Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

# Deutsch

**Ergänzung zur Tagesordnung**
**Complément à l'ordre du jour**
**Complemento all'ordine del giorno**

Herbstsession 2025
Session d'automne 2025
Sessione autunnale 2025

Stand / état / stato: 18.08.2025

## Parlamentarische Vorstösse in Kategorie IV: UVEK

## Inhaltsverzeichnis

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.3088 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Imark.<br>Überprüfung der Fotovoltaikförderung | | ++ | | Suter |
| 25.3113 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Ruch.<br>Änderung der Raumplanung zugunsten von bestehenden bewohnten und teilweise bewohnten Gebäuden ausserhalb der Bauzone | | ++ | ✓ | Clivaz Christophe |
| 25.3293 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Christ.<br>Vertrauenswürdige KI durch qualitativ hochstehende Datensätze stärken | | ++ | ✓ | Hess Erich |
| 25.3363 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Schaffner.<br>Kanal- und geschäftsmodellunabhängige Förderung elektronischer Medien | | ++ | ✓ | Kutter, Rutz Gregor |
| 25.3411 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Hübscher.<br>Infrastrukturbauten ermöglichen | | ++ | ✓ | Clivaz Christophe |
| 23.3976 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Fraktion G.<br>Umwelt und Gesundheit.<br>Verursacherprinzip bei den Krankheitskosten anwenden | Wettstein | - | ✗ | |
| 23.3999 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Binder) Meier Andreas.<br>Wiederherstellung des durchgehenden Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Winterthur-Basel sowie Ausbau des Personen- und Güterverkehrs | | - | ✗ | |

* Annahme / adoption / accogliere ++
Annahme (teilweise) / adoption (partielle) / accogliere (in parte) +
Ablehnung / rejet / respingere -
** Ja / oui / sì ✓
Nein / non / no ✗

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4001 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Aeschi.<br>Nein zur UKW-Abschaltung. Vergabe von neuen UKW-Funkkonzessionen für die Periode ab dem 1. Januar 2027 | | - | ✕ |
| 23.4017 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Feller.<br>Potenzial der Agri-Fotovoltaik voll ausschöpfen. Umwandlung und Speicherung von erneuerbarer Energie, die von Solaranlagen produziert wird, erlauben | | - | ✕ |
| 23.4032 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Fraktion RL.<br>Die Energiestrategie muss überarbeitet werden! | Vincenz | - | ✕ |
| 23.4035 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Klopfenstein Broggini.<br>Sicherung der Insektenbestäubung, insbesondere durch Wild- und Honigbienen<br>Zu/ad: 23.4036 n | | - | ✕ |
| 23.4036 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Aebi Andreas) Aeschi.<br>Sicherung der Insektenbestäubung, insbesondere durch Wild- und Honigbienen<br>Zu/ad: 23.4035 n | | - | ✕ |
| 23.4045 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Schneider-Schneiter.<br>Roaming-Abkommen als Teil des Verhandlungspakets zwischen der Schweiz und der EU | | - | ✕ |
| 23.4056 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Fridez.<br>Vorsichtige Lockerung des gegenwärtigen Verbots des Wiederbesatzes mit Regenbogenforellen | | - | ✕ |
| 23.4057 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Fridez.<br>Der Apron, König des Doubs, stirbt. Weshalb? | | - | ✕ |
| 23.4068 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Quadri.<br>Tessin–Malpensa. Der Busbetrieb soll wieder aufgenommen werden | | - | ✕ |
| 23.4159 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Pasquier-Eichenberger) Klopfenstein Broggini.<br>Bessere Zugverbindungen aus der Genferseeregion. Für ihre Attraktivität und das Klima | | - | ✕ |
| 23.4160 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Quadri.<br>Italien soll sich an der Finanzierung der Transitachsen durch den Gotthard beteiligen | | - | ✕ |
| 23.4164 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. (Pasquier-Eichenberger) Walder.<br>Hitzeaktionsplan. Den Hitzestau in den Städten effektiv und schnell bekämpfen | | - | ✕ |
| 23.4165 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Walder.<br>Hitzeaktionsplan. Nationale Massnahmen, um den Hitzewellen zu begegnen | | - | ✕ |
| 23.4172 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Porchet.<br>Ein städtischer Boulevard zur Beruhigung und Entwicklung von Lausanne und Lausanne-West | | - | ✕ |
| 23.4174 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Schneider Schüttel) Zybach.<br>Einschränkung von Kunststoffprodukten für den Unterwegskonsum | | - | ✕ |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 23.4176 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Töngi.<br>Stopp der Staupropaganda. Verkehrsmeldungen sind nicht mehr zeitgemäss | - | ✕ |
| 23.4188 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Walder.<br>Die Schweiz soll am EU-Programm "Net-Zero Industry Act" teilnehmen | - | ✕ |
| 23.4189 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Ryser.<br>Es ist höchste Eisenbahn. Mit Defizitgarantien modernes Rollmaterial für klimafreundliches Nachtzugreisen in Europa ermöglichen | - | ✕ |

## Einzelne Vorstösse mit Text

| Nr.<br>No.<br>n. | Erstrat<br>Cons.<br>Cons. | | Geschäftstitel<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | Sprecher/in<br>Porte-parole<br>Portavoce | Antrag<br>**BR / Behörde ***<br>Proposition<br>CF / Autorité *<br>Proposta<br>CF / Autorità * | Mit Antrag<br>**einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | Bekämpft<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.3088 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Imark.<br>Überprüfung der Foto-voltaikförderung | | ++ | | Suter |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, das geltende Förderregime des Bundes für den Zubau von PV-Anlagen zu überprüfen. Insbesondere ist zu hinterfragen, ob die Vermeidung von Winterstromlücken und die Vermeidung von Netzüberlastungen stärker berücksichtigt werden können/sollen. Gegebenenfalls sind Beiträge an die Errichtung von Speichermöglichkeiten, Verbrauchsoptimierungen (Solarmanager) oder Fassaden-PV zu koppeln. Auch der topografischen und geografischen Ausrichtung einer Anlage könnte möglicherweise mehr Rechnung getragen werden.

**Begründung**
Das heutige Förderregime des Bundes für den Zubau von PV-Anlagen führt zu verhältnismässig hohen Einmalvergütungen im Bereich von Einfamilienhäusern. Im Zusammenhang mit dem starken Zubau der letzten Jahre stellt sich die Frage, ob dies auch günstiger möglich wäre und ob die Förderung grundsätzlichen Optimierungsbedarf hat. Die heutige Förderung adressiert weder die Vermeidung von Lücken, noch die Vermeidung von Netzüberlastungen. Auch die Kapazitäten der Sonneneinstrahlung auf Hausdächern und der Eigenverbrauch einer Anlage sind nicht Teil des Förderregimes. Letzterer ist jedoch entscheidend, hinsichtlich der Schliessung der Winterstromlücke und hinsichtlich der Vermeidung von Netzüberlastungen. Sowohl Stromlücken als auch Netzüberlastungen haben hohe Kosten für die Allgemeinheit und unangenehme Eingriffe in die Einspeisung zur Folge. Gegenwärtig werden Anlagen blind gefördert, mit dem Ziel, die Jahresproduktion auf Teufel komm raus zu steigern. Diese ist jedoch kein allein entscheidender Parameter bezüglich Versorgungssicherheit. Es sollte möglicherweise mehr Fokus auf der Vermeidung von Schwankungen gelegt werden. Mit zusätzlichen technischen Einrichtungen kann dieser Fokus problemlos ausgelegt werden. Zum Beispiel sinkt die Maximallast der Strom-Einspeisung deutlich, wenn zusätzlich Stromspeicher und/oder Solarmanager installiert sind. Heute wird jedoch ausschliesslich der PV-Zubau und dies in unverhältnismässig hohem Masse gefördert, ohne die gefürchteten Überlasten zu berücksichtigen. Es wird prognostiziert, dass Netzüberlastungen zu grossflächigen Abschaltungen von Anlagen führen werden. Aus diesen Gründen ist es wichtig, das geltende Förderregime zu hinterfragen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

**Antrag BR/Behörde**
Annahme

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.3113 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Ruch. Änderung der Raumplanung zugunsten von bestehenden bewohnten und teilweise bewohnten Gebäuden ausserhalb der Bauzone | | ++ | ✓ | Clivaz Christophe |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, das Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) sowie die Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) zu ändern, damit die Nutzung altrechtlicher Gebäude, die ganz oder teilweise Wohnzwecken dienen und ausserhalb der Bauzone liegen, so rationell wie möglich erfolgt und die Nutzung des gesamten vorhandenen Bauvolumens gefördert wird. So müssen diese Gebäude unter Beachtung ihrer äusseren Erscheinungsform renoviert oder sogar wieder aufgebaut werden können, sofern sie insbesondere weiterhin zu Wohnzwecken genutzt werden und bereits über eine Verkehrsanbindung verfügen.

**Begründung**
Schätzungen des UVEK zufolge gibt es gegenwärtig rund 600 000 Gebäude ausserhalb der Bauzone. Die Beschränkungen, die sich aus dem Wunsch ergeben, die natürliche Lebensgrundlage zu schützen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, kompakte Siedlungen zu schaffen (Art. 1 RPG) und damit den Boden zweckmässig zu nutzen (Art. 75 Abs. 1 BV), wirken sich negativ auf viele dieser Gebäude aus, deren Unterhalt vernachlässigt oder sogar aufgegeben wird, weil dies nicht rentabel ist. Von diesen bestehenden Gebäuden sind viele mindestens teilweise bewohnt. Sie könnten durch eine gezielte Lockerung des Gesetzes für altrechtliche Bauten, also solche, die vor 1972 erstellt wurden, als nicht unterschieden wurde zwischen Bau- und Nichtbauzonen, den Druck auf die Siedlungen mindern und mit ihrer Nutzung könnte eine weitere Vergrösserung der Bauzonen vermieden werden, indem den Eigentümerinnen und Eigentümern von solchen Gebäuden die Möglichkeit gegeben wird, bei einer Renovierung oder einem Wiederaufbau das gesamte Bauvolumen zu nutzen. Bei Abbruch und Wiederaufbau muss das neue Gebäude selbstverständlich die Form und das Volumen des Gebäudes, das es ersetzt, einhalten, um zu verhindern, dass in der Landwirtschaftszone Mehrfamilienhäuser entstehen. Die vorgeschlagenen Änderungen sollten möglich sein und auf die in dieser Motion bezeichneten Gebäude angewendet werden, sofern diese bereits über eine Verkehrsanbindung verfügen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Annahme

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.3293 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Christ.<br>Vertrauenswürdige KI durch qualitativ hochstehende Datensätze stärken | | ++ | ✓ | Hess Erich |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Aufbau qualitativ und quantitativ hochstehender, möglichst frei zugänglicher Datensätze für das Training von KI-Modellen unterstützt und deren Verfügbarkeit für Forschung und Wirtschaft erleichtert werden kann. Dabei soll er insbesondere prüfen, wie die Zusammenarbeit zwischen Staat, Forschung und Wirtschaft koordiniert und Anreize für die Bereitstellung und Erschliessung qualitativ hochwertiger Daten geschaffen werden können.

**Begründung**
Die Äusserung von Bundesrat Rösti (im Zusammenhang mit dem KI-Gipfel in Paris), dass die Bevölkerung nur dann Vertrauen in künstliche Intelligenz (KI) fassen wird, wenn sie weiss, auf welchen Daten sie beruht, ist von grosser Bedeutung.
Der Aufbau von qualitativ hochwertigen Trainingsdatensätzen ist jedoch äusserst aufwändig und kostspielig. Dies führt dazu, dass viele Unternehmen und Forschungseinrichtungen auf bestehende, oft fehlerhafte oder verzerrte Datensätze zurückgreifen. Solche Mängel können zu problematischen KI-Modellen führen, die unter anderem rassistische, sexistische oder andere diskriminierende Tendenzen verstärken.
Es liegt daher im öffentlichen Interesse, den Aufbau und die Bereitstellung qualitativ hochwertiger, repräsentativer und zugänglicher Datensätze zu fördern. Dies könnte unter anderem durch öffentlich finanzierte Open-Data-Initiativen oder Plattformen für qualitätsgesicherte Daten geschehen. Ein solcher Schritt würde nicht nur die Qualität und Vertrauenswürdigkeit von KI-Systemen erhöhen, sondern auch KMU und Forschungsgruppen den Zugang zu hochwertigen Trainingsdaten erleichtern und damit den KI-Standort Schweiz stärken.
Der Bundesrat wird daher aufgefordert, in dieser Frage eine koordinierende und fördernde Rolle zu übernehmen und entsprechende Massnahmen zur Erarbeitung und Bereitstellung von hochwertigen Trainingsdatensätzen zu prüfen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

**Antrag BR/Behörde**
Annahme

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.3363 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Schaffner. Kanal- und geschäftsmodell-unabhängige Förderung elektronischer Medien | | ++ | ✓ | Kutter, Rutz Gregor |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, ein neues, vorläufig befristetes Gesetz über elektronische Medien gestützt auf Art. 93 der Bundesverfassung zu schaffen. Damit sollen schweizerische elektronische Medien bei der Erstellung journalistischer Inhalte unterstützt und die Anbieter- und Angebotsvielfalt - insbesondere von regionalen Medien - gestärkt werden. Das Medienfördergesetz soll die folgenden Stossrichtungen umsetzen:

- Alle schweizerischen elektronischen Medien, die journalistische Inhalte anbieten, sollen profitieren können, unabhängig von der Form, dem Verbreitungskanal und dem Geschäftsmodell
- Der Beitrag ist unabhängig vom Inhalt des Mediums oder einzelner Artikel und bemisst sich an der Anzahl Medienschaffenden, die für das unterstützte Angebot tätig sind. Der Begriff des oder der Medienschaffenden ist zu definieren
- Das Angebot wird nicht bereits anderweitig subventioniert
- Kein Förderkriterium soll der Mindestumsatz aus Publikumseinnahmen und/oder Werbung sein
- Die Unterstützung soll degressiv ausgestaltet werden, so dass kleine, insbesondere regionale Medienunternehmen proportional mehr unterstützt werden
- Das Angebot richtet sich vorwiegend an ein schweizerisches Publikum
- Der redaktionelle Teil des Angebots wird kontinuierlich aktualisiert, ist klar von der Werbung getrennt und enthält zur Hauptsache eigenproduzierte Informationen von allgemeinem Interesse zu politischen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhängen
- Die für das Angebot verantwortliche Organisation und die Medienschaffenden arbeitet nach in der Branche anerkannten Regeln
- Mittelfristig ist die Finanzierung durch eine Reduktion oder Abschaffung der indirekten Presseförderung gemäss Postgesetz zu kompensieren

**Begründung**
Der Bundesrat hat in Erfüllung des Postulats Christ 21.3781 «Strategie für eine zukunftsgerichtete Medienförderung jetzt aufgleisen» einen Bericht verabschiedet. Darin zeigt er kurz-, mittel- und langfristige Fördermassnahmen auf. Für mittelfristige Massnahmen hat der Nationalrat die Motion 24.3817 seiner Kommission gutgeheissen. Der Bundesrat hat die Motion abgelehnt mit der Begründung, dass zuerst das Ergebnis der parlamentarischen Beratung zur parlamentarischen Initiative 22.423 abzuwarten sei, die den kurzfristigen Zeithorizont abdeckt. Nun ist der Entscheid gefallen und es ist Zeit, mittelfristige Massnahmen aufzugleisen, um die Verlage in den Herausforderungen der Zukunft zu unterstützen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Annahme

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.3411 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Hübscher. Infrastrukturbauten ermöglichen | | ++ | ✓ | Clivaz Christophe |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die erforderlichen Ausführungsbestimmungen in der Raumplanungsverordnung so festzulegen, dass notwendige Infrastrukturbauten wie Luftwärmepumpen, Trafostationen oder Fernwärmeleitungen auch ausserhalb des Siedlungsgebietes und in Freihaltezonen sowie in NHG Gebieten möglich sind.

**Begründung**
Nach dem Grundsatz der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet soll das Nichtbaugebiet von Überbauungen möglichst freigehalten werden. Mit dem Bundesgesetz vom 29. September 2023 über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien, das von den Schweizer Stimmberechtigten am 9. Juni 2024 angenommen wurde, sind gewisse Erleichterungen bei der Bewilligung von bestimmten Energieinfrastrukturen ausserhalb der Bauzonen eingeführt worden. So gelten beispielsweise Solaranlagen, die nicht von nationalem Interesse sind, in wenig empfindlichen oder in vorbelasteten Gebieten als standortgebunden. Gleiches sollte auch für andere Infrastrukturbauten wie zum Beispiel Luftwärmepumpen und Trafostationen insbesondere auch in NHG-Gebieten ausserhalb des Siedlungsgebietes gelten. Auch für Fernwärmeleitungen durch Freihaltezonen werden Bewilligungen in den Kantonen unterschiedlich gehandhabt.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Annahme

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.3976 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Fraktion G. Umwelt und Gesundheit. Verursacherprinzip bei den Krankheitskosten anwenden | Wettstein | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen Erlasse zu erarbeiten, damit Abgaben auf umweltbelastenden Produkten und Prozessen zur Mitfinanzierung der Behandlungen von Krankheiten verwendet werden können. Dabei sollen einerseits die Erträge aus der Automobil- und der Mineralölsteuer zu einem definierten Anteil für die Reduktion der Prämienlast eingesetzt werden. Andererseits soll eine zweckgebundene Abgabe erhoben werden, wenn Pestizide, polyfluorierte Alkylsubstanzen PFAS sowie weitere giftige Chemikalien (Blei, Cadmium, Quecksilber, Dioxin, Bisphenole, PAK, Chrom usw.) in Verkehr gebracht oder ausgestossen werden.

**Begründung**
Umweltschadstoffe schaden der menschlichen Gesundheit. Ein beträchtlicher Anteil der Krankheiten ist auf belastende Umwelteinflüsse (verschmutzte Luft, Lärm, mit Schadstoffen belastetes Wasser, Gift-Rückstände in Böden und Nahrungsmitteln) zurückzuführen. Allein durch Luftschadstoffe verursachte Atemwegs-, Herz- und Kreislauferkrankungen führen heute zu 14'000 Spitaltagen und 2'200 vorzeitigen Todesfällen in der Schweiz (BAFU 2021). Zudem stehen menschenverursachte Umwelteinflüsse am Ursprung der Hitzeperioden, welche ihrerseits zur Krankheitslast beitragen.
Die Kosten zur Krankheitsbehandlung und damit die Prämien der Grundversicherung sowie die Selbstbehalte und die staatlichen Finanzierungsanteile steigen aktuell erneut stark an.
Daher verlangt die Motion im Sinne des Verursacherprinzips eine Ausweitung der Rückerstattung von Umweltabgaben, um die Prämienlast zu reduzieren. Bisher werden die CO2-Abgaben auf fossilen Brennstoffen zu zwei Dritteln und der Ertrag aus den VOC-Abgaben vollumfänglich an Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt. Diese Mechanismen sollen ergänzt werden mit zweckgebundenen Anteilen aus Treibstoff- und MfZ-Erträgen sowie aus Abgaben auf Pestiziden und weiteren Chemikalien, welche die Gesundheit belasten können. Die Abgabe soll entweder beim Import oder, bei inländischer Produktion, bei der Inverkehrbringung fällig werden. Zu belasten ist weiter der Ausstoss von giftigen Chemikalien an die Umwelt, die nach Erhitzungs- und Verbrennungsprozessen entstehen, namentlich bei Zementwerken und Kehrichtverbrenungsanlagen.
Als Zielgrösse sollen die Umweltabgaben 5-10 Prozent der Grundversicherungsprämien ersetzen. Der Gesamtumfang der Grundversicherungsprämien betrug 2021 36,3 Milliarden Franken (BAG-News, 27.09.2022).

**Stellungnahme BR/Behörde**
Für den Bundesrat haben Massnahmen zur Kostendämpfung von Krankenkassenprämien hohe Priorität. Um das Kostenwachstum im Bereich der obligatorischen Krankenpflegeversicherung zu bremsen, setzt der Bundesrat bereits ein Kostendämpfungsprogramm basierend auf einem Expertenbericht um (siehe www.bag.admin.ch > Versicherungen > Krankenversicherung > Kostendämpfung). Zudem prüft er fortlaufend neue Massnahmen.
Die Einnahmen aus dem Verkehr sind bereits weitgehend zweckgebunden (u.a. für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF, Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV und Bahninfrastrukturfonds BIF). Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) muss gemäss Artikel 85 Absatz 2 der Bundesverfassung (BV, SR 101) für die Kosten verwendet werden, die im Zusammenang mit dem Landverkehr stehen. Die Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag, der Autobahnvignette, der Automobilsteuer und der Mineralölsteuer sowie aus der geplanten Abgabe für Elektrofahrzeuge sind ebenfalls gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV ganz oder teilweise zweckgebunden. Abweichungen von diesen Zweckbindungen bedürfen einer Verfassungsänderung.
Um den Eintrag von Chemikalien und Luftschadstoffen in die Umwelt zu vermindern, wird das Inverkehrbringen dieser Stoffe oder der Produkte mit diesen Stoffen eingeschränkt. Die Emissionen werden über Grenzwerte für den Ausstoss (wie z. B. bei Schadstoff-Emissionen aus Zementwerken oder KVA) geregelt. Es gibt auf dem Markt etwa 100 000 verschiedene Stoffe. Die Bemessung einer Lenkungsabgabe und der Vollzug wären entsprechend komplex und schwer umsetzbar.
Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Verteilung der bestehenden $CO_2$- und VOC-Lenkungsabgaben an die Bevölkerung durch einen Abzug bei den Krankenkassenprämien nicht zum Ziel hat, die Krankenkassenprämien zu subventionieren. Sie ist lediglich ein Weg, die Erträge von Lenkunsabgaben gleichmässig und effizient an die gesamte Bevölkerung zurückzugeben.
Aus Sicht des Bundesrates sind weder zusätzliche Abgaben noch neue Zweckbindungen der vom Bund erhobenen Steuern für die Mitfinanzierung zur Behandlung von Krankheiten angezeigt.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.3999 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Binder) Meier Andreas. Wiederherstellung des durchgehenden Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Winterthur-Basel sowie Ausbau des Personen- und Güterverkehrs | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird eingeladen, so schnell wie möglich, spätestens jedoch im Rahmen von Bahn 2050, die Bahnstrecke von Basel via Koblenz und Bülach nach Winterthur für den Personen- und Güterverkehr auszubauen.

**Begründung**
Seit 1992 wird die Bahnstrecke Winterthur-Basel für den Güterverkehr und nur mehr auf Teilstrecken für den Personenverkehr genutzt. Zwischen Koblenz und Laufenburg ist letzterer eingestellt. Mit einem Ausbau der Strecke sollen die «Eilzüge» zwischen Basel und Winterthur wieder etabliert werden, zwei Grossstädte in attraktiver Fahrzeit miteinander verbunden, wichtige regionale Zentren ans Fernverkehrsnetz angeschlossen und mittels neuen S-Bahnen das Regionalverkehrsangebot verbessert. Die von der Aargauer Regierung geförderten Entwicklung des Gewerbe- und Industrie-Parks Sisslerfeld mit Tausenden von Arbeitsplätzen machen eine Aufwertung des Personenverkehrsangebotes unumgänglich. Ebenso dient dies dem Zürcher Unterland als aufstrebendes Wohn-und Arbeitsgebiet, so wie den Aargauischen Regionen entlang des Rheins samt dem touristischen Potential.
Mit sehr verhältnismässigem Aufwand, im Speziellen im Vergleich zu anderen Ausbauschritten, lässt sich ein bedeutender Gewinn erreichen und auf der Strecke wieder eine Interregio-Verbindung mit Stundentakt etablieren. Gemäss der von der Aarg. Regierung in Auftrag gegebenen Studie (SMA und Partner AG, Zürich) wird mit Investitionskosten von 242 Mio. (+/-50%) und jährlichen Betriebskosten von 30 Mio gerechnet. Siehe dazu auch Bachelorarbeit Angliker, Helg an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, ausgezeichnet mit "Prix Littra").
Die Güterzüge zwischen Basel und der Ostschweiz profitieren von der Beseitigung des heute bestehenden Richtungsausschlusses zwischen Stein und Eglisau, fahren häufiger und halten weniger, womit Energie und Zeit gespart werden. Mit mehr direkten Güterzügen dem Rhein entlang werden nicht nur die Verkehrswege um Zürich, sondern auch Ortschaften wie Brugg, Turgi, Baden und Wettingen von der Durchfahrt von Güterzügen entlastet. Der Containerterminal in Rekingen wird besser angebunden.
Die Investition ist ein Beitrag zur notwendigen Resilienz der Verkehrsinfrastrukturen (Redundanz) zu sehen. Mit einer leistungsfähigen Strecke dem Rhein entlang steht eine Umfahrung des Grossraums Zürich zur Verfügung. Sie soll Teil einer Gesamtvision sein (Motion 22.4258 Verkehrskreuz Schweiz).

**Stellungnahme BR/Behörde**
Die Angebots- und Infratrukturplanung ist ein gemäss Eisenbahngesetz (Art. 48*a* ff.; SR *742.101*) geregelter Prozess, in welchem die Kantone als Besteller des Regionalverkehrs, die SBB als Betreiberin des Fernverkehrs und die Güterverkehrsbranche ihre Angebotsziele eingeben. Diese werden durch das BAV geprüft, bewertet, priorisiert und zu einem schweizweiten Angebotskonzept mit abgestimmten Reiseketten und durchgehenden Gütertrassen zusammengefügt. Dieses Angebotskonzept wird im Rahmen der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur durch das Eidgenössische Parlament beschlossen.
In der Erarbeitung des Ausbauschrittes 2035 wurde von keinem der Planungspartner eine entsprechende Personenverkehrsverbindung Winterthur–Koblenz–Basel als Ziel eingegeben. In diesem Zusammenhang ist auch von der abgelehnten kantonalen Volksabstimmung zur Taktverdichtung der S-Bahn zwischen Stein-Säckingen und Laufenburg Kenntnis zu nehmen. Diese hätte schienenseitig eine bessere Erschliessung des erwähnten Sisslerfeldes ermöglicht. Sollten die betroffenen Kantone trotz aargauischem Volksentscheid am Ausbau dieser Strecke festhalten, können sie im Rahmen des Planungsprozesses im Hinblick auf die Botschaft 2030 zum Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) dieses Angebotsziel zur Beurteilung eingeben.
Das heutige Angebot sieht für den Güterverkehr zwischen Stein-Säckingen und Eglisau zwei Trassen pro Stunde in einer Fahrrichtung oder eine Trasse pro Stunde und Fahrrichtung vor. Eine Ausweitung der Kapazitäten im Güter- und im Fernverkehr kann ebenfalls im Rahmen des Planungsprozesses im Hinblick auf die Botschaft 2030 zum Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) angegangen werden. Dabei ist zu beachten, dass für Kapazitätserweiterungen im Fern- und Güterverkehr umfassende Betrachtungen des Schienenetzes notwendig sind. Denn nur durchgängige Trassen, welche die relevanten Zentren (Personenverkehr) und Umschlags- und Verladeanlagen (Güterverkehr) verbinden, können im dicht befahrenen Netz auch den erwünschten Nutzen bringen.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4001 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Aeschi. Nein zur UKW-Abschaltung. Vergabe von neuen UKW-Funkkonzessionen für die Periode ab dem 1. Januar 2027 | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, per 1. Januar 2027 neue UKW-Funkkonzessionen zu vergeben

