

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Deutsch**KORRIGIERTE VERSION**

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

Sondersession 05.05.2025 - 07.05.2025

Session spéciale 05.05.2025 - 07.05.2025

Sessione speciale 05.05.2025 - 07.05.2025

Stand / état / stato: 29.04.2025

Parlamentarische Vorstösse in Kategorie IV: UVEK

Inhaltsverzeichnis

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
24.4042	n	DE FR IT Mo. Tuosto. Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene		++		Giezendanner
24.4303	n	DE FR IT Po. Imark. Pannestreifenumnutzungen mit ver- einfachten Verfahren ermöglichen		++		Töngi, Klopfenstein Broggini
24.4378	n	DE FR IT Po. Weber. Verpackungen. Rahmenbedingungen schaffen, die die Wiederverwendung fördern		++		Hess Erich
24.4589	n	DE FR IT Mo. Müller Leo. Realistisches Monitoring für den Gewäs- serschutz		++	✓	Schlatter, Suter
24.4679	n	DE FR IT Po. Fivaz Fabien. Stellt der Stromverbrauch der künstlichen Intelligenz eine Gefahr für die Energie- strategie 2050 dar?		++	✓	Graber
23.3517	n	DE FR IT Po. (Regazzi) Fonio. Gotthardtunnel. Eigene Fahrspur für Fahrzeuge mit Tessiner und Urner Kenn- zeichen		-	✗	
23.3553	n	DE FR IT Mo. Quadri. Schluss mit der Bestrafung von Radar- warngruppen		-	✗	

* Annahme / adoption / accogliere ++

Annahme (teilweise) / adoption (partielle) / accogliere (in parte) +

Ablehnung / rejet / respingere -

** Ja / oui / sì ✓

Nein / non / no ✗

23.3563	n	DE FR IT	Mo. Mahaim. Deepfakes regulieren	-	✗
23.3567	n	DE FR IT	Mo. Klopfenstein Broggin. Eine Gefahr für die Umwelt. Die Abschaf- fung der elektronischen Einwegzigaret- ten, sogenannter Puffs, vorsehen	-	✗
23.3577	n	DE FR IT	Mo. Vincenz. Neuevaluation der Ausschreibung von Reservekapazitäten	-	✗
23.3606	n	DE FR IT	Mo. (Python) Mahaim. Gegen die Klimaskepsis vorgehen und den Kenntnisstand über das Klima aus- bauen	-	✗
23.3610	n	DE FR IT	Mo. Gredig. Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3611 n, 23.3612 n	-	✗
23.3611	n	DE FR IT	Mo. Stadler. Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3610 n, 23.3612 n	-	✗
23.3612	n	DE FR IT	Mo. Jauslin. Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3610 n, 23.3611 n	-	✗
23.3625	n	DE FR IT	Mo. (Pasquier-Eichenberger) Porchet. Neuer Fahrplanentwurf. Es ist Kulanz erwünscht	-	✗
23.3634	n	DE FR IT	Mo. (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer. Privatjets. Es reicht	-	✗
23.3649	n	DE FR IT	Mo. (Pointet) (Mettler) Weber. Unverkaufte Nicht-Lebensmittel sollen nicht mehr weggeworfen werden!	-	✗
23.3711	n	DE FR IT	Mo. (Pasquier-Eichenberger) Töngi. Für ein Verbot von SUV und Gelände- wagen	-	✗
23.3715	n	DE FR IT	Po. Farinelli. Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz	-	✗
23.3718	n	DE FR IT	Mo. Burgherr. Baugesuche schneller behandeln	-	✗
23.3720	n	DE FR IT	Mo. Christ. Zielkonzept grenzüberschreitender Personenfernverkehr. Angebot, Ausbau und Finanzierung, zwischenstaatliche Vereinbarungen	-	✗
23.3722	n	DE FR IT	Po. (Pointet) Christ. Die zentrale geopolitische Lage und das Schienennetz der Schweiz sowie das 'Verkehrskreuz Schweiz' in den Beziehungen mit der Europäischen Union nutzen	-	✗
23.3725	n	DE FR IT	Mo. (Nordmann) Tuosto. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf	-	✗

23.3756	n	DE FR IT	Mo. Roth Pasquier. Koordinierte Förderung von Innovationen im Bereich der Klimaschutztechnologien	-	×
23.3763	n	DE FR IT	Mo. Fridez. Es ist unverzüglich mindestens ein Löschflugzeug zu beschaffen	-	×
23.3786	n	DE FR IT	Mo. Friedl Claudia. Bubble-Bildung reduzieren. Massnahmen zur Stärkung der Demokratie ergreifen	-	×
23.3803	n	DE FR IT	Mo. Brenzikofer. Für eine Luxussteuer auf Privatjets	-	×
23.3804	n	DE FR IT	Po. Brenzikofer. Vollzug der Umweltgesetzgebung harmonisieren	-	×
23.3807	n	DE FR IT	Mo. Fraktion S. Übernahme der EU-Regulierung im Bereich der künstlichen Intelligenz	Marti Min Li -	×
23.3826	n	DE FR IT	Mo. Porchet. Verzögerungen bei den Baustellen des Bundes sollen sich weniger stark auf Städte und Regionen auswirken	-	×
23.3828	n	DE FR IT	Mo. (Regazzi) Roduit. Schaffung der Rechtsgrundlagen für aktive Massnahmen zur Verhinderung von Wolfsangriffen in Alp- und Weidegebieten	-	×
23.3849	n	DE FR IT	Mo. Bendahan. Ein Kompetenzzentrum oder Kompetenznetzwerk für künstliche Intelligenz in der Schweiz schaffen	-	×
23.3852	n	DE FR IT	Mo. Clivaz Christophe. Es braucht eine Frist für den Rückbau von stillgelegten Seilbahnanlagen	-	×
23.3855	n	DE FR IT	Mo. Klopfenstein Broggin. Regenwasser. Eine nachhaltige Ressource	-	×

