Nutzung rechtliche Bestimmungen erlässt, ist er an die Grundrechte gebunden. Einschränkungen bei der Ausübung von Grundrechten sind nur zulässig, wenn diese verhältnismässig sind. Die Durchsetzung des Rechts obliegt im Übrigen auch bei einer Eigentumsübertragung des Bundesplatzes auf den Bund den zuständigen kantonalen oder kommunalen Polizeibehörden.

Gemäss dem heute geltenden Kundgebungsreglement der Gemeinde Bern gilt ein Verbot für Kundgebungen auf dem Bundesplatz während den Sessionen des eidgenössischen Parlaments. Dieses Kundgebungsreglement wird derzeit revidiert. Die Schweizerische Bundesversammlung hat mit der Stadt Bern in einem Memorandum of Understanding aus dem Jahre 2016 diesbezüglich festgehalten, dass grössere Kundgebungen auch weiterhin nicht bewilligungsfähig sein sollen. Festgehalten ist darin ebenfalls, dass Kleinstkundgebungen mit geringer Anzahl Teilnehmenden, welche keine störenden Lärmemissionen verursachen und den Zugang zum Parlamentsgebäude nicht erschweren, möglich sein sollen. Das Memorandum of Understanding sieht weiter vor, dass auch nach Erlass des neuen Kundgebungsreglements das eidgenössische Parlament mittels Koordinationssitzungen in die Umsetzung einbezogen wird.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, dass derzeit die Interessen des Parlaments im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Gemeinde Bern bezüglich Nutzung des Bundesplatzes sichergestellt sind. Bei diesem Ergebnis erachtet der Bundesrat eine Enteignung des Bundesplatzes weder als verhältnismässig noch als zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4037	n	Mo. Suter. Die SBB sollen den kombinierten Bahn- und Veloverkehr aktiv fördern			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird eingeladen, seine strategischen Ziele für die SBB AG für die nächste Strategieperiode (ab 2023) so zu ergänzen, dass die SBB den Auftrag erhält, die Kombination von Veloverkehr und Bahnverkehr aktiv zu fördern.

Begründung	Fahrräder werden nicht nur im Alltag, sondern in hohem Masse auch in der Freizeit und im Tourismus für Tages- und Ferienreisen genutzt. Velotouren sind ein wichtiger Pfeiler für den Sommertourismus. Dies hat sich auch im "Corona-Sommer" deutlich gezeigt, wo gegenüber dem Vorjahr fast doppelt so viele Velotageskarten verkauft worden sind. Die Möglichkeit, Velo und öffentlichen Verkehr miteinander zu kombinieren, fördert einen nachhaltigen Freizeitverkehr und trägt zur Attraktivität des Velotourismus in der Schweiz bei. Diese Tatsache hat der Bundesrat in der Beantwortung der Interpellation 16.3412 selbst festgehalten. Die Förderung des kombinierten Zug- und Veloverkehrs ist auch eine Massnahme zur Verringerung von CO2-Emissionen im Mobilitätsbereich. Während in anderen Ländern der Fahrradselbstverlad mit speziellen Velowagen gefördert wird und niederschwellig erreichbare Abstellplätze in unmittelbarer Nähe der Perrons (z.B. mittels Rampen direkt über den Geleisen) gebaut werden, hat die SBB die Transportkapazität für Fahrräder in den letzten Jahren sukzessive verkleinert. An vielen Schweizer Bahnhöfen fehlt es auch an Veloabstellplätzen. Die SBB soll einen Beitrag zur Förderung des Veloverkehrs leisten. Gemäss Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen legt der Bundesrat für jeweils vier Jahre fest, welche Ziele der Bund als Eigner der SBB erreichen will. Er soll deshalb seine strategischen Ziele für die SBB für die nächste Strategieperiode um die aktive Förderung der Kombination von Veloverkehr und Bahnverkehr ergänzen.
Stellungnahme	Die Möglichkeit, im öffentlichen Verkehr Velos zu transportieren, trägt fraglos zu dessen Attraktivität bei. Dies ist den Bahnen zunehmend bewusst. Sie beschaffen daher neues Rollmaterial, das den Anliegen der Motion entspricht. Am 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB für die Jahre 2019 bis 2022 festgelegt. In Bezug auf den Personenfernverkehr erwartet er unter anderem von der SBB, dass diese für ihre Kundinnen und Kunden attraktive Mobilitätslösungen im Personenverkehr erbringt. Dazu gehören auch Angebote für den kombinierten Bahn- und Veloverkehr. Die Umsetzung dieser Vorgaben liegt im Verantwortungsbereich der SBB. Der Bundesrat überprüft jährlich die Erreichung dieses Ziels anhand der Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrates der SBB. Als Folge von COVID-19 haben 2020 zahlreiche Menschen ihre Ferien und Wochenenden in der Schweiz verbracht. Dies hat zu einer stark erhöhten Nachfrage für Reisen mit Velos im öffentlichen Verkehr geführt. Die SBB und andere Transportunternehmen sind teilweise an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen. Die SBB hat im Sommer 2020 kurzfristige Massnahmen getroffen, um die Kapazitäten zu erhöhen. Weitere Massnahmen sind in Prüfung. Den Entscheid zu den strategischen Zielen für die SBB 2023 bis 2026 wird der Bundesrat erst 2022 fällen. Er wird zu diesem Zeitpunkt prüfen, ob eine Anpassung der strategischen Ziele in Bezug auf den Personenverkehr angebracht ist.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4038	n	Mo. Pasquier-Eichenberger. Anspruch auf einen Platz für Velos im Zug			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, sicherzustellen, dass Velos einfach in Züge verladen werden können und dafür genügend Platz vorhanden ist. Zugleich soll er dafür sorgen, dass der Velotransport zu den attraktiven Mobilitätslösungen gehört, die der Bundesrat in seinen strategischen Zielen für die SBB vorsieht.					
Begründung	Im Zuge der Pandemie hat die Velobenützung stark zugenommen, sei es für den Arbeitsweg oder die Freizeit. Um dies zu unterstützen und zu fördern, müssen die Infrastrukturen und Ausrüstungen rasch angepasst und weiterentwickelt werden. Wird die Velobenützung einfacher und sicherer gemacht, so trägt dies wesentlich dazu bei, diese für die Gesundheit und die Umwelt wie auch für die lokale Wirtschaft und den regionalen Tourismus vorteilhafte Entwicklung zu verstetigen. Die SBB haben mitgeteilt, sie seien vom Erfolg des Velotransports überrascht worden; im Sommer hätten sie bis zu 15 000 Velos pro Tag befördert. Das Unternehmen bietet zwar attraktive Preise an und bemüht sich um eine gute Information, aber für die Nutzerinnen und Nutzer bleiben die Verhältnisse unübersichtlich, da für jeden Zug andere Lösungen angeboten werden und alle Angebote jeweils bald ausgeschöpft sind. Es braucht rasche Lösungen, um die Platzzahl für Velos zu erhöhen. Namentlich müssen mehr Kapazitäten bereitgestellt, der Zugang zu den Gepäckwagen erleichtert und eine Umgestaltung des Wageninnern zur Kapazitätserweiterung geprüft werden. Ebenfalls wichtig sind eine Vereinfachung des Veloverlads und eine Kennzeichnung der dafür auf den Perrons vorgesehenen Zonen. Die Frage muss auch bei der Weiterentwicklung der internationalen Verbindungen, namentlich des alpenquerenden Verkehrs, und der Nachtzüge berücksichtigt werden. Gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen legt der Bundesrat für jeweils vier Jahre fest, welche strategischen Ziele der Bund als Eigner der SBB erreichen will. Das Verladen von Velos in die Züge trägt zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene bei; es muss in diese strategischen Ziele aufgenommen werden.					

Stellungnahme Die Möglichkeit, im öffentlichen Verkehr Velos zu transportieren, trägt fraglos zu dessen Attraktivität bei. Dies ist den Bahnen zunehmend bewusst. Sie beschaffen daher neues Rollmaterial, das den Anliegen der Motion entspricht.

Am 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB für die Jahre 2019 bis 2022 festgelegt. In Bezug auf den Personenfernverkehr erwartet er unter anderem von der SBB, dass diese für ihre Kundinnen und Kunden attraktive Mobilitätslösungen im Personenverkehr erbringt. Dazu gehören auch Angebote für den kombinierten Bahn- und Veloverkehr. Die Umsetzung dieser Vorgaben liegt im Verantwortungsbereich der SBB. Der Bundesrat überprüft jährlich die Erreichung dieses Ziels anhand der Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrates der SBB.

Als Folge von COVID-19 haben 2020 zahlreiche Menschen ihre Ferien und Wochenenden in der Schweiz verbracht. Dies hat zu einer stark erhöhten Nachfrage für Reisen mit Velos im öffentlichen Verkehr geführt. Die SBB und andere Transportunternehmen sind teilweise an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen. Die SBB hat im Sommer 2020 kurzfristige Massnahmen getroffen, um die Kapazitäten zu erhöhen. Weitere Massnahmen sind in Prüfung.

Den Entscheid zu den strategischen Zielen für die SBB 2023 bis 2026 wird der Bundesrat erst 2022 fällen. Er wird zu diesem Zeitpunkt prüfen, ob eine Anpassung der strategischen Ziele in Bezug auf den Personenverkehr angebracht ist.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4088	n	Po. Clivaz Christophe. Durch Reifen- und Bremsabrieb freigesetzter Feinstaub. Lösungen zur Bekämpfung der gesundheitsschädigenden Auswirkungen finden			-	X

Eingereichter Text Gemäss dem am 8. September veröffentlichten jüngsten Bericht der Europäischen Umweltagentur ist die Luftverschmutzung in Europa jedes Jahr für den vorzeitigen Tod von mehr als 400 000 Personen verantwortlich. Gemäss diesem Bericht bildet auch die Schweiz mit mehr als 4500 durch die Luftverschmutzung verursachten vorzeitigen Todesfällen keine Ausnahme. Als wichtigste Schadstoffe nennt der Bericht Feinstaub (verantwortlich für 3700 vorzeitige Todesfälle pro Jahr in der Schweiz), Stickoxide (620 vorzeitige Todesfälle) und Ozon (240 vorzeitige Todesfälle).

Der Strassenverkehr ist eine der wichtigsten Quellen von Feinstaub PM2.5, insbesondere im städtischen Raum. Der Fokus lag lange auf Abgasen als Emissionsquelle von Feinstaub, doch auch der Reifen- und Bremsabrieb sowie der Abrieb von Strassenbelag verursachen eine beträchtliche Menge der Feinstaubemissionen. Gemäss dem Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) sind diese Quellen in Frankreich jährlich für den Ausstoss von 15 000 Tonnen Feinstaub verantwortlich, das entspricht 46,5 Prozent der gesamten Menge des dort durch den Strassenverkehr freigesetzten Feinstaubes.

In der Schweiz wird Feinstaub derzeit, was die Emissionen, die Konzentration in der Luft und deren Auswirkungen betrifft, in zwei Kategorien eingestuft: in die Kategorie Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner als 10 Mikrometer (PM10) für Reifenfragmente und in die Kategorie Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner als 2,5 Mikrometer (PM2.5) für den Bremsabrieb. Es sind Arbeiten auf internationaler Ebene im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, CEE-ONU) im Gang, an denen die Schweiz beteiligt ist, um geeignete technische Lösungen für die Eindämmung der durch Bremsabrieb verursachten Emissionen zu finden. Weitere Arbeiten in der Schweiz haben die Charakterisierung des durch Reifenabrieb freigesetzten Feinstaubes zum Ziel.

Vor diesem Hintergrund wird der Bundesrat beauftragt, einen detaillierten Bericht vorzulegen, anhand dessen es möglich sein wird, neue Kenntnisse zu gewinnen betreffend:

- die Menge der durch den Reifen- und Bremsabrieb verursachten Emissionen;
- die in der Raumluft gemessenen Konzentrationen;
- die Auswirkungen für die Gesundheit, die daraus resultieren können;
- die Festlegung von Zielen zur Eindämmung der Emissionen; und
- die Massnahmen, die es ermöglichen, diese Ziele zu erreichen.

Stellungnahme Durch die Abnützung von Reifen gelangen Partikel in die Umwelt, vor allem auf die Böden und in das Abwasser. Ein Teil dieser Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer gelangt in die Luft. Auch die Abnützung von Bremsbelägen ist eine Feinstaubquelle.

Laufende Untersuchungen im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) zielen darauf ab, die verschiedenen Formen von Feinstaub im Hinblick auf ihre Kautschukkomponenten (Mikroplastik) und ihre metallischen oder mineralischen Bestandteile besser charakterisieren zu können. Erste Ergebnisse zeigen, dass rund fünf Prozent der Konzentrationen an Feinstaubpartikeln mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer (PM10), die an eingetieften Strassenabschnitten gemessen werden, vom Abrieb herrühren.

Diese PM10-Partikel können über die Atmung in den Organismus gelangen und sind bei hohen Konzentrationen gesundheitsschädlich. In den verschiedenen Evaluationen, die das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) veröffentlicht hat - namentlich auch in der aktualisierten Studie "Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz" -, wird die Gesamtheit der PM10 berücksichtigt.

Dank des Einsatzes der besten verfügbaren Technik sowohl im Bereich der Fahrzeuge als auch in Bezug auf die Strassenbeläge stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, um die Menge dieser Reifenfragmente, die in die Umwelt gelangen, zu begrenzen. Überdies sind auf internationaler Ebene und namentlich im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) Arbeiten im Gange, die auf die Entwicklung von Bremssystemen abzielen, die eine geringere Menge an schädlichen metallischen Partikeln in die Umwelt freisetzen.

In Anbetracht der laufenden Bestrebungen und der bereits erschienenen Publikationen zu diesem Thema erachtet der Bundesrat die Erarbeitung eines weiteren Berichts nicht als notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4089	n	Mo. Cattaneo. Entwicklung des Agrofotovoltaik-Sektors fördern			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die nötigen Änderungen des Raumplanungsgesetzes vorzunehmen, damit die Stromerzeugung durch Photovoltaik mit der Obst- und Gemüseproduktion kombiniert werden kann. Insbesondere soll im Gesetz verankert werden, dass die Installation von Systemen zur Nutzung der Sonnenenergie auf Infrastrukturen der Landwirtschaft und der Obst- und Gemüseproduktion grundsätzlich möglich und erlaubt ist. Die Installation solcher Systeme muss auf sowohl in Landwirtschaftszonen als auch in besonderen Zonen gelegenen Treibhäusern und anderen Infrastrukturen der Landwirtschaft und der Obst- und Gemüseproduktion möglich sein, unabhängig von der vorgesehenen Nutzung des Bodens.

Begründung Der sogenannte Agrofotovoltaik-Sektor, das heisst die intelligente Kombination von Infrastrukturen der Obst- und Gemüseproduktion mit dem Einsatz von Photovoltaikmodulen, weckt in vielen Ländern grosses Interesse. Neben der Produktion von sauberer elektrischer Energie werden dank der Module auch die Anbaubedingungen erheblich verbessert, beispielsweise durch besseren Schutz vor intensiver Sonneneinstrahlung, vor Hagel etc.

Im Oktober dieses Jahres findet die erste internationale Konferenz zu diesem Thema statt. In der Schweiz wird die landwirtschaftliche Fläche, auf der für den Anbau Treibhäuser zum Einsatz kommen, immer grösser. Es sei darauf hingewiesen, dass für den Anbau in den Treibhäusern eine grosse Menge an sowohl fossiler Energie (zum Heizen in den kalten Monaten) wie auch elektrischer Energie (zum Kühlen in den warmen Monaten) verbraucht wird. Der Markt, oder besser gesagt die Nachfrage nach klimafreundlich und nachhaltig produzierten Landwirtschaftsprodukten wächst kontinuierlich. Solche Produkte werden sowohl von Grossverteilern als auch von den Konsumentinnen und Konsumenten über E-Commerce-Kanäle verlangt. Daher ist es nötig, dass die Bedingungen für die Planung dieses spezifischen Sektors verbessert werden. Die Absicht dieser Motion deckt sich vollständig mit der Energiestrategie 2050 des Bundes.

Stellungnahme Im Gegensatz zu dem vom Bundesrat zur Annahme beantragten und vom Nationalrat angenommenen Postulat 19.4219 ("Fotovoltaik-Pilotprojekte in der Landwirtschaft ermöglichen und unterstützen"), mit dem der Bundesrat gebeten wird zu untersuchen, wie sich neue Erfahrungen mit Fotovoltaik-Pilotprojekten in der Landwirtschaft ermöglichen liessen und wie diese unterstützt werden könnten, verlangt die vorliegende Motion, im Gesetz insbesondere zu verankern, dass die Installation von Systemen zur Nutzung der Sonnenenergie auf Infrastrukturen der Landwirtschaft und der Obst- und Gemüseproduktion grundsätzlich möglich und erlaubt ist.

Soweit es um Solaranlagen auf Dächern von Treibhäusern geht, ist das Anliegen durch Artikel 18a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) bereits erfüllt. In solchen Fällen sind eine vergleichsweise zentrale Lage und gute Erschliessung in der Regel ohnehin gegeben, und die landschaftlichen Auswirkungen des Einbaus einer Solaranlage in die entsprechenden Dächer sind vergleichsweise gering.

Anders verhält es sich jedoch, wenn die Installation von Systemen zur Nutzung der Sonnenenergie grundsätzlich überall auf Infrastrukturen der Landwirtschaft und der Obst- und Gemüseproduktion möglich und erlaubt sein soll. Damit würden massive und ungeordnete Eingriffe in die Landschaft ermöglicht. Überall, wo beispielsweise Hagelnetze installiert sind oder künftig installiert werden sollen, könnten Solaranlagen realisiert werden. Es entstünde ein Flickenteppich von in der Landschaft verstreuten Anlagen.

