

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Stand:
18.03.2022

Ergänzung zur Tagesordnung Sondersession Mai

Parlamentarische Vorstösse in Kategorie IV

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Inhaltsverzeichnis (alle Vorstösse)

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.4531	n	Po. Gysin Greta. Transparenz über Hate-Speech-Vorfälle auf Social Media		Tuena	+	✓
21.4561	n	Po. Egger Kurt. Energieverschwendung beim Betrieb ohne Nutzen		Hess Erich	+	✓
21.4580	n	Mo. Storni. Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Informationsaustausch. Der Schweizer Polizei Zugriff auf das europäische Strassentransportregister ermöglichen		Giezendanner	+	✓
21.4645	n	Po. Bendahan. Für mehr Neutralität der Algorithmen sorgen		Grüter, Nantermod	+	✓
20.3255	n	Mo. Klopfenstein Brogini. Abstandhalten auch unterwegs ermöglichen			-	✗
20.3359	n	Mo. Python. Gesundheits- und Umweltkosten des motorisierten Verkehrs berücksichtigen			-	✗
20.3374	n	Mo. Gugger. Unter-16-Jährige wirksam vor pornografischen Inhalten auf dem Internet schützen. #banporn4kids#			-	✗
20.3379	n	Mo. Klopfenstein Brogini. Eine CO2-Bilanz der Tätigkeiten des Bundes			-	✗
20.3382	n	Mo. Fraktion G. Covid-19-Impulsprogramm für die Bereiche Energie und Biodiversität	Klopfenstein Brogini		-	✗
20.3383	n	Mo. Fraktion G. Der Bundesrat muss sich auf internationaler Ebene für die Einführung einer Kerosinsteuer einsetzen	Pasquier		-	✗
20.3384	n	Po. Fraktion G. Masterplan Flugverkehr. Neue Spielregeln für den Flugsektor	Schlatter		-	✗
20.3494	n	Mo. Masshardt. Unterstützung für sauberes Trinkwasser			-	✗
20.3509	n	Mo. Seiler Graf. Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge			-	✗
20.3523	n	Mo. Masshardt. Chicagoer Abkommen von 1944 anpassen und Flugverkehr endlich besteuern			-	✗
20.3560	n	Po. Molina. Zukunftsfähigkeit des Schweizer Service public			-	✗
20.3561	n	Mo. Molina. Keine Gewinnabschöpfung bei Unternehmen des Service public			-	✗
20.3586	n	Mo. Schneider Schüttel. Mobilfunkanlagen mit 5G-Technologie. Konsequenzen der Millimeterwellen auf die Natur und den Menschen			-	✗
20.3593	n	Mo. Munz. Verbot von giftigen Fluorwachsen auch im Breitensport			-	✗
20.3599	n	Mo. Suter. Verkehrsunfälle reduzieren. PS-Beschränkung für Auto-Junglenker und Auto-Junglenkerinnen			-	✗
20.3637	n	Mo. Klopfenstein Brogini. Abfallfreie Takeaway-Gastronomie			-	✗

* Annahme +
Ablehnung -** Ja ✓
Nein ✗

Deutsch

Einzelne Vorstösse mit Texte

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.4531	n	Po. Gysin Greta. Transparenz über Hate-Speech-Vorfälle auf Social Media		Tuena	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, von relevanten Social-Media-Plattformen wie Facebook, Instagram, Twitter und Youtube Zahlen zu verlangen über die Anzahl Vorfällen, welche die Nutzungsbedingungen verletzen und potenziell strafrechtlich relevant sind.

Zu dieser Art Vorfälle gehören

- Sexuelle Belästigung
- Hate Speech
- Fake News
- Terrorismus und Extremismus
- Pornografie

Begründung Siehe Kategorien FB & Insta hier: <https://transparency.fb.com/data/community-standards-enforcement>

Bei dieser Art Vorfälle handelt es sich nicht nur um eine Verletzung der Nutzungsbedingungen, sondern um für unsere Gesellschaft relevante Phänomene. Bei allen handelt es sich um Vergehen oder gar Verbrechen, welche für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und das Funktionieren unserer Demokratie ein Problem darstellen. Gleichzeitig ist längst klar, dass diese Art Vorfälle auf allen grossen Social-Media-Plattformen zum Alltag gehören. Die meisten dieser Vorfälle werden dabei von den Plattformen so früh erkannt, dass sie innerhalb weniger Stunden gelöscht werden - ohne dass die Vorfälle zu rechtlichen Konsequenzen innerhalb des realen Rechtsstaats führen.

Das Ausmass des Problems bleibt deshalb für eine Gesellschaft unbekannt - ob es von grossem Interesse ist, das Ausmass des Problems zu kennen. Viele Social-Media-Plattformen weisen die Anzahl Vorfälle insgesamt aus, teilweise auch bezogen auf Länder und/oder die EU. Es ist aber an der Zeit, mit spezifischem Bezug zur Schweiz zu wissen, wie verbreitet diese Praktiken in unserem Land sind. Die Social-Media-Plattformen verfügen dabei in fast allen Vorfällen über die Möglichkeit, diese einem Land zuzuordnen.

Es besteht deshalb kein Zweifel, dass es möglich und in grossem Interesse der Schweiz ist, die genaue Anzahl Vorfälle und die Zuordnung zu den Kategorien von den Social-Media-Plattformen herauszufordern.

Stellungnahme Am 17. November 2021 hat der Bundesrat einen Bericht des BAKOM unter Mitwirkung der Bundeskanzlei zur Kenntnis genommen, der unter dem Titel "Intermediäre und Kommunikationsplattformen. Auswirkungen auf die öffentliche Kommunikation und Ansätze einer Governance" publiziert wurde (<https://www.bakom.admin.ch/bakom/de/home/digital-und-internet/digitale-kommunikation/kommunikationsplattformen.html>). Der Bericht ortet u.a. Hassrede als einen der Problembereiche.

Angesichts der im Bericht dargestellten Schlussfolgerungen ist der Bundesrat der Ansicht, dass die gesellschaftliche Einbindung und Governance der digitalen Intermediäre einer breiten öffentlichen Debatte bedarf. So hat der Bundesrat im Anschluss an die Veröffentlichung des Berichtes beim UVEK (BAKOM) ein Aussprachepapier in Auftrag gegeben, das untersucht, ob und wie Kommunikationsplattformen reguliert werden könnten. Dieses Papier wird auch das Anliegen des Postulats behandeln und dem Bundesrat Ende 2022 vorgelegt werden. Dem Ergebnis dieser Arbeiten ist nicht vorzugreifen.

Die sicherheitspolitische Kommission des Ständerates hat den Bundesrat zudem mit dem Postulat 21.3450 "Hassreden. Bestehen gesetzliche Lücken?" beauftragt, bis Mitte 2023 einen Bericht zum Regulierungsbedarf vorzulegen. Der beim UVEK in Auftrag gegebene Bericht wird einerseits den gesetzgeberischen Handlungsbedarf in diesem Bereich abklären. Andererseits soll er Ausmass und Formen von Hassrede auf den Plattformen der Intermediäre erfassen. In diesem Zusammenhang werden auch die im Postulatstext genannten Intermediäre zur Dokumentation des Ausmasses und der Formen der Verstösse gegen ihre Nutzungsbedingungen in der Schweiz gebeten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.4561	n	Po. Egger Kurt. Energieverschwendung beim Betrieb ohne Nutzen		Hess Erich	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht das Potenzial des Energieverbrauchs des "Betriebs ohne Nutzen" zu erfassen sowie Massnahmenvorschläge und Anreizmechanismen zur dessen Vermeidung zu unterbreiten.

Begründung	Die Steigerung der Energieeffizienz ein wesentlicher Pfeiler für die Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050+. Das Reduktionspotenzial beim Strom wird auf mindestens 30 Prozent geschätzt und wird aktuell bei Weitem nicht ausgenutzt. Die Energieeffizienz beinhaltet auch die Suffizienz, also die betrieblichen Optimierungen und Verhaltensänderungen. Mit betrieblicher Optimierung ist vor allem der Betrieb ohne Nutzen gemeint: Viele Motoren und Produktionsprozesse laufen zeitweise im Leerlauf, weil der Betrieb nicht optimiert ist. Lüftungen und Beleuchtungen sind in betrieb, obwohl gar keine Personen im Raum sind. Der Betrieb ohne Nutzen stellt eine besonders störende Form der Energieverschwendung dar, weil Strom ohne jeglichen Nutzen verbraucht wird. Der BFE-Bericht Stromverbrauch vom Mai 2021 ortet ebenfalls Potenzial bei der Energieeffizienz. Gemäss diesem Bericht liegen die Hemmnisse vor allem an der geringen Bedeutung der Energiekosten an den Gesamtinvestitionen und den Betriebs- bzw. den Haushaltskosten. Viele Akteure kennen daher ihren Energieverbrauch nicht oder identifizieren diesen nicht als Handlungsfeld. Zudem sind viele Marktakteure ungenügend über den Nutzen der Effizienzmassnahmen informiert und verfügen nur über ungenügende Kenntnisse. Das Bundesamt für Energie veröffentlichte 2009 einen Bericht, der eine erste Bestandesaufnahme zum Thema des Betriebs ohne Nutzen im Dienstleistungssektor umfasste. Seither sind mehr als 10 Jahre vergangen. Die Ziele dieses Postulates sind zum einen, die erwähnte Bestandesaufnahme zu aktualisieren, das Sparpotenzial zu bestimmen und nebst dem Dienstleistungssektor weitere Sektoren miteinzubeziehen. Im Weiteren sollen Vorschläge unterbreitet werden, wie der Energieverbrauch beim Betrieb ohne Nutzen reduziert werden kann. Anreize und Instrumente könnten zum Beispiel in der verstärkten Sensibilisierung, der Weiterbildung oder der Unterstützung von Instrumenten wie das Energiesparcontracting sein. Ebenso könnten Vorschriften für Personen, die elektrische Geräte herstellen, installieren oder nutzen, in Betracht gezogen werden.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.4580	n	Mo. Storni. Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Informationsaustausch. Der Schweizer Polizei Zugriff auf das europäische Strassentransportregister ermöglichen		Giezendanner	+	✓

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, die Teilnahme der Schweiz am europäischen Register der Strassentransportunternehmen (European Register of Road Transport Undertaking, ERRU) vorzubereiten und umzusetzen.					
---------------------------	--	--	--	--	--	--

Begründung	Durch die Schweiz führen wichtige internationale Verkehrsachsen. Auf einigen davon besteht ein erhöhtes Unfallrisiko. Doch die Schweizer Behörden verfügen über die lückenhaftesten Informationen in ganz Europa, was die internationalen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Schweizer Strassen betrifft, insbesondere in Bezug auf den Transitverkehr. Nach dem Strassenverkehrsgesetz (SVG) muss der Bund ein Informationssystem Strassenverkehrskontrollen führen. Dieses muss mit anderen Informationssystemen verknüpft sein (Art. 89t Bst. e SVG). Solange die Schweizer Kontrollbehörden nicht an das internationale Register ERRU angeschlossen sind, kann dieser gesetzliche Auftrag nicht angemessen umgesetzt werden, und der Schweiz fehlen sicherheitsrelevante Informationen über die ausländischen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. In seiner Antwort auf die Interpellation 21.4018 bestätigt der Bundesrat, dass eine Teilnahme der Schweiz am Register die Verkehrssicherheit erhöht. Der Bundesrat teilt auch die Meinung, dass sowohl die Schweiz als auch die ausländischen Staaten von einem entsprechenden Datenaustausch profitieren würden. Das System verknüpft die nationalen elektronischen Register und enthält Informationen, die die Schweiz derzeit teilweise parallel erfassen muss. Durch einen Anschluss ans internationale System würde sich demnach in der Schweiz auch der Umsetzungsaufwand für die Strassentransportunternehmen und für die Verwaltung reduzieren.					
Stellungnahme	Der Bundesrat beabsichtigt, im laufenden Jahr die Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) durchzuführen. Mit der Gesetzesanpassung soll die nötige Rechtsgrundlage für die Teilnahme an ERRU geschaffen werden.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
21.4645	n	Po. Bendahan. Für mehr Neutralität der Algorithmen sorgen		Grüter, Nantermod	+	✓