Einzelne Vorstösse mit Text

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
24.4042	n	DE FR IT Mo. Tuosto. Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene		++		Giezendanner

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, für den Zeitraum bis 2050 ein Angebotskonzept für die nationalen Fernverkehrslinien auszuarbeiten, das eine effiziente und vertaktete Erschliessung der ganzen Schweiz nach den Grundsätzen der Bahn 2000 gewährleistet. Damit eine effiziente Kombination von Verbindungen über lange, mittlere und kurze Strecken (IC/IR/RE) gewährleistet ist und gleichzeitig die internationalen Verbindungen im Sinne von Artikel 48a des Eisenbahngesetzes (EBG) sichergestellt und optimiert werden, muss die langfristige Vision für den Fernverkehr spätestens in der Botschaft 2030 konkretisiert werden.

Begründung

Laut dem Bundesamt für Verkehr sollen in der Botschaft 2026 die Ausbauschritte 2035 konsolidiert werden, die seit 2019 immer wieder im Zentrum der Überlegungen stehen. Da Bahnprojekte sehr viel Zeit in Anspruch nehmen und ihre Finanzierung optimiert werden muss, müssen der Bundesrat und das Parlament rasch ein Angebotskonzept erarbeiten, um den Bahninfrastrukturfonds effizient zu nutzen: Sie müssen Infrastrukturprojekte von nationaler und internationaler Bedeutung, die für das reibungslose Funktionieren des Bahnnetzes unerlässlich sind, priorisieren und weitere Verschlechterungen des Angebots wie beim Fahrplan 2025 mit seinen Auswirkungen auf die nächsten 10 Jahre vermeiden. Für eine Verlagerung des Verkehrs vom Flugzeug und von der Strasse auf die Schiene und eine Optimierung der Investitionen ist somit eine globale Vision bis 2050 für alle Regionen der Schweiz notwendig – ein Vision in der auch die betroffenen Partner berücksichtigt werden. Im Sinne von Artikel 48c Absatz 2 EBG muss das Angebotskonzept beim Entscheid betreffend die künftigen Investitionen das Potenzial in Personen- und Tonnenkilometern berücksichtigen und damit das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in den Regionen einbeziehen. Das Angebotskonzept ist die eigentliche Strategie des Bundesrates und das Fahrplankonzept deren Umsetzung: Es müssen Redundanzen geschaffen, die Kapazitäten erhöht, die Fahrzeiten verkürzt und Anschlüsse garantiert werden. Strategisch gesehen sind die Ost-West- und die Nord-Süd-Achse die Hauptlinien des Schweizer ÖV-Netzes und die Verbindung zu Europa. Sie bilden entsprechend die Grundlage für den Fahrplan. Nur ein auf dieser Grundlage entwickelter Fahrplan gewährleistet, dass die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs dank effizienten, schnellen und regelmässigen Anschlüssen in der ganzen Schweiz gut zusammenspielen.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat wird in Vorbereitung auf die übernächste Botschaft zum Bahnausbau ein langfristiges Angebotskonzept für die Bahn in der Schweiz inkl. internationaler Bahnverkehr erarbeiten. Dabei stützt er sich auf die Perspektive BAHN 2050 und deren räumliche Konkretisierung (Perspektive BAHN 2050 - BAV). Es ist vorgesehen, die Planungsregionen der Kantone und die Bahnbranche ab Sommer 2025 in diese Arbeiten einzubeziehen. Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Antrag BR/Behörde

Annahme

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
24.4303	n	DE FR IT Po. lmark. Pannestreifenumnutz ungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen		++		Töngi, Klopfenstein Broggini

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie die einschlägigen Bestimmungen angepasst werden können, damit Pannestreifenumnutzungen (PUN) im Rahmen von vereinfachten Verfahren abgewickelt werden können.

Begründung

Der reguläre Ausbau von stark frequentierten Autobahnabschnitten ist aus Platz- oder Kostengründen nicht immer im erforderlichen Rahmen möglich. Darum bestehen Engpässe im schweizerischen Nationalstrassennetz. Engpässe zu beheben, wäre auch über den Einsatz von PUN möglich, wie sie in der Westschweiz und in Bern Ost erfolgreich realisiert wurden. Diese haben gegenüber regulären Ausbausritten den Vorteil, dass Engpässe mit wesentlich geringerem Aufwand, ohne grosse bauliche Massnahmen und nahezu ohne zusätzlichen Flächenverbrauch beseitigt werden können. In der Praxis zeigt sich auch, dass beim vollständigen Spurausbau von Autobahnen die ordentlichen Plangenehmigungsverfahren von Verbänden dazu missbraucht werden, übertriebene Forderungen aufzustellen, um den Ausbau über Jahrzehnte zu blockieren. Die baulichen Massnahmen, welche für PUN notwendig wären, sind deutlich geringer als bei einem vollständigen Ausbau eines Autobahnabschnittes und sie verändern die Platzverhältnisse und den Charakter des bestehenden Autobahnabschnittes nicht wesentlich. Es ist darum angezeigt, in solchen Fällen nur ein vereinfachtes Verfahren durchführen zu können. Auf diese Weise können chronische Engpässe auf Schweizer Autobahnen effizienter und schneller beseitigt werden.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Antrag BR/Behörde

Annahme

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
24.4378	n	DE FR IT Po. Weber. Verpackungen. Rahmenbedingungen schaffen, die die Wiederverwendung fördern		++		Hess Erich

Eingereichter Text

Anhand des Beispiels der Glasflaschen wird der Bundesrat beauftragt, Lösungen vorzuschlagen, die die Wiederverwendung von Verpackungen anstelle ihrer stofflichen Verwertung nach einmaligem Gebrauch fördern.