Die verlangte gesetzliche Anpassung könnte zudem einen massgebenden Einfluss auf den Markt für landwirtschaftliche Grundstücke haben. Nichtselbstbewirtschaftende Eigentümerinnen und Eigentümer von landwirtschaftlichen Grundstücken hätten dann kein finanzielles Interesse am Verkauf oder an der Verpachtung ihres Landes, da Photovoltaikanlagen die nichtlandwirtschaftliche Nutzung landwirtschaftlicher Grundstücke rentabel machen würden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4104	n	Mo. Badertscher. Ausweitung des Artikels 35e des Umweltschutzgesetzes auf Fleisch und Fleischerzeugnisse			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, auf der Basis des Artikels 35e des Umweltschutzgesetzes und im Rahmen internationaler Standards eine Verordnung zum Inverkehrbringen von Fleisch und Fleischerzeugnissen auszuarbeiten. Mit der Ausweitung des Artikels soll sichergestellt werden, dass das Inverkehrbringen von Fleisch, dessen Produktion die Umwelt erheblich belastet oder die nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen erheblich gefährdet, verboten wird. Insbesondere soll das erstmalige Inverkehrbringen von Fleisch und Fleischerzeugnisse einer Sorgfaltspflicht gemäss Artikel 35f USG und Rückverfolgbarkeit gemäss Artikel 35g USG unterliegen.					
Begründung	In seiner Antwort auf die Interpellation 20.3350 zur Ausweitung des Artikel 35e des USG auf weitere Rohstoffe und Produkte vermerkt der Bundesrat: "Die illegale Abholzung von Regenwald hat erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt". Allein in Brasilien wurden diesen Sommer pro Stunde mehr als 120 Fussballfelder Regenwald zerstört. Noch nie seit Aufzeichnungsbeginn wurde dort so viel Amazonas zerstört wie in den ersten sechs Monaten 2020. Viehwirtschaft ist für rund 80 Prozent der Regenwaldzerstörung in allen Amazonas-Ländern verantwortlich und somit der mit Abstand grösste Faktor in der Region. Im Jahr 2019 importiert die Schweiz rund 360 Tonnen Rindfleisch aus Brasilien in die Schweiz. Da die Produktions- und Lieferketten von Fleisch häufig undurchsichtig und kompliziert sind und nicht selten Korruption im Spiel ist, lässt sich nicht ausschliessen, dass das Fleisch auf Kosten von Menschenrechten und Umweltzerstörung produziert wurde. Sollte das Freihandelsabkommen zwischen der EFTA und den Mercosur-Staaten Realität werden, wird sich die Wirtschaftsbeziehung zwischen der Schweiz und den südamerikanischen Ländern intensivieren. Somit nimmt auch die Verantwortung der Schweiz zu und sie steht umso mehr in der Pflicht sicherzustellen, als Abnehmerin von brasilianischem Fleisch nicht zur weiteren Zerstörung des Amazonas und anderer einzigartigere Biome beizutragen. Eine Ausweitung des Artikels 35 USG auf Fleisch und Fleischerzeugnisse im Sinne einer kohärenten Schweizer Aussenpolitik steht im Einklang mit internationalen Abkommen, allen voran dem Pariser Klimaabkommen, der UN Biodiversitätskonvention, der UN Erklärung über die Rechte Indigener Völker, der Konvention 169 über die Rechte Indigener und der UN Deklaration über die Rechte der Kleinbäuerinnen und -bauern.					
Stellungnahme	Die Artikel 35e-h des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) werden voraussichtlich Anfang 2022 in Kraft treten. Sie werden bei der Umsetzung des Verbots des Inverkehrbringens von illegal geschlagenem Holz zum ersten Mal angewendet. Der Bundesrat kann im Einklang mit internationalen Standards Anforderungen an das Inverkehrbringen von weiteren Rohstoffen oder Produkten stellen, worunter grundsätzlich auch Fleisch und Fleischprodukte fallen können. Voraussetzung ist, dass Anbau, Abbau oder Herstellung eines Rohstoffs oder eines Produkts die Umwelt erheblich belasten oder die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen erheblich gefährden (Art. 35e Abs. 3 USG). Die Produktion von Fleisch hat unbestritten eine hohe Umweltrelevanz. Bei der weiteren Umsetzung der Artikel 35e-h USG stehen gegenwärtig Abklärungen zu Rohstoffen wie Torf im Vordergrund. Dabei werden mögliche Massnahmen zur Verminderung der Umweltauswirkungen, internationale Standards sowie die völkerrechtlichen Verpflichtungen der Schweiz geprüft. Der Bundesrat erachtet es zum jetzigen Zeitpunkt als verfrüht, eine Verordnung zum Inverkehrbringen von Fleisch und Fleischerzeugnissen auszuarbeiten.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4114	n	Mo. Pasquier-Eichenberger. Nachtzüge als Alternative zum Flugverkehr. Gerne auch ab Genf!			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass die Genferseeregion angemessen mit den internationalen Bahnverbindungen und Nachtzügen bedient wird, die die SBB planen.					

Begründung Am 3. September, dem Vortag der Einweihung des Ceneri-Basistunnels, traf sich Bundespräsidentin Sommaruga mit Verkehrsministerinnen und -ministern der Nachbarländer. Nach dem Treffen teilte der Bundesrat mit, die Teilnehmenden hätten sich dafür ausgesprochen, "die Bahn für den internationalen Personenverkehr noch attraktiver zu machen. Dazu gehören mehr Nachtzüge als Alternative zum Flugverkehr."

Am 15. September unterzeichneten die SBB und ihre österreichische Partnerin ÖBB eine Absichtserklärung zur Entwicklung des internationalen Personenverkehrs und des Nachtzugverkehrs. Sie sehen den Ausbau des Nachtzugnetzes durch zehn Linien vor, die - alle von Zürich aus - zu 25 Metropolen führen. Es handelt sich um eine neue Linie ab 2021 via Basel, Frankfurt und Köln nach Amsterdam, eine weitere neue Linie nach Leipzig und Dresden sowie um einen Kapazitätsausbau der Verbindung nach Berlin und nach Hamburg via Basel ab 2023. Auch zwei Linien nach Süden sind vorgesehen, und zwar von Zürich nach Rom bzw. nach Barcelona, dies bestenfalls ab 2024. Denn die SBB präzisieren in ihrer Medienmitteilung dazu: "Die Einführung dieser beiden neuen Linien ist noch nicht gesichert." Die Linie nach Barcelona - die einzige der von der SBB vorgesehenen neuen Verbindungen, die durch die Romandie führt - ist also noch in der Schwebe. Dabei handelt es sich um die fünftwichtigste Verbindung ab dem Flughafen Genf.

Die Schweiz hat drei Landesflughäfen: Zürich, Genf und Basel. Wenn nun der Bundesrat glaubwürdige Alternativen zum Flugverkehr vorsehen will, ist es unabdingbar, dass die SBB auch attraktive Verbindungen ab Genf anbieten.

Im vergangenen Jahr ist die Zahl der Reisenden in Nachtzügen um 25 Prozent gestiegen. Es handelt sich dabei um eine nachhaltige Tendenz, zugleich eine Antwort auf die Notwendigkeit, die negativen Auswirkungen unserer Mobilität auf Umwelt und Klima zu reduzieren. Diese Besorgnis ist auch in der Westschweiz sehr gross.

Damit eine Alternative zu den innereuropäischen Flügen angeboten werden kann, ist es wichtig, dass rasch leistungsfähige internationale Zugverbindungen aufgebaut werden. Denn die Schweiz muss die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima reduzieren, und zahlreiche Verwaltungen, Gemeinwesen und Unternehmen haben sich schon dazu verpflichtet, im Europaverkehr die Bahn zu bevorzugen.

Stellungnahme Der Bundesrat erachtet es als wichtig, dass alle Landesteile in den internationalen Bahnverkehr eingebunden sind, sei es mit Direktverbindungen oder mit guten Umsteigeverbindungen. Als Vertreter des Eigners erwartet der Bundesrat eine aktive Rolle der SBB im Bereich des internationalen Verkehrs. Dementsprechend hält der Bundesrat in den strategischen Zielen 2019-2022 für die SBB fest, dass sie ihre Marktstellung im internationalen Personenfernverkehr, namentlich durch Kooperationen, stärken und somit den Zugang zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz sowie gute Verbindungen zu wichtigen Wirtschaftszentren sicherstellen soll.

Er begrüsst daher den von der SBB in Kooperation mit anderen Staatsbahnen lancierten Ausbau der Angebote im internationalen Personenverkehr und insbesondere auch im Nachtreiseverkehr. Der Bundesrat hat am 4. Juni 2020 anlässlich des EU-Verkehrsministerrats ein "Memorandum for consideration of transport Ministers" unterstützt. Damit soll der internationale Schienenpersonenverkehr vorangetrieben werden. Im Rahmen der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels wurde am 3. September 2020 die "Declaration of Locarno" unterzeichnet, welche diese Ziele bekräftigt.

Es bestehen verschiedene Initiativen auf europäischer Ebene, um das Angebot über eine Erweiterung des Angebots, die Beschaffung von neuem Rollmaterial sowie über die Schaffung einer gemeinsamen Buchungsplattform deutlich attraktiver zu gestalten.

Die Umsetzung dieser Initiativen liegt in der Verantwortung der SBB. Beim Entscheid, auf welchen Linien Nachtzüge verkehren sollen, gilt es neben wirtschaftlichen auch betriebliche Abhängigkeiten zu berücksichtigen. Der Bundesrat ist daran interessiert, dass nach Möglichkeit alle Landesteile mit neuen internationalen Nachtlinien bedient werden.

Antrag Das Büro beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4134	n	Mo. Schlatter. Tempo 30. Unnötige Bürokratie für die Gemeinden			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Einführung von Tempo-30-Zonen mittels Anpassungen in der Signalisationsverordnung (SSV) zu vereinfachen.

Begründung In den letzten Jahren haben viele Städte und Gemeinden auf dem kommunalen Strassennetz Tempo 30 eingeführt. Die heute immer noch als Ausnahme von Artikel 4a VRV signalisierte tiefere Höchstgeschwindigkeit ist auf siedlungsorientierten Strassen oft der Regelfall. Nach wie vor muss aber für jede einzelne Zone oder Strecke ein Gutachten gemäss Artikel 108 SSV erstellt werden. Diese Gutachten müssen von den Gemeinden bezahlt werden. Sie werden heute standardmässig mit den gleichen Formulierungen erstellt und von den zuständigen Signalisationsbehörden in den allermeisten Fällen bewilligt. Es handelt sich um eine unnötige Bürokratie: Diese Praxis ist veraltet, da die Vorteile von Tempo 30 heute bekannt und anerkannt sind. Tempo 30-Zonen bringen Verbesserungen in der Verkehrssicherheit, im Lärmschutz und der Lebensqualität in der Gemeinde. Durch die niedrigeren Geschwindigkeiten werden nicht nur Unfälle vermieden, sondern es werden auch solche mit schweren Verletzungsfolgen vermindert. Auch das Bundesgericht stützt die Praxis, Tempo 30 als Massnahme für den Lärmschutz anzuwenden. Deshalb sollen siedlungsorientierte Strassen künftig mit einfacheren Verfahren in Tempo-30-Zonen eingebunden werden können.

Bereits in der Stellungnahme zur Motion Masshardt (13.4098, Für mehr Sicherheit und Lebensqualität. Vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen) vor sieben Jahren signalisierte der Bundesrat die Bereitschaft, Vereinfachungen auf nicht verkehrsorientierten Strassen zu prüfen, und er hat dies in der Antwort auf die Interpellation Schlatter (20.3047 Tempo 30. Stand der Dinge und Entlastung der Gemeinden von Kosten und Bürokratie) bekräftigt.

Stellungnahme Auf siedlungsorientierten Quartierstrassen ist Tempo 30 über die Jahre faktisch zum Standard geworden und sinnvoll. Anders sieht die Situation auf verkehrsorientierten Strassen aus. Die Anordnung von Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz innerorts ist möglich - häufige Anwendungsfälle von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen sind belebte und intensiv genutzte Strassenräume, Abschnitte vor Schulanlagen, Kindergärten, enge Strassenräume oder verkehrslärmbelastete Strassenstrecken. Ob sich Tempo 30 auf einem bestimmten Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse eignet und verhältnismässig ist, muss im Einzelfall geprüft werden.

Der Bundesrat wird die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen im Rahmen einer kommenden Revision der Rechtsgrundlagen vereinfachen. Auf verkehrsorientierten Strassen lehnt er eine solche Vereinfachung hingegen aus den genannten Gründen ab.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4136	n	Mo. Fraktion G. Ab 2025 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zulassen	Trede		-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit ab 2025 in der Schweiz keine mit fossilen Energieträgern (Zero Emission) betriebenen Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden.

Begründung Eine Zulassungsbeschränkung ist technikneutral. Weiterhin zugelassen wären neben Elektromotoren beispielsweise auch Wasserstoffmotoren, mit nichtfossilem Gas betriebene Gasmotoren oder andere auch unbekannte alternative Antriebsformen, sofern sie nicht auf fossilen Treibstoffen basieren.

Mit der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens gibt sich die Schweiz das Ziel, bis 2030 die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 50 Prozent zu senken. Danach muss eine weitere massive Senkung erfolgen, um die Ziele des Pariser Abkommens (netto null bis 2050) zu erreichen. Es ist klar, dass der motorisierte Individualverkehr hier einen angemessenen Anteil beitragen muss, weil der Beitrag im Gebäudebereich durch Gebäudesanierungen sehr viel langsamer erfolgt, selbst wenn die entsprechenden Anstrengungen verstärkt werden. Darum muss der Fahrzeugpark rasch ökologisiert werden.

Die Grünen vertreten im Mobilitätsbereich eine Dreipunktstrategie:

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

Andere Staaten diskutieren bereits ehrgeizige Ziele für den dritten Punkt. So sollen beispielsweise in Norwegen gemäss dem Verkehrsplan-Entwurf der Regierung ab 2025 nur abgasfreie Fahrzeuge verkauft werden dürfen. Frankreich setzte im Dezember 2019 ein Gesetz in Kraft, das ab 2040 den Verkauf von Autos und leichten Nutzfahrzeugen mit fossilem Antrieb verbietet.

Die Ökologisierung des Schweizer Fahrzeugbestands wird auch mit dem geforderten Zulassungsstopp noch lange dauern. Bereits zugelassene Autos dürften ja weiterhin genutzt werden. In der Schweiz beträgt die Nutzungsdauer von Neuwagen zwischen 8 und 9 Jahren, zudem muss damit gerechnet werden, dass diese Fahrzeuge anschliessend auch im Ausland weiter genutzt werden.

Stellungnahme Damit die Vorgaben des Klimaübereinkommens von Paris eingehalten werden können, müssen die Treibhausgasemissionen des motorisierten Individualverkehrs massiv gesenkt werden. Längerfristig muss dieser CO2-neutral werden.

Das Parlament hat in der Herbstsession 2020 mit der Verabschiedung des totalrevidierten CO2-Gesetzes nach 2020 (17.071) ambitionierte Ziele für Neufahrzeuge beschlossen. Kann das Gesetz wie geplant in Kraft treten, gelten für neue Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2025 weitergehende CO2-Reduktionsziele. Für schwere Fahrzeuge werden ab 2025 erstmals solche Ziele verbindlich eingeführt. Die Einhaltung dieser Zielwerte bedingt zunehmend eine Elektrifizierung der Neuwagenflotte bzw. die Nutzung nicht-fossiler Treibstoffe. Die CO2-Emissionsvorschriften fördern somit die Verbreitung innovativer und energieeffizienter Elektro- oder Wasserstoffantriebe sowie die Nutzung nicht-fossiler Treibstoffe wie Biogas oder synthetische Treibstoffe, ohne auf Verbote zu setzen.

Das revidierte CO2-Gesetz sieht zudem vor, dass Ladeinfrastrukturen in Mehrfamilienhäusern gefördert werden können, da heute die Lademöglichkeiten in der Schweiz gerade für Mieter und Stockwerkeigentümer noch begrenzt sind. Der Bund koordiniert und unterstützt ausserdem weitere Massnahmen und Initiativen im Bereich der Ladeinfrastruktur, etwa für die Ausrüstung von Nationalstrassenrastplätzen mit Schnellladestationen. Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Fahrzeuge mit Brennstoffzelle sind zudem von der Automobilsteuer befreit, haben zurzeit keine zur Mineralölsteuer äquivalente Abgabe zu entrichten und werden in diversen Kantonen finanziell unterstützt. Mit der Roadmap Elektromobilität 2022 verfolgt der Bund auch das Ziel, den Anteil von Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen von Personenwagen bis ins Jahr 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Im Jahr 2020 wird deren Marktanteil voraussichtlich die Marke von 10 Prozent bereits überschreiten.

Der Bundesrat verfolgt die Diskussionen zur Einschränkung von Verbrennungsmotoren in anderen Ländern und auf EU-Ebene aufmerksam. Nach aktueller Auslegung ist davon auszugehen, dass einzelstaatliche Verbrennerverbote nicht mit EU-Recht kompatibel sind. Aufgrund von Anhang 1, Kapitel 12 (Kraftfahrzeuge) des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (SR 0.946.526.81) übernimmt die Schweiz jeweils die entsprechenden EU-Regelungen ins schweizerische Recht. Ein Verbrennerverbot wäre damit bereits aufgrund dieses Abkommens in der Schweiz nicht zulässig. Zudem müsste geprüft werden, wie ein allfälliges Verbot ausgestaltet werden könnte, um insbesondere mit dem verfassungsrechtlichen Verhältnismässigkeitsprinzip vereinbar zu sein.

Für den Bundesrat ist daher ein Auslaufen von fossil-verbrennungsmotorischen Fahrzeugen zwar absehbar, ein Verbot ab 2025 jedoch verfrüht.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4154	n	Mo. Fluri. Biodiversität, Bundesverfassung und 30-mal mehr Strom			-	X

Eingereichter Text Aufgrund der zunehmenden Klimaerwärmung und der gefährdeten Biodiversität wird der Bundesrat ersucht, dem Parlament möglichst zügig eine Vorlage zu unterbreiten, welche bei allen Restwasserfragen auch das vom Bundesrat im April 2019 bestätigte Solarstrompotential von 67 TWh/a zusätzlich zu den bisherigen 37 TWh/a Hydroelektrizität berücksichtigt.

Begründung "Schwarze Schafe" gefährden Biodiversität

Gemäss BAFU befinden sich die Fliessgewässer und Seen in einem ungenügenden Zustand und die Biodiversität ist unter Druck. Fast die Hälfte der Lebensraumtypen und die genetische Vielfalt der wildlebenden Arten sind bedroht. Wegen der zunehmenden Klimaerwärmung ist die Situation für viele Gewässer im Sommer sehr kritisch. Je weniger Wasser die Flüsse führen, umso höher steigen die Wassertemperaturen. Der Verfassungsauftrag von 1975 mit der "Sicherung angemessener Restwassermengen" darf wegen der Stromversorgung nicht mehr weiter verletzt werden. Die Schweiz verfügt nun über ein einheimisches Strompotential von (37+67) insgesamt 104 TWh/a, statt nur über 33 TWh/a wie bei Erlass des GSchG. Deshalb dürfen die vom BAFU angenommenen Restwassereinbussen von rund 2 TWh/a zur korrekten Erfüllung des Artikels 76 Absatz 3 BV umso weniger eingeschränkt werden, weil die Schweiz nun über ein 30 Mal höheres Strompotential verfügt als vor 2019. Die etwa 15 800 km Fliessgewässer mit "teilweisen oder ganz trockengelegten Restwasserstrecken" müssen aus Gewässerschutz- und Biodiversitätsgründen ohne Einschränkungen saniert und wo möglich durch Pumpspeicherkraftwerke ersetzt werden. Auch Landschaftsschutz- und nachhaltige Tourismusinteressen insbesondere in den Bergregionen sprechen dafür.

Kein unlauterer Wettbewerb: Dächer und Fassaden von KMU, Mietern (Genossenschaften) und Vermietern generieren die zusätzlichen 67 TWh/a. Es geht nicht an, dass einige "Schwarze Schafe" die BV und die Volksabstimmung zum EnG vom 21. Mai 2017 umgehen, indem sie die 67 TWh/a Solarstrom nicht anrechnen oder bei Kraftwerksanierungen nicht rechtsgleich berücksichtigen. Mit ungenügenden Restwassermengen werden insbesondere KMU, Familien und Vermieter/innen in unfairer Weise konkurriert und diskriminiert. Dies führt zu unlauterem Wettbewerb. Damit werden auch Artikel 5 Absatz 2 BV und die bundesgerichtliche Rechtsprechung dazu (BGE 136 I 87 E.3.2) missachtet.

Stellungnahme Zur Erreichung der Klimaziele, insbesondere des Netto-Null-Ziels, welches der Bundesrat am 2. September 2020 mit seiner Vernehmlassungsvorlage über einen direkten Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative bekräftigte, sind sowohl die Produktion aus Solaranlagen als auch der Erhalt und der Ausbau der Wasserkraftproduktion notwendig. Diese sind komplementär zueinander und ergänzen sich in idealer Art und Weise. Während die Solarproduktion stark witterungsabhängig ist und im Sommer eine deutlich höhere Produktion aufweist, produziert die Wasserkraft sowohl Grundlast wie auch Spitzenstrom und kann mit den Speicherseen einen Teil der Sommerproduktion in den Winter verlagern. Die Wasserkraft leistet damit einen äusserst wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit. Zudem ist die Ausschöpfung des Photovoltaikpotentials stark abhängig von den zukünftigen Marktpreisen und dem rechtlichen Rahmen.