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zur Sicherstellung der Neutralität der gesellschaftlich relevanten Algorithmen vorzulegen. In seiner Antwort auf die Interpellation 21.3239 hat der Bundesrat angekündigt, er werde Zweckmässigkeit und Einfluss der Schaffung eines Kompetenznetzwerks im Bereich der künstlichen Intelligenz prüfen; die Schaffung eines unabhängigen Kontrollorgans hingegen lehnte er ab. Er hat auch das Postulat 16.4007 abgelehnt, das forderte, die Algorithmen müssten im Einklang mit den Grundrechten stehen. Dieses wurde zwischenzeitlich abgeschrieben, weil es nicht in der erforderlichen Frist behandelt wurde. Heute ist klar, dass die Nichtneutralität der Algorithmen Probleme erheblichen Ausmasses nach sich zieht. Zunächst können die Algorithmen, die den Zugang zu den Informationen für die Bevölkerung bestimmen, die freie Meinungsbildung stark beeinflussen. Zudem können zahlreiche Algorithmen, die sich aus grossen Datenmengen speisen, aus diesen Daten lernen und entsprechend diskriminierende Botschaften wiedergeben und verstärken. Die enorme Verbreitung von "Fake News" in den Kommunikationsblasen, die totale Undurchsichtigkeit der Vorschlags- und Suchalgorithmen und der Mangel an strategischer Sichtbarkeit auf diesem Gebiet stellen die Demokratie vor echte Probleme. Es zeigt sich deutlich, dass sich mit den gegenwärtigen Strategien dieses Phänomen nicht bekämpfen und das Problem nicht lindern lassen. Der Bundesrat wird darum aufgefordert, einen Massnahmenplan vorzulegen, der klar und transparent darlegt, wie er Folgendes sicherstellen will: - die Neutralität der Algorithmen, die einen grossen Einfluss auf die Gesellschaft haben, wie die weitverbreiteten Such- und Vorschlagsalgorithmen; - Die Akteure, die einen grossen Einfluss auf die Meinungsbildung haben, weil sie Inhalte in unangemessener Weise kontrollieren oder für die freie Meinungsbildung schädliche Algorithmen verwenden, sollen die öffentliche Meinung nicht direkt beeinflussen können.
---------------------------	---

Stellungnahme	Am 17. November 2021 hat der Bundesrat einen Bericht des BAKOM unter Mitwirkung der Bundeskanzlei zur Kenntnis genommen, der unter dem Titel "Intermediäre und Kommunikationsplattformen. Auswirkungen auf die öffentliche Kommunikation und Ansätze einer Governance" publiziert wurde (https://www.bakom.admin.ch/bakom/de/home/digital-und-internet/digitale-kommunikation/kommunikationsplattformen.html). Der Bericht ortet u.a. mangelnde Rechte für Nutzerinnen und Nutzer und die Intransparenz der digitalen Plattformen als Problembereiche. In diesem Zusammenhang wird auch die Rolle der Algorithmen angesprochen. Angesichts der im Bericht dargestellten Schlussfolgerungen ist der Bundesrat der Ansicht, dass die gesellschaftliche Einbindung und Governance der neuen Intermediäre einer breiten öffentlichen Debatte bedarf. Zudem hat der Bundesrat im Anschluss an die Veröffentlichung des Berichtes beim UVEK ein Aussprachepapier in Auftrag gegeben, das untersucht, ob und wie Kommunikationsplattformen reguliert werden könnten. Dieses Papier wird auch das Anliegen des Postulats behandeln und dem Bundesrat Ende 2022 vorgelegt werden. Dem Ergebnis dieser Arbeiten ist nicht vorzugreifen.
----------------------	---

Antrag	Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.
---------------	--

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3255	n	Mo. Klopfenstein Broggin. Abstandhalten auch unterwegs ermöglichen			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, die nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Kantone ihr Strassennetz so anpassen können, dass es rasch mehr Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger aufnehmen kann (Senkung der Geschwindigkeit, Verbreiterung von Radstreifen und Trottoirs, Schliessung von Strassen usw.). Er wird zudem beauftragt, an den Schweizerischen Städteverband und den Schweizerischen Gemeindeverband entsprechende Empfehlungen zu richten.
---------------------------	---

Begründung	Das Bundesamt für Umwelt informierte kürzlich in einer Medienmitteilung darüber, dass die Schweiz ihr nationales Klimaziel in Bezug auf die CO₂-Emissionen verfehlen wird und der Verkehrssektor dabei am schlechtesten abscheidet. Die Motorfahrzeuge sind zwar energieeffizienter und stossen dadurch weniger CO₂ pro Kilometer aus, doch eine starke Zunahme der zurückgelegten Kilometer macht diesen positiven Effekt wieder zunichte. Gleichzeitig hat eine Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme des Kantons Zürich gezeigt, dass sich in der Schweiz die täglich per Velo zurückgelegte Distanz während der Coronakrise nahezu verdreifacht hat. Dies erklärt sich teilweise dadurch, dass leider fast niemand mehr den öffentlichen Verkehr nutzt, weil Abstandhalten dort sehr schwierig ist. In Berlin, aber auch in Bogota, in Mexiko und demnächst in Paris werden die Veloinfrastrukturen provisorisch verbreitert, damit in dieser Krisenzeit mehr Velofahrerinnen und Velofahrer Platz haben und es in den Agglomerationen nicht zu Verstopfungen kommt, weil die Leute vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr ausweichen. Denn wie die Stadtpräsidentin von Bogota, Claudia Lopez, sagt: "Das Velo als individuelles Verkehrsmittel ist eine der hygienischsten Alternativen, mit der die Ausbreitung des Virus verhindert werden kann, dies insbesondere in der ersten, präventiven Phase, in der enge Kontakte und Menschenansammlungen vermieden werden sollten." Auch die Schweiz könnte so vorgehen, damit die Menschen dazu ermutigt werden, Velo zu fahren oder zu Fuss zu gehen, wenn sie dazu in der Lage sind, was Schutz bietet. Vor 2 Jahren nahm das Schweizer Stimmvolk den Bundesbeschluss über die Velowege mit 73,6 Prozent Ja-Stimmen an. Die Velofahrerinnen und Velofahrer machen heute weniger als 10 Prozent aller Strassenbenutzerinnen und -benutzer aus. Nutzen wir jetzt doch die Gelegenheit, um dieses Potenzial zu fördern - wofür auch diverse gesundheitliche Gründe sprechen -, und machen wir einen Schritt in Richtung gute Praxis für eine Zukunft ohne fossile Treibstoffe.
-------------------	--

Stellungnahme Für den Bundesrat bleibt die Entflechtung des Verkehrs ein wichtiges Ziel. Denn ein gutes Velowegnetz dient der Verkehrssicherheit und trägt dazu bei, die Mobilität besser zu bewältigen. Der Bundesrat schlägt deshalb im neu geschaffenen Veloweggesetz vor, dass die Kantone verpflichtet werden, Velowegnetze zu planen und zu bauen. Er will die Kantone dabei mit Fachinformationen, Beratung, Geodaten sowie mit der Begleitung von Pilotprojekten unterstützen. Das Veloweggesetz befindet sich derzeit in der Vernehmlassung.

Auf spezielle Anforderungen und Gegebenheiten können die zuständigen Behörden schon heute angemessen und rasch reagieren. Dazu benötigen sie keine speziellen Empfehlungen. Beispielsweise können die Behörden Verkehrsmassnahmen signalisieren, bevor deren Anordnung publiziert wurde, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert. Zudem kann einer Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3359	n	Mo. Python. Gesundheits- und Umweltkosten des motorisierten Verkehrs berücksichtigen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu treffen, damit die Gesundheits- und Umweltkosten des motorisierten Verkehrs internalisiert werden.

Die Umwelt- und Gesundheitskosten des motorisierten Verkehrs in der Schweiz betragen 12,1 Milliarden Franken pro Jahr. Davon gehen 3,9 Milliarden auf die Luftverschmutzung zurück, 2,6 auf den Lärm, 2,7 auf die Treibhausgase und 2,9 auf andere Auswirkungen, insbesondere die Beeinträchtigung von Lebensräumen, Böden und Produktionsprozessen (2016, Quelle: ARE/BFS). (Hinzu kommen 10,0 Milliarden Franken für Unfallkosten.)

Zum jetzigen Zeitpunkt wird weniger als 1 Prozent dieser Kosten durch die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer internalisiert.

Begründung Im Rahmen der Ziele für nachhaltige Entwicklung hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, Folgendes sicherzustellen:

- Gesundheit
- nachhaltige Infrastruktur
- Bekämpfung des Klimawandels
- nachhaltige Städte und Gemeinden

Damit sich die Ziele für nachhaltige Entwicklung erreichen lassen, soll der Bund Massnahmen treffen, mit denen die externen Kosten des motorisierten Verkehrs (reduziert und) internalisiert werden:

Variante 1: auf einem Niveau, das für die Umwelt und für die Gesellschaft in der Schweiz akzeptabel ist

Variante 2: sodass die Verkehrsteilnehmerinnen und teilnehmer mindestens 50 Prozent (75 Prozent) der externen Kosten decken, die sie zulasten der Allgemeinheit verursachen

Variante 3: (ohne Vorgaben)

Dies für alle Arten von Kosten (Lärm, Luft, Klima, Unfälle und andere) und unter Beachtung des Verursacherprinzips.

Die vom Bund festgelegten Massnahmen können marktbasierende Instrumente umfassen, beispielsweise eine Lenkungsabgabe auf Emissionen, aber auch technische Normen und ordnungspolitische Massnahmen (command and control).

Bei der Bestimmung der geeigneten Massnahmen soll der Bund die folgenden Kriterien berücksichtigen: ökologische Effektivität, wirtschaftliche Effizienz und Steuerneutralität. Das heisst: Die durch die Verkehrsteilnehmerinnen und teilnehmer generierten Einnahmen werden an die Bevölkerung zurückerstattet (pro Kopf), oder ein Teil davon kann dafür eingesetzt werden, dass die externen Effekte des motorisierten Verkehrs auf wirksame Art reduziert werden.

Beispiele:

- Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf den Strassen im städtischen Raum
- Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr in den Städten
- CO2-Abgabe
- technische Lärmschutzmassnahmen
- Förderung des Langsamverkehrs, insbesondere eine ausreichende Infrastruktur für Velos

Stellungnahme Die externen Kosten des Verkehrs betrugen laut der aktuellsten Zahlen 2017 rund 13.4 Mrd. Franken. Davon wurden rund 71 % durch den privaten motorisierten Strassenverkehr verursacht. Diese fallen als Folge von Schäden in der Umwelt, bei Unfällen und bei der Gesundheit an. Getragen werden sie von Dritten, der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen. Der Bundesrat unterstützt die Absicht, dass möglichst alle Kosten durch die Verursacher getragen werden, da die sogenannte Internalisierung externer Kosten Fehlanreize vermindert.

Ein erster Schritt wurde mit der Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 2001 beim Schwerverkehr gemacht und damit weltweit erstmals eine Internalisierung von externen Kosten als Teil einer landesweiten und emissionsabhängigen Strassennutzungsgebühr erfolgreich umgesetzt. Daneben existieren im Schienenverkehr lärmabhängige Trassenpreise. Zudem erliess der Bund bereits strenge CO2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge, begünstigt emissionsarme Fahrzeuge und fördert den Fuss- und Veloverkehr.