**Begründung**
In diesem Sommer hat Bundesrat Albert Rösti kommuniziert, dass die derzeit geltenden UKW- Funkkonzessionen bis am 31. Dezember 2026 verlängert würden. Dies, nachdem der Bundesrat am 10. November 2021 als Stellungnahme zur Motion 21.4037 «Fünfjähriges Moratorium für die geplante UKW-Zwangsabschaltung. Erneute Vergabe von UKW-Funkkonzessionen für die Periode vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029» noch argumentiert hatte, dass «ab 2025 auf die Verbreitung» «über UKW zu verzichten» sei und die (bereits einmal) «verlängerten UKW-Funkkonzessionen der Privatradios und auch jene der SRG» ablaufen würden. Bereits in der Stellungnahme zur Motion 21.3554 antwortete der Bundesrat, dass die früher per Ende 2022 geplante Zwangsabschaltung aller Schweizer UKW-Sender auf «Ende 2024» verschoben würde.
Die Nachteile einer UKW-Abschaltung bleiben gewichtig:
- Erstens wird keines unserer Nachbarländer UKW in den nächsten Jahren abschalten. Das würde bedeuten, dass nach der UKW-Abschaltung nur noch ausländische UKW-Sender in der Schweiz empfangen werden können.
- Zweitens hat ca. ein Drittel aller Schweizer Autos keinen DAB+-Empfang. Diese sind weiterhin auf UKW angewiesen.
- Drittens kann es nicht im Interesse des Bundesamtes für Umwelt liegen, dass Millionen von funktionierenden Radioapparaten von einem Tag auf den anderen zu Elektroschrott werden.
Aus den genannten Gründen soll auf die per 31. Dezember 2026 geplante UKW-Abschaltung verzichtet werden. Der Bundesrat wird beauftragt, für die Periode ab dem 1. Januar 2027 neue UKW-Funkkonzessionen zu vergeben.

**Stellungnahme BR/Behörde**
In der Radiobranche wird die Frage des Abschaltzeitpunkts sehr unterschiedlich beurteilt. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat mit der Verlängerung bis 2026 einen Kompromiss, der alle Bedürfnisse am Besten abbildet, erarbeitet. Er will daran festhalten. Mit der Verlängerung der UKW-Funkkonzessionen bis Ende 2026 erhalten die Radioveranstalter genügend Flexibilität, um die Abschaltung von UKW individuell zu organisieren. Das Publikum hört bereits heute überwiegend digital Radio, lediglich 8% der Bevölkerung hört Radio ausschliesslich über UKW. Von diesen verbleibenden UKW-Nutzern werden viele ihren Lieblingssendern auf DAB+ folgen, denn die Hörerinnen und Hörer sind ihrem Programm in der Regel sehr treu. Der Marktanteil von ausländischen Radioprogrammen ist in der Schweiz mit Ausnahme von Genf sehr gering. Zudem bauen sowohl Deutschland als auch Frankreich die DAB+-Versorgung laufend aus, so dass die ausländische Konkurrenz auch im Bereich der neuen Technologie immer stärker wird.
Eine Neuvergabe der UKW-Funkkonzessionen würde eine Ausschreibung erfordern. Doch die UKW-Infrastruktur ist alt. Um einen längerfristigen Weiterbetrieb zu ermöglichen, müssten die Anlagen erneuert und regelmässig gewartet werden. Dies wäre mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden.
Schliesslich schreitet auch die Ausrüstung der Autos mit DAB+ stetig voran. Jeder Neuwagen ist standardmässig mit DAB+ ausgerüstet. Insgesamt gilt also: Die digitale Migration der Radionutzung ist in der Schweiz weitgehend abgeschlossen. Weitere Investitionen für die UKW-Verbreitung erachtet der Bundesrat nicht als verhältnismässig.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4017 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Feller. Potenzial der Agri-Fotovoltaik voll ausschöpfen. Umwandlung und Speicherung von erneuerbarer Energie, die von Solaranlagen produziert wird, erlauben | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu treffen oder dem Parlament Massnahmen vorzuschlagen, damit die notwendigen Einrichtungen zur Umwandlung und Speicherung von erneuerbarer Energie, die von Solaranlagen produziert wird, in der Nähe dieser Anlagen genehmigt werden können.

**Begründung**
Die Schweiz hat sich ehrgeizige Ziele in Bezug auf die Reduktion von Treibhausgasen gesetzt. Diese Ziele basieren vor allem auf dem Ausbau von erneuerbaren Energien. Hier birgt die Agri-Photovoltaik, die die landwirtschaftliche Produktion mit der Erzeugung von Solarstrom kombiniert, grosses Potenzial.
Mit der Agri-Photovoltaik können Landwirtinnen und Landwirte ihre Tätigkeit diversifizieren. Diese Technik eignet sich für Produktionssysteme, für die der zusätzliche Schatten der Solaranlagen vorteilhaft ist (z. B. für den Gemüse- oder Obstbau).
In der Praxis werden für die Agri-Photovoltaik Solaranlagen an Produktionsstätten der Landwirtschaft errichtet. Laut Artikel 18a Absatz 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG) bedürfen nur Photovoltaikanlagen auf bestehenden Gewächshausdächern keiner vorgängigen Bewilligung. Die Motion 22.4322 verlangt, dass diese Regelung gelockert wird Die Motion wurde vom Nationalrat am 17. März 2023 angenommen und muss noch im Ständerat behandelt werden.
Doch um das Potenzial der Agri-Photovoltaik voll und ganz auszuschöpfen, müsste auch der überschüssige Strom, der durch die Solarenergie gewonnen wird, mittels einer an der Produktionsstätte der Landwirtschaft erbauten Anlage in Gas, z. B. Wasserstoff, umgewandelt werden können. So könnte der Überschuss an Energie, der insbesondere im Sommer produziert wird, gespeichert werden. Das Problem dabei ist, dass die Bundesgesetzgebung dies zurzeit nicht erlaubt.
Angesichts der unverkennbaren Vorteile der Energieproduktion und -speicherung an der Produktionsstätte der Landwirtschaft (weniger Verlust bei der Stromübertragung, Energieselbstversorgung der Landwirtschaftsbetriebe usw.) ist es nötig, die Bundesgesetzgebung anzupassen. Dies könnte durch diesen Vermerk in Artikel 18a Absatz 2 RPG umgesetzt werden: «Das kantonale Recht kann in Bau- und Landwirtschaftszonen Anlagen bewilligen, die für die Umwandlung und die Speicherung der von Solaranlagen produzierten Solarenergie notwendig sind.»

**Stellungnahme BR/Behörde**
Ziel der Motion ist es, die Agrophotovoltaik zu fördern, indem Anlagen zur Umwandlung von Sonnenenergie in Wasserstoff oder andere Gase sowie Bauten und Anlagen zur Speicherung der so gewonnenen Stoffe möglichst nahe bei den Solaranlagen bewilligt werden können.
Anlagen zur Umwandlung von Sonnenenergie in Wasserstoff oder andere Gase werden bereits in Artikel 24$^{ter}$ Absatz 1 des Raumplanungsgesetzes behandelt, den das Parlament am 29. September 2023 im Rahmen des Energie-Mantelerlasses verabschiedet hat. Darin wird der Bundesrat beauftragt, Ausführungsbestimmungen zu erlassen, damit Anlagen zur Umwandlung von erneuerbarer Energie in Wasserstoff, Methan oder andere synthetische Kohlenwasserstoffe ausserhalb der Bauzonen und in örtlicher Nähe der Produktionsanlagen bewilligt werden können, soweit dies für eine sichere Versorgung mit erneuerbarer Energie als zweckmässig erscheint.
Anlagen zur Speicherung der gewonnenen Stoffe sind hingegen nicht standortgebunden und sollen deshalb grundsätzlich in der Bauzone erstellt werden. Allerdings ist denkbar, dass diese Stoffe in Zukunft von der Landwirtschaft für den Eigenbedarf verwendet werden können. Der Bundesrat verfolgt die diesbezüglichen technologischen Entwicklungen. Ergibt sich Handlungsbedarf, wird der Bundesrat rechtzeitig die erforderlichen Schritte einleiten.
Die Motion ist somit bereits teilweise erfüllt oder in Erfüllung begriffen.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| Nr.<br>No.<br>n. | Erstrat<br>Cons.<br>Cons. | | Geschäftstitel<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | Sprecher/in<br>Porte-parole<br>Portavoce | Antrag BR / Behörde *<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | Mit Antrag einverstanden **<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | Bekämpft<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4032 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Fraktion RL. Die Energiestrategie muss überarbeitet werden! | Vincenz | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die Energiestrategie 2050 mit den aktuellen Erkenntnissen abzugleichen und wo notwendig zu revidieren. Dabei sind alle gesetzlichen und regulatorischen Anpassungen vorzunehmen, um die Stromversorgung der Schweiz kurz-, mittel- und langfristig sicherzustellen. Der Bundesrat hat dabei die erwartete Nachfrage, die begrenzten Importmöglichkeiten, das inländische Ausbau- und Effizienzpotenzial, den sicheren Weiterbetrieb der Kernkraftwerke und die Klimaziele zu berücksichtigen. Zudem hat er auf ein Stromabkommen mit der EU hinzuarbeiten.

**Begründung**
Seit der Annahme der Energiestrategie im Jahr 2017 haben sich grundlegende Annahmen als nicht zutreffend herausgestellt. Der massive zusätzliche Strombedarf wurde negiert und die Sparmassnahmen deutlich überschätzt. Um das im Juni vom Volk beschlossene Netto-Null-Ziel der Klimapolitik bis 2050 zu erreichen, ist eine umfassende Elektrifizierung notwendig. Studien gehen von einem zusätzlichen Strombedarf von rund 50 TWh bis 2050 aus.
Die Herausforderung liegt in der Winterstromlücke. Im vergangenen Winter mussten 7,8 TWh Strom importiert werden, was rund einem Viertel der Winternachfrage entspricht. Der Stromimport ist politisch beschränkt. Auch unsere Nachbarländer werden im Winter deutlich mehr Strom benötigen, um ihre Ziele zu erreichen.
Der Ausbau der erneuerbaren Energien wie Wasser-, Windkraftkraftanlagen oder Geothermieanlagen kommt zu langsam voran.
Durch den Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung werden die Netze zusätzlich belastet und müssen ausgebaut und den technologischen Anforderungen angepasst werden. Die geplanten Gaskraftwerke, solange sie nicht mit erneuerbaren Gasen betrieben werden, torpedieren die Klimaziele und erhöhen die Abhängigkeit von autokratischen Staaten.
Zusätzlich müssen die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass sich Investitionen in die Sicherheit der bestehenden Kernkraftwerke lohnen, damit diese möglichst lange sicher betrieben werden können. Nur so gewinnt die Schweiz Zeit für die Planung und den Bau neuer Grosskraftwerke.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Bundesrat und Parlament haben die Energiestrategie 2050 bereits mit verschiedenen Vorlagen weiterentwickelt. Dazu gehört zunächst das Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien («Mantelerlass»), mit dem Änderungen im Energiegesetz und im Stromversorgungsgesetz vorgenommen wurden. Das Gesetz soll den Ausbau der erneuerbaren Energien beschleunigen, die Energieeffizienz verbessern und die Versorgungssicherheit insbesondere im Winter verstärken. Das Parlament hat dem Gesetz in der Herbstsession 2023 klar zugestimmt, es soll voraussichtlich Anfang 2025 in Kraft treten. Weiter hat das Parlament Vereinfachungen bei der Bewilligung von grossen Photovoltaik- und Windenergieanlagen beschlossen. Ergänzend dazu hat der Bundesrat dem Parlament eine Änderung des Energiegesetzes («Beschleunigungserlass»; 23.051) überwiesen, welche die Verfahren für die Planung und den Bau grosser Kraftwerke für erneuerbare Energien straffen und beschleunigen soll.
Aufgrund des erhöhten Risikos für die Energieversorgungssicherheit der Schweiz im Winter 2022/23 hat der Bundesrat zudem die Winterreserveverordnung in Kraft gesetzt. Diese regelt den Einsatz der Wasserkraftreserve sowie einer ergänzenden Reserve bestehend aus Reservekraftwerken, gepoolten Notstromgruppen und Wärme-Kraft-Koppelungsanlagen. Die Winterreserveverordnung und damit auch die darauf basierenden Stromreserven sind bis Ende 2026 befristet. Sie sollen nun auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden. Der Bundesrat hat am 28. Juni 2023 die Vernehmlassung für die notwendigen Gesetzes- und Verordnungsanpassungen eröffnet. Weiter ist auch die Kooperation mit Europa zu vertiefen, um die Stromversorgungssicherheit zu stärken.
Im Bereich Netze wurden 2019 im Energiegesetz und im Stromversorgungsgesetz die Rahmenbedingungen für die Optimierung und die erforderliche Entwicklung der Stromnetze verbessert (Bundesgesetz über den Um- und Ausbau der Stromnetze). Eine wichtige Grundlage für die Stromnetzplanung bildet der energiewirtschaftliche Szenariorahmen 2030/2040, den der Bundesrat 2022 verabschiedet hat. Zudem wird der Bundesrat voraussichtlich 2024 für eine Vorlage zur Beschleunigung des Netzausbaus die Vernehmlassung eröffnen.
Zusätzlich strebt der Bundesrat ein Stomabkommen mit der EU an. Ein solches würde den Zugang der Schweiz zum EU-Strombinnenmarkt regeln sowie Risiken von ungeplanten Stromflüssen reduzieren und einen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten.
Die Fortschritte der Energiestrategie werden gemäss Artikel 55 ff. des Energiegesetzes regelmässig überprüft. Alle fünf Jahre nimmt der Bundesrat in einem Bericht zuhanden des Parlaments eine vertiefte energiepolitische Standortbestimmung vor. Sollte sich abzeichnen, dass die Ziele nicht erreicht werden, wird der Bundesrat dem Parlament zusätzliche Massnahmen beantragen. Die erste fünfjährliche Berichterstattung hat der Bundesrat im Dezember 2022 verabschiedet (www.bfe.admin.ch > Versorgung > Statistik und Geodaten > Monitoring Energiestrategie 2050).