Der Richtwert in Artikel 2 des Energiegesetzes vom 30. September 2016 (EnG, SR 730.0) für den Ausbau der Wasserkraftproduktion bis 2035 beträgt 37.4 TWh. Die aus der Umsetzung der Restwasserbestimmungen des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (GSchG, SR 814.20) resultierenden Produktionsverluste sind in diesem Wert bereits berücksichtigt. Restwasserabgaben, welche über die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen hinausgehen, würden auch zu Lasten der für die Versorgungssicherheit so wichtigen Winterproduktion gehen.

Das GSchG legt fest, wie angemessene Restwassermengen bestimmt werden. Diese Vorgaben gelten sowohl für neue Wasserkraftwerke wie auch für bestehende, für die das Nutzungsrecht (Konzession) erneuert wird. Für die Bestimmung der minimalen Restwassermengen sind ökologische Kriterien zur Erhaltung der Biodiversität massgeblich. Hinzu kommt eine allfällige Erhöhung, falls sich dies aufgrund einer Interessensabwägung gemäss Artikel 33 des GSchG ergibt. Im Rahmen der Interessensabwägung ist auch die Bedeutung für die Energieversorgung zu berücksichtigen.

In der Praxis haben sich die bestehenden Vorschriften im GSchG bewährt. Zur Festlegung angemessener Restwassermengen braucht es daher keine zusätzlichen gesetzlichen Bestimmungen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4159	n	Po. Burgherr. Auslegeordnung Energiepolitik			-	X

Eingereichter Text Die Produktionsziele der aktuellen Energiestrategie werden in absehbarer Zeit nicht erreicht. Die Strategie blieb bruchstückhaft und unangenehme Entscheidungen wurden verschoben. Diverse Zielvorgaben im Bereich erneuerbarer Energien bleiben deutlich unerreichbar, so etwa im Bereich Geothermie und Windenergie. Die Wasserkraft stagniert. Daraus ergibt sich, dass sich die Strategie unweigerlich in eine gefährliche Importstrategie verwandelt. Insbesondere im Winter akzentuiert sich diese Tendenz. Wenn man dabei die abnehmende Exportfähigkeit der Nachbarländer anschaut, wird die Unsicherheit und fahrlässige Abhängigkeit noch deutlicher. Es braucht ohne ideologische Scheuklappen eine breite und umfassende Prüfung von allen zeitgemässen Optionen und Technologien, die mittel- bis langfristig in Betracht gezogen werden könnten. Ansonsten braucht es immer teurere und kompliziertere Subventionen und Förderprogramme, die jedoch kaum zum Ziel führen werden. Es braucht mehr Pragmatismus und Innovation. Der Bundesrat wird gebeten in einem Bericht eine strategische Auslegeordnung aller möglicher Optionen der nächsten 30 Jahre vorzunehmen und diese nach den Kriterien Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit und CO₂-Neutralität zu beurteilen.

Dabei soll er insbesondere auch neue Generationen von Kernenergietechnologien anschauen, wie etwa Flüssigsalzreaktoren und Kernfusion. Diese sind weltweit auf dem Vormarsch. Somit geht es hierbei auch um geopolitische Fragen, von wem wir uns in Zukunft abhängig machen werden, wenn wir den Anschluss verpassen. Die sicherheitspolitische Dimension soll bei der Analyse explizit berücksichtigt werden.

Zur Debatte müsste auch eine Gasstrategie inkl. Power-to-Gas stehen, die zentrale, dezentrale und internationale Elemente enthalten kann.

Zudem soll eine Strategie für den massiven Ausbau der Wasserkraft geprüft werden, die insbesondere auf Deregulierung setzt und neben den Grosskraftwerken auch Kleinwasserkraftwerke berücksichtigt.

Es sollen auch innovative Lösungen im Bereich Energiespeicherung geprüft werden, insbesondere Pumpspeicherkraftwerke, der Bereich Wasserstoff und Druckluftspeicherkraftwerke.

Des Weiteren müssen neue, unkonventionelle und kreative Ideen unbedingt miteinbezogen werden. Dabei sollen regulatorische und steuerliche Anreize für mehr Experimentierfreude und anschliessend skalierbare Lösungen geschaffen werden.

Stellungnahme Die Versorgungssicherheit hat für den Bundesrat eine hohe Priorität. Die Energiestrategie und die Klimapolitik tragen dazu bei, die heute hohe Auslandsabhängigkeit namentlich von fossilen Energien langfristig zu reduzieren. Im Strombereich will der Bundesrat mit den geplanten Revisionen des Energiegesetzes vom 30. September 2016 (EnG; SR 730.0) und des Stromversorgungsgesetzes vom 23. März 2007 (StromVG; SR 734.7) die Energiestrategie weiterentwickeln. So soll auch das Förderinstrumentarium für Strom aus Wasserkraft und den neuen erneuerbaren Energien angepasst werden und so zu zusätzlichen Investitionen in diesem Bereich beitragen.

Der Bundesrat überprüft die Fortschritte der Energiestrategie gemäss Artikel 55 ff. des EnG regelmässig. Alle fünf Jahre macht der Bundesrat in einem Bericht zuhnden des Parlaments eine vertiefte energiepolitische Standortbestimmung und gibt Handlungsempfehlungen ab. In diesem Rahmen erstattet der Bundesrat auch Bericht über die Entwicklung der Kerntechnologie (gemäss Art. 74a des Kernenergiegesetzes vom 21. März 2003; SR 732.1). In der Referendumsabstimmung zur neuen Energiegesetzgebung hat die Stimmbevölkerung im Mai 2017 zwar bestätigt, dass keine Rahmenbewilligungen zum Bau neuer Kernkraftwerke mehr erteilt werden dürfen; die vorgesehene Berichterstattung ermöglicht jedoch, dass die Schweiz über neue Forschungserkenntnisse zur Kernergietechnologie auf dem Laufenden bleibt.

Zeichnet sich ab, dass die Ziele des Energiegesetzes nicht erreicht werden können, schlägt der Bundesrat weitere Massnahmen vor. Ein jährlich aktualisierter Monitoringbericht des Bundesamts für Energie (BFE) beobachtet zudem insbesondere die Entwicklung des Energie- und Stromverbrauchs sowie des Ausbaus der Stromproduktion aus Wasserkraft und neuen erneuerbaren Energien gegenüber den im Energiegesetz definierten Richtwerten. Weitere Indikatoren und Themenfelder beleuchten die Versorgungssicherheit, die Netzentwicklung, Ausgaben und Preise, energiebedingte CO₂-Emissionen, Forschung und Technologie sowie das internationale Umfeld. Dadurch können ungewollte Entwicklungen frühzeitig erkannt werden. Eine Tatsache ist, dass die Schweiz bereits heute im Energiebereich stark mit dem Ausland vernetzt ist. Mit der Umsetzung der Energiestrategie soll diese Abhängigkeit langsam, aber stetig abnehmen.

Neben den Monitoring-Berichten und den laufenden Revisionen erfüllen weitere Grundlagenarbeiten des BFE bereits die Anliegen des Postulats. Die Stromversorgungssicherheit wird mit Modellierungen der Erzeugungs- und Systemkapazität (sogenannten "System-Adequacy-Analysen") periodisch umfassend analysiert. Entwicklungen im Ausland, etwa der Kernenergieausstieg in Deutschland, werden dabei berücksichtigt. Als Grundlage für eine langfristige strategische Auslegeordnung zur Erreichung der Netto-Null-Zielsetzung zeigen zudem die Energieperspektiven 2050+, welche zurzeit fertig gestellt werden, mögliche Entwicklungspfade auf. Weiterführende Arbeiten gehen auf die Rolle verschiedenster Speichertechnologien beim Umbau des Energiesystems ein. Mit der Energieforschung und Pilot-, Demonstrations- und Leuchtturmprojekten wird die Entwicklung und Einführung neuer Technologien gefördert (einen Überblick über die Entwicklungen der Energieforschung zeigt der Bericht "Öffentlich finanzierte Energieforschung in der Schweiz" des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation). Schliesslich erarbeitet das BFE derzeit Grundlagen zur Entwicklung von weiteren Strategien bzw. zur Definierung von BFE Positionen in den Bereichen Wärmeversorgung und Wasserstoff. Diese werden dann wiederum bei der Weiterentwicklung der Gesetzgebung mitberücksichtigt.

Aus diesen Gründen erachtet der Bundesrat eine zusätzliche Berichterstattung wie im Postulat gefordert als nicht notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4210	n	Mo. Buffat. Mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorzulegen, mit der eine Helmpflicht für alle Velofahrerinnen und Velofahrer eingeführt wird.

Begründung Schon seit Jahren nimmt das Velofahren in all seinen Varianten (Velofahren als Freizeitbeschäftigung, Velo als Transportmittel, E-Bike) immer mehr zu.

Nicht wenige Velofahrerinnen und Velofahrer sind ohne Helm unterwegs. Seit es E-Bikes gibt, haben die Velos jetzt teilweise eine höhere Geschwindigkeit als die Töffli.

Zahlenmässig sieht es so aus, dass es bei den Velofahrerinnen und Velofahrern allein im Jahr 2018 in der Schweiz nicht weniger als 27 Tote gab. 12 dieser Personen waren mit dem E-Bike unterwegs. Schwerverletzte gab es bei den Fahrerinnen und Fahrern von "normalen" Velos 877 (+ 7 %) und bei den Fahrerinnen und Fahrern von E-Bikes 308 (+ 38 %). Die meisten der getöteten oder schwerverletzten Personen waren mit einem "langsamen" E-Bike unterwegs (236 Personen), gegenüber 85 mit einem schnellen E-Bike.

Ich beantrage mit dieser Motion, dass das Gesetz dahingehend angepasst wird, dass für alle Velofahrerinnen und Velofahrer eine Helmpflicht eingeführt wird.

Stellungnahme Im Rahmen der Vernehmlassung zum Verkehrssicherheitsprogramm "Via sicura" schlug der Bundesrat 2008 vor, eine generelle Helmtragpflicht für Velofahrende einzuführen. Die Vernehmlassungsteilnehmenden lehnten diese Massnahme allerdings grossmehrheitlich ab. Einige liessen aber durchblicken, ein Obligatorium für Kinder unterstützen zu können. Deshalb schlug der Bundesrat in seiner Botschaft vor, die Helmtragpflicht auf Kinder bis zum 14. Lebensjahr zu beschränken, was gestützt auf Umfragen in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz versprach (vgl. dazu BBl 2010 8447 ff.). Das Parlament lehnte bei der Beratung von "Via sicura" im Jahr 2012 eine Velohelmtragpflicht für Personen bis 14 Jahre jedoch deutlich ab.

Um die Sicherheit der Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes zu steigern, schlägt der Bundesrat in der bis am 12. Dezember 2020 laufenden Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen mehrere Massnahmen vor, z.B. sollen alle E-Bike-Lenkenden verpflichtet werden, auch tagsüber mit Licht zu fahren und künftig soll für alle E-Bike-Lenkenden das Tragen eines Fahrradhelms obligatorisch sein. Zudem stellt der Bundesrat den Vernehmlassungsteilnehmenden die Frage, ob sie eine Helmtragpflicht für Radfahrerinnen und Radfahrer bis 16 Jahre unterstützen würden. Eine weitergehende Helmtragpflicht lehnt der Bundesrat indes ab.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4220	n	Mo. Reimann Lukas. Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Neuwagen-Import			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Zulassung von Fahrzeugen dahingehend anzupassen, dass auch Bescheinigungen, die von Landesimporteuren, ausländischen Behörden oder Herstellern der betreffenden Fahrzeuge ausgestellt wurden, EG-Übereinstimmungsbescheinigungen gleichgestellt werden, sofern sie die entsprechenden Informationen enthalten.

Begründung Mit EG-Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity, CoC) bestätigen Hersteller, dass Fahrzeuge mit der europäischen Genehmigung übereinstimmen. Das CoC bildet die Grundlage für die Fahrzeug-Zulassungsfähigkeit in der Schweiz. Gemäss Artikel 30a Absatz 1 Buchstabe a, Verordnung über die techn. Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) beschränkt sich die Prüfung von Fahrzeugen mit CoC auf eine Identifikationsprüfung.

Die Schweizer-Behörden anerkennen von Fahrzeugherstellern ausgestellte CoC. Hingegen lassen sie den vereinfachten Zulassungsprozess bei vergleichbaren Papieren (z.B. aus der Türkei) nicht zu, obschon diese Dokumente in der Regel die gleichen Informationen wie ein CoC beinhalten und sich explizit auf die europäischen Normen beziehen. Aufgrund der anderen Dokumentenbezeichnung (nicht des Inhalts) lehnen die Schweizer-Behörden jedoch - ohne materielle Prüfung - analoge Zulassungen wie bei Fahrzeugen mit CoC ab.

Eine unterschiedliche Behandlung allein aufgrund der Bezeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen ist diskriminierend. Deshalb sollen neu auch entspr. Bescheinigungen von Landesimporteuren, ausländischen Behörden oder Herstellern der betreffenden Marke anerkannt und entspr. Fahrzeuge zur vereinfachten Prüfung i.S.v. Artikel 30 VTS zugelassen werden. Voraussetzung für die Anerkennung ist eine Bescheinigung, die inhaltlich im Wesentlichen die gleichen Informationen wie ein CoC enthält. Die Zulassungsfähigkeit solcher Fahrzeuge kann z.B. mittels Bestätigung (Originalunterschrift oder Kopie) eines Landesimporteurs oder Herstellers unter Bekanntgabe der betreffenden Nummer der europäischen Genehmigung gewährleistet werden. Da die Landesimporteure vollumfängliche Einsicht in die von der jeweiligen Marke verwendeten europäischen Genehmigungen haben und ihrerseits Teil des offiziellen Marken-Vertriebssystems sind, können sie die Übereinstimmung eines Personenwagens problemlos beurteilen.

Damit wird ein staatliches Handelshemmnis beseitigt und gegen die Hochpreisinsel Schweiz vorgegangen.

Stellungnahme Die vorliegende Motion lautet gleich wie die Motion Frehner (18.3825; Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Import von Neuwagen). Diese wurde am 25. September 2020 abgeschlossen, weil sie nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt wurde. Die Ausgangslage hat sich seither nicht verändert. Die EU-Übereinstimmungsbescheinigung ermöglicht nach geltendem Recht nur deshalb eine vereinfachte Zulassung eines Fahrzeugs ohne vorgängige technische Prüfung, weil dadurch Folgendes sichergestellt ist: Erstens ist eine EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorhanden, und zweitens entspricht das konkrete Fahrzeug den durch die Typengenehmigung festgelegten Anforderungen (der Hersteller des konkreten Fahrzeugs bescheinigt, dass dieses der Typengenehmigung entspricht).

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4221	n	Mo. Reimann Lukas. Doppelbesteuerung von Gebrauchtfahrzeugen reduzieren. Kampf gegen die Hochpreisinsel Schweiz			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Frist von Artikel 17 Absatz 2 CO2-VO von 6 auf 3 Monate zu senken und das damit verbundene Monitoring einzustellen. Die Anpassung beendet die doppelte Besteuerung junger Occasionsfahrzeuge und führt zu überfälliger Harmonisierung mit dem EU-Recht. Das Umweltschutzziel wird nicht beeinflusst, da die seit 2018 auch in der EU faktisch zu entrichtende CO2-Steuer bei der erstmaligen Inverkehrsetzung bereits abgerechnet wurde. Von der wegfallenden Doppelbesteuerung profitieren die Schweizer Konsumenten und die Klimaziele sind nicht beeinträchtigt.

Begründung Laut CO2 Gesetz werden nur Neuwagen laut Parlamentsbeschluss besteuert. In der Verordnung wurden dann entgegen des Parlamentsbeschlusses auch Gebrauchtwagen bis 6 Monate erfasst. Artikel 17 Absatz 2 CO2-VO in seiner aktuellen Form sieht vor, dass für Fahrzeuge, die vor mehr als 6 Monaten vor der Zollanmeldung in der Schweiz im Ausland zugelassen worden sind, keine CO2-Abgaben in der Schweiz zu entrichten sind. Ein seit 2012 implementiertes Monitoring überprüft Ungleichbehandlungen zwischen Parallelimporteuren (PI) und Generalimporteuren (GI) und mögliche Missbräuche. Je nach dem kann diese Frist, welche von der 3-monatigen EU-Frist abweicht, verkürzt oder verlängert werden.

Die 6-monatige Frist ist in jeder Beziehung überholt:

- Wettbewerbsverzerrung: Die Doppelbesteuerung von Fahrzeugen, die jünger als 6 Monate sind, führen zu einer massiven Ungleichbehandlung zwischen PI und GI. Als Folge davon verloren die PI Marktanteile von rund 80 Prozent. Denn die Besteuerungsfrist schützt die ausländisch beherrschten GI vor Importkonkurrenz.

- Preissteigerung: Der durch die 6-Monatsfrist beschränkte Importwettbewerb treibt die Preise zum Nachteil der Schweizer Konsumenten in die Höhe.

- Keine Missbräuche: Der einzige mögliche Grund für die 6-Monatsfrist, nämlich ein theoretisches Missbrauchspotential, hat sich als unbegründet erwiesen.

- Herstellung EU-Konformität: Eine 3-Monatsfrist würde die vom Parlament geforderte Harmonisierung im Bereich des Wirtschaftsrechts herstellen.

Die 3-Monatsfrist (wie in der EU) gefährdet kein CO2-Ziel, da die CO2-Steuer bereits in der EU entrichtet wurde. Der Bundesrat hat auch in der CO2 Gesetz-Beratung erklärt, die EU Vorgaben zu übernehmen. Zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen, zur Anpassung an EU Richtlinien und zur Verhinderung von Doppelbesteuerungen ist die Frist auf 3 Monate zu harmonisieren.

Stellungnahme Zwischen der Erstzulassung von Personenwagen im Ausland und der Zollanmeldung in der Schweiz müssen gemäss Artikel 17 Absatz 2 der CO2-Verordnung vom 30. November 2012 (SR 641.711) mehr als sechs Monate liegen, damit Personenwagen hiezulande von den CO2-Emissionsvorschriften ausgenommen sind. Diese gegenüber der EU-Regelung längere Frist verhindert Umgehungen der CO2-Emissionsvorschriften und trägt den Bedingungen des importbasierten und kaufkraftstarken Schweizer Fahrzeugmarkts Rechnung.

Anders als vom Motionär vorgebracht, konnte bisher keine Doppelbesteuerung beobachtet werden. In der EU wurden bisher nur bei wenigen Herstellern im Luxussegment Sanktionen erhoben, da die durchschnittlichen CO2-Emissionen von neuen Personenwagen deutlich tiefer als jene der Schweizer Neufahrzeuge liegen.

Eine Kürzung der Frist würde die CO2-Emissionsvorschriften unterlaufen und den Grossteil der Importeure benachteiligen, die der Regelung unterstellte Fahrzeuge einführen. Das Monitoring der CO2-Emissionsvorschriften des Bundesamtes für Energie (BFE) hat gezeigt, dass im laufenden Jahr 2020 der Anteil an emissionsstarken Neufahrzeugen, bei denen ein Abwarten der Sechs-Monats-Frist festgestellt wurde, markant zugenommen hat. Der Bundesrat beobachtet die Situation weiterhin genau und wird gegebenenfalls zusätzliche Massnahmen ergreifen, die eine Umgehung der Vorschriften verhindern.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4225	n	Po. Schilliger. Pneus im Clinch. Ganzheitliche Studien angezeigt			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen und Bericht zu erstatten, mit welchen Massnahmen und Mitteln Verbesserungen an der Pneumalitäts erzielt werden können und dabei die Balance zwischen Sicherheit, Lärmreduktion und Ökologie gewahrt werden kann. Entsprechende ganzheitliche Forschungsarbeiten sind angezeigt.