Der Bundesrat ist bestrebt weitere Schritte zu unternehmen, damit die Verkehrsteilnehmenden die von ihnen verursachten Kosten auch bezahlen. Entsprechend untersucht er im Rahmen der Beantwortung von Postulat 19.3949 "Der Verkehr muss einen Beitrag an den Klimaschutz leisten" weitere Massnahmen zur Verbesserung der Situation im Klimabereich. Auf Basis dieser Abklärungen wird er über das weitere Vorgehen entscheiden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3374	n	Mo. Gugger. Unter-16-Jährige wirksam vor pornografischen Inhalten auf dem Internet schützen. #banporn4kids#			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung die gesetzlichen Anpassungen vorzulegen, die Fernmeldediensteanbieter verpflichten, Zugangssperren über Anbieter zu verfügen, welche pornografische Inhalte im Sinne von Artikel 197 Absatz 1 StGB verbreiten, ohne hinreichende technische Vorkehrungen zum Schutz von Personen unter 16 Jahren zu treffen.

Begründung Die Verfügbarkeit und die Verbreitung pornografischer Darstellungen im Internet hat während der Coronakrise um ein Vielfaches zugenommen. So bieten einige der grössten Anbieter pornografischen Inhalts mittlerweile kostenlose Premiumdienste an. Gemäss Artikel 197 Absatz 1 StGB wird wer pornografische Inhalte unter 16-Jährigen anbietet, zeigt, überlässt, zugänglich macht oder diese an sie verbreitet, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Dies gilt auch für die Verbreitung durch Fernmeldeeinrichtungen wie das Internet. Solche Anbieter umgehen Artikel 197 Absatz 1 indem sie den Nutzer in einer Warnmeldung dazu auffordern, sein Mindestalter mit einem Klick zu bestätigen. Das blosses Wegklicken einer Warnung gewährleistet weder einen hinreichenden Jugendschutz noch eine wirksame Durchsetzung des Artikels 197 Absatz 1. StGB.

Der Schutz von Minderjährigen wurde im Internet bislang wegen verschiedenen Ausreden nicht umgesetzt:

1. die technische Umsetzung sei zu schwierig, zu aufwändig und unverhältnismässig und sei für geschickte Nutzerinnen und Nutzer zu leicht zu umgehen. Es gibt aber in der Realität zahlreiche technische Möglichkeiten, das Alter der Nutzer zu bestimmen und den Jugendschutz im Internet wirksamer durchzusetzen.

2. Die Schulung der Medienkompetenz sei wichtiger als der Jugendschutz. Das stimmt so nicht, Prävention ist eine wertvolle Ergänzung, aber kein Ersatz. Der Umsatz der Pornoindustrie ist riesig, sie setzt alles daran, dass die Unternehmen den Jugendschutz umgehen. Für das Wohlergehen unserer Kinder und Jugendlichen ist es wichtig und verhältnismässig, das geltende Recht durchzusetzen.

Stellungnahme	Der Schutz der Kinder und Jugendlichen vor Pornografie im Internet ist dem Bundesrat ein wichtiges Anliegen. Das Verbot, ihnen Pornografie zugänglich zu machen, ist in Artikel 197 Absatz 1 des Strafrechtsgesetzbuches (SR 311.0; StGB) verankert. Gegenüber Internetplattformen in der Schweiz kann das Verbot rechtlich durchgesetzt werden. Im Ausland bereitet die Durchsetzung jedoch Schwierigkeiten. Die Strafbarkeit eines Verhaltens wird nämlich nicht in allen Ländern gleich beurteilt. Zudem können die betroffenen Unternehmen leicht ihren Sitzstaat wechseln, um einer Verfolgung auszuweichen. Vor diesem Hintergrund ist es zwar verständlich, dass nicht nur bei den primären Verursachern der Problematik, sondern auch bei weiteren Beteiligten nach einer Lösung für das Problem gesucht wird. Bei den Anbieterinnen von Internetanschlüssen stellt sich diesbezüglich die Frage von Netzsperrern, wie von der Motion verlangt. Aus nachfolgenden Gründen erachtet der Bundesrat die Einführung einer Netzsperrung aber nicht als zielführend. Netzsperrungen sind ein Instrument, das leicht umgangen werden kann. Nur Staaten, die sämtlichen Internetverkehr streng kontrollieren, können Netzsperrungen auch effektiv durchsetzen. Sie erreichen das, indem sie unter anderem alle Internetnutzer ständig identifizieren, verschiedene VPN ("Virtuelle private Netzwerke") und Verschlüsselungen verbieten, die Internetanbieterinnen zur Analyse des Internetverkehrs verpflichten und die kommunizierten Inhalte selbst analysieren. Das wäre für die Schweiz vor dem Hintergrund der schweizerischen Bundesverfassung undenkbar. Netzsperrungen sieht das geltende Recht nur im Geldspielgesetz (SR 935.51; BGS) für in der Schweiz nicht bewilligte Geldspiele vor. Mit der geplanten Inkraftsetzung des revidierten Fernmeldegesetzes auf den 1. Januar 2021 werden sie auch für qualifizierte Pornografie gemäss Artikel 197 Absätze 4 und 5 StGB gelten (Artikel 46a Absätze 2 und 3 nFMG; BBl 2019 2619). Netzsperrungen gelten nach den Artikeln 86 ff. des Geldspielgesetzes nur gegen in der Schweiz nicht bewilligte Geldspiele. Gleichzeitig wird den Spielenden der Zugang zu in der Schweiz bewilligten Geldspielen erlaubt. Sie sollen nicht vom Spielen grundsätzlich abgehalten werden, sondern die legalen Angebote in der Schweiz nutzen. Bei der qualifizierten Pornografie sind international praktisch alle Internetanbieterinnen bereit, an deren Bekämpfung durch Löschung entsprechender Inhalte an der Quelle mitzuarbeiten, sodass Netzsperrungen nur in wenigen Fällen und in der Regel nur für kurze Zeit angewendet werden müssen. Darum können in diesen beiden Bereichen Netzsperrungen funktionieren. Diese Voraussetzungen sind beim Schutz der Kinder und Jugendlichen vor Pornografie gemäss Artikel 197 Absatz 1 StGB nicht gegeben. Diejenigen Massnahmen, die der Bundesrat zum Schutz der Kinder und Jugendlichen vor Pornografie im Internet durchsetzen kann, sind bereits umgesetzt oder stehen kurz davor. So wird ab Anfang 2021 eine Pflicht für die Anbieterinnen von Internetzugängen gelten, ihre Kundinnen und Kunden über die Möglichkeiten im Bereich des Kinder- und Jugendschutzes zu beraten (Artikel 46a Absatz 1 nFMG; BBl 2019 2619). Auch wurde die nationale Plattform "Jugend und Medien" geschaffen, die die Medienkompetenz von Eltern, Kindern und Jugendlichen fördert.
----------------------	--

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3379	n	Mo. Klopfenstein Broggin. Eine CO2-Bilanz der Tätigkeiten des Bundes			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine CO2-Bilanz über die Ausgaben und Investitionen des Bundes zu erstellen.

Begründung Die Schweiz hat sich mit der Unterzeichnung des Klimaübereinkommens von Paris verpflichtet, Anstrengungen zu unternehmen, damit der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur auf unter 1,5° Celsius über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird. Im Sommer 2019 hat der Bundesrat angekündigt, dass die Schweiz ab dem Jahr 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen soll. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Schweiz gewisse Tätigkeiten neu ausrichten.

Die CO2-Bilanz beruht auf einer Umrechnung der untersuchten Aktivitäten in CO2-Äquivalente. Soll die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen heute reduzieren, so muss sie die Klimaauswirkungen ihrer Tätigkeiten kennen, denn nur so kann sie diese Tätigkeiten besser ausrichten.

Dieser Ansatz ist nicht neu. In der Privatwirtschaft wird er immer öfter angewendet, so auch in der Schweiz, wo bereits zahlreiche Unternehmen CO2-Bilanzen erstellen. Mit dem CO2-Fussabdruck eines Unternehmens wird zum Ausdruck gebracht, wie gross beispielsweise der Umfang des Energieverbrauchs, insbesondere beim Heizen, der Mobilität oder der Abfälle ist, umgerechnet in CO2-Äquivalente.

Will der Bund in diesem Bereich eine Vorbildfunktion übernehmen, so muss er mit diesen Bestrebungen Schritt halten. Ziel dieses Vorgehens ist einerseits, den ökologischen Fussabdruck der Schweiz zu verkleinern, und andererseits, Transparenz herzustellen, was die Tätigkeiten des Bundes angeht.

Die Motion zielt in die gleiche Richtung wie die parlamentarische Initiative 19.403, die die Prüfung der Klimawirkung von Gesetzen verlangt.

Stellungnahme Der Bundesrat ist sich seiner Vorbildfunktion bewusst und hat daher am 3. Juli 2019 ein Paket (Klimapakete Bundesverwaltung) zur Senkung des Treibhausgas-Ausstosses in der Bundesverwaltung beschlossen. Dieses Paket beinhaltet konkrete Massnahmen beim Flugverkehr, der Fahrzeugflotte und dem Gebäudepark mit dem Ziel, bis 2030 klimaneutral zu werden. Seit 1999 gibt es in der zivilen Bundesverwaltung das Ressourcen- und Umweltmanagementsystem "RUMBA" und im Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) das Raumordnungs- und Umweltmanagementsystem "RUMS VBS", das die Emissionen erfasst und die Entwicklung sowie die Zielerreichung überwacht. Die Pensionskasse des Bundes PUBLICA ist aufgefordert, ihre Vermögensanlagen regelmässig auf deren Klimaverträglichkeit zu überprüfen und das Ergebnis zu veröffentlichen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3382	n	Mo. Fraktion G. Covid-19-Impulsprogramm für die Bereiche Energie und Biodiversität	Klopfenstein Broggini		-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Kantonen für die Bereiche Energie und Biodiversität ein ehrgeiziges Impulsprogramm zu lancieren. Das Ziel besteht darin, im Nachgang zur Covid-19-bedingten Krise umgehend eine grüne Wende anzustossen.

Der Akzent muss dabei auf folgende Punkte gelegt werden:

1. Eine rasche Umsetzung der ersten Phase der Energiestrategie 2050, das Aufgleisen der zweiten Phase der Energiestrategie 2050 mit dem Energieziel von 100 Prozent erneuerbarer Energie bis 2050; um eine unmittelbare Wirkung zu erzielen, wird auf Massnahmen im Bereich der Gebäudesanierungen fokussiert, namentlich via Beiträge an die Finanzhilfen für das Gebäudeprogramm und den massiven Ausbau der erneuerbaren Energien.

2. Eine rasche Umsetzung der Biodiversitätsstrategie; um eine unmittelbare Wirkung zu erzielen, wird auf umsetzungsreife Sofortmassnahmen fokussiert, die im Umsetzungsplan der Biodiversitätsstrategie entwickelt worden sind, indem namentlich Synergien zwischen Landwirtschaft und Wald sowie natürlicher Lebensraum und Strassennetz genutzt werden und indem ein starker Schutz der Hochmoore gefördert wird.

Das Impulsprogramm sollte auf drei bis fünf Jahre ausgelegt sein und über einen finanziellen Rahmen von drei bis vier Milliarden Schweizerfranken verfügen.