Begründung

Nach Artikel 5 der Verordnung über Getränkeverpackungen (VGV) müssen Händler, Hersteller und Importeure, die Getränke in Mehrwegverpackungen an Konsumentinnen und Konsumenten abgeben, ein Pfand erheben. Dieses Pfand kann jedoch die Entwicklung von Unternehmen behindern, die ein System zur Wiederverwendung von Glasflaschen einführen möchten, z. B. indem sie diese nach dem Sammeln und Waschen wieder in Umlauf bringen. In diesem Fall müssen die Konsumentinnen und Konsumenten die Mehrwegflaschen zwangsläufig zu der Verkaufsstelle zurückbringen, in der sie sie gekauft haben (um das Pfand zurückzubekommen), und nicht zur Sammelstelle. So könnte man z. B. Unternehmen, die sich verpflichten, Glasflaschen wieder in Umlauf zu bringen, anstatt sie im Ausland zu recyceln, von dem heute obligatorischen Pfand befreien. Voraussetzungen, die für diese Befreiung erfüllt sein müssen, könnten geprüft werden, ebenso wie andere mögliche Massnahmen.

Stellungnahme BR/Behörde

Zur Förderung von Mehrwegverpackungen aus Glas wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025 eine Vernehmlassung eröffnet. Der Bundesrat beabsichtigt, das Postulat im Rahmen dieser Arbeiten zu erfüllen. Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Antrag BR/Behörde

Annahme

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
24.4589	n	DE FR IT Mo. Müller Leo. Realistisches Monitoring für den Gewässerschutz		++	✓	Schlatter, Suter

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, Art. 48a Absatz 4 der Gewässerschutzverordnung wie folgt anzupassen:

Ein Grenzwert gemäss Artikel 9 Absatz 3 GSchG gilt dann für Oberflächengewässer als wiederholt und verbreitet überschritten, wenn er:

- a. mindestens in 20 Prozent aller untersuchten Gewässer überschritten wird;
- und
- b. eine Verbreitung nach Buchstabe a mindestens in vier von fünf aufeinanderfolgenden Jahren gemessen wird.

Begründung

Die aktuelle Definition für den Bereich Oberflächengewässer von «wiederholt und verbreitet» ist kaum risikobasiert und von minimaler wissenschaftlicher Relevanz sowie unklar definiert. Zusammen mit dem äusserst fürsorglichen Gewässermonitoring führt sie dazu, dass viele ökologische Pflanzenschutzmittel in Kürze ihre Zulassung verlieren werden. In kürzester Zeit kann dies dramatische Auswirkungen auf den Pflanzenbau in der Schweiz haben. Bereits heute bestehen über 100 Lücken beim Schutz der Kulturpflanzen. Die aktuelle Definition einer Anzahl von Kantonen mit Überschreitung hat mit dem Risiko für ein Gewässer nichts zu tun. Buchstabe a des aktuellen Absatz 4 ist darum ersatzlos zu streichen. Die vorgeschlagene Regelung ist ausgewogener. Sie schützt die Oberflächengewässer, respektiert die Möglichkeit einer Erholung nach einmaliger Überschreitung an einer einzelnen Messstelle und erlaubt gleichzeitig eine angemessene pflanzliche Produktion.

Stellungnahme BR/Behörde

Aktuell wird der Gewässerschutz mit verschiedenen Massnahmen gestärkt. Dazu zählt insbesondere eine Änderung des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) in Umsetzung der Motionen 20.3625 «Wirksamer Trinkwasserschutz durch Bestimmung der Zuströmbereiche», 20.4261 «Reduktion der Stickstoffeinträge aus Kläranlagen» und 20.4262 «Massnahmen zur Elimination von Mikroverunreinigungen bei allen Abwasserreinigungsanlagen». Mit der Vorlage soll der Schutz des Trinkwassers deutlich verbessert werden. Zusätzlich ist eine Revision der Gewässerschutzverordnung vorgesehen, mit der für weitere schädliche Stoffe Grenzwerte eingeführt werden.

Gleichzeitig möchte der Bundesrat die inländische Nahrungsmittelproduktion stärken. Er hat im Zwischenbericht Aktionsplan Pflanzenschutzmittel vom 8. Mai 2024 festgestellt, dass Lücken im Schutz der Kulturen entstanden sind, weil vielen Wirkstoffen die Genehmigung entzogen worden ist. Dies führt zu einem Rückgang der inländischen Nahrungsmittelproduktion und schwächt die Versorgungssicherheit. Die fraglichen Pflanzenschutzmittel sind oftmals die einzige Möglichkeit, die wichtigsten Schädlinge in vielen Gemüsekulturen, Raps und Zuckerrüben wirksam zu bekämpfen. Die landwirtschaftliche Produktion ist deshalb mit wachsenden Pflanzenschutzproblemen konfrontiert. Vor diesem Hintergrund sind Massnahmen notwendig. Dazu zählt die von der Motion geforderte Anpassung der Gewässerschutzverordnung.