Begründung Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sind hinsichtlich des Reifenabriebs am Laufen und könnten in den nächsten Jahren publiziert werden. Es ist jedoch wichtig, dass ganzheitliche Studien (Sicherheit, Ökologie und Rollgeräusch) durchgeführt werden. So kann die Weiterentwicklung von Pneus zur Lärmreduktion beitragen. Speziell die Lautstärke eines Reifens ist abhängig von der Gummimischung, der Geometrie des Reifenprofils, der Breite und der Temperatur des Reifens. Die Temperatur wiederum hängt von der Bauweise des Fahrzeugs, dem Luftdruck, der Fahrweise und dem Strassenbelag ab. Je höher die Temperatur eines Reifens wird, desto lauter ist er im Gebrauch.

Das Reifengeräusch steht deshalb im Konflikt mit dem Sicherheitskriterium Nassbremsen (Bremsweg auf nasser Fahrbahn) und der ökologischen Komponente des Rollwiderstands. Ein leiserer Reifen bedeutet zudem eine Veränderung in der Haltbarkeit und im Aquaplaningverhalten. Noch leisere, noch ökologischere und zugleich sichere Reifen entwickeln zu können, ist daher entsprechend schwierig.

Mit dem überwiesenen Postulat 19.3559 wird das Thema "Mikroplastik durch Reifenabrieb" aufgearbeitet. Im versprochenen Bericht sollen aus den obigen Gründen auch die Themenbereiche Nassbremsen, Rollwiderstand und Geräusch dargestellt werden.

Aus den genannten Gründen ist es vonnöten, dass das Lärmverhalten von Reifen weiterhin intensiv erforscht, getestet und bezüglich der erwähnten Kriterien geprüft wird. Die Entwicklung von noch leiseren Reifen stellt die Reifenindustrie vor grosse sicherheitstechnische Herausforderungen. Es ist zu befürchten, dass eine weitere Reduzierung des Lärms beim Personenwagen-Reifen mit den heutigen technischen Möglichkeiten wohl nur auf Kosten der Sicherheit ginge.

Bei Reifentests wird immer wieder festgestellt, dass die EU-Label Deklaration der Hersteller oftmals von den realen Messwerten abweicht: dies nicht nur besser, sondern auch schlechter gelabelte Reifen gibt es auf dem Markt zu kaufen, was zu Nachfragen Anlass gibt.

Stellungnahme Im Rahmen der UN/ECE (United Nations Economic Commission for Europe, Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) arbeitet die Schweiz bei der Weiterentwicklung der Anforderungen an Fahrzeugreifen mit, die international verbindlich Anwendung finden.

Wie der Postulant darlegt, stehen Fahrzeugreifen stets in einem Spannungsfeld zwischen Sicherheit, Ökologie, Energieeffizienz, Komfort, Dauerhaftigkeit und Abrollgeräusch. Darin eine optimale Abstimmung zu finden, ist sowohl für die Reifenhersteller als auch für die Regulierungsbehörden eine permanente Herausforderung. Dementsprechend gross ist die Zahl der bereits durchgeführten und laufenden Forschungsarbeiten zu diesem Thema. Der Bundesrat wird im Rahmen des überwiesenen Postulats Schneider Schüttel (19.3559 "Reifenabrieb als grösste Quelle von Mikroplastik. Massnahmen zur Verminderung") eine Übersicht über diese Arbeiten erstellen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4226	n	Po. Fluri. Auswirkungen der Subventionspraxis des Bundes auf die Biodiversität			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird eingeladen, die Auswirkungen der Subventionspraxis des Bundes auf die Biodiversität zu überprüfen und dem Parlament Bericht zu erstatten, mit welchen Massnahmen die negativen Auswirkungen verringert und die positiven gefördert werden können.

Begründung Der Bund leistet jährlich Subventionen von rund 42 Milliarden Franken, welche einen beträchtlichen Einfluss auf Natur und Landschaft haben.

Subventionen können die Erhaltung wertvoller Naturräume positiv oder negativ beeinflussen. Sehr oft ist den subventionierenden Stellen des Bundes nicht bewusst, welche Wirkungen ihre Subventionspraxis auf die Biodiversität hat. Nicht selten könnten mit zweckmässigen Subventionsbedingungen ungewollte negative Auswirkungen vermieden werden.

In der kürzlich von der Forschungsanstalt WSL und dem Forum Biodiversität Schweiz präsentierten Studie "Biodiversitätsschädigende Subventionen in der Schweiz" ist von Experten die Subventionspraxis des Bundes auf ihre Wirkung auf die Biodiversität durchleuchtet worden. Vorgeschlagen werden zahlreiche Verbesserungen in den 162 untersuchten Subventionen. Durch den gezielteren und naturschonenderen Einsatz der Bundesmittel können im Einzelfall auch Einsparungen erzielt werden.

Ich möchte den Bundesrat einladen, die Verträglichkeit der eidgenössischen Subventionspraxis auf die Biodiversität unter Beizug der erwähnten Studie zu überprüfen und darüber zu berichten, mit welchen Massnahmen die Naturverträglichkeit verbessert werden kann. Insbesondere interessiert uns, wie mit einer geeigneten Projektstruktur über die betroffenen Bundesämter hinweg das im Antrag genannte Ziel erreicht werden kann.

Stellungnahme Wie die Strategie Biodiversität Schweiz des Bundesrates festhält, müssen gemäss den Anforderungen der Biodiversitätskonvention "der biologischen Vielfalt abträgliche Anreize einschliesslich Subventionen beseitigt, schrittweise abgebaut oder umgestaltet werden, um die negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren oder sie ganz zu vermeiden". Wie ausserdem aus der Antwort des Bundesrates auf die Interpellation Vogler (19.3467) hervorgeht, verlangen die Strategie Biodiversität Schweiz und ihr Aktionsplan (AP SBS), dass bei Entscheidungen in allen Politikbereichen die Auswirkung auf die Biodiversität transparent dargelegt und berücksichtigt wird. Im Rahmen der Massnahme 4.2.4 des AP SBS führt der Bund eine Evaluation der Wirkung von Bundessubventionen durch. Der vom Postulanten geforderte Bericht ist bereits in Arbeit. Einerseits werden bundesintern eine Auswahl von Bundessubventionen aufbauend auf der Studie der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) und des Forums Biodiversität vertieft untersucht. Andererseits werden mögliche Reformvorschläge entwickelt und geprüft, mit welchen Anreize mit negativer Biodiversitätswirkung reduziert bzw. umgestaltet werden könnten. Die Arbeiten zu dieser Massnahme sollen bis 2023 abgeschlossen sein. Aus diesem Grund erachtet der Bundesrat die Erarbeitung eines zusätzlichen Berichts als nicht notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4228	n	Po. (Reynard) Dandrès. Stress, Burn-out und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in den Service-public-Unternehmen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen über die Entwicklung der Gesundheit am Arbeitsplatz in den Service-Public-Unternehmen des Bundes (insbesondere SBB, Post und Swisscom) und ihren Subunternehmen.

Der Bericht soll die Entwicklung der Arbeitsbedingungen und der Stressbelastung, der sich die Angestellten in diesen Unternehmen ausgesetzt fühlen, aufzeigen. Er soll ebenfalls aufzeigen, welche Auswirkungen Absenzen am Arbeitsplatz und Arbeitsunterbrüche (insbesondere wegen Burn-out) auf das Funktionieren dieser Unternehmen und auf die Service-Public-Leistungen haben.

Bei der Erarbeitung dieses Berichts sind die Sozialpartner beizuziehen.

Begründung	Das Arbeitsklima wird seit mehreren Jahren immer schwieriger: Zunahme von Stress, von Mobbing, von Burn-outs usw. Diese Tendenz scheint auch vor den Service-Public-Unternehmen nicht Halt zu machen; dort müssen die Angestellten Reorganisation um Reorganisation über sich ergehen lassen, Arbeiten "just in time" (und oft minutengenau durchgeplant) erledigen, und es werden immer mehr Tätigkeiten ausgelagert. Das hat offensichtliche Auswirkungen nicht nur auf die Gesundheit der Angestellten, sondern auch auf die Qualität des Service public. Man stellt im Übrigen insbesondere bei den SBB ganz konkret fest, dass es aufgrund von Personalmangel in gewissen Bereichen zu Problemen kommt. Diese Unternehmen des Bundes haben als Arbeitgeber eine Beispielfunktion in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, die sie ihren Angestellten bieten. In den strategischen Zielen, die der Bund diesen Unternehmen vorgibt, ist das im Übrigen entsprechend festgehalten. Der Staat ist natürlich auch für die öffentliche Gesundheit ganz allgemein verantwortlich. Daher wird der Bundesrat mit diesem Postulat beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern einen Bericht zu erstellen über diese Entwicklung und ihre Folgen. Es sollen die allfälligen stressbedingten und gesundheitlichen Probleme am Arbeitsplatz identifiziert werden, die in diesen Unternehmen auftreten. Damit sollte es möglich sein, dass anschliessend die unternehmerischen Methoden angepasst werden und in diesen Unternehmen eine menschliche Mitarbeiterführung sichergestellt wird.
-------------------	---

Stellungnahme	Gemäss den Erhebungen der Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz hat der Anteil der Erwerbstätigen in der Schweiz, die unter einer Überlastung am Arbeitsplatz leiden, in den letzten Jahren markant zugenommen (www.gesundheitsfoerderung.ch > Grundlagen und Studien > Job-Stress-Index). Es ist davon auszugehen, dass auch die bundesnahen Unternehmen von diesem Trend erfasst sind. Der Bundesrat sieht jedoch keine Anhaltspunkte, dass die bundesnahen Unternehmen und ihre Mitarbeitenden von dieser Entwicklung in besonderer Weise betroffen wären. Im Übrigen bekräftigt der Bundesrat seine Aussagen in der Stellungnahme zum Postulat Schwaab 16.3448 "Studie zum Stress am Arbeitsplatz in den Unternehmen des Service public". Die bundesnahen Unternehmen halten sich im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht an die arbeitsgesetzlichen Vorgaben und engagieren sich auch über die gesetzlichen Anforderungen hinaus für die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden. Weiterführende Informationen sind in den Geschäftsberichten und auf den Websites der bundesnahen Unternehmen öffentlich zugänglich. Die Gestaltung und Umsetzung der Personalpolitik liegt im Rahmen der entsprechenden Vorgaben aus den Strategischen Zielen in der alleinigen Verantwortung der bundesnahen Unternehmen unter Einbezug der Sozialpartner. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Bundesrat als nicht mit seiner Eignerrolle vereinbar, einen Bericht über die Arbeitsbedingungen in den bundesnahen Unternehmen zu erstellen.
----------------------	--

Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.
---------------	---

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4233	n	Mo. Suter. Plastiklittering durch Betreiber von Wasserkraftwerken stoppen			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird eingeladen das Gewässerschutzgesetz so anzupassen, dass Wasserkraftwerkbetreiber Plastikabfälle, die im herausgefischten Treibgut enthalten sind, nicht mehr in die Gewässer zurückgeben dürfen.
---------------------------	---

Begründung	In den Rechen vor den Turbinen der Laufkraftwerke verfängt sich neben natürlichem Treibgut wie Schwemmholtz oder Laub vermehrt auch Plastik und anderer Zivilisationsabfall. Die Kraftwerkbetreiber entnehmen dieses Treibgut dem Wasser und geben es teilweise unsortiert wieder ins Unterwasser des Kraftwerks. Dies ist problematisch, weil der Plastik von den Wirbeln unterhalb der Kraftwerke zerrieben und zu Mikroplastik wird. Die winzigen Plastikteile können danach kaum mehr aus dem Gewässer entfernt werden und können in die Nahrungskette von Tieren gelangen. Gemäss Gewässerschutzgesetz ist es grundsätzlich verboten, Stoffe, die Wasser verunreinigen können, in ein Gewässer einzubringen (Art. 6 Abs. 1). Der Umgang mit Treibgut und damit verbundenem wassergefährdenden Material ist gesondert geregelt und lässt Ausnahmen für Wasserkraftwerkbetreiber zu: "Wer ein Gewässer staut, darf Treibgut, das er aus betrieblichen Gründen dem Gewässer entnommen hat, nicht ins Gewässer zurückgeben. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen" (Art. 41 Abs. 1). Als Ausnahme gilt, wenn sich an einem Fluss mehrere Laufkraftwerke bzw. mehrere Staustufen folgen. In diesem Fall kann eine gemeinsame Lösung gewählt werden, die oft darin besteht, dass die oberen Kraftwerke das Treibgut untriagiert weitergeben und das unterste es entsorgt. Alleine im Kanton Aargau verfahren sechs Kraftwerke nach dieser Praxis. Dass natürliches Treibgut weitergegeben wird, ist aus gewässerökologischen Gründen durchaus sinnvoll. Holz und Laub wirken sich positiv auf die Lebensraumentwicklung der Wasserlebewesen aus. Die Problematik der Weitergabe von Plastikabfällen muss aber angegangen werden. Deshalb soll das Gewässerschutzgesetz so angepasst werden, dass es den Kraftwerkbetreibern künftig verboten ist, Plastikabfälle und andere Zivilisationsabfälle wieder in die Gewässer zurückzugeben.
-------------------	--

Stellungnahme	Das Parlament hat verschiedene Postulate zur Reduktion der Plastikeinträge in die Umwelt überwiesen. Der Bundesrat wird sich im Rahmen des Berichts in Erfüllung des Postulates Thorens Goumaz (18.3196) "Wie kann künftig ein ökologischer, effizienter und wirtschaftlich rentabler Umgang mit Kunststoffen garantiert werden?" vertieft mit dem Thema Plastik in den Gewässern auseinandersetzen und in diesem Zusammenhang auch die Anliegen der Motion prüfen.
----------------------	---

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4234	n	Mo. Candinas. Das Bauen ausserhalb der Bauzone darf nicht länger verteufelt werden!			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, das Raumplanungsgesetz dahingehend anzupassen, dass das Bauen ausserhalb der Bauzone, vor allem in Zusammenhang mit bestehenden Bauten und Anlagen, vereinfacht wird. Die Kantone sollen zudem die Kompetenz erhalten, spezifisch definierte touristische Zonen zu bestimmen, in denen ein vereinfachtes Bewilligungs- und Realisierungsverfahren kantonal ermöglicht wird.
Begründung	Das Berggebiet ist besonders stark von der Coronakrise getroffen. Die Krise hat insbesondere den Berg-Destinationen (Kantone und Gemeinden) aufgezeigt, dass die Abhängigkeit vom Tourismus noch grösser ist, als man dies bis anhin angenommen hatte. Es sind nämlich nicht nur die Front-Betriebe vor Ort (Bergbahnen, Hotels, Sportgeschäfte, Detailhandel usw.) betroffen, sondern auch viele Zuliefer-Betriebe ausserhalb der Destinationen sind massiv beeinträchtigt. Damit das Berggebiet erfolgreich aus der Krise kommt und Investitionen überhaupt noch getätigt werden, braucht es Erleichterungen in der Raumplanung, die stärker Rücksicht auf die regionalen Unterschiede und Bedürfnisse nehmen. Die Kantone müssen bei der Raumplanung mehr Kompetenzen erhalten und der Bund muss sich auf die Grundsatzgesetzgebung konzentrieren, wie dies die Bundesverfassung vorsieht (Art. 75 BV). Die Kantone kennen die regionalen Bedürfnisse und Gegebenheiten. Weiter sollte für touristische Projekte, welche in spezifisch definierten touristischen Zonen geplant werden, ein vereinfachtes Bewilligungs- und Realisierungsverfahren möglich werden. Dies würde dazu führen, dass neue Projekte schnell realisiert werden könnten, da diese auch dringend gebraucht werden. Viele touristische Projekte sind heute blockiert, weil Einsprachen vorliegen, und anschliessende Rechtsmittelverfahren Bauprojekte oft über Jahre verzögern. Dasselbe sollte analog gelten für Ersatzanlagen von Bergbahnen, für Berg-Gastronomie, für SAC-Hütten, für Sportanlagen und sonstige touristische Freizeitanlagen. Die Siedlungsflächen bedecken 7,5 Prozent der Fläche der Schweiz, im Mittelland ist der Anteil mit 16 Prozent mehr als doppelt so gross wie im Landesdurchschnitt. Im Kanton Uri liegt dieser bei 1,9 Prozent in Graubünden bei 2 Prozent. Dies zeigt, dass die Bergkantone sorgfältig handeln und nur ein bescheidenes Siedlungswachstum zulassen.
Stellungnahme	Mit der Botschaft vom 31. Oktober 2018 zur zweiten Etappe der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Entwurf zu einer Änderung des Raumplanungsgesetzes (18.077; nachfolgend "RPG 2") unterbreitet. Zentrales Thema dieses Entwurfs ist das Bauen ausserhalb der Bauzonen, um das es auch in der vorliegenden Motion geht. Die konsequente Beschränkung der Grösse der Bauzonen auf den notwendigen Bedarf, wie sie seit der Teilrevision vom 15. Juni 2012 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) gilt, führt zu zunehmendem Druck auf die Nichtbauzonen. Umso wichtiger wird es, zum Grundsatz der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet Sorge zu tragen. Eine Aufweichung dieses Grundsatzes lehnt der Bundesrat ab. Raumplanung hat einen langfristigen und ganzheitlichen Fokus. Wenn über Flexibilisierungen nachgedacht wird, sollten die Überlegungen über die touristischen Anliegen hinaus gehen. Zudem sind attraktive Landschaften und Naherholungsgebiete ein gewichtiger Standortvorteil der Schweizer Volkswirtschaft und insbesondere des Tourismus, der erhalten bleiben muss und gestärkt werden soll. Zu flexibilisieren, ohne den Trennungsgrundsatz aufzuweichen, ist daher ein anspruchsvolles Vorgehen, bei dem auf die räumlichen Besonderheiten in differenzierter Art und Weise eingegangen werden muss. In RPG 2 hat der Bundesrat dem Parlament entsprechende Vorschläge unterbreitet. Für touristische Anliegen grossflächige Zonen zu schaffen, in denen Bauvorhaben kaum einer Qualitäts- und Bedarfskontrolle unterliegen, stellt hingegen keinen Schritt in die richtige Richtung dar. Zudem würden damit allfällige Blockierungen durch Einsprachen und Rechtsmittelverfahren nicht verhindert. Dies ist auch innerhalb der Bauzonen nicht anders, und das Problem ist gesetzgeberisch kaum zu lösen, ohne rechtsstaatliche Grundsätze ausser Kraft zu setzen. Im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise haben Bundesrat und Parlament bereits ein umfangreiches Massnahmenpaket geschnürt, um deren Folgen rasch und so gut und effizient wie möglich abzufedern. Die ergriffenen Massnahmen zielen insbesondere auf den Erhalt der Beschäftigung, die Sicherung der Einkommen sowie auf die Verhinderung von Unternehmenskonkursen aufgrund von Liquiditätsengpässen. Raumplanerische Massnahmen vermögen dagegen in kurzer Zeit keine derart spezifischen Wirkungen zu erzielen. Sie sind auf einen langfristigen Horizont ausgerichtet und haben die Aufgabe, eine nachhaltige und haushälterische Bodennutzung sicherzustellen.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4235	n	Po. Müller-Altermatt. Finanzierung und Marktrisiken der Rückgewinnung von Phosphor			-	X
Eingereichter Text		Der Bundesrat wird aufgefordert in einem Bericht darzulegen, wieviel die Phosphorrückgewinnung aus kommunalem Abwasser, Klärschlamm zentraler Abwasserreinigungsanlagen oder aus Klärschlammmasche insgesamt kosten wird. Daneben soll dargelegt werden, welche Modelle für Innovationsförderung, Risikogarantien und die Finanzierung von Investitionen und Betrieb für diese neue Aufgabe grundsätzlich geeignet sind.				