Die in der Motion geforderte Revision der gesetzlichen Grundlagen zur Weiterentwicklung der Energiestrategie hat das Parlament also insbesondere mit dem Mantelerlass bereits vorgenommen. Dabei wurden die in der Motion erwähnten neuen Herausforderungen berücksichtigt. Weitere Vorlagen zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit und Beschleunigung der Verfahren sind im Parlament hängig oder in Vorbereitung. Im Weiteren werden die Energieperspektiven, die Grundlage für die langfristige Schweizer Energie- und Klimapolitik, zu gegebener Zeit aktualisiert.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4035 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Klopfenstein Broggini. Sicherung der Insektenbestäubung, insbesondere durch Wild- und Honigbienen<br>Zu/ad: 23.4036 n | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu treffen, um die Bestäubung von Pflanzen nachhaltig zu sichern und wenn nötig die noch fehlenden rechtlichen Grundlagen zu schaffen. Zur langfristigen Sicherung der Ökosystemleistungen ergreift er umfassende Massnahmen, insbesondere:
• Evaluierung des Bestäubungsbedarfs und der Risiken bei ungenügender Bestäubung;
• Monitoring und Schutz von Wildbienen (Bestände, Lebensräume);
• Monitoring von Honigbienen (Bestände, Sterblichkeit);
• Vorkehrungen zur Sicherung des Nahrungsbedarfs von Bestäubern, insbesondere von Wild- und Honigbienen;
• Fortsetzung der Unterstützung der Landwirtschaft für ökologische Leistungen;
• Unterstützung der diversen Verbände in ihrer Aufgabe, die Bestäubung zu sichern und eine sorgsame Honigbienenhaltung zu fördern, insbesondere in Form von Sockelbeiträgen, Leistungsaufträgen sowie Sachkundenachweispflicht;
• Stärkung der Forschung zur Bestäubung und zum Schutz von Bestäubern;
• verstärkte Berücksichtigung der bienenspezifischen Eigenheiten in der bisherigen Gesetzgebung.

**Begründung**
Etwa 80 Prozent der Kulturpflanzen sind für ihre Bestäubung auf Wild- und Honigbienen angewiesen. Laut Agroscope liegt der Nutzwert der Bestäubungsleistung für die Schweiz zwischen 205 und 479 Millionen Franken pro Jahr. Diese Bestäubungsleistung ist für die Ernährungssicherheit und die Selbstversorgung des Landes unerlässlich. Ein Teil davon wird von den natürlichen Ökosystemen erbracht, der andere Teil wird durch die 18 000 Imkerinnen und Imker und ihren Verbänden nahezu kostenlos sichergestellt.
Wildbienenarten sind aus verschiedenen Gründen gefährdet und die Honigbienen sind auf die sorgfältige Pflege durch Imkerinnen und Imker angewiesen.
Sehr viele Fragen zur Bestäubung und Bestäubungssicherheit sind noch unklar. Wesentliche Zusammenhänge sind unerforscht. Dazu fehlen auch genaue Zahlen und Statistiken, anhand derer der Zustand und die Bedürfnisse der bestäubenden Insekten, insbesondere Wild- und Honigbienen, ermittelt werden könnten.
Regelmässig entstehen Schwierigkeiten, wenn für andere Nutztiere geschriebene Gesetze eins zu eins für die Honigbienenhaltung übernommen werden müssen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Wild- und Honigbienen sowie weitere Insekten sind für die Bestäubung unverzichtbar. Deshalb hat der Bundesrat bereits die Motionen 19.3207 «Das dramatische Bienen- undWild- und Honigbienen sowie weitere Insekten sind für die Bestäubung unverzichtbar. Deshalb hat der Bundesrat bereits die Motionen 19.3207 «Das dramatische Bienen- und Insektensterben rasch und konsequent stoppen» und 20.3010 «Das Insektensterben bekämpfen» zur Annahme empfohlen. Weiter hat er dem Parlament die Agrarpolitik 2022 (20.022) mit Massnahmen zugunsten der Biodiversität und den indirekten Gegenvorschlag zur Biodiversitätsinitiative (22.025) vorgelegt. Er plant seine Politik zugunsten der Bienen und allgemein der Insekten unter anderem im Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz fortzusetzen. Die konkrete Umsetzung der überwiesenen Motionen, des Gegenvorschlags und des Aktionsplans wird auch von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln abhängen. Der Bundesrat sieht daher keine Notwendigkeit für einen weiteren Motionsauftrag.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4036 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Aebi Andreas) Aeschi. Sicherung der Insektenbestäubung, insbesondere durch Wild- und Honigbienen<br>Zu/ad: 23.4035 n | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die Bestäubung von Pflanzen nachhaltig zu sichern und wenn nötig die noch fehlenden gesetzlichen Grundlagen dafür zu schaffen. Zur langfristigen Sicherung der Ökosystemleistungen ergreift er umfassende Massnahmen, insbesondere:
• Evaluierung des Bestäubungsbedarfs und der Risiken bei ungenügender Bestäubung.
• Monitoring und Schutz von Wildbienen (Bestände, Lebensräume etc.)
• Monitoring von Honigbienen (Bestände, Sterblichkeit).
• Vorkehrungen zur Sicherung des Nahrungsbedarfs von Bestäubern, insbesondere von Wild- und Honigbienen.
• Fortsetzung der Unterstützung der Landwirtschaft für (erforderliche) ökologische Leistungen.
• Unterstützung der diversen Verbände in ihrem Auftrag, die Bestäubung zu sichern und eine sorgsame Honigbienenhaltung zu fördern, u.a. in Form von Sockelbeiträgen, Leistungsaufträgen sowie Sachkundenachweispflicht.
• Stärkung der Forschung zur Bestäubung und zum Schutz von Bestäubern.
• Verstärkte Berücksichtigung der bienenspezifischen Eigenheiten in der bisherigen Gesetzgebung.

**Begründung**
Etwa 80% der Kulturpflanzen sind für ihre Bestäubung auf Wild- und Honigbienen angewiesen. Laut Agroscope liegt der Nutzwert der Bestäubungsleistung für die Schweiz zwischen 205 bis 479 Millionen Franken pro Jahr. Diese Bestäubungsleistung ist für die Ernährungssicherheit und Selbstversorgung des Landes unerlässlich. Ein Teil davon wird von den natürlichen Ökosystemen erbracht, der andere Teil wird durch die 18'000 Imker/-innen und ihren Verbänden nahezu kostenlos sichergestellt. Die Imkerinnen und Imker machen dies grossmehrheitlich in ihrer Freizeit.
Wildbienenarten sind aus verschiedenen Gründen gefährdet und Honigbienen auf die sorgfältige Pflege durch Imker/innen angewiesen.
Sehr viele Fragen zur Bestäubung und Bestäubungssicherung sind noch unklar. Wesentliche Zusammenhänge sind unerforscht. Dazu fehlen auch genaue Zahlen und Statistiken, anhand derer der Zustand und die Bedürfnisse der bestäubenden Insekten, insbesondere Wild- und Honigbienen, ermittelt werden könnten.
Regelmässig entstehen Schwierigkeiten, wenn für andere Nutztiere geschriebene Gesetze ein zu eins übernommen werden müssen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Wild- und Honigbienen sowie weitere Insekten sind für die Bestäubung unverzichtbar. Deshalb hat der Bundesrat bereits die Motionen 19.3207 «Das dramatische Bienen- und Insektensterben rasch und konsequent stoppen» und 20.3010 «Das Insektensterben bekämpfen» zur Annahme empfohlen. Weiter hat er dem Parlament die Agrarpolitik 2022 (20.022) mit Massnahmen zugunsten der Biodiversität und den indirekten Gegenvorschlag zur Biodiversitätsinitiative (22.025) vorgelegt. Er plant seine Politik zugunsten der Bienen und allgemein der Insekten unter anderem im Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz fortzusetzen. Die konkrete Umsetzung der überwiesenen Motionen, des Gegenvorschlags und des Aktionsplans wird auch von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln abhängen. Der Bundesrat sieht daher keine Notwendigkeit für einen weiteren Motionsauftrag.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4045 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Schneider-Schneiter. Roaming-Abkommen als Teil des Verhandlungspakets zwischen der Schweiz und der EU | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird aufgefordert ein Roaming-Abkommen mit der EU in das Verhandlungspaket zwischen der Schweiz und der EU zu integrieren.

**Begründung**
Die überhöhten Roaming-Kosten müssen nun endlich mit wirksamen Instrumenten angegangen werden. Die EU hat dies für ihre Bürgerinnen und Bürger zunächst mit Preisobergrenzen und später mit der gänzlichen Abschaffung der Roaming-Gebühren erreicht. Der schweizerische Weg, der in erster Linie auf eine verbesserte Verbraucherinformation und auf die Eigenverantwortung der Mobilfunkanbieter setzt, löst dagegen das Problem unbefriedigend. Wer nicht in eine Kostenfalle tappen will, schaltet das Roaming beim Grenzübertritt aus. Wer es sich leisten kann, wählt vorsichtshalber ein teures Abonnement, das eine gewisse Anzahl Roaming-Minuten und Datenvolumen enthält. Ziel müsste sein, Schweizerinnen und Schweizern die gewohnte und unbeschwerte Nutzung des Smartphones auch im Ausland zu ermöglichen, statt mit hohen Preisen und Verbraucherwarnungen die Nutzung von Roaming präventiv einzuschränken. Es besteht also Handlungsbedarf.
Nachdem der Nationalrat der Festlegung einer Obergrenze für Roaminggebühren mit der Motion 21.3661 zugestimmt hat, lehnte der Ständerat eine solche in der Herbstsession 2023 ab. Die Mehrheit begründet die Ablehnung damit, dass sich die Schweiz international abstimmen müsse.
Die EU-Länder haben ein gemeinsames Roaming-Abkommen, sodass für Kundinnen und Kunden von europäischen Mobilfunkanbietern keine Roaming-Gebühren mehr anfallen. Der Beitritt zur EU-Roaming-Regelung mit einem entsprechenden Abkommen wäre für die Wirtschaft, den Tourismus und die Reisenden im Sinne einer einheitlichen Regelung sicherlich die beste Lösung. Aus diesen Gründen soll ein Roaming-Abkommen ins Verhandlungsmandat mit der EU integriert werden.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat will die Beziehungen mit der EU mittels eines umfassenden Pakets weiterentwickeln und stabilisieren. Im Februar 2022 hat er die Stossrichtung für ein solches Verhandlungspaket beschlossen. Auf dieser Basis führt die Schweiz seit März 2022 exploratorische Gespräche mit der EU. Zusätzlich hat der Bundesrat den Austausch mit innenpolitischen Akteuren während des letzten Jahres verstärkt. Am 21. Juni 2023 verabschiedete er Eckwerte für ein Verhandlungsmandat mit der EU. Sie bilden die Grundlage für die weiteren Gespräche mit der EU. Der Bundesrat wird die Ergebnisse dieser Arbeiten im Herbst prüfen und sich auf dieser Grundlage auf die Verabschiedung eines Verhandlungsmandates vorbereiten. Zum jetzigen Zeitpunkt das Dossier Roaming in das Paket aufzunehmen, würde den Prozess verzögern. Dies ist nicht im Interesse der Schweiz.
Im Rahmen einer Revision des Fernmeldegesetzes (FMG) wurden die Grundlagen für die Regulierung der Endkundenpreise auf Basis von internationalen Abkommen aufgenommen. In der Botschaft wurde explizit erwähnt: «Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation besteht im Abschluss eines bilateralen Abkommens zur Festlegung der Roaming-Grosshandelspreise zum Beispiel mit der EU. Damit könnten die in der Schweiz und der EU geltenden Grosshandelstarife gegenseitig festgelegt und potenziell gesenkt werden.»
Mit der Revision des FMG (Art. 12$a^{bis36}$ Abs. 1) sowie der Verordnung über Fernmeldedienste (Art. 10$a^{19}$ ff. FDV) sind zudem per 1. Juli 2021 Bestimmungen in Kraft getreten, welche sogenannte «Bill-Shocks» beim Roaming bereits stark reduzieren. Dank individueller Kostenlimiten, sekundengenauer Abrechnung (mit Ausnahme der ersten 30 Sekunden bei abgehenden Anrufen), und Tarifoptionen mit einer Gültigkeitsdauer von 12 Monaten konnten für Kundinnen und Kunden bereits wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Zudem sind auch Abonnemente mit bereits enthaltenem Roaming zunehmend beliebter und entschärfen Kostenfallen beim Roaming.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4056 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Fridez. Vorsichtige Lockerung des gegenwärtigen Verbots des Wiederbesatzes mit Regenbogenforellen | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Bestimmungen so anzupassen, dass der Besatz mit Regenbogenforellen in Ausnahmefällen in Gewässern erfolgen kann, die stark beeinträchtigt sind, insbesondere aufgrund steigender Temperaturen oder des Auftretens von Bachforellenkrankheiten, und unter der Bedingung, dass ein Monitoring durchgeführt wird, das sicherstellt, dass die einheimische Fauna und Flora nicht gefährdet wird.