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Antrag BR/Behörde

Annahme

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
24.4679	n	DE FR IT Po. Fivaz Fabien. Stellt der Stromverbrauch der künstlichen Intelligenz eine Gefahr für die Energiesstrategie 2050 dar?		++	✓	Graber

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, welche Auswirkung der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI), insbesondere von generativer, auf die Energiesstrategie 2050 haben könnte und wie man diese Entwicklungen begleiten könnte.

Begründung

Der massive Einsatz von KI, sei sie klassisch oder generativ, führt zu einer deutlichen Steigerungen des Energieverbrauchs, insbesondere des Stromverbrauchs. Gemäss der Internationalen Energieagentur könnte der Stromverbrauch im Zusammenhang mit Rechenzentren, KI und Kryptowährungen bis 2026 auf 590 Terawattstunden ansteigen – dies gegenüber 160 Terawattstunden im Jahr 2022. Der Grossteil der Steigerung hängt mit der KI zusammen und dieses Phänomen wird sich mit Sicherheit noch verstärken.

Um CO2-neutral zu werden und aus der Kernenergie auszusteigen, sieht die Energiesstrategie 2050 des Bundes eine deutliche Erhöhung der Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen sowie Massnahmen für die Energiesuffizienz vor. Aber reicht dies aus, um den zunehmenden Verbrauch der KI zu kompensieren?

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht die aktuelle und künftige energetische Auswirkung der KI, insbesondere der generativen KI, zu beziffern. Der Bericht soll die möglichen Szenarien und die Risiken für die Energiesstrategie und die CO2-Neutralität präzise darstellen. Wenn nötig soll er aufzeigen, mit welchen Anpassungen und Massnahmen die Energiesstrategie eingehalten werden kann.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Antrag BR/Behörde

Annahme

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3517	n	DE FR IT Po. (Regazzi) Fonio. Gotthardtunnel. Eigene Fahrspur für Fahrzeuge mit Tessiner und Urner Kennzeichen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht zu beurteilen, ob es in technischer wie auch in rechtlicher Hinsicht machbar ist, dass Autofahrerinnen und Autofahrer mit Wohnsitz in den Kantonen Tessin und Uri einen prioritären Zugang zum Gotthard-Strassentunnel bekommen, dies analog zum Modell, das mit dem S-Verkehr für den Schwerverkehr besteht.

Dieser Bericht soll den Bericht in Erfüllung des Postulats 22.4044 Stadler ergänzen, der zurzeit ausgearbeitet wird.

Begründung

Das Postulat 22.4044 Stadler weist zu Recht darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen entlang der Gotthard-Achse in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Lange Staus an beiden Tunnelportalen sind inzwischen übers ganze Jahr hinweg die Regel, und zu Spitzenzeiten erreichen die Staus gar Längen von bis zu 15-18 km. Dabei handelt es sich grossmehrheitlich um Transitverkehr von ausländischen und Schweizer Touristinnen und Touristen, die Ziele ausserhalb der Schweiz ansteuern. Der Gotthard-Basistunnel für den Eisenbahnverkehr hatte zwar unbestreitbar positive Auswirkungen auf den Personenverkehr. Doch leider hat er die Gotthard-Autobahnachse nicht entlastet. Diese Situation hat zahlreiche Nebenwirkungen: Umweltbelastung, Ausweichverkehr, Lärmverschmutzung usw. Darunter leidet in erster Linie die Bevölkerung der direkt betroffenen Kantone Tessin und Uri. Angesichts dieser Probleme ist klar, dass die heutigen Massnahmen nicht ausreichen und daher ausgeweitet werden müssen. Dabei ist die Umsetzbarkeit sowohl aus praktischer als auch aus rechtlicher Sicht zu beurteilen. Es wäre sinnvoll, die Erkenntnisse, die aus dem Bericht zum vorliegenden Postulat resultieren, in die Erkenntnisse des Berichts in Erfüllung zum oben genannten Postulat Stadler zu integrieren.

Zu den schwerwiegenden Beeinträchtigungen kommt hinzu, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der direkt betroffenen Regionen offensichtlich auch immer stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. So stehen beispielsweise viele Tessinerinnen und Tessiner, die aus beruflichen Gründen mit ihrem Auto in die Deutschschweiz fahren müssen, stundenlang mitten unter den Touristinnen und Touristen im Stau. Dasselbe gilt, wenn auch in geringerem Ausmass, natürlich auch für die Urner Bevölkerung. Diese Situation beeinträchtigt und diskriminiert die Betroffenen. Daher müssen Lösungen gefunden werden, die es der Tessiner und Urner Bevölkerung ermöglichen, von einem prioritären Zugang zum Gotthard-Strassentunnel zu profitieren. Ein solcher Zugang könnte mit bestimmten Bedingungen verbunden werden. Diese dürfen aber nicht zu restriktiv sein.

Man könnte sich am Modell des S-Verkehrs inspirieren, das 2002 für den Schwerverkehr eingeführt wurde (Verordnung über den S-Verkehr, SR 741.631). Dieses hat sich als tauglich erwiesen und steht im Einklang mit dem geltenden Landverkehrsabkommen mit der EU.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat ist sich der Problematik des Ausweichverkehrs entlang der Nationalstrassen und der negativen Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bewusst. Er hat daher auch das Postulat 22.4044 «Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr» zur Annahme beantragt. In diesem Rahmen wird der Bundesrat verschiedene Massnahmen vertiefen. Der Bundesrat wird auch die mit vorliegendem Postulat geforderte Massnahme prüfen und die Vor- und Nachteile darlegen.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3553	n	DE FR IT Mo. Quadri. Schluss mit der Bestrafung von Radarwarngruppen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 98a Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) so zu ändern, dass Warnungen vor Radarkontrollen in geschlossenen sozialen Gruppen nicht mehr bestraft werden dürfen, dies unabhängig von der Anzahl der eingeschriebenen Gruppenmitglieder.