Begründung Die Rückgewinnung von Phosphor aus dem Abwasser wird gemäss geltenden Vorschriften laut VVEA per 1. Januar 2026 zur Pflicht. Als der Bund die Einführung der Verfahrensstufe für die Elimination organischer Spurenstoffe für gewisse Anlagen obligatorisch erklärte, wurde dafür eine nationale Abwasserabgabe zur Finanzierung der Investitionen eingeführt. Bei der derzeit anstehenden Phosphorrückgewinnung fehlen solche bewährte Finanzierungsinstrumente, obwohl die Situation vergleichbar ist: Interkommunale Abwasserreinigungsverbände, Städte und Gemeinden müssen Investitionen tätigen und stehen vor zusätzlichen Betriebskosten, die nach aktueller Rechtslage von den Abwassergebühreneinzählern alleine zu finanzieren wären. In Anlehnung an das Vorgehen bei der Elimination der organischen Spurenstoffe ist ein Finanzierungsinstrument daher auch für die Phosphorrückgewinnung zu skizzieren, prüfenswert ist z.B. auch eine frachtabhängige Abgabe. Wer mehr Phosphor rezykliert, zahlt weniger.

Erschwerend ist, dass ein etablierter Stand der Technik für Verfahren und Anlagen zum Phosphorrecycling aber noch nicht vorhanden ist und die jetzt bald zu fällenden Investitionsentscheide risikoreich sind. Im Bericht ist daher auch aufzuzeigen, wie der Bund entweder Projekte mit Erfolgspotenzial mitfinanziert oder Risikogarantien gewährt.

Ungewöhnlich ist auch, dass mit der Phosphorrückgewinnungspflicht die Betreiber von Kläranlagen neu dazu verpflichtet werden, auf dem international spielenden Düngemarkt mitzumischen.

Der Bericht soll daher auch darlegen, wie hoch das finanzielle Risiko ist, falls die von den Entsorgungsanlagen hergestellten Phosphorsekundärprodukte auf dem Markt entweder materiell oder finanziell nicht konkurrenzfähig sind.

Im Bericht soll weiter aufgezeigt werden, welches die Vor- und Nachteile einer Förderung von Phosphor-Recyclingprodukten durch den Bund sind.

Stellungnahme Mit dem Ziel, den Stoffkreislauf von Phosphor zu schliessen, wird in Artikel 15 der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA; SR 814.600) vorgeschrieben, dass Phosphor ab dem Jahr 2026 - also nach einer zehnjährigen Übergangsfrist - aus dem Abwasser, dem Klärschlamm oder der Klärschlammasche zurückgewonnen und stofflich verwertet werden muss. In der Vollzugshilfe des Bundesamts für Umwelt (BAFU) "Phosphorreiche Abfälle", die im November 2020 aufgeschaltet wird, ist unter anderem die Rückgewinnungsquote für das Phosphorrecycling definiert. Gefordert wird in dieser Vollzugshilfe ein minimaler Verwertungsanteil von 50 Prozent für kommunales Abwasser und für die Asche des thermisch behandelten Klärschlammes sowie für Tier- und Knochenmehl.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat das BAFU mit betroffenen Akteuren das Projekt "SwissPhosphor" ins Leben gerufen. Es umfasst den Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA), den Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen (VBSA), das Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), das BAFU, den Düngemittelverband Agricura, Cemsuisse sowie kantonale Amtsstellen. Bis Ende 2020 will das Gremium eine Entscheidungsgrundlage für die kantonalen Vollzugsbehörden zur Koordination der Aktivitäten bei der Umsetzung von Artikel 15 VVEA erarbeiten. So gilt es zum Beispiel, den inländischen Phosphormarkt auf die beachtlichen Mengen der aus Kläranlagen und Schlachtabfallbetrieben stammenden Nährstoffe abzustimmen, damit keine Überkapazitäten entstehen.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist ein fundierter Verfahrensentscheid noch nicht möglich. Mögliche Finanzierungslösungen werden derzeit unter Beizug von externen Experten sowie den betroffenen Akteuren geprüft. Im Übrigen schätzen Fachleute derzeit die Kosten der Phosphorrückgewinnung auf 5 Franken pro Einwohner und Jahr. Dies entspricht 40 Millionen Franken, wobei Erlöse aus dem Verkauf zurückfliessen. Diese werden gemäss Verursacherprinzip von den Produzenten von Abwasser und tierischen Abfällen - also von den Unternehmen und Haushalten - getragen werden müssen. Für den Bundesrat steht eine private Finanzierungslösung im Vordergrund.

Der Bundesrat erachtet einen weiteren Bericht zu dieser Thematik deshalb derzeit als nicht notwendig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4239	n	Po. Ryser. Klimabremse. Ein Pendant zur Schuldenbremse für die Klimapolitik			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie eine Klimabremse analog zur Schuldenbremse ausgestaltet werden kann, die das CO₂-Kontingent bis 2050 auf Netto-Null reduziert, und was für Auswirkungen diese auf die laufenden und anstehenden Geschäfte hat.

Begründung Vor fast 20 Jahren wurde in der Schweiz die Schuldenbremse eingeführt und diese funktioniert seitdem ausgezeichnet. Seit 2003 konnte über ein Viertel der Schulden reduziert werden. Nun ist es an der Zeit, dass ein ähnliches Konzept auch zur Reduktion der CO₂-Emissionen in Kraft tritt. Denn wir haben den drittgrössten CO₂-Ausstoss pro Kopf von Europa und liegen auf dem 14. Platz weltweit gesehen. Wir, die Schweizer Bevölkerung, machen zwar nur 1 Promille der Weltbevölkerung aus, sind aber auch für rund 1 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich.

Die Schweiz hat 2015 das Pariser Klimaabkommen unterzeichnet und sich somit dazu verpflichtet, die globale Erderwärmung auf +1,5°C im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Um dies zu erreichen, ist es notwendig, dass die Schweiz bis spätestens 2050 ihren CO₂-Ausstoss auf Netto 0 bringt.

Mit einer Klimabremse sollen alle Geschäfte, die im Bundeshaus beschlossen werden, zuerst auf ihre Klimaverträglichkeit überprüft werden. Alle Geschäfte über einen bestimmten Zeitraum summiert, z.B. über ein Jahr, dürfen ein jährliches CO₂-Kontingent nicht überschreiten. Gefährdet ein neues Geschäft die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens, muss die Klimabremse mit einem qualifizierenden Mehr (z.B. zweidrittel Mehrheit) gelöst werden. Eine Klimabremse würde helfen, einem definierten Absenkpfad zu folgen und das jährliche CO₂-Budget, das uns bis 2050 noch zusteht, nicht zu überziehen.

Stellungnahme Dem Bundesrat ist die konsequente Verminderung der Treibhausgasemissionen ein wichtiges Anliegen. So hat er im August 2019 beschlossen, bis 2050 eine ausgeglichene Klimabilanz anzustreben. Die Schuldenbremse ist in Artikel 126 der Bundesverfassung verankert. Ihr Ziel ist es, die Verschuldung des Bundes über den Konjunkturzyklus hinweg konstant zu halten, indem die jährlichen Ausgaben des Bundes nicht höher sein dürfen als die konjunkturbereinigten Einnahmen. Diese Mechanik lässt sich nicht auf die Treibhausgasemissionen übertragen. Gemeint ist daher wohl eine Klimabremse in Analogie zur Ausgabenbremse gemäss Artikel 159 Absatz 3 der Bundesverfassung, wonach Subventionsbestimmungen sowie Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen oder neue wiederkehrende Ausgaben von 2 Millionen nach sich ziehen, der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte bedürfen. Die Wirkung einer solchen Klimabremse wäre indes fraglich: Zum einen hat die Mehrheit der Gesetzesvorlagen nur einen begrenzten Einfluss auf die Treibhausgasemissionen der Schweiz. Die Wirkung der vorgeschlagenen Klimabremse wäre deshalb gering. Im Vergleich zum Finanzhaushalt ist es ausserdem wesentlich schwieriger, die direkten und indirekten Auswirkungen einzelner Gesetzesvorlagen auf die Klimabilanz zu bestimmen und somit festzulegen, wann die Klimabremse gelöst werden müsste. Dies müsste zudem in den parlamentarischen Beratungen laufend neu beurteilt werden. Hinzu kommt, dass die skizzierte Ausgestaltung, wonach alle innert eines Jahres beschlossenen Erlasse ein vorgängig definiertes jährliches Kontingent nicht überschreiten dürfen, kaum praktikabel wären: In der Frühlingssession zur Abstimmung stehende Vorlagen hätten beispielsweise bessere Realisierungschancen als solche in der Wintersession.

Zum anderen würde die Klimabremse nur neue Treibhausgasemissionen begrenzen, aber nicht die bestehenden Emissionen vermindern. Die Einhaltung des Netto-Null-Ziels bis 2050 bedingt eine konsequente Absenkung der Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig sind für den Ausgleich der unvermeidbaren Emissionen sogenannte Negativemissionstechnologien aufzubauen, die der Atmosphäre dauerhaft CO₂ entziehen. Um diese Entwicklung herbeizuführen, sind konkrete klimapolitische Massnahmen nötig. Ein erster Schritt in Richtung Netto-Null bedeutet die vom Parlament in der Herbstsession 2020 beschlossene Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Zum Beispiel sind neu bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Anlagen die Treibhausgasemissionen soweit zu vermindern, als diese technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Artikel 8). Darüber hinaus hat der Nationalrat im Juni 2020 ein Postulat seiner Kommission für Umwelt, Energie, Raumplanung und Kommunikation (20.3001) überwiesen, das vom Bundesrat Vorschläge verlangt, wie die Umweltverträglichkeitsprüfung UVP die positiven und negativen Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt könnte. Diese Instrumente hält der Bundesrat für zielführender als die vorgeschlagene Klimabremse, die der Nationalrat ausserdem im Rahmen einer parlamentarischen Initiative der Grünen Fraktion (19.404) in der Herbstsession 2020 abgelehnt hat.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4242	n	Mo. Trede. Velomitnahme im Zug, auch auf den Nachtzuglinien			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, sicher zu stellen, dass

1. Velos auf jeder Zuglinie in der Schweiz und ohne Reservation mitgenommen werden können
2. Die Velomitnahme auch auf den geplanten Nachtzügen und auf den internationalen Linien möglich wird.

Begründung Auf den internationalen Zügen, die auch im Binnenverkehr der Schweiz Zugverbindungen sicherstellen, kann das Fahrrad nur noch mit Reservation mitgenommen werden. Die Reservation kann aber nicht in der SBB-App getätigt werden, sondern muss am Schalter gelöst werden und kostet 5 Franken. Ein Kauf im Zug ist manchmal möglich, der Preis dort 10 Franken. Dies ist nur die Reservation, das Veloticket kommt hinzu.

Viele Personen möchten mit dem Velo reisen, sei es im Alltag oder auch in den Ferien. Gerade dieses Jahr haben wir gesehen, dass Ferien in der Schweiz für viele eine Option ist.

Nachhaltiger Ferien machen und nachhaltiger Reisen ist die Zukunft. So sieht auch die Nachtzugnachfrage aus. Die Zahl der Fahrgäste in Nachtzügen ist im vergangenen Jahr um 25 Prozent gestiegen. Dies ist ein Trend, der der Notwendigkeit Rechnung trägt, die Auswirkungen unserer Mobilität auf die Umwelt und das Klima zu verringern. Die rasche Entwicklung effizienter internationaler Verbindungen ist unerlässlich, um eine Alternative zu Interkontinentalflügen zu bieten. Gleichzeitig muss das Land die Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima reduzieren, und viele Verwaltungen, Behörden und Unternehmen haben sich verpflichtet, den Zug im kontinentalen Massstab zu begünstigen.

Der Bundesrat wird gebeten diesem Bedürfnis nach nachhaltigem Reisen Rechnung zu tragen.

Stellungnahme Der Bundesrat hat erkannt, dass die Mitnahme von Fahrrädern bisher gesetzlich nicht geregelt war. Daher wurde im Gesetzespaket Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) eine neue Bestimmung aufgenommen. Die dem Personenbeförderungsgesetz unterstellten Transportunternehmen werden durch den neuen Artikel 23a verpflichtet, geeignete Voraussetzungen für den Transport von Fahrrädern in den Fahrzeugen zu schaffen, sofern die Fahrräder leicht zu handhaben sind, der Verkehr nicht beeinträchtigt wird und die Fahrzeuge dafür geeignet sind. Für den Transport begleiteter Fahrräder darf ein Fahrpreis erhoben werden. Diese neue Bestimmung gilt ab dem 1. Januar 2021.

Die Möglichkeit, im öffentlichen Verkehr Velos zu transportieren, trägt fraglos zu dessen Attraktivität bei. Dies ist den Bahnen in Europa zunehmend bewusst. Sie beschaffen daher neues Rollmaterial, das den Anliegen der Motion entspricht. Es ist jedoch nicht die Aufgabe des Bundesrates, operative Fragen der Transportunternehmen zu lösen. Auch muss neues Rollmaterial jeweils zahlreichen Anforderungen und insbesondere den einschlägigen Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) entsprechen. Der Fahrradtransport ist hierbei nur einer von vielen Aspekten. Als lenkende Massnahme sind teilweise Reservationspflichten unumgänglich. Für den Bundesrat ist der geplante Ausbau des Nachtzugnetzes eine vielversprechende und begrüßenswerte Entwicklung. Die Umsetzung im internationalen Umfeld stellt aber eine grosse Herausforderung für alle Beteiligten dar. Sie würde durch zwingende schweizerische Vorgaben bezüglich Fahrräder zusätzlich erschwert und damit könnte das Kernziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefährdet werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4275	n	Mo. Fraktion V. Stromversorgungssicherheit gewährleisten mittels systemtechnischer Abkommen mit den Nachbarländern	Imark		-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu treffen, damit die Schweiz - unabhängig von einem allfälligen institutionellen Abkommen mit der EU - rasch systemtechnische Abkommen mit den Nachbarländern im Energiebereich abschliessen kann. Diese technischen Abkommen sollen die Netzstabilität sicherstellen und die Versorgungssicherheit erhöhen.					
Begründung	Die Schweiz ist aufgrund ihrer Geschichte und ihrer geografischen Lage Teil des europäischen Strommarktes und sie liegt im Herzen des europäischen Verbundnetzes. Die energiepolitischen Entscheide in der Schweiz und in der EU führen dazu, dass der grenzüberschreitende Stromaustausch infolge Ausserbetriebnahme von Grundlastkraftwerken an Bedeutung zunehmen wird. In den nächsten Jahren wird der grenzüberschreitende Handel innerhalb der EU weiter konsolidiert und die regionale Zusammenarbeit innerhalb der EU verstärkt. Die zunehmenden Herausforderungen, allen voran das Engpassmanagement, die Netzstabilität und die Winterversorgung, werden heute situativ und eher behelfsmässig abgedeckt. Die Kosten für solche Massnahmen gehen hauptsächlich zu Lasten der Schweiz, während der Nutzen mehrheitlich in den EU-Mitgliedsstaaten anfällt. Das Nationale Forschungsprogramm Energie (NFP 70/71) schätzt die längerfristigen Mehrkosten für die Schweizer Stromkonsumenten auf bis zu 2 Rp/kWh. In ihrem Bericht "Stromversorgungssicherheit der Schweiz 2020" zeigt sich die ElCom ebenfalls besorgt über diese Entwicklung und legt einen Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung des internationalen Vertragswerks zur Regelung des Verbundbetriebs. Angesichts der Risiken für die Versorgungssicherheit und der politischen Ausgangslage in der Schweiz ist es dringend, dass der Bundesrat gemeinsam mit den direkten europäischen Nachbarn nach stabilen Lösungen sucht - unabhängig von einem allfälligen institutionellen Abkommen mit der EU. Anzustreben sind rein technische Abkommen, welche die Netzfragen klären. Im Vordergrund sollen demnach systemtechnische Ansätze stehen, welche einen stabilen Netzbetrieb und die Versorgungssicherheit begünstigen.					
Stellungnahme	Der Bundesrat will die Versorgungssicherheit in erster Linie mit inländischen Massnahmen stärken. Dafür hat er das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 11. November 2020 mit der Ausarbeitung des "Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien" beauftragt. Zur Gewährleistung der Netzsicherheit arbeitet die nationale Netzgesellschaft Swissgrid zudem seit vielen Jahren eng mit den benachbarten Übertragungsnetzbetreibern zusammen und hat mit diesen bereits Vereinbarungen über verschiedene Aspekte der Netzsicherheit abgeschlossen. Beispiele dafür sind der grenzüberschreitende Stromtransport und das Engpassmanagement oder die gegenseitige Unterstützung mit Regelenergie. Für die Zusammenarbeit mit der Schweiz müssen sich die Nachbarstaaten an das EU-Recht über den Strombinnenmarkt halten. Massgebend für die technische Zusammenarbeit sind die EU-Netzkodizes für den Netzanschluss und den Netz- und Marktbetrieb. 2019 haben sich die Übertragungsnetzbetreiber Kontinentaleuropas einschliesslich der Swissgrid mit dem "Synchronous Area Framework Agreement" (SAFA) vertraglich dazu verpflichtet, die für die Netzsicherheit notwendigen Netzkodizes umzusetzen. Darüber hinaus hat die EU-Kommission die Möglichkeit eröffnet, dass die Schweiz im Bereich der Marktkopplung bei den Kapazitätsberechnungen einbezogen wird. Dies soll auf vertraglicher Basis zwischen den Übertragungsnetzbetreibern der EU-Kapazitätsberechnungsregionen und Swissgrid geschehen, wobei die betroffenen nationalen Regulatoren in der EU und der Schweizer Regulator, die Eidgenössische Elektrizitätskommission (ElCom), diesen Verträgen zustimmen müssen. Entsprechende Vertragsverhandlungen sind im Gang. Sofern ausgewogene Lösungen gefunden werden, kann mit diesen Verträgen, zusammen mit den bestehenden, die Netzsicherheit - und soweit damit zusammenhängend auch die Versorgungssicherheit - gewährleistet werden. Bestrebungen zu zusätzlichen technischen Abkommen mit den Nachbarstaaten könnten in der aktuellen Situation die laufenden Arbeiten an den vertraglichen Lösungen beeinträchtigen. Die Nachbarstaaten dürften ohnehin zurückhaltend sein, zwischenstaatliche Abkommen abzuschliessen, da sie darauf achten müssen, dass allfällige Massnahmen nicht den im EU-Recht verankerten Ausschluss der Schweiz von den europäischen Marktplattformen unterlaufen. Die Verträge von Swissgrid mit den benachbarten Übertragungsnetzbetreibern sind eine Behelfslösung und ersetzen ein Stromabkommen längerfristig nicht. Mit dem Clean Energy Package der EU wird sich die Situation für die Schweiz weiter zuspitzen und es wird zunehmend schwieriger, am europäischen Strommarkt teilzunehmen. Um die Stellung der Schweiz im europäischen Strombinnenmarkt zu stärken und rechtlich abzusichern, strebt der Bundesrat deshalb weiterhin ein Stromabkommen mit der EU an. Das Bundesamt für Energie (BFE), die ElCom und das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) beobachten mittel- und längerfristige Entwicklungen der Versorgungs- und Netzsicherheit. Sollten sich dabei Probleme abzeichnen, wird die Notwendigkeit weiterer Massnahmen geprüft.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4293	n	Mo. Walliser. Fahrzeugimporte. Beseitigung der Marktabschottung mittels Gleichbehandlung aller Importeure			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass die CO2-Ziele auf Fahrzeugimporte von in der EU neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen, die über keine EG-Gesamtgenehmigung (EG-GG) verfügen, gleichgestellt werden mit den Zielen für Fahrzeugen, die über eine EG-GG verfügen bzw. für die ein Klein- oder Nischenherstellerziel (KNHZ) beantragt wurde.					