Begründung Gerade sind wir daran, uns von der Gesundheitskrise zu erholen und mittels Sofortmassnahmen Schlimmeres zu verhindern. Es muss aber umgehend auch eine grüne Wende angestossen werden. Mit dem Impulsprogramm in den Bereichen Energie und Biodiversität kann diese Wende herbeigeführt werden; sie ist eine mögliche Antwort auf den Klimanotstand und leistet einen Beitrag zur Minimierung des Risikos neuer Pandemien, die eng mit unseren Lebensgewohnheiten verknüpft sind. Wenn es uns gelingt, die Umsetzung der Energiestrategie 2050 und der Biodiversitätsstrategie zu beschleunigen, wird es möglich sein, uns aus unserer Abhängigkeit von den fossilen Energieträgern und der Kernenergie zu befreien, unsere energiepolitische Unabhängigkeit zu erhöhen und unseren CO₂-Fussabdruck deutlich zu verkleinern; gleichzeitig schaffen wir so zahlreiche Arbeitsplätze.

Stellungnahme Die wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Epidemie und der damit verbundenen gesundheitspolitischen Massnahmen sind erheblich. Die befristeten Unterstützungsmassnahmen, die der Bundesrat beschlossen hat, ermöglichen zusammen mit der schrittweisen Lockerung der gesundheitspolitischen Massnahmen eine möglichst rasche wirtschaftliche Erholung. Der Bundesrat prüft auf Grundlage der aktuellen Konjunkturprognosen laufend, ob und welche zusätzliche Massnahmen notwendig und zielführend sind, um die Wirtschaft angemessen zu stabilisieren - unter Berücksichtigung seiner Legislaturziele etwa im Klima- und Umweltbereich.

Der Bundesrat verfolgt das gleiche Ziel wie die Motionäre, nämlich die rasche Umsetzung der Energiestrategie 2050. Diese trägt zur Klimapolitik und namentlich zur Erreichung des Ziels des Bundesrates bei, wonach die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden soll. Der Bundesrat will dieses Ziel im Rahmen seines direkten Gegenentwurfs zur Gletscher-Initiative konkretisieren, welcher Ende Sommer 2020 in die Vernehmlassung geschickt wird. Der Bundesrat ist indessen der Auffassung, dass das von den Motionären geforderte Ziel von 100 Prozent erneuerbarer Energie bis 2050 zu weit geht. Im Einklang mit seiner Position zur Gletscher-Initiative vertritt er die Meinung, dass die Nutzung fossiler Energieträger möglich bleiben muss, wenn es die nationale Sicherheit erfordert.

Angesichts der Krise, die durch das Covid-19-Virus hervorgerufen wurde, hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation am 20. April 2020 46 Millionen Franken zur Verfügung gestellt, um den Zubau der Photovoltaik zu stützen. Die entsprechenden Mittel stammen aus dem Netzzuschlagsfonds und belasten damit den Bundeshaushalt nicht zusätzlich. Weiter will der Bundesrat mit der Revision des Energiegesetzes (EnG; SR 730.0) und des Stromversorgungsgesetzes (StromVG; SR 734.7) die erneuerbaren Energien stärken und besser in den Strommarkt integrieren. Auch im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes (SR 641.71) sollen neue Massnahmen eingeführt werden, um die Klimaziele zu erreichen und den Verbrauch fossiler Energieträger zu reduzieren.

Gleiches gilt für die Ziele der Biodiversität: Zur Stärkung des Vollzugs in den Kantonen und zur beschleunigten Umsetzung der Strategie Biodiversität Schweiz vom 25. April 2012 hat der Bundesrat bereits vor vier Jahren Sofortmassnahmen zugunsten von Naturschutz und Waldbiodiversität beschlossen. Zur Finanzierung der Sofortmassnahmen hat der Bundesrat insgesamt 367 Millionen Franken freigegeben (2017-2020: 135 Millionen Franken; 2021-2024: 232 Millionen Franken). Zusätzlich will der Bundesrat mit Beschluss vom 6. September 2017 weitere Mittel in die Pilotprojekte und Synergiemassnahmen des Aktionsplans Biodiversität investieren (2021-2023 rund 58 Millionen Franken). Die Mittel für die Sofortmassnahmen wurden von den Kantonen im Rahmen der Programmvereinbarungen im Umweltbereich entsprechend ergänzt und generieren positive Effekte für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Insbesondere profitiert die regionale Wirtschaft wie beispielsweise die Bau-, Land- und Forstwirtschaft von den Arbeiten für die Biodiversität.

Angesichts der laufenden Arbeiten und der bereits eingeleiteten Massnahmen erachtet der Bundesrat ein zusätzliches Impulsprogramm derzeit nicht als nötig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3383	n	Mo. Fraktion G. Der Bundesrat muss sich auf internationaler Ebene für die Einführung einer Kerosinsteuer einsetzen	Pasquier		-	X

Eingereichter Text	Der Weltklimarat fordert die Regierungen auf, die Treibhausgasemissionen rasch zu senken, da die Auswirkungen der Erderwärmung nur so auf einem akzeptablen Niveau gehalten werden können. Die zivile Luftfahrt ist einer der Bereiche, in dem die CO₂-Emissionen am schnellsten zunehmen. In der Schweiz haben die CO₂-Emissionen der zivilen Luftfahrt seit 1990 um mehr als 70 Prozent zugenommen. Prognosen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zufolge werden die globalen Emissionen im Jahr 2020 um 70 Prozent höher sein als im Jahr 2005. Die Luftfahrt der Schweiz trägt im Umfang von 18 Prozent zur weltweiten Klimaerwärmung bei. Diese Zahl ist im internationalen Vergleich sehr hoch. Im Unterschied zu den anderen fossilen Treibstoffen ist Kerosin steuerfrei. Dies geht auf einen Beschluss zurück, der gegen Ende des Zweiten Weltkrieges mit dem Ziel gefasst wurde, "Freundschaft und Verständnis zwischen den Staaten und Völkern der Welt zu schaffen und zu erhalten". Die Luftfahrt hat es geschafft, sich diesen Ausnahmestatus sowohl 1997 in Kyoto wie auch 2015 in Paris zu erhalten, und ist somit nicht Gegenstand der Verpflichtungen, die die Staaten eingegangen sind. Doch die Zeiten haben sich geändert, und diese Ausnahme ist nicht mehr akzeptabel. Das Programm "CORSIA" (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ist ungenügend, denn es bezweckt nicht die Begrenzung, sondern lediglich die Kompensation von Emissionen, und bis 2027 ist die Teilnahme am Programm freiwillig. Zudem kommen die Luftfahrtunternehmen in den Genuss von Steuerprivilegien, für internationale Flüge zahlen sie weder Mehrwert- noch Treibstoffsteuer. Auf internationaler Ebene haben sich Fachleute sowie Ministerinnen und Minister für eine Kerosin-Steuer ausgesprochen. Die schwedische Finanzministerin befürwortet bilaterale und multilaterale Abkommen zur Besteuerung von Kerosin. Der stellvertretende Generalsekretär der OECD wies darauf hin, dass die Luftfahrt sich aus Gründen der Effizienz und der Gerechtigkeit an den Bemühungen zur Dekarbonisierung beteiligen müsse, zumal unter allen Haushalten jene mit hohem Einkommen die Luftfahrt am häufigsten in Anspruch nehmen. In der Schweiz belaufen sich die durch die Luftfahrt nicht gedeckten Kosten auf 1,3 Milliarden Franken. Das entspricht einem Betrag von 2,6 Rappen pro Kilometer und Passagier. Der Bundesrat muss auf internationaler Ebene daher eine treibende Kraft hinter der Einführung einer Kerosinsteuer sein.
---------------------------	--

Stellungnahme	Der Anteil der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem weltweiten Luftverkehr beträgt 2 bis 2,5 Prozent an den globalen durch Menschen verursachten fossilen CO₂-Emissionen (IEA 2018). In der Schweiz betrug der Anteil des nationalen und internationalen Luftverkehrs im Jahr 2017 ca. 12,5 Prozent an den erfassten Gesamtemissionen von CO₂ und rund 10 Prozent an allen Treibhausgasen (CO₂-Äquivalente) gemäss Treibhausgasinventar. Der Bundesrat vertritt die Ansicht, dass die Luftfahrt wie alle Wirtschaftsbereiche ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten muss. Luftverkehr ist global und auch Fortschritte beim Klimaschutz erfordern in erster Linie ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen der internationalen Staatengemeinschaft. Aussichtsreich sind vor allem technische und operationelle Massnahmen sowie längerfristig die Förderung nachhaltiger Treibstoffe. Bei den so genannten marktbasierten Massnahmen steht das globale Carbon Offsetting and Reduction Scheme (CORSIA) der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO im Vordergrund. Gestützt auf CORSIA und den Beschluss des ICAO-Rates von Ende Juni 2020 müssen die Fluggesellschaften ab dem 1. Januar 2021 alle Emissionen auf internationalen Strecken, die über den Emissionen des Bezugsjahres 2019 liegen, durch den Kauf von Emissionsreduktionszertifikaten kompensieren. Zudem ist der schweizerische Luftverkehr seit dem 1. Januar 2020 in das mit dem europäischen Emissionshandelssystem verknüpfte schweizerische Emissionshandelssystem eingebunden. Dieses deckt Flüge innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums EWR und der Schweiz ab. Der Bundesrat hat sich zur Frage von Steuern und Abgaben auf Flugtreibstoffe bereits verschiedentlich geäussert, beispielsweise in der Antwort auf die Interpellation 19.3508, in der Stellungnahme zur Motion 20.3523 oder auch im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates (BBl 2016 1877). Der nationale Luftverkehr ist heute mineralölsteuerpflichtig. Die für den internationalen kommerziellen Luftverkehr geltende Befreiung der Treibstoffe von Steuern und Abgaben dient dazu, allen Fluggesellschaften weltweit die gleichen Wettbewerbsbedingungen zu garantieren und sie so vor Diskriminierungen zu schützen. Sämtliche der rund 150 bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und anderen Staaten enthalten eine Bestimmung zur Steuerbefreiung der Treibstoffe für den Verkehr zwischen den jeweiligen Vertragsstaaten. Eine unilaterale Änderung dieses Prinzips durch die Schweiz würde die Neuverhandlung dieser Abkommen bedingen. Eine Aufhebung der allgemeinen Steuerbefreiung von Flugtreibstoffen steht zurzeit nicht auf der politischen Agenda der ICAO und ihrer 193 Mitgliedstaaten. Sollte es international Spielraum bei der Frage der allgemeinen Besteuerung von Flugtreibstoffen im globalen Verkehr geben, wird der Bundesrat weiterhin entsprechende Vorhaben prüfen und sie auch unterstützen.
----------------------	---