**Begründung**
Der Schweizerische Fischerei-Verband plädiert für eine vorsichtige Lockerung des Verbots, Flüsse mit Regenbogenforellen zu besetzen. Dieser Fischbesatz ist heute nur in Fischzucht- und Fischhälterungsanlagen erlaubt, und nur, wenn eine freie Migration verunmöglicht wird.
Nach Ansicht des Schweizerischen Fischerei-Verbandes sollte es unter bestimmten Bedingungen möglich sein, diesen Fischbesatz in bestimmten Abschnitten zuzulassen, in denen kein langfristiges Überleben der Bachforelle möglich ist. Eine Lockerung in Bezug auf die Regenbogenforelle wäre daher wünschenswert, insbesondere, um die Fischereivereine am Leben zu erhalten. Der Verband stellt nämlich fest, dass sich für die Fischerinnen und Fischer und ihre Vereine. die Frage nach dem Fortbestand der Flussfischerei stellt, insbesondere angesichts der aktuellen und zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Gewässerökologie.
Die Rede ist hier von einer vorsichtigen Lockerung der Politik in diesem Bereich, denn diese soll mit einem Monitoring einhergehen, das darauf abzielt, die möglichen Auswirkungen des Wiederbesatzes auf die heimische Flora und Fauna zu überwachen. Darüber hinaus wären solche Aussetzungen nur in Wasserläufen akzeptabel, in denen insbesondere aufgrund steigender Wassertemperaturen oder bei Bachforellenkrankheiten die weniger anspruchsvolle Regenbogenforelle gute Lebensbedingungen vorfinden würde.
Es würde genügen, in Anhang 2 der Verordnung zum Bundesgesetz über die Fischerei unter der Überschrift "Zulässiges Anwendungsgebiet für die Regenbogenforelle (Oncorhychus mykiss)" den folgenden Text hinzuzufügen: Fischzucht- und Fischhälterungsanlagen; Bergseen und alpine Staudämme ohne freie Fischwanderung in den Ober- und Unterlauf; stehende künstliche Gewässer, die speziell für fischereiliche Zwecke angelegt wurden; "ausnahmsweise in ökologisch stark beeinträchtigten Gewässern mit begleitendem Monitoring zur Abklärung der Bestimmungen von Art.6 Abs.2".

**Stellungnahme BR/Behörde**
Die Regenbogenforelle ist eine amerikanische Forellenenart. Sie wird in Schweizer Gewässer ausschliesslich zu angelfischereilichen Zwecken eingesetzt. In einigen Gewässern dürfen Regenbogenforellen gemäss dem Bundesgesetz über die Fischerei (BGF, SR 923.0) ohne Bewilligung besetzt werden (z.B. in geschlossenen Systemen wie Bergseen; vgl. Art. 8 Abs. 2 Bst. c. der Verordnung zum Bundesgesetz über die Fischerei [VBGF, SR 923.01]). In anderen Gewässern ist ein Besatz zwar grundsätzlich möglich, bedarf aber einer Bewilligung des Bundes (z.B. Lungernsee, vgl. Art. 7 VBGF). Diese flexible Gesetzgebung und die daraus resultierende etablierte Praxis hat sich bewährt.
Regenbogenforellen sind nicht standortreu, sondern wandern flussabwärts und flussaufwärts. Somit können sie sich im Gewässernetz ausbreiten. Eine Ausnahmeregelung für den Besatz mit Regenbogenforellen in stark beeinträchtigten Gewässern könnte daher Bachforellenbestände weitläufig beeinflussen.
Im Rahmen der internationalen Biodiversitätskonvention wurde beschlossen, die Einbringung gebietsfremder Arten, welche Ökosysteme, Lebensräume oder Arten gefährden, wo immer möglich und nötig zu verhindern und diese Arten zu kontrollieren oder zu eliminieren (vgl. Art. 8 Bst. h des Übereinkommens über die Biologische Vielfalt, SR 0.451.43).
Eine Lockerung der bestehenden Regelung des Besatzes der Gewässer mit Regenbogenforelle ist daher weder für die Angelfischerei noch für den Erhalt der Biodiversität zielführend.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4057 | n | DE<br>FR<br>IT<br>Po. Fridez. Der Apron, König des Doubs, stirbt. Weshalb? | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, eine Studie in Auftrag zu geben, welche die Ursachen für den in einem kürzlich erschienenen Bericht beschriebenen Rückgang des Nahrungsangebots benennt, der den Rückgang der Fischpopulationen, allen voran der Bestände des Aprons in der jurassischen Doubs-Schleife erklären könnte.

**Begründung**
Das zwischen der Schweiz und Frankreich unterzeichnete Wasserreglement zur Koordinierung der Schwall- und Sunkereignisse der Wasserkraftwerke am Doubs sieht ein Monitoring vor, mit dem die Auswirkungen dieses Abkommens auf den Fluss evaluiert werden können. Ein erster Bericht, der am 31. Mai 2023 vorgelegt wurde, zeigt die positiven Auswirkungen der neuen Massnahmen auf die Fischfauna auf. Doch die 2020 durchgeführten Analysen der benthischen Fauna zeigen, dass die Masse der normalerweise im Doubs lebenden aquatischen Wirbellosen im Vergleich zu 2004 stark abgenommen hat. Vor allem die Tiergruppen, die auf Verschmutzung sehr unempfindlich reagieren, gingen zurück, während die anfälligeren Gruppen erhalten blieben. Dieser Befund macht die Hypothese, dass sich die physikalisch-chemische Qualität dieses Flusses in diesem Zeitraum verschlechtert hat, wenig glaubwürdig. Dies ist jedoch die bisher am häufigsten verwendete Hypothese, mit welcher der stetige Rückgang der Fisch- oder Benthosmasse in diesem Fluss erklärt wird.
In einer Antwort auf meine Interpellation 15.3564 kam der Bundesrat, basierend auf der Fischnetz-Studie 1998-2003, zum Schluss, "dass sich im Untersuchungszeitraum, gesamthaft gesehen, weder die Häufigkeit noch die Biomasse der Fischnährtiere deutlich verändert hat", was bedeuten würde, dass das Nahrungsangebot das Verschwinden des Aprons nicht erklären konnte. Laut dem oben erwähnten Bericht ist die Biomasse seit 2004 jedoch deutlich zurückgegangen. Ausserdem sind vor allem Eintagsfliegen und Köcherfliegen, die organisches Material abbauen, seltener geworden. Und genau diese Tiere sind die bevorzugte Nahrung des Aprons.
Der oben zitierte Bericht bestätigt, was die Fischerinnen und Fischer seit Jahren beobachten: Neben dem Verschwinden des Aprons nehmen auch die Bestände der Zebraforelle (Salmo rhodanensis), einer Symbolart des Doubs, und einer weiteren geschützten und sehr seltenen Art, der südwesteuropäischen Nase, stetig ab. Die Nase ist ein Fisch, der sich hauptsächlich von kleinen Wirbellosen und von Algen ernährt, die er vom steinigen Flussgrund abweidet - eine Nahrung, deren Fülle von einer ausreichenden Primärproduktion abhängt.
Verschwinden all diese Fische, weil sie nicht genug zu fressen haben?

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Zustand des Doubs wurde erst unlängst bewertet: in den Jahren 2018 und 2022 durch den Kanton Jura (Bericht zur Quantität und Qualität der Wasserinsekten respektive die Ergebnisse eines Monitorings der Oberflächengewässerqualität); in den Jahren 2016 und 2021 durch den Kanton Neuenburg (Bewertung der Quantität und Qualität der Wasserinsekten); in den Jahren 2015 und 2019 durch das biologische Zusatzprogramm, Teil Makrozoobenthos, der Nationalen Beobachtung der Oberflächengewässerqualität (NAWA TREND Biologie) und zwischen 2017 bis 2021 über das Umweltmonitoring des schweizerisch-französischen Abschnitts des Doubs (Synthesebericht im Jahr 2023). Desgleichen haben die Kantone Jura und Neuenburg 2023 eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Bilanz der letzten Jahre über den Zustand des Doubs liefern soll. Die Ergebnisse werden zum Ende dieses Jahres erwartet.
Parallel zu diesen Untersuchungen ist seit 2016 der Nationale Aktionsplan zur Rettung des Doubs in Kraft, der darauf abzielt, den ökologischen Zustand des Doubs nachhaltig zu verbessern. Der vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) gemeinsam mit dem Bundesamt für Energie (BFE) und den Kantonen Neuenburg und Jura ausgearbeitete Aktionsplan enthält Massnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität (Abwasserreinigung, Behandlung von Mikroverunreinigungen) und der Gewässerstruktur (Revitalisierung) sowie zur Regulierung der Wassermenge (Nutzung und Bewirtschaftung der Wasserkraft). Neben weiteren Massnahmen, beispielsweise zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels, ist auch das Monitoring des Apron *(Zingel asper)* Teil des Aktionsplans, dessen Wirkung zurzeit vom BAFU in einem Zwischenbericht untersucht wird.
Der Zwischenbericht über diese Untersuchung soll 2023 veröffentlicht werden, der Schlussbericht ist für 2025 vorgesehen. Der Doubs ist demnach ein Fluss, der engmaschig überwacht und dokumentiert wird. Auf die Lancierung weiterer paralleler Studien kann folglich zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet werden.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4068 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Quadri. Tessin–Malpensa. Der Busbetrieb soll wieder aufgenommen werden | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die Konzessionen für den Personentransport auf der Strasse, der das Tessin mit dem Flughafen Malpensa verbindet, zu erneuern; die Konzessionen waren Anfang 2020, nachdem die stündliche Bahnverbindung aufgenommen worden war, nicht mehr erneuert worden.

**Begründung**
Die Bahnverbindung Tessin–Malpensa ist wahrlich keine Erfolgsgeschichte. Die Probleme sind mit der Wiederaufnahme des Flugverkehrs nach der Pandemie deutlich zutage getreten.
Anfang 2020 hat das UVEK den Busunternehmen, die während mehr als 15 Jahren die Strecke Tessin–Flughafen Malpensa bedient hatten, keine Konzession mehr erteilt, obwohl diese Dienstleistung von den Kundinnen und Kunden sehr geschätzt worden war. Der Bundesrat wollte nicht, dass der öffentliche Personenverkehr auf der Strasse denjenigen auf der Schiene konkurrenziert.
In der Praxis ist der Bahnverkehr mit Pannen, Verspätungen und dem Zugausfällen jedoch schnell an seine Grenzen gestossen. Es kommt vor, dass gestrandete Reisende gezwungen sind, sich auf die Suche nach einem Taxi zu machen, um ihr Ziel zu erreichen. Als Folge davon verlassen viele sich nicht auf den Zug und fahren mit dem Auto nach Malpensa.
In seiner Antwort auf die Interpellation 17.3489 (einer der zahlreichen parlamentarischen Vorstösse zu diesem Thema) schreibt der Bundesrat, dass er überzeugt sei, dass sich die Verbindung zwischen dem Tessin und dem Flughafen Malpensa mit dem neuen Bahnangebot allgemein und im Besonderen für Touristen massgeblich verbessere. Wie vorauszusehen war, hat sich die Situation in die entgegengesetzte Richtung entwickelt: Die Einstellung des Busangebots war ein Rückschritt; den Schaden tragen nicht nur die Reisenden aus dem Tessin, sondern auch der Kanton als Tourismusdestination und als Kongresszentrum. Denn ein Kongresszentrum braucht bequeme und effiziente Verbindungen zu internationalen Flughäfen, und davon gibt es derzeit zu wenige. Dies gilt sowohl für Malpensa als auch für Zürich.
Der Bundesrat hat sich 2017, als er zur Nichterneuerung der Konzessionen für die Busverbindung Tessin–Malpensa Stellung nahm, bereit erklärt, die Situation nach drei Jahren erneut zu beurteilen. Die drei Jahre sind unterdessen vorbei.
Daher beauftrage ich den Bundesrat, zum Zustand von vor 2020 zurückzukehren und die Konzessionen für einen Busbetrieb Tessin–Malpensa wieder zu erteilen, damit die Reisenden eine Wahl haben.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Die betreffenden Bewilligungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr waren bis Ende Dezember 2019 gültig. Die Transportunternehmen haben die Möglichkeit, entsprechende Anträge für neue Bewilligungen zu beantragen. Dies wurde den betroffenen Unternehmen in den an sie gerichteten Verfügungen mitgeteilt. Ohne entsprechende Anträge kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ausgelaufene Bewilligungen nicht wiederherstellen.
Bereits Ende 2022 lief das im Jahre 2019 verfügte "Moratorium" für grenzüberschreitende Linienbusverkehre zwischen dem Tessin und dem Flughafen Malpensa ab. Das bedeutet, dass die Busunternehmen schon seit letztem Jahr Anträge für grenzüberschreitende Linienbusverkehre ab dem 1. Januar 2023 hätten einreichen können. Kein Unternehmen hat bis dato einen entsprechenden Antrag eingereicht. Sobald dem UVEK entsprechende Anträge vorliegen, werden in einem ersten Schritt unter anderem der Kanton Tessin wie auch die SBB im Rahmen des ordentlichen Verfahrensablaufs sowie in einem weiteren Schritt die zuständigen italienischen Behörden um Stellungnahme zu dem beantragten Linienbusverkehr ersucht. Eine ernsthafte Konkurrenzierung des Bahnverkehrs müsste anhand neuer, aussagekräftiger und belegter Zahlen von den betroffenen Eisenbahnunternehmen, dem Kanton Tessin oder Italien nachgewiesen werden. Gestützt auf die erhaltenen Stellungnahmen und den tatsächlichen Verhältnissen würde das UVEK die Anträge prüfen und über die Erteilung oder Ablehnung der Bewilligungen entscheiden.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4159 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Pasquier-Eichenberger) Klopfenstein Broggini. Bessere Zugverbindungen aus der Genferseeregion. Für ihre Attraktivität und das Klima | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass die Westschweiz angemessen an das internationale Eisenbahnnetz angebunden wird. Dies insbesondere durch die Unterstützung des Ausbaus der Verbindung zwischen Genf und Lyon.