Begründung	Jeder Importeur hat eine für seine Neuwagenflotte spezifische CO₂-Zielvorgabe einzuhalten (bei Klein- oder Einzelimporteuren ist es die fahrzeugspezifische Zielvorgabe). Die geltenden CO₂-Emissionsvorschriften führen jedoch beim Import von in der EU neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen zu einer Ungleichbehandlung bei der CO₂-Abgabe: i. Fahrzeuge, die über eine EG-GG verfügen bzw. für die ein KNHZ beantragt wurde, profitieren von einem Spezialziel, das Importeure auch in der Schweiz geltend machen können. ii. In der EU müssen Fahrzeuge, die über keine EG-GG verfügen und unter einer nationalen Kleinserien- oder Einzelgenehmigung zugelassen werden, keinen Zielwert erfüllen und sind beispielsweise in Deutschland von Sanktionen ausgenommen. Entsprechend werden für solche Fahrzeuge ohne EG-GG auch keine KNHZ vergeben. Da in der Schweiz keine solche Regelung besteht, fallen die Fahrzeuge unter die regulären CO₂-Zielwerte und werden entsprechend belastet. Folgendes Beispiel anhand zweier Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen und CO₂-Werten zeigt die Konsequenz dieser Ungleichbehandlung auf: bei einem Chrysler Pacifica VAN (287 PS, CO₂ 295g/km, Neupreis etwa 55 000.-) resultiert eine CO₂-Sanktion von 16 945.70 Schweizer Franken, während dem ein Ferrari Portofino V8 (600PS, CO₂ 245g/km Neupreis etwa 260 000.-) 0 Schweizer Franken bezahlt. Diese Ungleichbehandlung des preiswerten Familienwagens gegenüber dem Luxusportwagen ist aufzuheben, indem die Schweizer Nischenziele nach den gültigen, strengen, EU Richtlinien vergibt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen, voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich. Marktabschottungen sind wettbewerbspolitisch unerwünscht und daher zu beseitigen. Die Benachteiligung der "Amerikaner" widerspricht zudem diametral den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz.
-------------------	--

Stellungnahme	In der Schweiz gelten seit Juli 2012 CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, welche im Wesentlichen von der EU übernommen wurden. Verfehlt der Importeur seine Zielvorgabe gemäss den CO₂-Emissionsvorschriften, muss er eine Sanktion entrichten, die vom CO₂-Ausstoss der zugelassenen Fahrzeuge abhängig ist. Die Schweiz reguliert die Flotten der Importeure und nicht wie in der EU jene der Autohersteller. Dies hat der Bundesrat bereits in seinen Stellungnahmen zu der Interpellation Walliser 16.3411 "Marktbehinderung durch ungleiche Behandlung von Fahrzeugen im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften" und Motion Walliser 18.3852 "Gegen Ungleichbehandlungen und Handelshemmnisse bei CO₂-Emissionsvorschriften" festgehalten. Somit sind auch Fahrzeuge ohne europäische Typgenehmigung den Schweizer CO₂-Emissionsvorschriften unterstellt. Hierbei handelt es sich vorwiegend um hubraumstarke Modelle grosser US-Hersteller, welche hohe CO₂-Emissionen ausstossen und in grossen Stückzahlen produziert werden. Diese Fahrzeuge sollen demnach gleich behandelt werden, wie jene grosser Hersteller mit europäischer Typgenehmigung. Neue Spezialziele, wie vom Motionär verlangt, würden zu zusätzlichen Ungleichbehandlungen führen. Der Bundesrat ist zudem der Meinung, dass Spezialziele in der Schweiz abgeschafft werden sollen. Aus diesem Grund hat der Bundesrat die Motion Müller 20.3210 "CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken" zur Annahme empfohlen. In der Schweiz muss insbesondere der Verkehr seine CO₂-Emissionen senken. Die CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge sind ein zentrales Instrument hierzu. Für die Branche besteht mit der Möglichkeit der Bildung von Emissionsgemeinschaften oder dem Instrument der Abtretungen die nötige Flexibilität.
----------------------	---

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4309	n	Po. Schneider Schüttel. Flexibilisierung der Zulassung von Herdenschutzhunderassen			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird aufgefordert, die Liste der anerkannten und geförderten Herdenschutzhunderassen zu erweitern, damit eine bessere Verfügbarkeit von einsatzbereiten anerkannten Herdenschutzhunden aus Arbeitslinien gewährleistet werden kann.					
Begründung	Gemäss der Vollzugshilfe zum Herdenschutz werden in der Schweiz zwei Rassen von Herdenschutzhunden anerkannt und durch den Bund bei Zucht und Einsatz gefördert: Der Chien de Montagne des Pyrénées (Patou) und der Pastore Abruzzese (Maremmano Abruzzese). Es gibt jedoch mehrere Dutzend für den Herdenschutz geeignete Hunderassen. Viele davon liessen sich ebenso in der Schweiz einsetzen, da die rassespezifischen Unterschiede beim Verhalten gering sind. Weil die Verfügbarkeit für die offiziellen Herdenschutzhunde seit Jahren knapp ist und lange Wartezeiten bestehen (rund zwei Jahre), setzen Nutztierhalter vermehrt auf andere Rassen, die nicht im Bundesprogramm sind. Unter anderen hat der Kanton Graubünden sehr gute Erfahrungen mit dem Anatolischen Hirtenhund gemacht. Zucht und Einsatz von Hunden nicht anerkannter Rassen werden aber nicht finanziell gefördert, selbst wenn die Hunde aus bewährten europäischen Zuchtlinien stammen und erfolgreich im Schweizer Herdenschutz eingesetzt werden. Das sorgt für massgebende Finanzierungslücken im Herdenschutz. Auch einige Kantone befürworten eine solche Erweiterung der anerkannten Rassen.					

Stellungnahme Der Einsatz von Herdenschutzhunden ist eine wirksame Massnahme zum Herdenschutz, insbesondere dort, wo nicht mit Herdenschutzzäunen gearbeitet werden kann. Die Jagdverordnung (Art. 10ter und 10quater JSV; SR 922.01) sowie die "Vollzugshilfe Herdenschutz" regeln den Einsatz von Herdenschutzhunden im Bundesrecht: Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) fördert den Herdenschutz nur mit Hunden, die einer geeigneten Rasse angehören, fachgerecht gezüchtet, ausgebildet und geprüft sind. Weiter sorgt der Bund gemäss dem Auftrag aus der Motion Hassler (10.3242) für die Überwachung dieser Hunde und setzt bei deren Haltung und Einsatz die Einhaltung eines Konzeptes zur Unfallverhütung voraus. Sicherheitsaspekte haben im Bundesprogramm eine hohe Bedeutung: Diese Hunde bewachen ihre Nutztiere frei, rund um die Uhr und weitgehend selbständig. Deren Einsatzgebiet ist vielerorts von einem dichten Netz an Fuss- und Wanderwegen durchzogen.

Das BAFU anerkennt zurzeit zwei Hunderassen für den Herdenschutz: Den Montagne des Pyrénées und den Pastore abruzzese. Beide haben sich für den Herdenschutz in der Schweiz als wirksam und geeignet erwiesen. Falls die Kantone weitere Hunderassen auf dem Kantonsgebiet einsetzen möchten, können sie dies gemäss Artikel 10ter Absatz 2 JSV als sogenannt "weitere Massnahmen der Kantone" tun. Der Bund fördert deren Einsatz entsprechend. Allerdings sind die Kantone dabei für das Aufstellen eines tauglichen Unfall- und Konfliktverhütungssystems selbst verantwortlich. Der Bund übernimmt auch keine Überwachung dieser Hunde. Unter dieser Ausnahmebestimmung setzt der Kanton Graubünden bereits heute den Anatolischen Hirtenhund (Kangal) ein. Allerdings wird der Kangal in einzelnen Kantonen auf der Liste gefährlicher Hunderassen geführt.

Aktuell bestehen beim Herdenschutz keine Finanzierungslücken, und es gibt keine Bezugsengpässe bei offiziell anerkannten Herdenschutzhunden. Hingegen benötigen die Ausbildung der Hunde und die Umsetzung des Konzeptes zur Unfallverhütung auf dem Landwirtschaftsbetrieb Zeit. Erst wenn alle Bedingungen für eine sichere und tierschutzgerechte Haltung erfüllt sind, erhält der Landwirt aus dem Bundesprogramm einen ausgebildeten und geprüften Herdenschutzhund.

Angesichts dieser Situation besteht aus Sicht des Bundesrates derzeit kein Bedarf, die Liste der anerkannten Hunde zu erweitern. Er ist hingegen bereit, den Handlungsspielraum innerhalb des geltenden Jagdgesetzes durch Anpassungen auf Verordnungsstufe auszunutzen. Entsprechend beantragt er die gleichlautenden Motionen der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (20.4340) und des Ständerates (21.3002) "Schweizer Wolfspopulation. Geregelter Koexistenz zwischen Menschen, Grossraubtieren und Nutztieren" zur Annahme. Er wird in diesem Rahmen allfällige Verbesserungen bei den Herdenschutzmassnahmen prüfen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4312	n	Mo. Michaud Gigon. Einführung eines Reparaturfähigkeitsindex für gewisse elektrische und elektronische Geräte			-	X

Eingereichter Text Bis heute ist es den Schweizer Konsumentinnen und Konsumenten nicht möglich, beim Kauf eines elektrischen oder elektronischen Geräts einen Vergleich zwischen verschiedenen solchen Geräten in Bezug auf deren Lebensdauer anzustellen. Und diese Lebensdauer hängt in hohem Mass von der Reparaturfähigkeit der Geräte ab. Frankreich führt auf den 1. Januar 2021 einen Index ein, der gestützt auf objektive Kriterien die Reparaturfähigkeit von Smartphones, Laptops, Fernsehern, Waschmaschinen und Rasenmähern festhält. Damit Abfälle vermieden und die Konsumentinnen und Konsumenten bei der Wahl nachhaltiger Produkte unterstützt werden können, wird der Bundesrat beauftragt, eine vergleichbare Etikettierung für die gleichen in der Schweiz verkauften Produkte einzuführen. Dazu ist beispielsweise Artikel 30a ("Vermeidung") des Umweltschutzgesetzes anzupassen.

Begründung In seiner Stellungnahme zur Motion 19.4597 gesteht der Bundesrat: "Informationen zur Reparierfähigkeit von Produkten sind allerdings noch kaum verfügbar." Er sagt zudem im Bericht in Erfüllung des Postulats Vonlanthen 17.3505, dass Deklarationspflichten - darunter auch die Pflicht, die Reparaturfähigkeit anzugeben - zu den Massnahmen gehören, die bei der Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft den grössten Erfolg versprechen. Zu lesen ist da: "Die Massnahme sieht prominent platzierte Produktdeklarationen vor. Diese sollen die Konsumentinnen und Konsumenten informieren". Sie hätten zudem das Potenzial "einen bewussteren Kauf von umweltfreundlichen - weil an den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft orientierten - Produkten [zu] erlauben". Und weiter: "Die Markttransparenz bewirkt zudem, dass Hersteller ihre Produkte bezüglich der deklarierten Information optimieren und Händler ihr Sortiment anpassen." Ich teile diese Auffassung und bin der Ansicht, ein Reparaturfähigkeitsindex könne in hohem Mass dazu beitragen, dass weniger Ressourcen verschwendet und die Kreislaufwirtschaft vorangebracht werden. Darum beauftragt die vorliegende Motion den Bundesrat, eine Etikettierung nach dem Vorbild Frankreichs einzuführen und dazu beispielsweise Artikel 30a ("Vermeidung") des Umweltschutzgesetzes anzupassen. Laut Stellungnahme zur Motion 19.4597 kann eine solche Etikettierung nicht für alle Produkte, die in der Schweiz auf dem Markt sind, angewendet werden. Aber sie könnte in einem ersten Schritt für die gleichen Gerätekategorien eingeführt werden wie in Frankreich und auf vergleichbaren Kriterien beruhen, insbesondere auf:

- der Dokumentation des Herstellers
- der Möglichkeit, ein Gerät auseinanderzunehmen
- der Verfügbarkeit von Ersatzteilen
- dem Verhältnis zwischen dem teuersten Ersatzteil und dem Preis des ursprünglichen Geräts.

Stellungnahme Die Optimierung der Lebens- und Nutzungsdauer von Produkten ist für die Reduktion der Umweltbelastung von grosser Bedeutung. Sie kann am besten durch ein gut abgestimmtes Bündel an Angebots- und nachfrageseitigen Massnahmen erreicht werden, welches an unterschiedlichen Stellen des Kreislaufs ansetzt. Ein Reparatur-Index stellt einen Anreizmechanismus für Hersteller und Verbraucherinnen und Verbraucher dar. Er erleichtert es beispielsweise, reparierbare und damit langlebigere Produkte auszuwählen.

Mit der Revision der Energieeffizienzverordnung hat die Schweiz im Mai 2020 die verschärften Energie- und Ressourceneffizienzvorschriften der EU ins Schweizer Recht überführt. Dies betrifft unter anderem Anforderungen zur Reparatur, zur Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Anleitungen sowie Informationspflichten. So müssen Hersteller oder Importeure beispielsweise für Kühlgeräte und Waschmaschinen noch mindestens sieben Jahre nach dem Inverkehrbringen des letzten Exemplars eines Modells diverse Ersatzteile zur Verfügung stellen.

Im Bericht in Erfüllung des Postulates Vonlanthen (17.3505) "Die Chancen der Kreislaufwirtschaft nutzen. Prüfung steuerlicher Anreize und weiterer Massnahmen" wurden folgende drei Massnahmen für eine vertiefte Analyse vorgeschlagen: Verlängerung der Gewährleistungsfrist, Registerlösungen sowie Deklaration ökologischer Eigenschaften. Die vertiefte Analyse zur Deklaration ökologischer Eigenschaften wird insbesondere auf die Aspekte Lebensdauer und Reparierfähigkeit eingehen und nimmt damit das Anliegen der vorliegenden Motion auf. Die Erkenntnisse dieser vertieften Analysen werden in das Massnahmenpaket des Bundes zur Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung, welche das Bundesamt für Umwelt (BAFU) im Auftrag des Bundesrates bis Ende 2022 erarbeitet, einfließen. Dabei wird das BAFU auch die geplanten Arbeiten der EU berücksichtigen.

Im Rahmen der laufenden Revision der Verordnung über die Rückgabe, Rücknahme und Entsorgung elektrischer und elektronischer Geräte (VREG; SR 814.620) wird ausserdem geprüft, ob die Wiederverwendung ausgedienter Altgeräte stärker unterstützt werden könnte.

In Anbetracht der bereits laufenden Arbeiten in der Verwaltung und im Parlament (Parlamentarische Initiative der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (20.433) "Schweizer Kreislaufwirtschaft stärken") erachtet es der Bundesrat zum jetzigen Zeitpunkt als verfehlt, eine Kennzeichnung der Reparaturfähigkeit einzuführen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4323	n	Mo. Gugger. Fairness bei der Entschädigung von Rissen durch grosse Beutegreifer			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, eine Ausweitung an der Beteiligung des Bundes an der Entschädigung von Schäden durch Grosse Beutegreife (durch Wolf uvm) vorzunehmen, wenn Angriffe auf geschützte Herden erfolgten und Nutztiere verletzt oder vermisst wurden oder abgestürzt sind.

Begründung Der Bund beteiligt sich bisher an der Entschädigung von durch Grosse Beutegreifer gerissenen Nutztieren zu 80 Prozent. 20 Prozent haben die Kantone zu tragen, deren Wildhut für die gutachterliche Anerkennung von Rissen verantwortlich ist. Der Bund leistet seinen Anteil allerdings nur an beim Angriff getötete Nutztiere. Tiere, die in Folge von Angriffen verletzt oder vermisst werden oder abstürzen, können die Kantone zwar im Sinne der Kulanz ganz oder teilweise entschädigen, aber eine Beteiligung des Bundes an diesen Kosten ist nicht vorgesehen. Die Praxis zeigt aber, dass nach Wolfsangriffen nicht nur Tiere getötet, sondern auch vermisst oder verletzt werden oder abstürzen. Dies stellt für die Tierhalterinnen und -halter einen messbaren wirtschaftlichen Schaden dar. Dass insbesondere Verletzungen und Abstürze von Tieren in einem ursächlichen Zusammenhang mit Angriffen durch Grosse Beutegreifer stehen, kann die kantonale Wildhut im Rahmen der Untersuchung der Angriffe kompetent feststellen.

Stellungnahme Gemäss Artikel 13 Absatz 4 des Jagdgesetzes (JSG, SR 922.0) und Artikel 10 der dazugehörenden Jagdverordnung (JSV, SR 922.01) beteiligen sich Bund und Kantone an der Vergütung von Schaden, der durch Tiere bestimmter geschützter Arten, wie beispielsweise den Grossraubtieren, verursacht wird.

Die Kantone ermitteln die Schadenverursacher und die Höhe der Vergütung. Sie verlangen dafür das Vorweisen der von Grossraubtieren gerissenen oder verletzten Nutztiere. Den Kantonen steht es gemäss dem Konzept Wolf Schweiz offen, ob sie im Sinne der Kulanz in plausiblen Umfang auch die Kosten für vermisste Nutztiere, die Bergungskosten von Kadavern oder die Pflegekosten für verletzte Nutztiere entschädigen wollen.

Der Bund erstattet den Kantonen bereits heute 80 Prozent der von ihnen ausbezahlten Schadenvergütungen zurück. Dabei werden auch die erwähnten Kulanzzahlungen der Kantone gemäss der geltenden Praxis vom Bund grundsätzlich akzeptiert. Eine Ausweitung der Beteiligung des Bundes an der Entschädigung von Nutztierschäden erweist sich deshalb als nicht notwendig.