Begründung

Artikel 98a Absatz 3 SVG, der seit dem 1. Januar 2013 in Kraft ist, verbietet es den Bürgerinnen und Bürgern, öffentlich vor Radarkontrollen durch die Polizei zu warnen. Wer sich nicht an dieses Verbot hält, wird mit einer Busse bestraft. Eine solche Busse kann hoch ausfallen: Zeitungsberichte sprechen von Bussen in der Höhe von 850 Franken.

Selbst eine Warnung innerhalb von geschlossenen sozialen Gruppen kann als öffentlich betrachtet werden, insbesondere wenn die Gruppe mehr als 30 eingeschriebene Mitglieder umfasst. Die Grenze zwischen öffentlicher und privater Warnung wird von den Gerichten festgelegt.

Diese Situation führt zu Rechtsunsicherheit. Zudem sind die Sanktionen unverhältnismässig.

Wenn Geschwindigkeitskontrollen eine präventive Wirkung entfalten sollen, dann müssen sie bekannt sein. Andernfalls beugt man nicht einer Widerhandlung und damit einer gefährlichen Situation vor, sondern begnügt sich damit, die Widerhandlung im Nachhinein zu sanktionieren, also wenn es bereits zu der (vermeintlich) gefährlichen Situation gekommen ist.

In Tat und Wahrheit findet ein grosser Teil der Radarkontrollen, die meistens von kommunalen Polizeikräften durchgeführt werden, nicht aus Sicherheitsgründen, sondern aufgrund von finanziellen Überlegungen statt. Anders gesagt: Mit den Kontrollen sollen auf Kosten der Autofahrenden die Finanzen aufge bessert werden.

So finden zahlreiche der geahndeten Geschwindigkeitsübertretungen nachts auf leeren Strassen statt, und die Übertretungen betragen nur wenige km/h.

Wenn die Radarkontrollen tatsächlich eine präventive Wirkung haben sollen, wenn sie also wirklich dazu dienen sollen, Geschwindigkeitsexzesse auf gefährlichen Strassenabschnitten zu verhindern, dann ist es richtig, dass vor den Kontrollen gewarnt wird.

Die Bestrafung von Personen, die in sozialen Gruppen vor Radarkontrollen warnen, ist daher nicht gerechtfertigt. Sie muss abgeschafft werden.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Zunahme der Lebenshaltungskosten und der unkontrollierte Anstieg der Krankenkassenprämien schwer auf dem Budget der Bürgerinnen und Bürger aus der Mittel- oder Unterschicht lasten. Unter diesen Umständen können auch nur ein paar wenige Bussen in mittlerer zweistelliger Höhe den Unterschied ausmachen.

Der obsessive Einsatz von Radarfallen, um Kasse zu machen, erhöht die Verkehrssicherheit nicht. Er verrät nur den Willen, die Autolenkerinnen und -lenker zu verfolgen und so den Individualverkehr zu benachteiligen, obschon dieser ein verfassungsmässiges Recht der Bürgerinnen und Bürger ist.

Stellungnahme BR/Behörde

Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen sind ein wichtiges Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die Kontrollen können jedoch nicht lückenlos an allen als gefährlich eingestuften Orten durchgeführt werden. Sie haben einen präventiven Effekt, weil die Verkehrsteilnehmenden jederzeit mit einer Kontrolle rechnen müssen.

Die Behörden dürfen Radarkontrollen öffentlich ankündigen. Sie machen solche Ankündigungen im Sinne der Prävention für Orte, wo Unfälle verhindert werden können.

Artikel 98a Absatz 3 SVG verbietet nur die öffentliche Warnung vor behördlichen Kontrollen im Strassenverkehr.

Nichtöffentliche Warnungen sind erlaubt. Die Beurteilung, wann eine Warnung als öffentlich zu qualifizieren ist, hängt vom Einzelfall ab. Die entsprechende Beurteilung soll weiterhin im Ermessen der Gerichte liegen.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3563	n	DE FR IT Mo. Mahaim. Deepfakes regulieren		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung Gesetzesänderungen in den Bereichen des Zivil-, Straf- und Verwaltungsrechts vorzulegen, um die Verwendung von Deepfakes im öffentlichen Raum zu regulieren.

Begründung

Der Einsatz von künstlicher Intelligenz prägt heutzutage den Alltag in vielen Bereichen des Privat- und Berufslebens. Eine der Anwendungen der künstlichen Intelligenz wirft jedoch in Bezug auf den öffentlichen Raum besondere Fragen auf, nämlich die Erzeugung von Deepfakes. So nennt man Stimm- und Bildmanipulationen, die es ermöglichen, falsche Inhalte zu generieren oder das Aussehen oder die Stimme von Personen zu verändern. Einige Arten von Deepfakes erscheinen zwar harmlos (z. B. die Verwendung im Freizeitbereich oder private Software), anderen führen aber zu ernsthaften Problemen im Zusammenhang mit der Verletzung von Bild- und Persönlichkeitsrechten und gefährden die Presse- und Meinungsfreiheit. Diese Anwendung der künstlichen Intelligenz hat beispielsweise im pornographischen Bereich von sich reden gemacht. So entstand ein Skandal, als sich herausstellte, dass mit dem Roboter «deepnude» von über 100 000 Frauen ohne deren Einwilligung Nacktbilder generiert werden konnten. Deepfake-Anwendungen ermöglichen es zudem, in grossem Stil Geld zu erschwindeln und anderweitig zu betrügen, z. B. indem man die Stimme von Vorgesetzten künstlich nachahmt, um den Angestellten eines Unternehmens falsche Anweisungen zu Geldüberweisungen zu geben. Neulich hat die deutsche Zeitschrift «Die Aktuelle» ein unechtes Interview mit dem verunfallten deutschen Formel-1-Fahrer Michael Schumacher publiziert, das mit Hilfe von künstlicher Intelligenz fabriziert worden war.