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3384	n	Po. Fraktion G. Masterplan Flugverkehr. Neue Spielregeln für den Flugsektor	Schlatter		-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird angehalten, einen Masterplan für die Luftfahrtindustrie auszuarbeiten und aufzuzeigen, welche konkreten Massnahmen nötig sind, um die Vereinbarkeit des Flugsektors mit den Klimazielen von Paris zu gewährleisten. Dazu sollen folgende Punkte in die Erwägungen einfließen: 1. Einbezug der Fluggesellschaften und Flughabenbetreiber zum Erreichen der Pariser Klimaziele mit Zielvereinbarungen; 2. Vorgaben zur Förderung und zum Einsatz synthetischer Treibstoffe und effizienterer Flugzeuge, insbesondere bei der Flottenerneuerung; 3. Eine proaktive Rolle in internationalen Verhandlungen zur Einführung einer CO₂-Steuer auf Kerosin und der Integration des Flugverkehrs ins zukünftige Klimaabkommen; 4. Ein Moratorium für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur, bis nachgewiesen werden kann, dass sich diese mit der notwendigen Reduktion der Treibhausgasemissionen des Sektors vereinbaren lassen; 5. Die Verlagerung von kommerziellen Transit- und weiteren Inlandflügen auf die Schiene; 6. Die Einführung einer Nachtflugsperre von mindestens 8h, wie es die WHO empfiehlt, für alle Flughäfen, welche die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner garantiert 7. Die Einrichtung eines Umschulungs- und Weiterbildungsfonds, um den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Perspektiven in klimaverträgliche Sektoren des öffentlichen Verkehrs zu bieten; 8. Ein Unterstützungspaket für die Bahn, insbesondere für die Entwicklung der internationalen Linien und der Nachtzüge.					
Begründung	Der Flugverkehr ist für rund 20 Prozent der Schweizer Klimaschäden verantwortlich. Wenn keine Massnahmen ergriffen werden, wird der Flugverkehr bis 2030 weitreichende Folgen auf die globale Erwärmung haben. Die Luftfahrt verfügt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern über massive Steuerprivilegien. Während in der Schweiz Benzin und andere Mineralöle besteuert werden, sind internationale Flüge von der Treibstoffsteuer befreit. Somit werden externe Kosten von gesamthaft 1,3 Milliarden Franken pro Jahr auf die Allgemeinheit überwältigt, davon belaufen sich alleine die Klimaschäden auf 983 Millionen Franken (Zahlen ARE) pro Jahr. Die Politik steht in der Verantwortung, zu einem Strukturwandel in der Flugbranche beizutragen.					
Stellungnahme	Der Anteil der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem weltweiten Luftverkehr beträgt 2 bis 2,5 Prozent an den globalen durch Menschen verursachten fossilen CO₂-Emissionen (IEA 2018). In der Schweiz betrug der Anteil des nationalen und internationalen Luftverkehrs im Jahr 2017 ca. 12,5 Prozent an den erfassten Gesamtemissionen von CO₂ und rund 10 Prozent an allen Treibhausgasen (CO₂-Äquivalente) gemäss Treibhausgasinventar. In Anbetracht der globalen Natur des Luftverkehrs setzt sich die Schweiz insbesondere auf internationaler Ebene in den zuständigen europäischen und globalen Gremien für die Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs ein. Gemäss dem Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz von 2016 sind internationale Entwicklungen im Bereich der Umsetzung der Klimarahmenkonvention und der Entwicklung luftfahrtspezifischer Massnahmen durch die Internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO zu berücksichtigen und im Sinne der Zielerreichung wo möglich zu beeinflussen. Im Vordergrund stehen derzeit Effizienzsteigerungen im technischen und operationellen Bereich sowie der Einsatz von marktbasierten Massnahmen. Hierzu wurde in den letzten Jahren das Offsetting and Reduction Scheme (CORSIA) der ICAO ausgehandelt. Gestützt auf CORSIA und den Beschluss des ICAO-Rates von Ende Juni 2020, müssen die Fluggesellschaften ab dem 1. Januar 2021 alle Emissionen auf internationalen Strecken, die über den Emissionen des Bezugsjahres 2019 liegen, durch den Kauf von Emissionsreduktionszertifikaten kompensieren. Zudem ist der schweizerische Luftverkehr seit dem 1. Januar 2020 in das mit dem europäischen Emissionshandelssystem verknüpfte schweizerische Emissionshandelssystem eingebunden. Dieses deckt Flüge innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums EWR und der Schweiz ab. Das Übereinkommen von Paris selbst enthält keine spezifischen Ziele für die Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs. Konkrete Ziele und Massnahmen für den internationalen Luftverkehr werden von der dafür zuständigen ICAO erarbeitet. Die Schweiz hat zudem gemeinsam mit den anderen 43 Staaten der europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ECAC einen nationalen Aktionsplan erarbeitet, der regelmässig aktualisiert wird. Auf nationaler Ebene diskutiert das Parlament aktuell das CO₂-Gesetz und in diesem Zusammenhang eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets. Der Bundesrat hat seine Haltung zu den von der Postulantin erwähnten Bereichen wie Nachtruhezeiten und Kerosinbesteuerung in jüngster Zeit bereits verschiedentlich dargelegt (Mo. 20.3275, Mo. 19.4367, Mo. 19.3604, Ip. 19.4281, Ip. 19.3508). Auch ist die eigentliche Planung von Betrieb und Infrastruktur im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL für die nächsten Jahre vorgegeben. Der Bundesrat erachtet eine zusätzliche Masterplanung des Luftverkehrs vor diesem Hintergrund als nicht erforderlich. Es bleibt zu erwähnen, dass das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL einen Bericht "Perspektiven Luftanbindung 2050" erarbeiten lässt, der mögliche Entwicklungsszenarien des Luftverkehrs bis ins Jahr 2050 aufzeigen wird. Dies unter der Prämisse, dass die Flughafeninfrastruktur nicht über die im SIL vorgegebenen Rahmenbedingungen hinaus entwickelt wird. Themen in diesem Bericht werden auch prognostizierte Bewegungszahlen, Mobilitätstrends, Klimaziele und das Verhältnis von Luft- und Bahnverkehr im Kurzstreckenverkehr sein.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.					
Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3494	n	Mo. Masshardt. Unterstützung für sauberes Trinkwasser			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, a. einen Fonds zu schaffen zur Finanzierung von Trinkwassergewinnungsmassnahmen (z.B. Aufbereitungsverfahren, Erschliessung neuer Wasservorkommen, etc.), welche infolge der Pestizidbelastung von Trinkwasservorkommen nötig werden und deren Kosten nicht gemäss Verursacherprinzip überwältigt werden können. b. in Zuströmbereichen von Trinkwasserfassungen nur noch landwirtschaftliche Produktionsformen zuzulassen, welche ohne chemisch-synthetische Pestizide funktionieren. c. weitere Massnahmen zur Verringerung der Grundwasserverschmutzung zu ergreifen.
---------------------------	---

Begründung	Das Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen hat gemäss Weisung vom 8. August 2019 folgende Verfügung erlassen: https://www.blv.admin.ch/blv/de/home/lebensmittel-und-ernaehrung/lebensmittelsicherheit/stoffe-im-fokus/pflanzenschutzmittel/chlorothalonil.html ("Umgang mit dem Risiko durch Chlorothalonil-Rückstände im Trinkwasser"). Im Gewässerschutzgesetz werden die Abwasseranlagen und die Abfallentsorger finanziell unterstützt, um Verunreinigungen aus dem Wasser oder um eine fachgerechte Entsorgung von Abfällen zu gewährleisten. Die Wasserversorger sind bis jetzt nicht berücksichtigt. Dies soll sich ändern. Das Gewässerschutzgesetz und die Gewässerschutzverordnung soll dahingehend ergänzt werden, dass die Wasserversorger den anderen Leistungserbringern gleichgestellt und finanziell in ihrer Aufgabenerfüllung unterstützt werden. Die Kosten der Testverfahren und der Betrieb der neuen Anlagen soll nicht den Bezüglern überwältigt werden, sondern durch Fördermittel des Bundes analog der Stickstoffelimination bei Abwasseranlagen gedeckt werden. Um in Zukunft die Qualität des Trinkwassers zu gewährleisten und die Aufbereitungskosten zu begrenzen ist es dringend nötig, den Eintrag an chemisch-synthetischen Stoffen ins Grundwasser zu vermeiden. Damit dies sichergestellt werden kann, soll der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Gebiete festlegen, welche in Zuströmbereichen von Trinkwasserfassungen sind und in denen die landwirtschaftlichen Produktionsformen so angepasst werden, dass keine chemisch-synthetischen Pestizide angewendet werden.
-------------------	--

Stellungnahme	Bereits heute werden verschiedene Massnahmen zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen ergriffen, dazu gehören u. a. die Sanierung von Altlasten und der Aktionsplan Pflanzenschutzmittel des Bundesrates. Weitere Massnahmen zur Reduktion der Belastung des Grundwassers sehen der Bundesrat in der Botschaft zur Agrarpolitik 22+ und das Parlament im Rahmen der parlamentarischen Initiative der Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates (19.475) "Das Risiko beim Einsatz von Pestiziden reduzieren" vor. Letztere hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 19. August 2020 unterstützt. Als erste Massnahme gegen die Verunreinigungen des Grundwassers mit Chlorothalonil-Abbauprodukten wurde 2019 die Zulassung für das Inverkehrbringen aller Produkte, die den Wirkstoff Chlorothalonil enthalten, mit sofortiger Wirkung entzogen. Diese Verunreinigungen werden noch Jahre bis Jahrzehnte feststellbar sein. Sie lassen sich nach heutigem Wissen nur mit wenigen, teuren und energieintensiven Aufbereitungsmethoden aus dem Wasser entfernen. Weil das Grundwasser verbreitet verunreinigt ist und die nötigen Flächen mit Siedlungen, Verkehrswegen etc. überbaut sind, lassen sich nur begrenzt geeignete Standorte für neue Trinkwasserfassungen finden. Daher ist es von zentraler Bedeutung, dass das Trinkwasser besser vor Verunreinigungen geschützt wird. Voraussetzung dafür ist, dass der Zuströmbereich einer Trinkwasserfassung - also die Fläche aus dem der Grossteil des Grundwassers einer Trinkwasserfassung stammt - festgelegt ist. Bisher sind von den Kantonen jedoch erst wenige Zuströmbereiche ausgeschieden worden. Damit die Qualität des Grundwassers in der Schweiz jedoch langfristig garantiert werden kann, sind die Kantone angehalten, so rasch als möglich die Zuströmbereiche auszuscheiden. In seiner Stellungnahme zur oben erwähnten parlamentarischen Initiative 19.475 hat sich der Bundesrat zudem dafür ausgesprochen, dass in Zuströmbereichen nur jene Pflanzenschutzmittel eingesetzt werden dürfen, welche nicht zu Metaboliten-Konzentrationen von über 0,1 Mikrogramm pro Liter führen. Der Bundesrat hat sich bereits im Rahmen der Motionen Wettstein (20.3022) und Fluri (20.3052) gegen eine Mitfinanzierung von Trinkwassergewinnungsmassnahmen ausgesprochen. Demzufolge lehnt der Bundesrat auch die Schaffung eines Fonds zu deren Finanzierung ab.
----------------------	--

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3509	n	Mo. Seiler Graf. Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, zur Minderung der negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima und die Gesundheit: a. ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger (insbesondere Bahn und Nachtzug), b. eine verbindliche Frist für dessen Erreichung, c. zielunterstützende Massnahmen, d. weiter gehende Massnahmen bei Nichterreichung des Zieles zu beschliessen.
---------------------------	--

Begründung Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs zulasten der Bevölkerung und der Umwelt sind enorm. Nach wie vor wird ein ungebremstes Wachstum des Reiseverkehrs festgestellt, wobei 77 Prozent der Enddestinationen aller Flüge ab der Schweiz in Europa liegen (BFS 2018). Davon ist heute der grösste Anteil Freizeitverkehr (Ferien, Einkauf, Ausgang) (BFS 2017). Die Passagiere profitieren von günstigen Ticketpreisen, mit denen sie aber bei Weitem die externen Kosten des Luftverkehrs nicht decken. Je stärker das Passagierwachstum ist, desto grösser wird das Defizit der externen Kosten und damit die volkswirtschaftliche Belastung, die von der Allgemeinheit getragen wird. Der Luftverkehr verursacht bereits jährliche externe Kosten in der Höhe von über einer Milliarde Schweizer Franken (ARE 2019). Die beliebtesten Kurzstreckendestinationen werden nur schon von Zürich aus bis zu dreissigmal täglich angefliegen, womit ein grosses Verlagerungspotenzial auf klimafreundlichere Verkehrsträger wie Bahn und Nachtzug angedeutet ist. Mit einer Reduktion der Kurzstreckenflüge würde auch das Angebot der Mittel- und Langstreckenflüge verwesentlich, indem auch die Zahl der Transitpassagiere reduziert würde. Die Bahn würde wieder attraktiver und konkurrenzfähiger.