Der Bundesrat ist hingegen bereit, den Handlungsspielraum innerhalb des geltenden Jagdgesetzes durch Anpassungen auf Verordnungsstufe auszunutzen. Entsprechend beantragt er die gleichlautenden Motionen der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (20.4340) und des Ständerates (21.3002) "Schweizer Wolfspopulation. Geregelter Koexistenz zwischen Menschen, Grossraubtieren und Nutztieren" zur Annahme.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4356	n	Mo. Grüter. Digitaler Fahrzeug- und Führerausweis			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird gebeten eine digitale Lösung für den Fahrzeug- und Führerausweis zu erarbeiten. Dabei sollen die rechtlichen Grundlagen geprüft werden, die eine internationale Nutzung ermöglichen würden. Eine digitale Lösung soll personenbezogene Daten und Fahrzeugdaten trennen können. Zudem sollte geprüft werden, wie der digitale Fahrzeug- und Führerausweis als Grundlage für weitere Dienstleistungen eingesetzt werden kann, z.B. für Gebührenerhebungen, Integration der Autobahn-Vignette oder Versicherungsleistungen. Dieser Vorstoss wird erneut eingereicht, da der gleiche Antrag schon in der Motion 18.3788 eingereicht, diese aber zwischenzeitlich leider abgeschrieben wurde.					
Begründung	Ein digitaler Fahrzeug- und Führerausweis verspricht in einer zunehmend vernetzten Welt viele Vorteile. 1. Die Lösung soll die behördliche Arbeit (Mutationen, Berechtigungen, History, etc.) unterstützen, dies auch im Offline-Modus. 2. Ein digitaler Fahrzeug- und Führerausweis ermöglicht, dass Informationen und Daten von Fahrzeuglenkern und Behörden in Echtzeit bearbeiten werden können. 3. Nach europäischem Vorbild könnten die Daten des Fahrzeugs und des Halters aufgetrennt werden. In einer Studie der Berner Fachhochschule kommen die Autoren zum Schluss, dass die Trennung von personenbezogenen Daten und Fahrzeugdaten den Datenschutz und die Privatsphäre erhöhen. Bei einer Auftrennung wäre die Identität des Fahrzeugs im Fahrzeug. Dies würde auch die Entwicklung von Vehicle-To-Vehicle (V2V) Technologien ermöglichen. 4. Die Informationen zum Halter könnten in Form einer Smartcard gesichert werden. Gerade in Zeiten von disruptiven Technologien und neuen Geschäftsmodellen (zum Beispiel: autonome Fahrzeuge, Sharing-Modelle oder auch Pay-per-use Versicherungen) bietet ein elektronischer Fahrzeug- und Führerausweis einen interessanten Mehrwert für die Wirtschaft, für die Nutzer und die Behörden. Einen Schritt in diese Richtung machten schon Indien und Grossbritannien. In Grossbritannien prüft man, ob der Fahrausweis auch als digitale Version auf dem Smartphone mitgeführt werden kann. Innovative Lösungen im Bereich des elektronischen Fahrzeugausweises würden den Standort Schweiz international stärken.					
Stellungnahme	Der Bundesrat ist von den Vorteilen digitaler Fahrzeug- und Führerausweise überzeugt. Er hat deshalb zusammen mit den kantonalen Strassenverkehrsämtern ein Pilotprojekt zur Digitalisierung der Lernfahrausweise gestartet. Im Bereich der Fahrzeug- und Führerausweise ist eine Digitalisierung derzeit noch nicht sinnvoll. Denn im Gegensatz zu den Lernfahrausweisen, die grundsätzlich nur innerhalb der Schweiz Gültigkeit haben, müssen Fahrzeug- und Führerausweise internationalen Normen entsprechen. Andernfalls werden sie im Ausland nicht akzeptiert. Heute existieren noch keine internationalen Vorgaben zu digitalen Fahrzeug- und Führerausweisen. Die Arbeiten in den entsprechenden Gremien laufen. Zudem sollen zuerst die Erkenntnisse aus dem oben erwähnten Pilotprojekt zur Digitalisierung der Lernfahrausweise abgewartet werden.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4388	n	Po. Storni. Künstliche Intelligenz. Sicherheitsvorschriften, Transparenz und Information bei Anwendungen von maschinellem Lernen			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht die Notwendigkeit von Vorschriften für Anwendungen von künstlicher Intelligenz (KI) genauer zu untersuchen. Gemeint sind Anwendungen, die auf Algorithmen des maschinellen Lernens (ML) basieren, die in risikoreichen automatisierten Technologiebereichen eingesetzt werden und den privaten Bereich betreffen. Dabei muss er auch die Notwendigkeit der Information der Bevölkerung über die Anwendungen von KI beurteilen. Der Bericht soll in Ergänzung zu dem Bericht der IDAG-KI von 2019 den Regulierungsbedarf bewerten.					

Begründung	Die neuen KI-Technologien, die auf Algorithmen und Modellen des ML basieren, eröffnen in vielen Bereichen tolle Chancen, so zum Beispiel in der Medizin, bei der rationellen Nutzung von Ressourcen und in vielen mehr. Die Technologien sind bereits weit verbreitet. Durch Edge-Computing werden sie immer allgegenwärtiger und breiten sich flächendeckend aus. ML-Modelle zur Analyse von personenbezogenen Daten, um personalisierte Werbung auszuspielen und auf das Kaufverhalten einzuwirken, und Modelle zur Spracherkennung oder zur Übersetzung, um nur die bekanntesten zu nennen, sind heute im täglichen Einsatz. Anwendungen von KI, bei denen diese eine direkte physische Interaktion mit der Umgebung hat, also zum Beispiel autonomes Fahren, sind kritischer und erfordern ein hohes Mass an Sicherheit und technischer Robustheit. Die Funktionsmechanismen und Entscheidungen von ML-Modellen basieren auf verschiedenen Schichten von neuronalen Netzen. Diese sind nicht transparent, im Gegensatz zu klassischen regelbasierten Algorithmen, die für kritische Anwendungen (Avionik, Medizin usw.) nach vorgegebenen Sicherheitsbestimmungen zertifiziert werden müssen. KI arbeitet nicht mit imperativer Programmierung, sondern lernt selbstständig, was dazu führt, dass die Methode nicht immer transparent ist. Es müssen Regeln und Prozesse festgelegt werden, damit auch die KI als zuverlässig und geeignet zertifiziert werden kann, um in für die Unversehrtheit von Personen und für den Schutz der Umwelt kritischen Bereichen eingesetzt zu werden. Dabei kann man sich an den Bestimmungen orientieren, die zum Beispiel im Bereich von Installationen oder elektrischen Geräten angewendet werden. Weiter müssen auch die auf biometrischer Erkennung basierenden Anwendungsmöglichkeiten von KI reglementiert werden. Dies können Anwendungen für das Profiling, die Personenidentifikation oder die Überwachung von Personen sein, also alles, was mit der Privatsphäre und den Grundrechten einer Person zu tun hat. Ausserdem muss das Recht auf Information der Bevölkerung analysiert werden, wenn diese mit einer Anwendung von KI und ML konfrontiert ist (ein Register für KI-Algorithmen). Es wird eine Vertiefung der Arbeiten der IDAG KI aus dem Jahr 2019 und die Festlegung von Grenzen und gesetzlichen Grundlagen für die Anwendungen von KI verlangt.
-------------------	--

Stellungnahme	Dem Bundesrat ist es ein Anliegen, angemessen auf die Herausforderungen der künstlichen Intelligenz (KI) zu reagieren. Er hat daher bereits 2018 KI als ein zentrales Thema der Strategie "Digitale Schweiz" definiert und eine interdepartementale Arbeitsgruppe (IDAG) KI ins Leben gerufen. Der Bericht der IDAG KI vom Dezember 2019 nimmt eine breite Auslegeordnung und sorgfältige Analyse der relevanten Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine verantwortungsvolle Nutzung von KI vor. Weiter beleuchtet er die spezifischen Herausforderungen in verschiedenen Anwendungsfeldern über alle Politikbereiche der Bundesverwaltung hinweg. Dabei wird aufgezeigt, dass der allgemeine Rechtsrahmen in der Schweiz zum gegenwärtigen Zeitpunkt grundsätzlich geeignet und ausreichend ist, um mit den Herausforderungen der KI umzugehen. Auch der Revisionsentwurf zum Datenschutzgesetz, der in der Herbstsession 2020 verabschiedet worden ist, führt in diesem Bereich in mehreren Punkten zu Verbesserungen, insbesondere in Bezug auf automatisierte Einzelentscheidungen. In verschiedenen Bereichen besteht jedoch in unterschiedlichem Ausmasse Handlungsbedarf. Dieser ist erkannt und wird bereits angegangen. So hat die IDAG KI im November 2020 Leitlinien für den Umgang mit KI in der Bundesverwaltung vorgestellt. Diese dienen als allgemeiner Orientierungsrahmen und gewährleisten eine kohärente Politik in Bezug auf KI. Im Anhang 2 der Leitlinien "Anwendbarkeit der geltenden Rechtsordnung" wird zudem spezifisch aufgezeigt, dass die bestehende Rechtsordnung auch für KI gilt. Eine regelmässige Beurteilung hinsichtlich der Anwendung und Weiterentwicklung der Leitlinien wird vom BAKOM zusammen mit den betroffenen Bundesstellen sichergestellt. Zur Bearbeitung des im Bericht der IDAG KI identifizierten zusätzlichen Handlungsbedarfs hat der Bundesrat zudem weitere verwaltungsinterne Prüfaufträge erteilt, namentlich im Bereich Völkerrecht sowie zur Nutzung von KI bei der öffentlichen Meinungs- und Willensbildung. Die beiden Berichte werden im Verlauf des Jahres 2021 vorliegen. Schliesslich hat der Bundesrat im Dezember 2020 entschieden, dass bis Mitte 2021 die Ausgestaltung eines Kompetenznetzwerkes zu KI in der Bundesverwaltung geprüft werden soll. Mit einem solchen Kompetenznetzwerk soll unter anderem auf ein breites Expertenwissen zurückgegriffen werden können. Neben den genannten Aktivitäten der IDAG KI sind zudem bereits Programme im Gange, bei denen in Zusammenarbeit zwischen Bundesstellen und Unternehmen neue Risiken ausgehend von KI behandelt werden können. Als Beispiele sind die Nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen 2018-2022 (SKI-Strategie) sowie die Nationale Strategie zum Schutz der Schweiz vor Cyber-Risiken 2018-2022 (NCS-Strategie) zu erwähnen. Beide Strategien sehen vor, dass in kritischen Sektoren wie z.B. der Energieversorgung, des Gesundheitswesens oder dem Verkehr auf regelmässiger Basis Risiko- und Verwundbarkeitsanalysen durchgeführt werden. Im Rahmen dieser können neue, KI-basierte Risiken systematisch erfasst und Massnahmen zu deren Reduktion empfohlen werden. Der Stand der Umsetzung beider Strategien wird in regelmässigen Abständen dem Bundesrat rapportiert. Insofern verfügt der Bundesrat über verschiedene Kanäle, die ihm ein Verfolgen von KI-Entwicklungen sowie den damit zusammenhängenden Risiken für Gesellschaft und Wirtschaft ermöglichen. Bei Bedarf kann er, abgestützt auf entsprechende Analysen, Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Zuverlässigkeit KI-basierter Systeme treffen. Der Bundesrat wird die Entwicklungen in den verschiedenen Bereichen, in denen KI angewendet wird, weiterhin aufmerksam verfolgen und bei Bedarf agieren. Zudem arbeitet die Schweiz aktiv in internationalen Gremien an Regulierungsfragen zu KI mit, wie z.B. den Arbeiten des Europarates an einem rechtlichen Rahmen für KI. Vor dem Hintergrund des ausführlichen Berichts der IDAG KI vom Dezember 2019 und den oben erwähnten Folgearbeiten sowie weiteren Programmen, die aktuell im Gange sind, sieht er derzeit jedoch keinen Bedarf für eine zusätzliche Studie.
----------------------	---

Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.
---------------	---

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4419	n	Mo. Guggisberg. Weniger Bürokratie, mehr Sachgerechtigkeit und raschere Entscheide in der Raumplanung!			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 25 Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG) so anzupassen, dass die Kantone eine zentrale kantonale Behörde oder dezentrale kantonale Behörden bezeichnen können, die bei allen Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen entscheiden, ob sie zonenkonform sind oder ob für sie eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann.					
Begründung	Das Bauen ausserhalb der Bauzone ist schweizweit sehr verbürokratisiert. Sinnvolle Erweiterungen, ohne dass auch nur ein zusätzlicher Quadratmeter verbaut wird, scheitern immer wieder an der allzu strengen Verwaltungspraxis. Besonders bemerkbar macht sich dieser unbefriedigende Zustand in heterogenen Kantonen. Nach geltendem Artikel 25 Absatz 2 RPG muss eine zentrale kantonale Behörde über die Zonenkonformität eines Bauvorhabens entscheiden. Diese starre Regelung ist unpraktikabel und führt immer wieder zu stossenden und unsachgerechten Ergebnissen. Insbesondere verhindert sie die Ausnutzung bestehender Bausubstanz und widerspricht dem Verdichtungsgebot, wie es seit der letzten RPG-Revision gesetzlich verankert ist. Ausserdem führt die Konzentration auf eine Behörde in grösseren Kantonen zu Verzögerungen, allein schon unter dem Aspekt, dass Augenscheine aufwändiger zu organisieren sind (längere Zufahrt, weniger Ortskenntnisse). Die Folge sind mehr schriftliche Entscheide, welche dann für Unverständnis sorgen. In den Kantonen mit funktionierender Bewilligungspraxis bliebe die vorliegende, geringfügige Anpassung von Artikel 25 Absatz 2 RPG folgenlos. Sie gäbe aber heterogenen Kantonen die Möglichkeit, die Baubewilligungspraxis unbürokratischer, sachgerechter, rascher und damit Bürgerfreundlicher zu vollziehen					
Stellungnahme	Artikel 25 Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) verlangt, dass Baubewilligungen für Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen nur mit Zustimmung der zuständigen kantonalen Behörde erteilt werden dürfen. Der Gesetzgeber wollte damit eine einheitliche und rechtsgleiche Behandlung entsprechender Gesuche innerhalb des Kantonsgebiets sicherstellen. Weiter wollte er mit der Bestimmung sicherstellen, dass die Bewilligungen von einer fachlich kompetenten Behörde, unabhängig von Pressionen und persönlichen Abhängigkeiten erteilt werden. Demzufolge sollen sämtliche Gesuche für Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen bei einer übergeordneten Behörde mit entsprechender Eigenständigkeit und entsprechendem Überblick zusammenlaufen (vgl. BGE 128 I 254 E. 3.5). Artikel 25 Absatz 2 RPG schliesst eine gewisse Dezentralisierung der Behördenorganisation nicht aus, z.B. durch die Bildung von Aussenstellen innerhalb einer Behörde. Diese Aussenstellen müssen jedoch hierarchisch und weisungsmässig der Zentrale unterstellt bleiben, damit die einheitliche und rechtsgleiche kantonale Rechtsanwendung gewahrt bleibt. Den Kantonen steht somit in diesem Rahmen schon nach geltendem Recht die Möglichkeit offen, ihren Besonderheiten mittels geeigneter organisatorischer Massnahmen Rechnung zu tragen. Einer Anpassung von Artikel 25 RPG bedarf es dazu nicht. Im Übrigen sind Zuständigkeitsbestimmungen, die nicht auf einen einheitlichen und rechtsgleichen Vollzug ausgerichtet sind, auch nicht der Rechts- und Planungssicherheit förderlich. Je unterschiedlicher das Raumplanungsrecht durch dezentrale Vollzugsorgane angewendet wird, umso grösser ist das Risiko, dass deren Entscheide durch übergeordnete Rechtsmittelinstanzen aufgehoben werden.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4431	n	Po. Pult. Politische Werbung im Internet und Schutz der Demokratie			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht Kennzahlen und Fakten zur politischen Werbung im Internet zu erheben sowie den Bedarf nach Regulierung derselben aufzuzeigen. Das Ziel besteht darin, das Ausmass der Entwicklung darzulegen, Schwachpunkte der heutigen Rechtslage zu identifizieren und allfällige Lösungen zu skizzieren, wie der demokratische Meinungsbildungsprozess vor absichtlichen Falschmeldungen und intransparenten, algorithmusgetriebenen Anzeigen im Internet geschützt werden kann.					
Begründung	Abstimmungs- und Wahlkämpfe verlagern sich zunehmend ins Internet. Anders als in TV und Radio sowie im Printbereich bestehen auf Internet-Plattformen wie sozialen Netzwerken oder Suchmaschinen kaum Regeln im Bereich der politischen Werbung. Algorithmusgetriebene Werbung ermöglicht auch keine Transparenz. In TV und Radio ist politische Werbung verboten, in den übrigen Medien erlaubt. Allerdings kann eine Zeitung eine politische Anzeige ablehnen. Laut dem Presserat, der Beschwerdeinstanz der Medienbranche, sollen auch ethische Kriterien entscheidend dafür sein, ob politische Anzeigen publiziert werden. Zudem soll laut Presserat die Gestaltung so sein, dass erkennbar ist, dass es sich um politische Werbung und nicht um redaktionellen Inhalt handelt. Das Verbot der politischen Werbung in TV und Radio ist hingegen gesetzlich verankert und soll verhindern, dass die demokratische Willensbildung durch wirtschaftlich mächtige Akteure übermässig beeinflusst werden kann. Keine Regulierung kennt die Schweiz bisher bei der politischen Werbung auf Internet-Plattformen. Dabei stellen ausländische Konzerne wie Facebook unsere Demokratie vor erhebliche Herausforderungen. Die Algorithmen, die Anzeigen im Internet weiterverbreiten und steuern, sind intransparent und unterstehen keiner demokratischen Kontrolle. Damit können auch absichtliche Falschinformationen (Fake News) stark verbreitet werden, ohne dass Absender Rechenschaft ablegen müssen und Inhalte durch die breite Öffentlichkeit geprüft werden können. Wirtschaftlich mächtige Akteure können auch über Internet-Plattformen die Willensbildung übermässig beeinflussen. Und erst noch ohne Transparenz über ihre Aktivitäten. Aus diesem Grund hat Twitter politische Werbung auf seiner Plattform verboten. Die anderen Plattformen erlauben sie weiterhin. Es stellt sich die Frage, warum die Schweizer Demokratie mit einem Verbot politischer Werbung in TV und Radio sowie mit Branchenregeln bei den anderen redaktionellen Medien (Presserat) geschützt wird aber im Internet keinerlei Regeln für bezahlte politische Werbung gelten. Eine politische Diskussion auf Basis des postulierten Berichts kann und soll zur Klärung beitragen.					

Stellungnahme Auf Internet-Plattformen wie Facebook, YouTube oder Twitter können Personen und Organisationen eigene Inhalte veröffentlichen und Inhalte anderer diskutieren und weiterverbreiten. Auch in der Schweiz spielen diese Plattformen eine wichtige Rolle und wurden 2019 von 71% der Bevölkerung genutzt. Sie stellen damit einen wachsenden Faktor in der Meinungsbildung dar. Dies gilt insbesondere für jüngere Generationen, deren Kommunikationsverhalten stark von Social Media Diensten geprägt ist.

Die Entscheidung darüber, welche Inhalte welchen Nutzenden (nicht) angezeigt werden, und wie prominent diese Inhalte in deren "Feed" auftauchen, fällt weitgehend automatisiert unter Rückgriff auf Algorithmen. Diese entscheiden gemäss der Logik, die die Plattform-Betreiber programmiert haben. Auf vielen Plattformen ist es möglich, gegen Bezahlung bestimmte Inhalte wie zum Beispiel kommerzielle oder politische Werbung unter bestimmten Zielgruppen verbreiten zu lassen.

Plattformen führen einerseits zu einer weiteren Demokratisierung der Öffentlichkeit, indem sie die Hürden für die öffentliche Sichtbarkeit privater Meinungsäusserungen senken und ihre Verbreitung vereinfachen. Andererseits werden auf ihnen jedoch auch gezielte, nachweislich falsche oder irreführende Informationen zur Täuschung der Öffentlichkeit, Desinformation und Hassrede (z.B. rassistische oder diskriminierende Äusserungen) verbreitet. Ausmass und Entwicklung dieser Phänomene sind indes nur sehr schwer zu erfassen; unter anderem weil die meisten Plattformen keinen Zugang zu den nötigen Daten gewähren, und weil die Unternehmen wegen der geringen Marktgrösse der Schweiz kaum entsprechende Berichte veröffentlichen. Dies gilt auch für politische Werbung. Google etwa macht für EU-Länder Angaben zum Umfang der Werbeausgaben für politische Werbung, hingegen nicht für die Schweiz. Der Democracy Action Plan der EU sieht vor, dass die Kommission dieses Jahr einen Legislativvorschlag zur Transparenz gesponserter politischer Inhalte vorlegen wird.