Die heute geltenden Rechtsgrundlagen sind ungenügend. Es ist unerlässlich, dass die Verwendung von Deepfakes speziell geregelt wird. Die Schaffung einer solchen Regelung ist auch weniger anspruchsvoll, als die künstliche Intelligenz als Ganzes zu regulieren.

Im Bereich des Verwaltungsrechts gilt es, festzulegen, was als Deepfake gilt, und zu regeln, welche Verwendungen erlaubt sind und welche nicht. Ausserdem sind regulatorische Instrumente zur Wahrung der Meinungsfreiheit vorzusehen, z. B. eine Pflicht zur Offenlegung jeglicher Inhalte, die Deepfakes sind.

Im Bereich des Zivilrechts gilt es zu regeln, wer bei der unrechtmässigen Verwendung und Verbreitung von Deepfakes zivilrechtlich verantwortlich ist.

Im Bereich des Strafrechts scheint es unerlässlich, einen oder mehrere neue Straftatbestände zu schaffen für die Erzeugung und Verbreitung von Deepfakes, die z. B. persönlichkeits- oder rufschädigend sind.

Stellungnahme BR/Behörde

Auf internationaler Ebene bestehen mit wenigen Ausnahmen (bspw. in gewissen US-Bundesstaaten und China) keine «Deepfake»-spezifischen Regulierungen. Dies gilt auch für die Europäische Union. Es besteht nur im aktuellen Verordnungsentwurf zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für Künstliche Intelligenz (KI) ein expliziter Bezug zu Systemen zur Erstellung von «Deepfakes». Diese werden von der Europäischen Kommission als Systeme mit «geringem Risiko» betrachtet. Gemäss dem Verordnungsentwurf müssen «Deepfakes» grundsätzlich offengelegt werden. Der Verordnungsentwurf zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für Künstliche Intelligenz ist innerhalb der EU noch in Verhandlung. Verschiedene andere existierende EU-Rechtsgrundlagen können auf «Deepfakes» angewendet werden, sind jedoch nicht explizit auf diese ausgerichtet. Zudem bestehen Bestrebungen der Europäischen Kommission, um den freiwilligen Verhaltenskodex gegen Desinformation um Passagen zu KI-generierten Deepfakes zu ergänzen.

Es erscheint für die Schweiz derzeit nicht sinnvoll, für «Deepfakes» eine spezifische Regulierung zu erlassen. Ein Regulierungsbedarf in Bezug auf den Gesamtaspekt der Künstlichen Intelligenz ist aber künftig absehbar. Der Bundesrat verfolgt die Rechtsentwicklungen dazu insbesondere in der Europäischen Union aufmerksam.

Am 5. April 2023 hat der Bundesrat dem UVEK zudem den Auftrag erteilt, bis Ende März 2024 eine Vernehmlassungsvorlage zur Regulierung von Kommunikationsplattformen vorzubereiten. Geprüft wird unter anderem eine Verpflichtung für Kommunikationsplattformen, ein Melde- und Abhilfeverfahren («notice and action») zu schaffen. Nutzende sollen dadurch die Möglichkeit erhalten, potenziell illegale Inhalte niederschwellig zu melden. Die Kommunikationsplattformen müssten die eingegangenen Meldungen prüfen und Inhalte allenfalls entfernen. Sollten mit Deepfakes illegale Inhalte erstellt werden, stünde dieses Meldeverfahren zur Verfügung.

In strafrechtlicher Hinsicht ist der Bundesrat der Ansicht, dass durch den Gebrauch von Deepfake-Anwendungen keine gesetzlichen Lücken entstehen. Das schweizerische Strafgesetzbuch ist grundsätzlich technologieneutral ausgestaltet und bleibt unabhängig von der technologischen Vorgehensweise der Täterschaft anwendbar. Bedient sich die Täterschaft zum Beispiel der Deepfake-Technologie, um ein Delikt gegen die Ehre oder den Privatbereich zu begehen, sind die entsprechenden Straftatbestände (Art. 173 ff. StGB, insbesondere auch die auf den 1. September 2023 in Kraft tretende neue Bestimmung gegen Identitätsmissbrauch, Art. 179decies StGB) anwendbar. Legt die Täterschaft durch den Einsatz von Deepfakes eine weitergehende Absicht an den Tag, zum Beispiel das Erlangen eines

Vermögensvorteils mittels Täuschung, sind die entsprechenden Straftatbestände aus dem Bereich des Vermögensstrafrechts anwendbar. Die Erwähnung einzelner Technologien wäre mit keinem Mehrwert verbunden, sondern würde die Vollständigkeit des geltenden Strafrechts bezüglich anderer technologischer Entwicklungen in Frage stellen.