Stellungnahme Wie bereits in der Stellungnahme auf die gleichlautende Motion 17.3414 erwähnt, bekennt sich der Bundesrat gemäss Luftfahrtpolitik der Schweiz (BBI 2016 1874) zu einer nachfrageorientierten Luftfahrtpolitik. Die verschiedenen Verkehrsträger sind grundsätzlich so aufeinander abzustimmen, dass sie sich optimal ergänzen. Die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft und Wasser sollen möglichst genutzt und systembedingte Nachteile im Verbund überwunden werden. Mit dem Aufkommen des Geschäftsmodells der Billigfluggesellschaften hat der Kurz- und Mittelstreckenflugverkehr stark an Attraktivität gewonnen. Diese Fluggesellschaften treten in direkte Konkurrenz zum Fernverkehr auf der Schiene sowie zu den Fernbussen.

Die Schweiz engagiert sich dafür, dass die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sichergestellt werden und begünstigt damit die Entwicklung, dass immer mehr Kurzstrecken-Flugdestinationen mit dem Zug erreicht werden können (Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz vom 18. März 2005, SR 742.140.3). Heute bestehen diverse Direktverbindungen mit Zentren in Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien und einzelnen weiteren Ländern. Inskünftig dürfte die Anzahl der mit der Bahn leicht zu erreichenden Reiseziele weiter zunehmen.

Eine gezielte Einschränkung von internationalen Kurzstreckenflugreisen mit dem Ziel der Verlagerung auf andere Verkehrsträger würde an rechtliche Grenzen stossen: Auf dem liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt, dem die Schweiz aufgrund des Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Union angehört, können Flugangebote nicht in Abhängigkeit von der Reisedistanz oder gar nach dem Zweck der Reise eingeschränkt werden.

Demgegenüber lässt das europäische Recht Ticketabgaben zu, vorausgesetzt, dass diese diskriminierungsfrei für alle Marktteilnehmer sind. Das Parlament will im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes eine Flugticketabgabe und eine Abgabe allgemeine Luftfahrt einführen. Die damit verbundene Preiserhöhung dürfte sich insbesondere bei tiefen Ticketpreisen dämpfend auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken und damit eine Verlagerung des Verkehrs auf Schiene und andere Verkehrsträger tendenziell begünstigen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3523	n	Mo. Masshardt. Chicagoer Abkommen von 1944 anpassen und Flugverkehr endlich besteuern			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, darauf hinzuwirken, dass das Chicagoer Abkommen so angepasst wird,

- a. dass Kerosin künftig besteuert wird und dabei
- b. ein einheitlicher Steuersatz gilt.

Begründung Im internationalen Flugverkehr wird Kerosin noch immer nicht einheitlich besteuert. Grundlage für diese Bestimmung ist das Chicagoer Abkommen von 1944. Dieses ist nicht mehr zeitgemäss. Denn eine Förderung des Flugverkehrs ist definitiv nicht mehr angebracht. Heute gilt für den Flugverkehr das Gegenteil des Verursacherprinzips. Das Fliegen wird steuerlich bevorzugt: Der Staat subventioniert damit das Fliegen mit zahlreichen Steuerprivilegien direkt oder indirekt. Der internationale Flugverkehr zahlt weder Mehrwertsteuer noch CO₂-Abgabe oder Mineralölsteuer, wie dies Autofahrende und Hausbesitzende tun. Die steuerliche Bevorzugung ist erst recht unhaltbar, weil sie das Bestreben der Schweiz nach mehr Klimaschutz untergräbt.

In der Antwort auf die Interpellation 19.3508 schreibt der Bundesrat zur Frage, ob er sich für die Änderung des Chicagoer Abkommens einsetzen würde, damit eine Besteuerung des Kerosins möglich wird: "Sollte es international Spielraum bei dieser Frage geben, wird der Bundesrat entsprechende Vorhaben prüfen und sie gegebenenfalls auch unterstützen."

Das reicht nicht. Wir können nicht mehr länger warten, sondern es braucht auf allen Ebenen Massnahmen für einen griffigen Klimaschutz. Deshalb soll die Schweiz sich auch international federführend für die Anpassung des Chicagoer Abkommens einsetzen. In ärmeren Länder könnte die einheitliche Besteuerung des Flugverkehrs zudem eine willkommene und relative progressive Quelle für Staatseinnahmen sein. Diese wiederum könnten für den inländischen Klimaschutz eingesetzt werden.

Eine einheitliche Besteuerung ist wichtig, damit die Flugzeuge nicht einfach dort volltanken wo das Kerosin am günstigsten ist. So würden sie mit gefährlich viel Sprit landen und starten. Dieses Zusatzgewicht würde Zusatzemissionen verursachen, was es zu verhindern gilt.

Stellungnahme Der Bundesrat ist der Ansicht, dass der Luftverkehr einen angemessenen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Wie er bereits in seiner Beantwortung der Interpellation 19.3508 und der Motion 20.3383 festhielt, ist er der Ansicht, dass für den Klimaschutz im Bereich Luftverkehr nur ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen der internationalen Staatengemeinschaft zielführend ist.

Unter der Mitwirkung der Schweiz wurden im Rahmen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO bereits international verbindliche Vorschriften für die Zertifizierung von Luftfahrzeugen und das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation CORSIA in Kraft gesetzt. Mit diesen globalen Massnahmen werden einerseits die Emissionen der einzelnen Luftfahrzeuge in Bezug auf ihre Transportleistung mit einem Cap beschränkt und andererseits kann ein praktisch karbonneutrales Wachstum der internationalen Zivilluftfahrt erreicht werden. Seit 2012 ist der Luftverkehr innerhalb der EU und des EWR zudem in den Emissionshandel eingebunden mit dem das schweizerische Emissionshandelssystem seit dem 1. Januar 2020 verknüpft ist. Ausserdem will das Parlament im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes eine Flugticketabgabe und eine Abgabe Allgemeine Luftfahrt einführen.

Eine Aufhebung der allgemeinen Steuerbefreiung von Flugtreibstoffen und eine damit verbundene Anpassung der Konvention von Chicago steht zurzeit nicht auf der politischen Agenda der ICAO und ihrer 193 Mitgliedstaaten. Sollte es international Spielraum bei der Frage der allgemeinen Besteuerung von Flugtreibstoffen im globalen Verkehr geben, wird der Bundesrat entsprechende Bemühungen unterstützen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3560	n	Po. Molina. Zukunftsfähigkeit des Schweizer Service public			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht über die Zukunftsfähigkeit des Service public der Schweiz zu erstellen. Er analysiert darin die heutige Definition und Ausgestaltung der öffentlichen Grundversorgung anhand der folgenden Fragestellungen:

1. Ist die heutige Ausgestaltung des Service public angesichts der gesellschaftlichen Veränderungen und Herausforderungen noch ausreichend, um jederzeit eine gute Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten? Der Bericht identifiziert die Bereiche, in welchen die Versorgung der Bevölkerung gefährdet ist oder eine Verbesserung der Versorgung angezeigt ist.
2. Für die Bewältigung der Klimakrise sind in vielen Bereichen Investitionen in die Infrastruktur nötig. In welchen Bereichen kann der Ausbau des Service public zum Klimaschutz beitragen und diesen sozialverträglich gestalten?

Begründung Der Staat leistet mit dem Service public einen unerlässlichen Beitrag zum Gemeinwohl der gesamten Bevölkerung, zur Chancengleichheit und Kohäsion. Mit gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen wie beispielsweise bei Demographie oder Digitalisierung und Automatisierung der Wirtschaft entstehen neue Bedürfnisse und Anforderungen an die öffentliche Grundversorgung. Bei der Pflege und Betreuung von älteren Personen oder auch bei der familienergänzenden Kinderbetreuung zeigt sich etwa immer deutlicher, dass die Versorgung der Bevölkerung gefährdet ist. Es braucht einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Engagements, um eine flächendeckende und qualitativ gute Grundversorgung bei gleichzeitig guten Arbeitsbedingungen zu garantieren. Die starken Monopol Tendenzen aufgrund von Netzwerkeffekten stellt wiederum die Medienbranche und damit die Versorgung der Bevölkerung mit verlässlichen, differenzierten Informationen, vor grosse Herausforderungen. Nicht zuletzt erfordert auch die Klimakrise ein Umdenken bei den Grenzen des Service public. Überall dort, wo kapitalintensive Infrastrukturen benötigt werden oder grosse Netzwerkeffekte vorhanden sind, hat die öffentliche Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen grosse Vorteile, beispielsweise beim Verkehr oder im Bereich des Heizens. Der Bericht soll hier einen systematischen Überblick geben über alle Bereiche, in denen ein Ausbau oder eine Ausweitung des Service public das Gemeinwohl der Bevölkerung angesichts der gesellschaftlichen Herausforderungen verbessern kann.

Stellungnahme Der Bundesrat stimmt der Einschätzung des Postulanten zu, dass der Service public ein wichtiger Faktor für den sozialen, politischen und regionalen Zusammenhalt in unserem Land ist. Ebenso teilt er die Auffassung, dass sich der Service public laufend an die sich verändernden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Realitäten anpassen muss, um seine Aufgaben wirkungsvoll erfüllen zu können.