**Begründung**
Es ist ein erfreulicher Trend: Immer mehr Menschen nehmen den Zug, um ihr Reiseziel in Europa zu erreichen. Die SBB meldet ein starkes Wachstum des Personenverkehrs, sowohl tagsüber als auch nachts. Die Bevölkerung schätzt die Effizienz des Zuges und seine geringeren Auswirkungen auf das Klima. Dies geht so weit, dass das Angebot nicht mit der Nachfrage Schritt halten kann. Dieser Trend betrifft sowohl den Freizeit- als auch den Berufsverkehr.
Die SBB hat zwar einen Ausbau des Angebots angekündigt, doch ist festzustellen, dass dieser bislang in erster Linie Deutschland und Italien betrifft. Ebenso konzentrieren sich die Nachtzüge auf die grossen Städte im Norden und Osten. Die Einführung von Nachtzügen nach Südeuropa, Barcelona und Rom, hängt weiterhin von der Finanzierung durch das CO2-Gesetz ab, das derzeit im Parlament beraten wird.
In Bezug auf die Verbindungen nach Frankreich gibt die SBB an, dass sie mögliche Verbesserungen für Lyon und die Anschlüsse nach London und in die Beneluxländer über Paris evaluiert. Mit der vorliegenden Motion wird der Bundesrat beauftragt, einen Dialog mit den französischen Behörden aufzunehmen, um die notwendige Infrastruktur zu entwickeln, und die SBB in ihren Bemühungen zu unterstützen. Auch eine finanzielle Unterstützung sollte geprüft werden.
Eine Studie des VCS Genf hat gerade Verbesserungsmöglichkeiten für die Strecke zwischen Genf und Lyon vorgeschlagen. Diese Linie, die zwei wichtige städtische Zentren (1 bzw. 1,5 Millionen) miteinander verbindet, ist auch das Tor zu einem wichtigen Bahnnetz, über das von der französischsprachigen Schweiz aus ganz Frankreich, Italien und Spanien erreicht werden können. Allerdings gilt das Angebot heute als unzureichend (Anzahl Verbindungen und Sitzplätze) und schlecht (namentlich grosse Verspätungen und extrem veraltetes Rollmaterial). Der Bundesrat muss sicherstellen, dass diese Verbesserungen priorisiert werden, damit auf dieser Strecke und nach Südeuropa ein leistungsfähiges Angebot erreicht wird.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Bezüglich des Angebots erwartet der Bundesrat von der SBB, dass sie den internationalen Schienenpersonenverkehr im Rahmen von Kooperationen laufend weiterentwickelt. Der Bundesrat steuert die SBB mit strategischen Zielen. Die operative Umsetzung obliegt der SBB.
Der Bund hat in den letzten rund zwanzig Jahren ungefähr 1,1 Milliarden Franken in die für das Angebot notwendige Bahninfrastruktur investiert, um die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz zu verbessern. Ab 2010 konnte Genf dank der Wiedereröffnung der Haut-Bugey-Linie, welche die Strecke Bellegarde–Bourg-en-Bresse um 47 Kilometer verkürzt, von attraktiveren TGV-Verbindungen nach Paris profitieren. Der Bund beteiligte sich zu einem Drittel an den Gesamtkosten.
Die Verbesserung der Bahnverbindungen mit den Nachbarländern, insbesondere der Anschlüsse an die europäischen Metropolitanräume, ist fester Bestandteil der im Eisenbahngesetz festgelegten Ziele für den Ausbau der Bahninfrastruktur. Bei den Vorbereitungsarbeiten für den nächsten Ausbauschritt der Bahninfrastruktur wird demnach auch den Bedürfnissen im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Nachbarländern, einschliesslich der Strecke zwischen Genf und Lyon, Rechnung getragen.
In Bezug auf die Verbindungen nach Frankreich laufen Gespräche über die gemeinsamen Arbeiten, die für die Festlegung von Infrastrukturmassnahmen notwendig sind. Dank dieser Massnahmen sollen leistungsfähige und attraktive Angebote auf den betreffenden grenzüberschreitenden Linien bereitgestellt werden können.
Der Bundesrat kommt daher zum Schluss, dass die aktuelle Gesetzgebung mit dem strategischen Entwicklungsprogramm die Anliegen dieser Motion erfüllt.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4160 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Quadri. Italien soll sich an der Finanzierung der Transitachsen durch den Gotthard beteiligen | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, bei den italienischen Behörden vorstellig zu werden, damit sich Italien (oder auch die EU) an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der Transitachsen durch den Gotthard beteiligt, und zwar sowohl für die Schiene als auch für die Strasse.

**Begründung**
Die Probleme am Gotthard – zuerst auf der Schiene, wo der Unfall vom 10. August zur bis heute andauernden Sperrung des Gotthard-Basistunnels für den Personenverkehr führte und auch für den Güterverkehr Beeinträchtigungen bewirkte, dann auf der Strasse, wegen der fünftägigen Sperrung des Strassentunnels für Reparaturarbeiten – haben gezeigt, wie fragil die Verbindungen durch die Alpen sind.
Diese Unterbrüche scheinen auch Italien alarmiert zu haben. Es hat offenbar erkannt, dass sein physischer Zugang zum europäischen Markt in hohem Mass von der Funktionsfähigkeit des Gotthards abhängt. In Italien gab es politische Interventionen zu diesem Thema, im Europäischen Parlament intervenierten italienische Abgeordnete ebenfalls, und grosse Zeitungen nahmen das Thema auf.
Bekanntlich haben sich jedoch weder die EU noch Italien an der Finanzierung der NEAT-Achse durch den Gotthard beteiligt – einem Projekt mit enormen Kosten (12,2 Milliarden allein für den Gotthard-Basistunnel, rund 23 Milliarden für die NEAT), das vollständig von der Schweiz bezahlt wurde. Offen ist nach wie vor die Frage der Süd- und Nordanschlüsse an die NEAT-Strecke.
Seit 2020 sind die Bauarbeiten für die zweite Tunnelröhre des Gotthard-Strassentunnels im Gang, und sie werden voraussichtlich bis 2029 andauern. Danach folgt die Sanierung der bestehenden Tunnelröhre. Die Gesamtkosten belaufen sich auf mehr als 2 Milliarden Franken.
Daher wird der Bundesrat beauftragt, Italien und allenfalls auch die EU aktiv einzubeziehen, damit sie sich an der Finanzierung der Transitachsen – sowohl Strasse als auch Schiene – durch den Gotthard beteiligen (in Bezug auf die Investitionskosten und auch in Bezug auf die Betriebs- und Unterhaltskosten).
Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Schweiz Italien finanziell immer grosszügig unterstützt hat (man denke nur an die jüngste Zusage von 20 Millionen Franken für die Bewältigung des Asylchaos oder an die Überweisungen an Italien aus der Grenzgängerbesteuerung).

**Stellungnahme BR/Behörde**
Unabhängig seiner Herkunft wird für jeden verkehrenden Zug ein Trassenpreis erhoben. Somit bezahlen Züge aus oder nach Italien bzw. der EU einen Beitrag an die Kosten der Eisenbahn: Mit den Einnahmen aus den Trassenpreisen kann ca. ein Drittel der Betriebs- und Unterhaltskosten der Eisenbahninfrastruktur gedeckt werden.
Die restlichen zwei Drittel dieser Kosten werden für die gesamte Bahninfrastruktur (inklusive dem Gotthard-Basistunnel) über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert (vgl. Art. 87a Abs. 2 Bundesverfassung, BV, SR 101 und Art. 4 Abs. 1 Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, SR 742.140). Der BIF wird mit maximal zwei Drittel der Einlagen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gespiesen, was ca. 1 Mia. CHF pro Jahr entspricht. Die LSVA ist diskriminierungsfrei auf Schweizer und internationale Lastwagen anwendbar, die damit ebenfalls einen Beitrag für den Unterhalt und den Ausbau der Schweizer Eisenbahninfrastruktur leisten.
Der Autobahntunnel am Gotthard ist Bestandteil der Nationalstrassen, deren Bau, Unterhalt und Betrieb über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) finanziert werden (vgl. Art. 86 Abs. 1 BV und Art. 5 Abs. 1 Bst. a Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, SR 725.13). Die Einlagen in den BIF/NAF sind in den entsprechenden Gesetzen sowie in der Bundesverfassung (vgl. Art. 86 Abs. 2 und 87a Abs. 2 BV) geregelt.
Die Zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels befindet sich im Bau, nachdem das Parlament die Mittel für das ganze Projekt bewilligt hat (vgl. BBl 2019 8523); eine Kostenbeteiligung durch Dritte wurde in dieser Vorlage nicht geltend gemacht.
Der Bundesrat sieht keine Notwendigkeit, vom Territorialitätsprinzip abzuweichen und eine Beteiligung Italiens oder der EU an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der Transitstrecken durch den Gotthard zu erwirken, umso mehr als ein solches Anliegen wenig erfolgsversprechend wäre.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4164 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. (Pasquier-Eichenberger) Walder. Hitzeaktionsplan. Den Hitzestau in den Städten effektiv und schnell bekämpfen | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht über die Massnahmen vorzulegen, die getroffen werden müssen, um einen Hitzestau in Stadtzentren zu verhindern, die Anpassung an den Klimawandel in den Städten zu erleichtern und die Lebensqualität der Bevölkerung und der Flora und Fauna zu gewährleisten. Der Bericht soll Auskunft darüber geben, wie der Bund die Städte in ihrem Kampf gegen die übermässige Hitze unterstützen will und wie es um die Umsetzung eines entsprechenden Aktionsplans steht.

**Begründung**
Mit dem Klimawandel werden Hitzewellen immer intensiver, länger und häufiger. Hitzewellen traten früher nur einmal in 50 Jahren auf, heute kommen sie fast fünfmal so häufig vor. Bei einem globalen Temperaturanstieg von 2°C würden sie vierzehnmal häufiger auftreten. Diesen Sommer zeigte das Thermometer in mehreren Städten fast 40°C an. Es war so heiss, dass der Staatsrat in Genf die Schulpflicht vorübergehend aufheben musste.
Insbesondere die Städte sind betroffen, da sich Hitzeinseln bilden. Die Tagestemperaturen und vor allem die Nachttemperaturen können in der Stadt mehrere Grad höher sein als im Umland. Der Grund dafür sind die dichte Bebauung und die versiegelten Flächen, die die Sonnenenergie absorbieren und die gespeicherte Hitze ausstrahlen. Es ist daher essenziell, dass die Städte die Bildung solcher Hitzeinseln und deren negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Natur verringern können. Meistens können die Städte also über die Infrastruktur etwas bewirken, etwa durch mehr Zonen mit Grünflächen und natürlichen Böden, begrünte Gebäude und Wasserflächen und indem für Schatten auf Fusswegen und auf Plätzen gesorgt wird.
Das Bundesamt für Umwelt hat 2018 den Bericht «Hitze in Städten. Grundlagen für eine klimagerechte Stadtentwicklung» herausgegeben, in dem angegeben wird, dass der Bund eine Koordinationsaufgabe in der Anpassung an den Klimawandel wahrnehme und einen Aktionsplan vorsehe. Wie ist der Stand der Dinge bei diesem Aktionsplan? Welche Massnahmen wurden umgesetzt? Welches sind die Hindernisse bei der Umsetzung? Welche Wirkung haben die schon umgesetzten Massnahmen, und wie werden sie in Zukunft unterstützt und gefördert? Es wird auch darum gehen, aufzuzeigen, wie der Bund angesichts des beschleunigten Klimawandels die Städte in solchen Hitzeperioden besser unterstützen kann.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat hat 2012 seine Strategie «Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz» verabschiedet. Darin wurde die zunehmende Hitzebelastung als eines der grössten Risiken des Klimawandels in der Schweiz identifiziert. Die Massnahmen der Bundesstellen zur Umsetzung der Strategie sind in Aktionsplänen zusammengefasst. Zwölf von 75 Massnahmen haben zum Ziel, die Auswirkungen der zunehmenden Hitzebelastung einzudämmen. Für die Umsetzung konkreter Massnahmen sind die Kantone und Gemeinden zuständig. Der Bund unterstützt sie dabei mit Grundlagen.
So haben das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2018 den Bericht «Hitze in Städten – Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung» publiziert. Darin sind zahlreiche planerische Massnahmen zusammengefasst, die aufzeigen, wie Städte und Gemeinden der zunehmenden Hitzebelastung entgegenwirken können. Weiter veröffentlichten das BAFU und ARE 2022 den Bericht «Regenwasser im Siedlungsraum. Starkniederschlag und Regenwasserbewirtschaftung in der klimaangepassten Siedlungsentwicklung». Der Bericht legt Massnahmen (Schwammstadtkonzept) dar und zeigt Städten und Gemeinden auf, wie eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung zur Hitzeminderung beitragen kann. Auch zu nennen ist der vom ARE 2022 publizierte Bericht «Umgang mit dem Klimawandel im kantonalen Richtplan. Arbeitshilfe und Ergäzung des Leitfadens Richtplanung». Damit sollen die Kantone unterstützt werden, die räumlichen Auswirkungen des Klimawandels frühzeitig zu erkennen und planerische Anpassungsmassnahmen räumlich zu koordinieren.
Im Pilotprogramm Apassung an den Klimawandel wurden zudem zahlreiche Projekte zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung durchgeführt. Sie decken eine breite Palette von Handlungsmöglichkeiten ab, die von der Wahl von Baumaterialien über die architektonische Gestaltung von Gebäuden bis hin zur klimaangepassten Areal- und Quartierentwicklung reicht. Mit dem Wegweiser Klimastrategie und dem Online-Tool Klimaanpassung für Gemeinden des BAFU liegen weitere niederschwellige Informationsangebote zur Unterstützung von Gemeinden bei der Planung von Anpassungsmassnahmen vor.
Aufgrund der zahlreichen bereits laufenden Arbeiten ist ein zusätzlicher Bericht derzeit nicht notwendig.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4165 | n | DE<br>FR<br>IT | Po. Walder.<br>Hitzeaktionsplan.<br>Nationale Massnahmen, um den Hitzewellen zu begegnen | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht über die Massnahmen vorzulegen, die in allen Kantonen umgesetzt werden sollen, damit koordiniert auf Hitzeperioden reagiert werden kann. Der Bericht soll insbesondere spezifizieren, welche Massnahmen auf nationaler Ebene geplant und in allen betroffenen Kantonen automatisch eingeleitet werden sollen, wenn von Meteo Schweiz eine Hitzewelle angekündigt wird. Dargelegt werden soll ferner, wie der Bund während dieser Perioden Kantone, Unternehmen und Privatpersonen, die von den Hitzewellen oder den beschlossenen Massnahmen betroffen sind, unterstützen will.