Die gleiche Feststellung gilt für das Zivilrecht: Unabhängig von der technologischen Vorgehensweise sind insbesondere die Regelung über Persönlichkeitsverletzungen (insb. Recht am eigenen Bild und an der eigenen Stimme, Recht auf Achtung der Intim- und Privatsphäre, Recht auf Ehre) und damit die entsprechenden Rechtsbehelfe (namentlich Beseitigung, Unterlassung) anwendbar. Das gilt auch bezüglich der Haftung für unerlaubte Handlungen, die ebenfalls technologieneutral ausgestaltet ist und bei Rechtsverletzungen durch den Einsatz von Deepfakes anwendbar ist, wenn die Haftungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Schliesslich ist auch der Grundsatz der Richtigkeit der Daten nach Artikel 6 Absatz 5 des neuen Datenschutzgesetzes (nDSG; SR 235.1) zu erwähnen. Demnach muss jede Person, die Personendaten bearbeitet, sich über deren Richtigkeit vergewissern.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3567	n	DE FR IT Mo. Klopfenstein Broggini. Eine Gefahr für die Umwelt. Die Abschaffung der elektronischen Einwegzigaretten, sogenannter Puffs, vorsehen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, das Umweltschutzgesetz dahingehend anzupassen, dass das Inverkehrbringen von elektronischen Einwegzigaretten verboten wird. Es handelt sich dabei um Produkte, die für einen einmaligen und kurzzeitigen Gebrauch bestimmt sind und bei denen die Vorteile, die mit ihrem Gebrauch entstehen, die damit verbundenen Umweltbelastungen nicht rechtfertigen.

Begründung

Elektronische Einwegzigaretten, sogenannte Puffs, gehören zu den Tabak- und Nikotinprodukten, die dem künftigen Tabakproduktegesetz unterliegen werden. Obwohl die Daten zu ihnen lückenhaft sind, weil weder der Bund noch die Kantone ein wirksames Monitoring von Tabakprodukten durchführen, waren sie Gegenstand einer beunruhigenden Studie von Unisanté in Lausanne. Aus dieser Studie, die sich auf Jugendliche zwischen 14 und 25 in der Westschweiz bezieht, geht hervor, dass 12 Prozent der befragten Jugendlichen häufig Puffs konsumieren. Bedenkt man, dass diese Produkte erst seit zwei Jahren auf dem Markt sind, sind diese Zahlen erschreckend.

In einer anderen Studie, die nach den drei Schritten des aus der Delphi-Methode stammenden Fasttrack-Ansatzes durchgeführt wurde, der ebenfalls bei Unisanté entwickelt wurde, äussern sich die Fachleute eindeutig und empfehlen ein Verkaufsverbot für elektronische Einwegzigaretten, sogenannte Puffs.

Diese stellen eine Gesundheitsbedrohung dar und zielen besonders auf junge Menschen ab. Der verstärkte Konsum von Puffs stellt aber auch eine Umweltbedrohung dar. Puffs bestehen aus einem Plastikgehäuse und einer Batterie, die Lithium, Kobalt und Nickel enthält. Schaut man auf den Verbrauch natürlicher Ressourcen, ist dies der Gipfel der Dekadenz, denn die Puffs sind nur für den einmaligen Gebrauch bestimmt und werden nach dem Konsum weggeworfen.

Alle elektronischen Produkte, die nur einmal verwendet werden, stellen eine Gefahr für die Umwelt dar, denn sie benötigen ein hohes Mass an Energie, Transport und sehr spezifischen mineralischen Materialien, die sich, wenn sie einmal zusammengefügt sind, bei der Wiederverwertung als schwer trennbar erweisen. Diese Gegenstände landen im Müll, wenn sie nicht gar auf der Strasse oder in der freien Natur weggeworfen werden. Im Gegensatz zu anderen, nicht wegwerfbaren Dampfprodukten, sind Puffs nur für einen Zweck konzipiert: Sie werden nach Gebrauch weggeworfen, bevor man neue kauft.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zur Motion (23.3109) Clivaz Christophe «Für ein Verbot von elektronischen Einwegzigaretten ("Puff Bars")» dargelegt, dass er sich aus mehreren Gründen gegen die Verankerung eines Verbots von Einweg E-Zigaretten auf Gesetzesstufe ausspricht. Insbesondere besteht bereits eine gesetzliche Grundlage, die es dem Bundesrat erlaubt, Einwegprodukte zu verbieten (Art. 30a Umweltschutzgesetz; SR 814.01), wenn deren Nutzen die durch sie verursachte Umweltbelastung nicht rechtfertigt. Ob sich ein Verbot von Einweg E-Zigaretten auf Verordnungsebene rechtfertigen liesse, bedürfte einer Abwägung zwischen Nutzen und Umweltschädlichkeit und einer vertieften Prüfung, ob ein Verbot dieser Produkte mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz (insbesondere Allgemeines Zoll- und Handelsabkommen (GATT); SR 0.632.21) vereinbar ist. Es wären auch mildere Mittel zu prüfen. Dabei ist das Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse (THG; SR 946.51) zu berücksichtigen, wonach die technischen Vorschriften auf diejenigen der wichtigsten Handelspartner der Schweiz abgestimmt werden müssen (Art. 4 THG).

Angesichts der verschiedenen offenen Fragen, u.a. bezüglich Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen oder Stufe der rechtlichen Regelung, behält sich der Bundesrat vor, im Falle einer Annahme der Motion im Erstrat, im Zweitrat die Anpassung des Motionstextes wie folgt zu beantragen: «Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie Einweg E-Zigaretten verboten werden können.»

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3577	n	DE FR IT Mo. Vincenz. Neuevaluation der Ausschreibung von Reservekapazitäten		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die vorgesehene Ausschreibung von Reservekapazitäten zugunsten der Stromversorgungssicherheit neu zu evaluieren. Die ursprünglich definierten, notwendigen Leistungen für Reservekraftwerke in Bezug auf ihre Anforderungen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und würden in einem deutlich zu hohen Mitteleinsatz resultieren. Die steigenden Kapazitäten an erneuerbaren Energien, die vorhandenen Notstromaggregate, Massnahmen im Bereich Demand Side Management sowie die bereits erstellten Kraftwerkskapazitäten in Birr wurden zu wenig berücksichtigt und müssen darum in einer Neuevaluation stärker gewichtet werden.