Gleichzeitig hält der Bundesrat fest, dass "Service public" ein sehr breit gefasster Begriff ist, für den keine allgemein akzeptierte Definition besteht. Während in einer eng gefassten Sichtweise nur infrastrukturbasierte Dienstleistungen z.B. in den Bereichen Verkehr und Kommunikation darunter verstanden werden, zählen in einer breit gefassten Sichtweise z.B. auch Wasser- und Energieversorgung, Abfallentsorgung, Gesundheits- und Erziehungswesen, Ordnungs- und Sicherheitsdienste, Bevölkerungs- und Umweltschutz oder die Sozialwerke dazu.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Bundesrat eine umfassende Gesamtschau aus bundestaatlicher Perspektive zum Zustand und zur Zukunftsfähigkeit des Service public in der Schweiz als überaus komplexes und wenig zielführendes Unterfangen. Vielmehr hält er an seiner früher dargelegten Überzeugung fest, dass für die konkrete Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Service public massgeschneiderte Lösungen je nach Sektor zu suchen sind, und zwar immer dann, wenn sich im entsprechenden Sektor Anpassungen aufdrängen, beispielsweise aufgrund des Klimawandels. Dabei sind die Zuständigkeiten der verschiedenen Staatsebenen zu respektieren. Dieses pragmatische und fokussierte Vorgehen hat sich nach Auffassung des Bundesrates bewährt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3561	n	Mo. Molina. Keine Gewinnabschöpfung bei Unternehmen des Service public			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Bestimmungen für Unternehmen in Bundesbesitz und mit Versorgungsauftrag für die Bevölkerung (insbesondere Post, Swisscom und SBB) anzupassen: Der Bund verlangt als Eigentümer der Unternehmen keine Ausschüttung einer Dividende. Allfällige Gewinne des Unternehmens werden in die Sicherung und den Ausbau der Grundversorgung reinvestiert.
Begründung	Post, Swisscom und SBB haben den gesetzlichen Auftrag, flächendeckend und in hoher Qualität sowie zu angemessenen Preisen Grundversorgungsleistungen zu erbringen. Gleichzeitig erwartet der Bundesrat von den Unternehmen die Ausschüttung von Gewinnen (Post und Swisscom). Dieser Ausschüttungszwang ist ein Fehlanreiz, der im Widerspruch zum Grundversorgungsauftrag steht. Die Erwartung des Bundesrates, dass die Betriebe dem Bund Gewinne ausschütten, erhöht zudem den Druck auf die Arbeitsbedingungen in den Betrieben und verstärkt Zielkonflikte mit anderen öffentlichen Interessen (Klima- und Umweltschutz, bezahlbarer Wohnraum, Datenschutz usw.). Der Sinn und Zweck des Service public ist in erster Linie die Sicherstellung einer guten Versorgung für die ganze Bevölkerung, nicht die Finanzierung des Staatshaushaltes. Gleichzeitig steht der Service public aufgrund technologischer Fortschritte und veränderter Bedürfnisse im Wandel, umso dringlicher ist es, dass gleichwertige Angebote für die ganze Bevölkerung garantiert sind. Die Reinvestition von Gewinnen in die Sicherung und den Ausbau der Grundversorgung trägt dazu bei, diesen Veränderungen Rechnung zu tragen. Denn der Service public stärkt die Chancengleichheit und Kohäsion und darf niemanden ausschliessen.
Stellungnahme	Der Bundesrat stimmt mit dem Motionär überein, dass die Reinvestition von Gewinnen der bundesnahen Unternehmen in die Sicherung und den Ausbau der Grundversorgung dazu beiträgt, die Grundversorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit modernen und erschwinglichen Dienstleistungen zu sichern. Die Erhaltung der Investitionsfähigkeit dieser Unternehmen im erforderlichen Ausmass ist ein wesentliches Interesse des Bundes als Haupt- oder Alleinaktionär dieser Unternehmen. Gemäss den Grundsätzen der Corporate Governance steuert der Bund die bundesnahen Unternehmen mit strategischen Zielen, wobei die gesetzlichen Grundlagen den Rahmen setzen. Die strategischen Ziele widerspiegeln die Interessen des Bundes als Eigner dieser Unternehmen. Für die Umsetzung der Ziele sind die Unternehmen verantwortlich. Die Dividendenpolitik von Post und Swisscom wird in den strategischen Zielen thematisiert. Der Bundesrat erwartet eine Dividendenpolitik, die dem Grundsatz der Stetigkeit folgt und die Erfordernisse einer nachhaltigen Investitionstätigkeit sowie einer risikogerechten und branchenüblichen Eigenkapitalquote berücksichtigt. Diese Vorgabe bietet Handlungsspielraum: So hat der Bundesrat im Frühling 2020 dem Antrag des Verwaltungsrats der Post nach einer deutlichen Reduktion der Dividende entsprochen. Angesichts der grossen Herausforderungen der Post sollen mehr Mittel im Unternehmen verbleiben. Die rund 1,6 Milliarden Franken, die Swisscom jährlich in den Ausbau, den Unterhalt und die Wartung der Netzwerk-Infrastruktur in der Schweiz investiert, sind ausreichend, um die Wettbewerbsfähigkeit der Infrastruktur des Unternehmens und der Grundversorgungsdienste sicherzustellen. Gleichzeitig ist Swisscom eine börsennotierte Aktiengesellschaft mit fast 70'000 Aktionären, die eine risikogerechte Abgeltung für das eingesetzte Eigenkapital erwarten. Der Wert und die Kreditwürdigkeit des Unternehmens hängen unmittelbar von der Rendite des Eigenkapitals ab. Ein Verbot von Dividendenzahlungen würde die Renditechancen deutlich reduzieren und damit der Kapitalmarktfähigkeit von Swisscom schaden. Es würde ausserdem ein Fehlanreiz geschaffen, die erwirtschafteten Mittel um jeden Preis zu investieren, ungeachtet der betrieblichen Notwendigkeit. Daran besteht weder aus Sicht der Mitarbeitenden noch der Kunden ein Interesse. Es würde auch dem Ziel einer erschwinglichen und leistungsfähigen Grundversorgung zuwiderlaufen. Die SBB, die jährlich mehr als 2,5 Milliarden Subventionen erhält, verfügt über keine freien Mittel für die Ausrichtung einer Dividende. Die Einnahmen aus der Gewinnausschüttung der bundesnahen Unternehmen (Voranschlag 2020: 812 Mio.) sind im Voranschlag und Finanzplan budgetiert. Jede Reduktion dieser Einnahmen muss entweder durch eine Erhöhung anderer Einnahmen (Steuern) oder eine Reduktion der Ausgaben mit einem Leistungsabbau bei anderen vom Bund mitfinanzierten Aufgaben ausgeglichen werden. Der Bundesrat erachtet daher ein Verbot von Dividendenzahlungen der bundesnahen Unternehmen als ungeeigneten Weg, um die Qualität der Grundversorgungsdienste in der Schweiz zu sichern.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3586	n	Mo. Schneider Schüttel. Mobilfunkanlagen mit 5G-Technologie. Konsequenzen der Millimeterwellen auf die Natur und den Menschen			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, die nötigen Massnahmen zu treffen, damit die Nutzung von Frequenzen über rund 20 GHz (Millimeterwellen) für Mobilfunk nur erlaubt wird, wenn deren Konsequenzen auf die Natur (namentlich auf die Insekten) und den Menschen hinreichend geklärt und die nötigen vorsorglichen Schutzmassnahmen getroffen werden. Wenn möglich sollen Konsequenzen und/oder Massnahmen durch Studien belegt werden. In der Bevölkerung bestehen grosse Befürchtungen, dass sich 5G-Antennen, adaptive Antennen (Stichwort beamforming) und die Nutzung der Millimeterwellen negativ auf die Gesundheit der Menschen oder auf gewisse Tierarten auswirken (namentlich Insekten). Diese Befürchtungen sind ernst zu nehmen und es sind alle Massnahmen zu treffen, um schädliche Auswirkungen zu verhindern. In der Antwort zur Frage 19.5315 von Nationalrat Thomas Hardegger, ob 5G schon in Betrieb sei bzw. ob auch die Zuteilung der Frequenzen im umstrittenen Millimeterwellenbereich anstünden, hat die zuständige Bundesrätin am 17. Juni 2019 u.a. geantwortet, dass die "rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen zur Nutzung von Millimeterwellen, d.h. von Frequenzen in den Bereichen oberhalb von 24 Gigahertz, für 5G in der Schweiz zurzeit nicht vorhanden" seien. Gemäss neuestem Infoblatt auf der Webseite des BAFU vom 31. Januar 2020 scheint auch eine Vollzugshilfe für adaptive Antennen und 5G noch nicht bereit zu sein. Bevor die Nutzung von Millimeterwellen zugelassen wird, sind deren Konsequenzen vertieft zu studieren, die Schutzmassnahmen müssen geklärt werden und allenfalls ist auf eine Zulassung dieser Nutzung zu verzichten.
---------------------------	--

Stellungnahme	Der Bundesrat hat in seinem Entscheid vom 22. April 2020 zum weiteren Vorgehen im Bereich Mobilfunk berücksichtigt, dass 5G bei der Digitalisierung eine wichtige Rolle zukommen kann. Gleichzeitig hat er dem Umstand Rechnung getragen, dass die Einführung des 5G-Standards sowie der Ausbau des 5G-Netzes in einigen Kantonen und in Teilen der Bevölkerung Vorbehalte wecken. Er hat daher unter anderem entschieden, dass im Hinblick auf die Erarbeitung von Vollzugshilfsmitteln zu adaptiven Antennen Testmessungen durchzuführen sind. Diese sollen Transparenz schaffen, wie stark die Bevölkerung durch adaptive Antennen tatsächlich belastet wird. In der Schweiz sind Millimeterwellen für Mobilfunk zur Zeit nicht zugelassen. Der Bundesrat müsste vor deren Nutzung den Eintrag im Frequenzzuweisungsplan (NAFZ) beschliessen. Die Eidgenössischen Kommunikationskommission könnte dann nach einer Bedürfnisabklärung die Frequenzen versteigern. Dem Bundesrat ist die Verfolgung des aktuellen Stands der Wissenschaft zu potenziellen Auswirkungen von nichtionisierender Strahlung (NIS) von Mobilfunkanlagen auf die Gesundheit des Menschen und auf die Natur ein wichtiges Anliegen. Das für die Bewertung des diesbezüglichen Stands der Wissenschaft federführende Bundesamt für Umwelt (BAFU) stützt seine Einschätzungen auf die Beratende Expertengruppe NIS (BERENIS) ab. Diese prüft die weltweit neu publizierten wissenschaftlichen Arbeiten zu Effekten von NIS. Die Evaluationen von BERENIS werden vierteljährlich als Newsletter publiziert. Verschiedene Forschungsprojekte über mögliche Auswirkungen von Mobilfunkstrahlung laufen im In- und Ausland und werden zum Teil vom Bund unterstützt. Der Bundesrat teilt das Anliegen der Motion, dass es mehr Forschung braucht über die Auswirkungen von Mobilfunkstrahlung und NIS auf Mensch und Natur - und insbesondere auch zu Millimeterwellen. Zu diesem Schluss kam auch die vom UVEK eingesetzte Arbeitsgruppe Mobilfunk und Strahlung, die ihren Bericht (vgl. https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/59384.pdf) im November 2019 publizierte. In seinem Entscheid vom 22. April 2020 hat sich der Bundesrat entsprechend für eine Intensivierung der Forschung zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Mobilfunk und Strahlung ausgesprochen. Aus diesem Grund beantragt er auch die Annahme der Motion Graf-Litscher (19.4073) "Förderung der Forschung zu Mobilfunk und Strahlung". Aus Sicht des Bundesrates sind die Forderungen der Motion bereits umgesetzt. Daher besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.
----------------------	--

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3593	n	Mo. Munz. Verbot von giftigen Fluorwachsen auch im Breitensport			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, alle PFAS-haltige Wachse (Fluorwachse) so rasch als möglich zu verbieten.
---------------------------	--

Begründung	Das Verbot von bestimmten per- und polyfluorierten Alkylverbindungen (PFAS) tritt in der EU im Juli 2020 in Kraft, in der Schweiz gemäss Antwort des Bundesrats auf die Frage 20.5015 hingegen erst ein Jahr später, am 1. Juni 2021. Vom Verbot erfasst werden u.a. bestimmte PFAS-haltige Wachse (Fluorwachse), nämlich solche, die auf C8-Fluorchemie basieren. Für andere Fluorwachse greift das Verbot nicht; sie können im Skisport weiterhin eingesetzt werden. In der Folge hat die Fédération Internationale de Ski (FIS) entschieden, ab der Saison 2020/21 auch alle anderen von diesem Verbot nicht betroffenen Fluorwachse in ihren Wettbewerben zu verbieten, da diese die Gesundheit der Serviceleute und die Umwelt belasten. Auch das Bundesamt für Gesundheit rät von der Verwendung von Fluorwachsen ab, insbesondere aufgrund der beim Wachsen eingeatmeten PFAS-Dämpfe und deren Langzeitfolgen (Erhöhung der Cholesterinwerte, Schwächung des Immunsystems, Reproduktionstoxizität, sehr lange Halbwertszeiten im Körper). Von den gewachsenen Skis gelangt ein Teil des Wachses und damit die PFAS in die Umwelt, wo sie sich aufgrund ihrer hohen Persistenz anreichern. In einer Untersuchung in einem norwegischen Skigebiet konnte dies sowie die daraus resultierende Akkumulation entlang der Nahrungskette nachgewiesen werden. Es könnte noch etliche Jahre dauern, bis die Verbote von PFAS so weit ausgedehnt werden, dass faktisch alle Fluorwachse verboten sind, obwohl ihre Schädlichkeit für die Gesundheit und die Umwelt schon heute bekannt ist. Aus diesen Gründen ist es angezeigt, alle Fluorwachse nicht nur für Profisportlerinnen und Profisportler, sondern gestützt auf das Vorsorgeprinzip generell zu verbieten. Wenn die FIS zum Schluss kommt, dass die Risiken einer weiteren Verwendung von Fluorwachsen im Spitzensport zu hoch sind und mit dem Verbot einen hohen Kontrollaufwand in Kauf nimmt, so sollte die Interessenabwägung im Breitensport noch viel deutlicher zu diesem Ergebnis kommen.
-------------------	--

Stellungnahme Per- und polyfluorierte Alkylverbindungen (PFAS) umfassen eine grosse Gruppe von Stoffen, welche für viele, sehr unterschiedliche Prozesse und Produkte eingesetzt werden, beispielsweise in der Luft- und Raumfahrt, in Textilien, Leder und Bekleidung, Bau- und Haushaltsprodukten, Elektronik, Brandbekämpfung und medizinischen Artikeln. In Skiwachsen werden bestimmte PFAS eingesetzt, um die Reibung an der Grenzfläche zwischen Ski und Schnee zu reduzieren. Alle PFAS bzw. deren Umwandlungsprodukte sind sehr persistent, d.h., in die Umwelt emittierte PFAS werden nicht abgebaut. Einige PFAS können sich über Jahre in Menschen und Tieren anreichern und diverse schädliche Wirkungen entfalten. Deshalb sind Bestrebungen zum schrittweisen Ersatz von PFAS für nicht essentielle Anwendungen Gegenstand von Arbeiten der OECD und des Umweltprogramms der Vereinten Nationen. Die Schweiz beteiligt sich aktiv an diesen Arbeiten. Zwei wichtige Subgruppen von PFAS, nämlich Perfluorooctansulfonsäure (PFOS) und Perfluorooctansäure (PFOA) sowie deren Vorläuferverbindungen, wurden im Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe geregelt mit dem Ziel, die Herstellung und Verwendung dieser Stoffe mittelfristig weltweit einzustellen.