**Begründung**
Aufgrund des Klimawandels ist unser Land immer intensiveren Hitzeperioden ausgesetzt. Mittlerweile haben wir in mehreren Regionen des Landes Temperaturen von fast 40 Grad, was sich sowohl auf die Bevölkerung als auch das Funktionieren der Wirtschaft und anderer Aktivitäten auswirkt.
Überall haben die Kantone angesichts dieser extremen Temperaturen Massnahmen ergriffen. Allerdings sind ihre Interventionen durch ihre Befugnisse und begrenzten Mittel eingeschränkt. Zudem sind diese Massnahmen oft schlecht koordiniert, was in der Bevölkerung zu Unverständnis führt.
Massnahmen wie Hitzefrei in der Schule oder weniger Schulstunden, die Einschränkung des Strassen- und des Luftverkehrs oder die Verkürzung der Arbeitszeiten und abhängig von der Branche umgestaltete Arbeitsbedingungen sind Massnahmen, die besser auf nationaler Ebene und abhängig von der Stärke und Dauer der Hitzeperioden koordiniert werden sollten.
Eine andere Frage ist, wie der Bund Kantone, Unternehmen und Privatpersonen unterstützen sollte, damit sie diese Perioden und die beschlossenen Massnahmen bestmöglich bewältigen und umsetzen können. Diesen Sommer hob der Genfer Staatsrat während der Hitzewelle die Schulpflicht für die Kinder auf – eine angemessene, aber sehr ungerechte Entscheidung. Die Eltern ohne eine Betreuungslösung mussten ihre Kinder nämlich in der Schule lassen.
Es muss daher auch vorgesehen werden, welche Unterstützung der Bund während einer Hitzewelle bieten könnte. Hier bietet sich insbesondere die Ausrichtung einer Kurzarbeitsentschädigung an, die Unterstützung von Unternehmen und landwirtschaftlichen Betrieben, wenn diese die Arbeitszeiten und -bedingungen anpassen, kostenlose Zugfahrten oder eine Preisreduktion der Billette, eine Unterstützung der Eltern usw.
Das Ziel ist nicht, die Autonomie der Kantone einzuschränken, sondern bei Hitzeperioden kohärenter und effizienter handeln zu können.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat hat 2012 seine Strategie «Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz» verabschiedet. Darin wurde die zunehmende Hitzebelastung als eines der grössten Risiken des Klimawandels in der Schweiz identifiziert. Die Massnahmen der Bundesstellen zur Umsetzung der Strategie sind in Aktionsplänen zusammengefasst. Zwölf von 75 Massnahmen haben zum Ziel, die Auswirkungen der zunehmenden Hitzebelastung einzudämmen. Die Umsetzung konkreter Massnahmen liegt in der Zuständigkeit der Kantone. Der Bund unterstützt die Kantone und Gemeinden aber mit verschiedenen Hilfestellungen.
So warnt das Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie (MeteoSchweiz) vor Hitzewellen. Bei einer erheblichen und grossen Gefahr werden die kantonalen Behörden direkt informiert, damit sie Massnahmen einleiten können. Weiter veröffentlichte das Bundesamt für Gesundheit (BAG) 2021 die «Hitze-Massnahmen-Toolbox». Die Toolbox dient Kantonen und Gemeinden als Blaupause für die Planung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor der zunehmenden Hitzebelastung.
Um die langfristigen Auswirkungen des Klimawandels auf die Gesundheit zu überwachen veröffentlicht das BAFU erstmals 2023 ein Monitoring zur geschätzten Anzahl hitzebedingter Todesfälle. Zudem wurde am 18. Juni 2023 das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (BBl 2022 2403) von der Stimmbevölkerung angenommen. Es beauftragt Bund und Kantone, im Rahmen ihrer Zuständigkeit dafür zu sorgen, dass Massnahmen zum Schutz vor und zur Anpassung an die negativen Folgen des Klimawandels ergriffen werden.
Aufgrund der zahlreichen bereits laufenden Arbeiten ist ein weiterer Bericht derzeit nicht notwendig.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4172 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Porchet. Ein städtischer Boulevard zur Beruhigung und Entwicklung von Lausanne und Lausanne-West | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, den Autobahnabschnitt A1a Ecublens-Maladière Lausanne in eine Nationalstrasse umzuwandeln. Die Strasse sollte verschiedene Aus- und Einfahrten zu den Gemeinden von Lausanne-West aufweisen. Sie soll die Stadtteile und Zentren miteinander verbinden und eine ausgewogene Neuverteilung der Verkehrs- und Fortbewegungsarten vorschlagen. Diese Metropolstrasse oder dieser städtische Boulevard mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 oder gar nur 50 km/h soll eine Nationalstrasse der Klasse 3 bleiben.

**Begründung**
Die A1a Ecublens - Maladière ist ein Autobahnabschnitt, der als Sackgasse in einem Kreisverkehr quasi im Stadtzentrum von Lausanne endet - ein Überbleibsel aus einer Zeit, als man noch daran dachte, die Autobahn entlang des Genfersees weiterzuführen. Ihre Umwandlung in eine strukturierende Strasse, die in das sich verändernde Stadtgefüge integriert ist, hat mehrere Vorteile.
Diese Strassenachse soll zu verdichtet überbautem Gebiet werden. Aus Sicht der Mobilität lässt sich durch die Anpassung der Geschwindigkeit an diese städtische Entwicklung der "Ziehharmonika-Effekt" verringern. Dieser tritt denn auch bei 50 oder 60 km/h weniger häufig auf als bei 100 km/h. Dies würde zur Beseitigung des Engpasses bei Crissier beitragen, was den Zielen des ASTRA entspricht.
Zweitens wird durch die Umwidmung die beanspruchte Bodenfläche verringert und das umliegende Land aufgewertet, z. B. für den Wohnungsbau. Dies wird auch die Verlagerung des Verkehrs auf sich entwickelnde Infrastrukturen fördern: den Park-and-Ride-Parkplatz in der Nähe des Autobahnkreuzes Ecublens, die Schnellbuslinien mit eigener Fahrspur nach Lausanne und den grünen Weg für Fahrräder. Diese Durchlässigkeit wird die Verlagerung des Verkehrs vom regionalen auf das nationale Netz fördern, was den Zielen des ASTRA entspricht.
Ausserdem werden in diesem Gebiet regelmässig die gesetzlichen Grenzwerte für die Luftqualität, insbesondere für Feinstaub, erreicht. Durch die Verringerung dieser Verschmutzung und der Lärmbelästigung wird die Gesundheit einer ganzen Region geschützt.
Schliesslich macht die aktuelle Klimakrise einen Senkung des motorisierten Verkehrs unumgänglich. Dieser Motion leistet dazu einen Beitrag. Er aktualisiert das Projekt "Beseitigung des Engpasses von Crissier", das Anfang der 2000er-Jahre vom ASTRA begonnen und 2016 vom Bundesrat genehmigt wurde. Angesichts der internationalen Klimaverpflichtungen der Schweiz, des Klimagesetzes, das 2023 von der Bevölkerung angenommen wurde, und der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die globale Erwärmung ist dieses Projekt inzwischen überholt.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Zubringer A1M Ecublens – Maladière übernimmt in der Agglomeration Lausanne eine zentrale Erschliessungsfunktion zwischen den westlichen und den zentralen Stadtgebieten sowie der Autobahnverzweigung Ecublens. Täglich wird der Zubringer von über 50'000 Fahrzeugen genutzt. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsentlastung der angrenzenden Quartiere. Dieser Beitrag wird noch verstärkt mit der geplanten Realisation des Anschlusses Chavannes. Dieser hat das Ziel, die angrenzenden Quartiere zusätzlich vom Verkehr zu entlasten und den Verkehr auf die Autobahn zu verlagern.
Eine Abklassierung der heutigen, vierspurigen Nationalstrasse 2. Klasse zu einer Nationalstrasse 3. Klasse, auf der auch Velos und andere langsame Verkehrsmittel zugelassen wären, sowie der Bau niveaugleicher Kreuzungen würde zu einer markanten Kapazitätsreduktion führen. Der Zubringer könnte seine Erschliessungsfunktion nicht mehr im erforderlichen Mass wahrnehmen und der Autoverkehr würde vermehrt in die angrenzenden Quartiere ausweichen. Der Bundesrat lehnt aus diesen Überlegungen das Ansinnen der Motionärin ab.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4174 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. (Schneider Schüttel) Zybach. Einschränkung von Kunststoffprodukten für den Unterwegskonsum | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, gestützt auf das Umweltschutzgesetz (Art. 30a USG) sowie den vorgesehenen Art. 35i E-USG Ausführungsbestimmungen für Einschränkungen beim Gebrauch von Kunststoffprodukten wie Einweggeschirr sowie Plastiksäcke für den Unterwegskonsum zu erlassen.

**Begründung**
2022 hielt der Bundesrat im Kunststoff-Bericht fest, dass Littering «nach wie vor ein Problem» ist und dass «weiterhin Handlungsbedarf» besteht. Vor allem Einwegprodukte aus Kunststoff wie Einweggeschirr oder Plastiktaschen sind problematisch; die aus fossilen Brennstoffen hergestellten Produkte weisen aufgrund der kurzen Lebensdauer und des einmaligen Gebrauchs einen sehr geringen Nutzen auf. Zudem gefährden sie durch entstehendes Mikroplastik nachweislich die Gesundheit von Mensch und Tier.
In der Stellungnahme zur Interpellation 22.4471 betont der Bundesrat, dass er vor Erlass von Vorschriften eigenverantwortliche Massnahmen der Wirtschaft prüfen muss. Bei Einwegprodukten aus Kunststoff bedeutet dies heute, dass diese zu 85 bis 90 % der Kehrichtverbrennung zugeführt werden. Recycling ist zudem nur ein Downcycling und setzt immer die Beigabe neuer Plastiken voraus. Zudem ist das Mitrecyclen der toxischen Additive nicht gelöst. Unter «eigenverantwortlichen Massnahmen» kann es deshalb nur um «Vermeidung» gehen, zumal die Branche keine weiteren koordinierten Massnahmen ergreift. Die Massnahmen beschränken sich aufs PET-Recycling und sind kaum freiwillig, da 75 % Mindestrecyclingquote vorgeschrieben sind.
Das Plastik-Abfall-Problem beim Unterwegskonsum wird angesichts des hohen Verbrennungsanteils mit der Kreislaufwirtschaft nicht gelöst: Das UN environment programme hat in seinem Bericht «Waste to Energy. Considerations for Informed Decision-making» festgehalten, dass die Verbrennung von Kehricht «keinen Platz in einer Kreislaufwirtschaft» hat. Angesichts der vielfältigen Probleme bei der Wiederverwertung/Recycling von Plastik kann es nur darum gehen, plastikfrei zu werden. Dies dient auch den Kehricht*verwertungs*anlagen. Die gesetzliche Rechtsgrundlage für diese Einschränkung ist vorhanden.