Dem Bundesrat ist bewusst, dass mit den digitalen Intermediären eine neue Kommunikationsinfrastruktur entstanden ist, die nach Regeln von privaten ausländischen Organisationen funktioniert, aber Wirkung in der Schweiz entfaltet. Er hat deshalb einen Bericht in Auftrag gegeben, der Chancen und Risiken der Intermediäre erfassen, vorliegende empirische Erkenntnisse zusammentragen, den Handlungsbedarf aufzeigen und gegebenenfalls Massnahmen vorschlagen soll. Die Thematik politischer Werbung wird Teil dieses Berichtes sein und die Frage allfälliger Transparenzvorschriften dort diskutiert werden. Dabei sollen auch die regulatorischen Entwicklungen in Europa berücksichtigt werden.

Der Bericht wird gegen Ende 2021 erwartet. Die geforderte Debatte kann aufgrund dieses Berichts erfolgen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4433	n	Mo. Schläpfer. Die Anwendung der CO2-Zielwerte um drei Jahre verschieben			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die ab 2020 in Kraft getretenen neuen Grenzwerte der CO2-Emissionsabgaben für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis ins Jahr 2023 zu verschieben, und somit die Phasing-In und die Supercredits entsprechend bis Ende 2026 zu verlängern.

Begründung Die gegenwärtige Pandemie hat die Schweizer Wirtschaft und die Bevölkerung schwer getroffen, weshalb zusätzliche Belastungen zu vermeiden sind. Gerade die ab 2020 kurz vor Start der Pandemie - neu eingeführten CO2-Zielwerte für leichte Nutzfahrzeuge und auch die erneut gesenkten Grenzwerte von Personenwagen auf 95g/km werden hohe Sanktionszahlungen nach sich ziehen, welche von den Importeuren weitergereicht werden an die restliche Wirtschaft und an die Bürger.

Die Pandemie hat den CO2-Ausstoss je nach Sektor um bis zu 10 Prozent absinken lassen, weshalb eine solche Verschiebung der CO2-Ziele auf der Zeitachse um 3 Jahre zu vertreten ist.

Ausserdem ist anzunehmen, dass in den nächsten Jahren die Verkäufe von vollelektrischen Fahrzeugen stark zunehmen werden und somit der CO2-Ausstoss sinken wird. Von den im September 2020 neu zugelassenen 21 454 Neuwagen waren 4331 oder 20,2 Prozent Plug-in-Hybrid- beziehungsweise E-Autos. Dies impliziert eine jetzt schon markant höhere Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen im schweizerischen Fahrzeugmarkt, und dieser Trend wird sich noch beschleunigen. Das könnte bedeuten, dass die CO2-Grenzwerte im Jahr 2030 oder früher erfüllt werden dank dem disruptiven Technologiewechsel, und dies ohne Vorschriften und Gesetze.

Ausserdem sind laut UVEK die Sanktionszahlungen für die Fahrzeugimporte nicht das Ziel der CO2-Gesetzgebung. Deshalb ist es auch seitens der Verwaltung problemlos oder gar erwünscht, wenn mit der vorgesehenen Verschiebung der Ziele viele Strafzahlungen vermieden werden können und dank der Pandemie gar ohne grosse zusätzliche CO2-Emissionen.

Diese Motion hat im Idealfall den Effekt, dass ohne Strafzahlungen die CO2-Werte erreicht werden, weil es der Markt und damit die Autokäufer richten werden. Dies ohne dass weitere Gesetze erlassen und die Wirtschaft und die Bürger zusätzlich zur Corona-Pandemie belastet werden.

Stellungnahme Die Schweiz steht in der Klimapolitik vor grossen Herausforderungen, gerade auch im Verkehrsbereich, in dem in den letzten Jahren die Emissionen im Gegensatz zu anderen Sektoren nicht wesentlich gesunken sind. Die seit Anfang 2020 geltenden Zielwerte wurden im Mai 2017 im Rahmen der Abstimmung zur Energiestrategie 2050 von Volk und Ständen deutlich angenommen. Weiter hat das Parlament im Rahmen der Debatte zum totalrevidierten CO₂-Gesetz seinen Willen zu einem griffigen und ambitionierten CO₂-Gesetz mehrfach deutlich zum Ausdruck gebracht - dies auch unter Berücksichtigung der durch Covid-19 gegebenen Rahmenbedingungen. Der Bundesrat erachtet deshalb eine rückwirkende Anpassung der CO₂-Vorschriften für Neufahrzeuge als verfehlt. Dies hat er in seiner Antwort auf die Mo. 20.3710 Wobmann vom 18. Juni 2020 "Die Verbindung von fehlenden Erträgen und drohenden Sanktionen, das heisst "Bussen", ist toxisch für die systemrelevante Autobranche mit rund 86 000 Mitarbeitenden" bereits dargelegt.

Der Anteil von effizienten Elektroautos und Plug-in Hybriden bei den Neuzulassungen hat sich im Jahr 2020 mit 14,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt. Auch das vom Importeursverband auto-schweiz angestrebte Ziel für 2020 von 10 Prozent wurde somit deutlich übertroffen. Weiterhin unbefriedigend ist jedoch die Entwicklung der CO₂-Emissionen bei neuzugelassenen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die im Vergleich zum Vorjahr kaum Reduktionen der CO₂-Emissionen zeigen. Diese wären allerdings erforderlich, um die lange im Voraus angekündigten CO₂-Emissionsziele zu erreichen.

Bei der Umsetzung der CO₂-Emissionsvorschriften gilt für 2020 bereits eine im Vergleich zur EU grosszügigere Übergangsregelung, welche Rücksicht auf die Ausgangslage in der Schweiz nimmt. Die Importeure haben ausserdem die Möglichkeit, durch eine entsprechende Sortiments- und Preispolitik mögliche Sanktionen zu vermindern oder zu vermeiden. Aktuelle Auswertungen zeigen, dass verschiedene Importeure mit einer vorausschauenden Sortimentspolitik und der aktiven Vermarktung effizienter Fahrzeuge ihre Zielwerte für das laufende Jahr erreichen oder gar unterbieten können.

Der Bundesrat ist demnach auch angesichts der aktuellen Marktentwicklung überzeugt, dass ambitionierte Zielsetzungen bei Fahrzeugen für die notwendige Absenkung der Emissionen im Verkehrsbereich entscheidend sind.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4441	n	Mo. Aebischer Matthias. Dringliche Massnahmen zur Verbesserung der internationalen Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien auf der Simplonachse			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, beim Verkehrsministerium der Republik Italien zu intervenieren, mit der Zielsetzung, gemeinsam und möglichst rasch

- die Qualität des internationalen Eisenbahn-Reiseverkehrs auf der Simplon-Achse durch geeignete bahntechnische Sanierungs- und Ausbaumassnahmen auf italienischen und schweizerischen Streckenabschnitten zu verbessern;

- die Attraktivität der Eisenbahnverbindungen zwischen der Westschweiz, Bern und Oberitalien mit einem markant besseren Angebot (höhere Anzahl Züge, Stundentakt, stabiler Betrieb, pünktliche Fahrzeiten) generell zu erhöhen und damit den Verkehrsanteil der Schiene zu steigern;

- die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn im internationalen Reiseverkehr auch durch eine verstärkte, wirksamere Zusammenarbeit der Verantwortlichen für Infrastruktur, Trassenmanagement und Bahn-Produktion auf dieser internationalen Achse sicherzustellen.

Begründung Die Simplonlinie - und mit ihr die Zugverbindungen nach Milano und weiter - befindet sich in einer Dauerkrise. Die internationalen Züge verkehren fast immer mit grossen Verspätungen. Für Bern und die Westschweiz ist dieser Zustand unhaltbar. Ein grosser potenzieller Markt für die Eisenbahn - d.h. für den umweltfreundlichsten internationalen Reiseverkehr - bleibt so ungenügend erschlossen. Geplante Angebotsverbesserungen werden immer wieder verschoben.

Stellungnahme Der Bundesrat ist sich der strategischen Bedeutung der Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien sowohl über die Gotthard- als auch über die Simplonachse bewusst. Für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) einigten sich die zuständigen Behörden der Schweiz und Italiens im Jahr 1999 darauf, ihre Zusammenarbeit mit der Schaffung eines Lenkungsausschusses zu formalisieren. Dieser besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesamtes für Verkehr (BAV) einerseits und des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr (MIT) andererseits. Die Arbeiten des Lenkungsausschusses führten 2012 zur Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding (MoU), mit dem der Bau der NEAT mit dem Ausbau der italienischen Infrastruktur koordiniert wurde. Das MoU sieht die Erhöhung der Kapazität auf den Zulaufstrecken, den Bau neuer Terminals für den kombinierten Verkehr und die Vereinheitlichung der Betriebsbedingungen, wie Länge und Gewicht der Züge, vor. Das MoU bildete auch die Grundlage für die Verlängerung des Profilausbaus der Bahnstrecken auf vier Meter auf dem italienischen Teil der Luino- und der Simplon-Linie mit finanzieller Unterstützung der Schweiz. Im Herbst 2020 haben der Bundesrat und die italienische Regierung zudem ein Abkommen über die Entwicklung der Bahninfrastruktur auf der Lötschberg-Simplon-Achse (SR 0.742.140.28) abgeschlossen. Darin verpflichtet sich Italien, diese Strecke bis 2028 so auszubauen, dass Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe auf der Bahn durchgehend bis zu den grossen Umladeterminals in Norditalien transportiert werden können. Nach Artikel 2 des Abkommens stellt die Schweiz dazu 134,5 Millionen Euro zur Verfügung. Der Zustand der Infrastruktur, insbesondere auf der Simplonachse, erforderte zahlreiche Instandhaltungsprogramme, die während mehrerer Monate zu einigen Linienunterbrechungen führten. Diese Unterbrechungen waren aus Sicht der Kundinnen und Kunden schmerzhaft, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Die seit der Unterzeichnung des MoU im Jahr 2012 erzielten Erfolge bestärken die Behörden der Schweiz und Italiens darin, ihre Zusammenarbeit mit der Erarbeitung eines neuen MoU, diesmal mit dem Zeithorizont 2035, fortzusetzen. Das neue MoU soll bis 2022 vorliegen. Ebenfalls in diesem Zusammenhang wird die Verdichtung der Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien geprüft: ein Stundentakt zwischen Brig und Mailand und ein Halbstundentakt zwischen Zürich und Mailand. Auch Pünktlichkeitsziele sollen berücksichtigt werden. Es zeigt sich, dass der Lenkungsausschuss die Zusammenarbeit zwischen den schweizerischen und italienischen Staatsbehörden, die für den Verkehr zuständig sind, als institutionalisierten regelmässigen Austausch verbessert. Innerhalb dieses bestehenden Rahmens setzt sich der Bundesrat für die Verbesserung der Attraktivität und Qualität des Angebots auf der Simplonachse ein. Der Bundesrat schlägt vor, dass die Verkehrskommissionen regelmässig über die Fortschritte dieser Arbeiten informiert werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4458	n	Mo. Klopfenstein Broggini. Die grünste Energie ist die, die man nicht verbraucht. Hürden für Energiesparprogramme in der Schweiz abbauen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, für die Kantone und deren Versorgungsunternehmen eine Plattform für Energiesparprogramme einzurichten und eine Finanzierungsgrundlage für die Entwicklung von Energiesparprogrammen bereitzustellen. Die Plattform soll dem Austausch über angewandte Methoden, unternommene Anstrengungen und ergriffene Massnahmen dienen.

Begründung Der Energieverbrauch pro Kopf der Bevölkerung sinkt von Jahr zu Jahr. Der Hauptgrund dafür ist der Temperaturanstieg, der dazu führt, dass die Nachfrage nach Raumwärme rückläufig ist. Auch der technische Fortschritt und die politischen Massnahmen haben massgeblich zu dieser Entwicklung beigetragen. Die Bevölkerung wächst jedoch weiter und damit auch die Gesamtmenge der genutzten Energie. Gemäss dem Monitoring-Bericht 2020 des BFE zur Energiestrategie 2050 ist der Energieverbrauch pro Kopf gegenüber dem Jahr 2000 um 19,1 Prozent gesunken, was im Einklang mit dem Energiegesetz steht. Der Endenergieverbrauch pro Kopf muss künftig im Durchschnitt um 2,2 Prozent pro Jahr sinken, damit der Richtwert für 2035 erreicht wird.

Um das Ziel der CO₂-Neutralität zu erreichen, müssen diese Richtwerte erreicht oder überschritten werden. Wer animiert die Bevölkerung, weniger zu verbrauchen? Weniger Energie zu verbrauchen oder den Konsum zu verändern, ist möglich, ohne auf Komfort zu verzichten. Wir müssen zuerst verstehen, bevor wir handeln können, Schritt für Schritt, jede und jeder bei sich: umweltbewusst handeln, Glühbirnen und Geräte mit hohem Energieverbrauch auswechseln, Durchflussregler an den Wasserhähnen anbringen. Auf kommunaler Ebene bedeutet dies, die Behörden anzuregen, Geräte und Installationen zu verbessern.

Die Services industriels de Genève (SIG) sind mit ihrem kostenlosen Energiesparprogramm, das seit über zehn Jahren existiert, Vorreiter auf diesem Gebiet. Mit dem Programm namens ECO 21 konnten im Kanton Genf, der 500 000 Einwohnerinnen und Einwohner zählt, schon mehr als 205 Gigawattstunden Strom pro Jahr gespart werden. Das entspricht dem Verbrauch von fast 70 000 Haushalten. Weiter erreichten die SIG mit dem Programm Einsparungen von 35 Millionen Franken für die Haushalte, einen um 253 000 Tonnen geringeren CO₂-Ausstoss - das ist so viel wie alle Autos des Kantons in 16 Monaten ausstossen -, Investitionen in die lokale Wirtschaft in der Höhe von 117 Millionen Franken und die Schaffung von 552 neuen Arbeitsplätzen in der Schweiz.

Stellungnahme Mit dem Programm EnergieSchweiz des Bundesamtes für Energie (BFE) wurde im Sinne von Artikel 47 des Energiegesetzes (SR 730.0) bereits eine zentrale Plattform geschaffen, wie sie die Motion verlangt. Das Programm EnergieSchweiz bietet den Kantonen ein umfassendes Informationsangebot mit Tipps für umweltfreundliches Verhalten rund um die Themen Beleuchtung, Anschaffung von energieeffizienten Haushaltsgeräten, Installation von Wasserspareinsätzen für Armaturen oder zum Heizen mit erneuerbarer Energie. Mit einer Vielzahl von Informationsbroschüren, Best-Practice-Leitfäden, Ratgebern und technischen Merkblättern wendet sich das Programm auch an die Städte und Gemeinden.

Gemeinsam mit den Kantonen, den Städten und Gemeinden unterstützt das BFE die Umsetzung von Energiesparmassnahmen. Informationen zu den Förderprogrammen, wie z. B. dem Programm ProKilowatt des BFE betreffend Stromeffizienzmassnahmen in Anlagen und Gebäuden können auf der vom Bund unterstützten Plattform energiefranken.ch abgerufen werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4497	n	Po. Klopfenstein Broggini. Rechtspersönlichkeit und Rechtswege für die Gletscher. Eine Chance für unser Land?			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, in dem er aufzeigt, ob es angezeigt sein könnte, die Schweizer Gletscher mit Rechtspersönlichkeit auszustatten und Rechtswege einzurichten, die beschritten werden könnten, damit die Verletzung der Rechte dieser neuen juristischen Personen vor Gericht eingeklagt werden können.

Verschiedene Länder haben Naturgegebenheiten mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet, um die Beschädigungen zu bremsen, denen sie ausgesetzt sind. So hat das Parlament von Neuseeland 2017 den Fluss Whanganui, der den Maoris heilig ist, zu einem Lebewesen erklärt. Im Namen des Flusses können seither Klagen eingereicht werden. Der oberste Gerichtshof des indischen Bundesstaates Uttarakhand im Himalaya hat zwei Flüsse, den Ganges und den Yamuna, zu Lebewesen erklärt, die damit juristische Persönlichkeit haben. Der gleiche Gerichtshof hat diese Bestimmung zudem auf die Gletscher ausgedehnt, auf weitere Flüsse und Wasserwege, Wasserfälle, Bäche, Seen, Quellen, die Luft, Grasland, Täler, Urwälder, Feuchtzonen in den Wäldern. Damit können Bürgerinnen und Bürger im Namen dieser Naturgegebenheiten die Gerichte anrufen, um sie vor Verschmutzungen und anderen Gefährdungen zu schützen. Auch dem Tal Vilcabamba in Ecuador wurde 2011 die juristische Persönlichkeit verliehen, ebenso dem Rio Atrato in Kolumbien im Jahr 2016. Zur Diskussion stehen gegenwärtig auch die Rhone und die Loire.

Die Gletscher sind Teil der Schweizer Identität und stellen ein ganz besonderes Naturerbe dar, an dem unserer Bevölkerung sehr viel gelegen ist. Der Wissenschaft zufolge wird von den Gletschern, die unser Land im Jahr 2000 zählte, bis 2050 die Hälfte verschwunden sein. Bis zum Ende des Jahrhunderts werden fast alle Gletscher abgeschmolzen sein. Das Verschwinden der Gletscher stellt eine Gefährdung der lokalen Wohnbevölkerung dar. Aufgrund ihrer Erosion steigt die Ablagerung von Sedimenten in den Alpenflüssen, was zu vermehrten Murgängen führen kann. Wo heute Gletscher liegen, entstehen in den kommenden Jahrzehnten oftmals grosse Seen, manchmal mit Flächen von über 50 Quadratkilometern. Sie werden grosse Gefahren von Überschwemmungen und Erdbeben bergen und unsere Landschaft grundlegend verändern.

Heute, wo wir darüber nachdenken, den Robotern Rechtspersönlichkeit zu verleihen, ist es an der Zeit zu prüfen, ob es nicht angezeigt sein könnte, auch den Gletschern Rechtspersönlichkeit zuzuerkennen. Das würde ihren Schutz verstärken. Im Bericht sollen auch verschiedene Rechtswege geprüft werden, auf denen die Verletzungen der Rechte dieser juristischen Personen eingeklagt werden könnten.

Stellungnahme Im Dezember 2017 wurde bereits das praktisch gleichlautende Postulat Mazzone (17.4312) "Die Gletscher mit Rechtspersönlichkeit ausstatten und Rechtswege einrichten. Eine gute Gelegenheit für unser Land?" eingereicht. Der Bundesrat erachtet einen vertiefenden Bericht zu dieser Frage nach wie vor nicht als erforderlich und verweist deshalb grundsätzlich auf seine Stellungnahme vom 14. Februar 2018.

Dabei gilt es insbesondere zu beachten, dass die Frage, ob Sachen eine Rechtspersönlichkeit verliehen werden kann, bereits 2002 bei der Einführung des neuen Artikels 641a ZGB in Bezug auf Tiere umfassend debattiert wurde. Diese Möglichkeit wurde verworfen, weil sie mit dem schweizerischen Rechtssystem nicht vereinbar ist. Zudem ist es schwer vorstellbar, wie eine Rechtspersönlichkeit den Schutz der Gletscher konkret verbessern würde.

Hervorzuheben ist ferner, dass die überwiegende Mehrheit der Schweizer Gletscher bereits in Schutzzonen liegt. Rund 658 Quadratkilometer Gletscherfläche sind im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) erfasst, das sind 62 Prozent aller Gletscher der Schweiz. Sie müssen somit ungeschmälert erhalten werden (Art. 6 NHG).

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.