Der Bundesrat beschloss am 17. April 2019 eine Änderung der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV; SR 814.81), welche ab dem 1. Juni 2021 das Inverkehrbringen von Perfluorooctansäure und ihren Vorläuferverbindungen (vereinfacht "C8-Fluorchemie") sowie von Produkten, welche diese Stoffe enthalten, weitgehend verbietet. Diese Bestimmungen entsprechen den in der EU geltenden Vorschriften. Zudem sind in der EU Beschränkungsregelungen für weitere PFAS-Subgruppen in der REACH-Verordnung in Vorbereitung, welche Perfluorononansäure bis Perfluortetradecansäure und deren Vorläuferverbindungen ("C9-C14-Fluorchemie") sowie von Perfluorhexansäure und ihre Vorläuferverbindungen ("C6-Fluorchemie") umfassen. Diese Beschränkungen betreffen nach den verfügbaren Informationen auch die heute auf dem Markt angebotenen PFAS enthaltenden Skiwache.

Der Bundesrat hält am eingeschlagenen Weg fest, die Bestimmungen über Beschränkungen und Verbote im Chemikalienrecht möglichst mit dem EU-Recht zu harmonisieren. Damit werden ein vergleichbares Schutzniveau für die Gesundheit und die Umwelt erreicht und Handelshemmnisse vermieden. Im Falle der PFAS soll das bestehende Regelungskonzept beibehalten werden, wonach weitere generelle Verbote für das Inverkehrbringen und Verwenden von bestimmten Stoffen oder Stoffgruppen mit spezifischen Ausnahmen für unverzichtbare Verwendungen geprüft werden. Ein punktuelles Verbot für PFAS-haltige Skiwache, das nicht mit dem EU-Recht abgestimmt ist, wäre damit nicht kompatibel.

Auch ohne ein Verbot sind Hersteller von Skiwachsen verpflichtet, im Rahmen der Selbstkontrolle Massnahmen zum Schutz der Gesundheit von Verwenderinnen und Verwendern ihrer Produkte sowie der Umwelt zu ergreifen, um erkannte Expositionsrissen gegenüber gefährlichen Stoffen wie PFAS zu vermeiden. Die Initiative der FIS ist ein willkommener "Katalysator", um geeignete umwelt- und gesundheitsverträgliche Produkte auch für den Breitensport bereitzustellen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3599	n	Mo. Suter. Verkehrsunfälle reduzieren. PS-Beschränkung für Auto-Junglenker und Auto-Junglenkerinnen			-	X
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament die nötigen Gesetzesanpassungen zu unterbreiten, um eine PS-Beschränkung für Auto-Junglenker*innen einzuführen.					

Begründung Der Blick auf die Polizeimeldungen zeigt, dass junge, meist männliche Fahrzeuglenkende regelmässig mit stark übersetzter Geschwindigkeit unterwegs sind. Ihr Fehlverhalten sorgt dafür, dass die Gruppe der Junglenker*innen in den Statistiken mit deutlich erhöhtem Unfallrisiko hervorsteht. Laut der Beratungsstelle für Unfallverhütung liegt das einerseits an der mangelnden Routine, andererseits an der Selbstüberschätzung sowie dem riskanteren Verhalten. Sind zusätzlich PS-starke Autos mit mehr Kraft und Geschwindigkeit im Spiel, steigt die Gefahr zusätzlich an. Solche leistungsstarken Autos werden von jugendlichen Autolenker*innen zunehmend auch gemietet, teilweise nur für wenige Stunden.

Andere europäische Länder, etwa Italien und Kroatien, kennen deshalb schon seit längerem Leistungsbegrenzungen für Neulenker*innen. Fahranfänger*innen dürfen in Italien im ersten Jahr nur Autos mit einer Leistung von maximal 55 kW respektive 75 PS fahren. In Kroatien gilt unter 25 Jahren eine Beschränkung auf 75 kW oder 102 PS.

Technisch ist eine temporäre Leistungsbegrenzung eines PS-starken Wagens z.B. mittels Plombierung ohne Probleme möglich. Eine Leistungsbegrenzung für Junglenker*innen existiert für das Lenken von Motorrädern bereits heute. Diese Beschränkung soll nun auch für Autolenker*innen eingeführt werden. Bei der Festlegung der Höhe der PS-Beschränkung ist zwischen Autos mit Verbrennungsmotoren und Elektrofahrzeugen zu differenzieren.

Stellungnahme Die Vermeidung von Unfällen ist dem Bundesrat ein grosses Anliegen. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit verspricht er sich insbesondere von der Verlängerung der Ausbildungszeit für Neulenker*innen, die am 1. Januar 2021 in Kraft tritt. Dadurch soll das erhöhte Unfallrisiko, das auf fehlender Fahrerfahrung, Neigung zur Selbstüberschätzung, riskantem Verhalten sowie Alkoholkonsum beruht, gesenkt werden. Kaum eine Rolle bei Autounfällen von Neulenkenden spielt hingegen die Motorleistung der Fahrzeuge. Die eine Hälfte des Autobestandes der Schweiz hat mehr als 100 kW bzw. 136 PS, die andere Hälfte weniger. Im Jahr 2019 verursachten Lenkende von Personewagen 1524 Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten. Lediglich 3,6 Prozent dieser Unfälle wurden von Neulenkenden mit einem Fahrzeug verursacht, das 100 kW bzw. 136 PS oder mehr hatte. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Unfälle zu reduzieren, ist eine PS-Beschränkung von Autos der Neulenkenden somit nicht geeignet.

Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat die Massnahme "Beschränkung der Motorisierung" in ihrem letztjährigen Bericht "Sicherheit von jungen Erwachsenen im Strassenverkehr" thematisiert. Sie kommt zum Schluss, dass eine PS-Beschränkung nur geringe positive Effekte hätte (zwischen 0,4 % und 2,5 % Unfallreduktion).

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3637	n	Mo. Klopfenstein Broggin. Abfallfreie Takeaway-Gastronomie			-	X

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird damit beauftragt, gestützt auf Artikel 30a des Umweltschutzgesetzes Wegwerfgeschirr in der Takeaway-Gastronomie zu verbieten. Dieses Verbot soll nicht allein für Wegwerfgeschirr aus Plastik gelten, sondern auch für Wegwerfgeschirr aus Ersatzmaterialien wie Karton oder kompostierbare Materialien. Wiederverwendbares Geschirr und Besteck muss in der Takeaway-Gastronomie zur Norm werden.
Begründung	Täglich werden in der Schweiz hunderttausende Mahlzeiten im Wegwerfgeschirr verkauft. Nach kurzzeitiger Benützung landen Teller, Schüsseln und Besteck im Abfalleimer oder auf dem Boden - dieses Schauspiel wiederholt sich an zahlreichen Orten der Schweiz Tag für Tag. Weil sie nur kurzzeitig benützt werden, haben Wegwerfgeschirr und -besteck eine geringe Ressourceneffizienz. Und entgegen der Stellungnahme des Bundesrates zur Interpellation 13.3821 "Massnahmen gegen Produkte mit hohen externen Kosten und Ressourcenverschleiss" handelt es sich hierbei sehr wohl um Massenprodukte. Aus Warte der Ökobilanz schneidet Wegwerfgeschirr aus Ersatzmaterialien grundsätzlich nicht besser ab als Plastikgeschirr. Und auch was die anfallenden Abfälle betrifft, ist die Verwendung von Ersatzmaterialien für den öffentlichen Raum und die Umwelt gleich problematisch wie die Verwendung von Plastik. Nun gibt es mehrere einfache Methoden, um ohne Wegwerfgeschirr auszukommen. Immer mehr Verkaufsstellen geben gegen eine Depotgebühr wiederverwertbares Geschirr ab. Und die Mehrzahl von ihnen verkauft das Essen auch in Behältern, welche die Kundinnen und Kunden selbst mitbringen, solange die Gefässe sauber sind und eine angemessene Grösse aufweisen. In der neuen Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates "über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt" wird ein ambitionierter Zeitplan für die Reduktion von Wegwerfgeschirr in der Takeaway-Gastronomie in den Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Es darf nicht sein, dass sich in der Schweiz als einzigem europäischem Staat ein Berg aus Wegwerfgeschirr erhebt.
Stellungnahme	Der Bundesrat erachtet die Verwendung von Einweggeschirr prinzipiell als unnötig und in Bezug auf den Ressourcenverbrauch als umweltschädlich. Oft existieren Alternativen in Form von Mehrweg-Systemen - z. B. Mehrweg-Geschirr und Mehrweg-Behälter, die einen wichtigen Beitrag zur Abfallvermeidung darstellen. Solche Mehrweg-Systeme mit einem Depot oder Pfand sind in der Schweiz bekannt und werden vielerorts und in verschiedenen Situationen erfolgreich eingesetzt. Sie sollten grundsätzlich weiterhin auf freiwilliger Basis gemeinsam mit der Branche vorangetrieben werden. Ein Verbot jeglichen Einweggeschirrs gestützt auf Artikel 30a Buchstabe a des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) bedeutet für den Detailhandel, die Take-Away-Betriebe und andere Anbieter eine Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 Bundesverfassung). Wegen des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit dürften solche Verbote nur erlassen werden, wenn andere Massnahmen - auch solche der Wirtschaft selbst - nicht genügend effektiv wären. Daher muss der Wirtschaft zunächst die Möglichkeit gegeben werden, mit freiwilligen Massnahmen und Branchenvereinbarungen selbst aktiv zu werden. Ein solches Vorgehen ist in Artikel 41a Absatz 3 USG vorgesehen. Im Rahmen der Arbeiten des Bundes zur Abfallvermeidung und Stärkung der Kreislaufwirtschaft sowie Ressourcenschonung werden - unter Berücksichtigung der Entwicklung auf EU-Ebene (Green Deal) - Massnahmen geprüft, die u. a. auch die Rahmenbedingungen für kreislauffähige Materialien stärken. Zudem will eine im September 2019 vom Parlament angenommene Motion der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (18.3712) "Weniger Plastikmüll in Gewässern und Böden" Massnahmen zur Reduktion des Plastikeintrags in die Umwelt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Branchen umsetzen. Weitere parlamentarische Vorstösse zur Reduktion von Plastikeinträgen in die Umwelt wurden bereits überwiesen. Ungeachtet der laufenden Arbeiten, steht es den Kantonen (und bei einer Rechtssetzungsdelegation den Gemeinden) zu, im Rahmen einer Bewilligung zum gesteigerten Gemeingebrauch Auflagen zu machen, dass Ess- und Trinkwaren nur in Gebinden gegen Pfand abgegeben werden dürfen.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.