**Stellungnahme BR/Behörde**
In Bezug auf die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen verweist der Bundesrat auf seine Stellungnahme zur Interpellation Schneider Schüttel (22.4471) «Littering durch Kunststoffprodukte für den Unterwegskonsum» sowie zur Motion Klopfenstein Broggini (20.3637) «Abfallfreie Takeaway-Gastronomie».
Es existieren in der Schweiz verschiedene Mehrweglösungen (z.B. ReCircle, Kooky), welche den Verbrauch von Einweggeschirr verringern können. Die Branche der Detailhändler hat zudem vereinbart, dass Plastiksäcke und Tragetaschen an der Kasse von Lebensmittelhändlern nicht mehr gratis abgegeben werden. Dadurch hat sich der Verbrauch verringert. Es besteht aber weiterhin ein Potential für die Schliessung von Kreisläufen und zur Vermeidung von Abfällen.
Das Parlament berät im Rahmen der parlamentarischen Initiative 20.433 «Schweizer Kreislaufwirtschaft stärken» ebenfalls Massnahmen, um die Kreislaufwirtschaft zu fördern. Unter anderem sieht der Gesetzesentwurf die Einführung des im Motionstext genannten Artikels 35*i* im USG vor. Dieser soll es dem Bundesrat künftig erlauben, Anforderungen an Produkte und Verpackungen zu definieren und würde über die aktuellen Regulierungsmöglichkeiten hinausgehen.
Die Pa.Iv. 20.433 wurde am 3. Mai 2023 vom Nationalrat beraten. Dabei hat der Nationalrat einen Minderheitsantrag, welcher ein Verbot von Einwegprodukten forderte, abgelehnt. Ebenso abgelehnt wurde ein Minderheitsantrag, der eine mögliche Kostenpflicht explizit erwähnt haben wollte. Aus all diesen Gründen sieht der Bundesrat derzeit nicht vor, Einschränkungen für Einweggkunststoffprodukte zu erlassen.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4176 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Töngi. Stopp der Staupropaganda. Verkehrsmeldungen sind nicht mehr zeitgemäss | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Lineare, halbstündliche Verkehrsmeldungen im Radio SRF sind kein Service public und sollen abgeschafft werden.

**Begründung**
Durch die flächendeckende Verfügbarkeit mobiler Navigationssysteme, Apps und durch den technischen Einsatz von TCM (UKW) und TPEG (DAB+) erhalten Autofahrer*innen jene Verkehrsinformationen, die für sie konkret nützlich sind. Die linearen, halbstündlichen Verkehrsmeldungen im Radio SRF sind überflüssig geworden und die Dauerberieselung der nicht betroffenen Hörer*innen obsolet.
SRF begründet diese Meldungen mit einem Service-Public Auftrag. Es stellt sich aber die Frage, wie dieser definiert wird. Der Sender Deutschlandfunk hat die Staumeldungen auf Grund veränderter Nutzungsgewohnheiten abgeschafft. Begründung: Sie seien überflüssig geworden. Er will dafür die gewonnene Zeit für Nachrichtensendungen nutzen.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Die aktuelle Konzession verpflichtet die SRG im Rahmen der Nachrichtensendungen auch Informationen mit Dienstleistungscharakter wie Wetter- und Verkehrsmeldungen zu verbreiten (Art. 6 Abs. 4 der SRG-Konzession). Diese Serviceleistungen werden vom Publikum sehr weitgehend geschätzt und genutzt. Der Bundesrat sieht sich daher nicht veranlasst, diese Konzessionsbestimmung zu ändern. Dies umso mehr, als dass der Bundesrat mit einem Verbot die Programmautonomie (Art. 93 Abs. 3 BV) der SRG zu stark beschneiden würde.
Die Verbreitung der Verkehrsmeldungen im Radio stellt sicher, dass die Verkehrsmeldungen die Verkehrsteilnehmenden gut erreichen und dass die Verkehrsteilnehmenden dabei nicht abgelenkt werden. Gemäss Art. 57*c* Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz müssen die Verkehrsteilnehmenden über die Verhältnisse auf den Nationalstrassen informiert und auf Gefahrenlagen hingewiesen werden. Der Bund erreicht dieses Ziel unter anderem, indem er die SRG in der Konzession mandatiert, diese Meldungen zu verbreiten.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4188 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Walder. Die Schweiz soll am EU-Programm "Net-Zero Industry Act" teilnehmen | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bundesrat wird beauftragt, die Massnahmen zu ergreifen, die notwendig sind für eine Teilnahme oder zumindest eine Zusammenarbeit am EU-Programm "Netto-Null-Industrie", das dafür sorgen soll, dass mehr nachhaltige Technologien in der EU produziert werden.

**Begründung**
Seit 2010 steigt die Solarstromproduktion unaufhörlich an. Sie deckt heute 6,76 Prozent des Verbrauchs. Um die Energieziele des Bundes zu erreichen, muss dieser Anteil jedoch noch massiv erhöht werden. Bis 2050 sollen 40 Prozent des künftigen Strombedarfs durch Photovoltaik gedeckt werden.
Heute konzentriert sich die weltweite Produktion von Solarmodulen hauptsächlich in China. Gründe dafür sind die Rentabilität, aber auch die Dumpingpreise; Expertinnen und Experten werfen China vor, die Produkte unter den Herstellungskosten zu verkaufen.
Wie auch immer, diese starke Abhängigkeit von chinesischen Solarmodulen stellt ein grosses strategisches Risiko dar. Geopolitische Krisen im Chinesischen Meer oder logistische Krisen mit Engpässen in den Versorgungsketten können die Schweizer Energiewende nämlich gefährden.
Dennoch weigert sich der Bundesrat weiterhin, auf unsere industriellen Kapazitäten einzuwirken. Dies bestätigt seine Stellungnahme zu meiner Motion 22.3586, die die Teilnahme der Schweiz an der europäischen Solarallianz forderte.
Im Gegensatz zu unseren wichtigsten Partnern, allen voran die USA und die EU, die längst erkannt haben, dass sie massiv in den Ausbau und die Errichtung einer eigenen Produktion von Solarmodulen investieren müssen.
So will die EU mit ihrem grünen Industrieplan und dem Netto-Null-Industrie-Gesetz die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Klimaindustrie stärken, eine schnelle Energiewende unterstützen und dafür sorgen, dass in Zukunft mindestens 40 Prozent der Technologien, die zur Erreichung der klimapolitischen Energieziele benötigt werden, in der EU hergestellt werden.
Im Einzelnen ist das Netto-Null-Industrie-Gesetz ein umfassender Plan, der auf vier Säulen beruht: 1) ein vorhersehbares und vereinfachtes Regulierungsumfeld, 2) schnellerer Zugang zu Finanzmitteln, 3) Verbesserung der Fähigkeiten und 4) offener Handel für resiliente Lieferketten.
Eine Beteiligung ist im Interesse der Schweiz aus politischer, klimatischer und wirtschaftlicher Sicht.

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat verfolgt mit seiner Energie- und Klimapolitik insbesondere im Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien («Mantelerlass») sowie dem Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit eine von der EU unabhängige Politik mit vergleichbaren Zielen, aber anderen Massnahmen. Dabei stehen Energieeffizienz, erneuerbare Energien und auch Negativ-Emissionstechnologien im Vordergrund. So besteht ein breites Instrumentarium an Förderinstrumenten in der Umwelt- und Energiepolitik (siehe www.bafu.admin.ch > Themen > Thema Bildung, Forschung, Innovation BFI > Innovation > Innovationslandschaft für eine Übersicht). Weitere Massnahmen wurden erst kürzlich im Rahmen der Klima- und Energiepolitik beschlossen. So sieht das Klimaschutz- und Innovationsgesetz bspw. Finanzhilfen im Umfang von 200 Mio. Franken pro Jahr für Unternehmen vor, die bis 2029 Netto-Null-Fahrpläne erarbeiten.
Der Bundesrat hat sich am 23. August 2023 gegen industriepolitische Massnahmen zur Senkung der Importabhängigkeit von Gütern zur Stromversorgung ausgesprochen. Dem Bundesrat ist bewusst, dass es international verstärkt Initiativen gibt, die mit einer gezielten Industriepolitik über die Unterstützung von Forschung und Innovation hinausgehen. Aus diesem Grund wird der nächste «Lagebericht des Bundesrates zur Schweizer Volkswirtschaft» die Auswirkungen der internationalen industriepolitischen Förderprogramme auf den Wirtschaftsstandort Schweiz analysieren. Dieser Bericht wird im ersten Quartal 2024 veröffentlicht. Er wird auch die Handelsabhängigkeiten der Schweiz untersuchen und das Vorhaben des Bundesrates diesbezüglich darlegen. Ebenfalls ist das Bundesamt für Energie (BFE) daran, einen Bericht zum Postulat 21.3870 Suter «Beteiligung der Schweiz am Aufbau einer europäischen Solarindustrie» zu erstellen.
Der hier angesprochene Net Zero Industry Act (NZIA) befindet sich momentan im Gesetzgebungsprozess der EU. Inwiefern dieser auf die Schweiz übertragbar wäre, lässt sich erst abschätzen, wenn er definitiv verabschiedet ist. Bislang ist nicht vorgesehen, dass Drittstaaten am NZIA teilnehmen können. Der Bundesrat klärt aber laufend ab, welche Handlungsoptionen bestehen und ob diese im Interesse der Schweiz liegen.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung

| **Nr.**<br>No.<br>n. | **Erstrat**<br>Cons.<br>Cons. | | **Geschäftstitel**<br>Titre de l'objet<br>Titolo dell'oggetto | **Sprecher/in**<br>Porte-parole<br>Portavoce | **Antrag BR / Behörde ***<br>Proposition CF / Autorité *<br>Proposta CF / Autorità * | **Mit Antrag einverstanden ****<br>D'accord avec la proposition **<br>Accetta la proposta ** | **Bekämpft**<br>Combattu<br>Combattuto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.4189 | n | DE<br>FR<br>IT | Mo. Ryser. Es ist höchste Eisenbahn. Mit Defizitgarantien modernes Rollmaterial für klimafreundliches Nachtzugreisen in Europa ermöglichen | | - | ✕ | |

**Eingereichter Text**
Der Bund stellt der SBB eine Defizitgarantie im Umfang von 400 Millionen CHF für die Beschaffung von neuem Rollmaterial für Nachtzüge (Schlaf- und Liegewagen) zur Verfügung.

**Begründung**
Der Flugverkehr ist in der Schweiz mit 27% für den grössten Anteil am Klimaeffekt verantwortlich. Dabei liegen rund dreiviertel der Zieldestination innerhalb Europas. Städte wie Berlin, Paris, Wien oder Barcelona gehören seit vielen Jahren zu den am meisten angeflogenen Destination aus der Schweiz.
Diese Destinationen sind jedoch auch im bestehenden Nachtzug-Netz eingebunden. Gemäss einer Studie des europäischen Netzwerks für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr Back-on-Track schneiden Nachtzüge bezüglich des Klimaeffekts 28-mal besser ab als Flugzeuge. Nachtzüge (Schlaf- und Liegewagen) bieten somit eine attraktive Alternative für klimafreundliches Reise über längere Distanzen.
Das vorhandene Verlagerungs- und Reduktionspotential der Nachtzüge wird heute jedoch nicht ausgenutzt. Einerseits, weil die subventionierte Flugangebote (Befreiung von Kerosin- und Mehrwertsteuer, Auslagerung der externen Kosten über ca. 1 Mia / Jahr auf die Bevölkerung) ein konkurrenzfähiges Angebot erschwert. Andererseits, weil es europaweit an ausreichend modernem Rollmaterial fehlt, um die Nachfrage zu befriedigen. Das zeigt sich beispielsweise darin, dass heute Nachtzüge bereits Monate im Voraus ausgebucht sind.
Zurzeit ist kein Rollmaterial verfügbar – weder gebrauchtes noch modernes. Es kann auch nicht aus anderen Kontinenten eingeführt werden. Es muss in neues Rollmaterial investiert werden, soll die gestiegene Nachfrage befriedigt und das Verlagerungspotential genutzt werden. Die ÖBB haben dank einer Defizitgarantie des österreichischen Staates über 200 Millionen Euro 13 neue Nachtzug Garnituren im Auftrag gegeben. Dieses Modell hat sich bewährt, um die für die Rentabilität notwendige Einsatzdauer von 30 bis 35 Jahren zu gewährleisten.
Auch die SBB hat einen Beitrag zu leisten und in neues, modernes Rollmaterial zu investieren. Der Bundesrat wird mit dieser Motion beauftragt, der SBB eine Defizitgarantie im Umfang von 400 Millionen CHF zur Verfügung zu stellen, damit diese heute in neues Rollmaterial investieren kann. Es ist höchste Eisenbahn für den Ausbau des Nachtzugangebotes in Europa!

**Stellungnahme BR/Behörde**
Der Bundesrat steuert die SBB mit strategischen Zielen. In diesem Rahmen erwartet er von der SBB im internationalen Personenverkehr eine Stärkung ihrer Marktstellung insbesondere durch Kooperationen. Ziel ist es, den Zugang zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz und gute Verbindungen zu wichtigen Wirtschaftszentren sicherzustellen.
Österreich bestellt und finanziert Verkehrsleistungen von Nachtzügen innerhalb Österreichs, konkret Sitzplatzkapazitäten in nicht wirtschaftlich zu betreibenden Tagesrandzeiten. Ausserhalb Österreichs ist die ÖBB in Kooperation mit Partnern eigenwirtschaftlich tätig. Auch in Österreich werden gemäss der Auskunft des zuständigen Ministeriums (BMK) keine direkten Zuschüsse oder Defizitgarantien für die Rollmaterialbeschaffungen geleistet. Wie in Österreich werden internationale Zugverbindungen aus der Schweiz heute eigenwirtschaftlich und eigenverantwortlich durch die SBB in Kooperation mit ausländischen Bahnunternehmen angeboten.
Der Bundesrat sieht im Rahmen der Revision des $CO_2$-Gesetzes vor, Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs für die Bereitstellung neuer Angebote im grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzüge, Finanzhilfen befristet bis Ende 2030 zu gewähren. Weil verbesserte internationale Zugverbindungen eine Alternative zu Kurzstreckenflügen sind, sollen die Förderbeiträge mittels einer Zweckbindung von Erlösen aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge finanziert werden und maximal 30 Millionen Franken pro Jahr betragen.
Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Antrag BR/Behörde**
Ablehnung