Begründung

Im Herbst 2021 veranlasste der Bundesrat eine Analyse der Versorgungssituation mit Hinblick auf die veränderten Bedingungen für die Nutzung der Grenzkapazitäten durch die EU. Die durch die Firma Frontier Economics durchgeführte Studie zeigte auf, dass ein Restrisiko besteht, dass über eine maximale Dauer von 500 Stunden die Stromversorgung nicht gesichert sein könnte. Die für diese Situation als adäquat angegeben Zusatzleistung wurde mit 1 Gigawatt angegeben. Diese Bedrohung ist real und es ist sinnvoll, Gegenmassnahmen zu ergreifen.

Auf Basis dieser Ausgangslage forderte die Elcom in einem eigenen Bericht, dass eine Reserveleistung von Gaskraftwerken in der Grössenordnung von 1 Gigawatt in der Form von mehreren dezentralen Gas-Peakern ausgeschrieben werden sollte. Diese Forderung bezieht jedoch diverse Einflussfaktoren zu wenig mit ein. Unter anderem, dass:

- Kapazitätsreserven, die einseitig auf Erdgas setzen, aufgrund der geopolitischen Veränderungen nicht in allen möglichen Versorgungsempfängern nützlich wären.

- bereits Infrastrukturen unterschiedlicher Art in der Schweiz vorhanden sind.

Basierend auf diesen Überlegungen benötigt es eine Neuevaluation der Ausschreibung, die auch alternative, multimodale Konzepte für Reserve-Leistungen miteinbezieht. Dabei sollen alle vorhandenen Infrastrukturen berücksichtigt werden. Da in diesem Fall auf den Bau von Infrastrukturen verzichtet bzw. die Menge der auszuscheidenden Kapazitäten deutlich reduziert werden kann, wäre es möglich, eine vergleichbare Versorgungssicherheit zu deutlich günstigeren Kosten zu realisieren.

Stellungnahme BR/Behörde

In der durch das Beratungsunternehmen Frontier Economics durchgeführte Studie (Frontier-Studie) wurden keine Aussagen zur Dimensionierung von Reserven ausgeführt. Aufbauend auf die Frontier-Studie und nach Aufforderung des Bundesrates erstellte die Eidgenössische Elektrizitätskommission (ElCom) das «Konzept Spitzenlast-Gaskraftwerk». Darin schlug sie dem Bundesrat Ende 2021 vor, die rechtlichen Grundlagen für die Beschaffung von zwei bis drei Reservekraftwerken mit insgesamt bis zu 1000 MW Leistung vorzubereiten. Der Bundesrat beauftragte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 16. Februar 2022, die entsprechenden Arbeiten aufzunehmen.

In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen verändert. In der Analyse von 2021 ging man noch in keinem Stressszenario davon aus, dass die Hälfte der französischen Kernkraftwerke phasenweise gar nicht verfügbar sein könnte. Auch eine europaweite Gasmangellage wurde in diesen Simulationen ausgeklammert. Andererseits hat sich der Ausbau der Anlagen zur Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie in der Schweiz und den Nachbarländern positiv entwickelt. Mittelfristig werden zudem auch weitere Effekte wie die Verbrauchsentwicklung durch die Elektrifizierung zunehmend relevant.

Aufgrund dieser Entwicklungen wurden die Berechnungen zur möglichen Dimensionierung von Reserven durch die ElCom in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Energie (BFE) aktualisiert. Dabei wird sowohl der kurz- wie auch der mittelfristige Zeithorizont berücksichtigt und verschiedene Entwicklungen seit 2021 einbezogen. Daraus resultiert ein Gesamtbedarf an Reserven. Bei der anschliessenden Planung der auszuscheidenden Menge werden die im Winter 2022/23 bereits zugebauten und die ab dem Winter 2023/24 zusätzlich verfügbaren Reservekapazitäten berücksichtigt.

Basierend auf die neuste Analyse hat sich das UVEK für ein etappiertes Vorgehen entschieden. So können die neusten Erkenntnisse und Entwicklungen laufend berücksichtigt werden und es wird verhindert, dass zu grosse und teure Reserven aufgebaut werden. Im Juli 2023 hat das BFE die erste Ausschreibung im Umfang von 400 MW für die Zeit nach 2026 gestartet.

Die von der Motion geforderte Neuevaluation hat somit bereits stattgefunden. Das BFE wird den Bedarf an Reservekapazität auch künftig überprüfen, um die neusten Entwicklungen und Erfahrungen zu berücksichtigen. Das Anliegen der Motion ist daher erfüllt.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3606	n	DE FR IT Mo. (Python) Mahaim. Gegen die Klimaskepsis vorgehen und den Kenntnisstand über das Klima ausbauen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, aus einer systemischen und departementsübergreifenden Sicht eine Strategie zu entwickeln, um gegen die Leugnung des Klimawandels und/oder die Tatsache, dass der Klimawandel menschengemacht ist, vorzugehen. Der Bundesrat soll den Schwerpunkt seiner Arbeit auf drei Themen legen: Erstens sollen Rahmenbedingungen für Inhalte, die auf sozialen Netzwerken verbreitet werden, definiert werden, zweitens soll die Klimabildung gestärkt werden und drittens soll der tägliche Wetterbericht der öffentlich-rechtlichen Sender um das Thema "Klima" erweitert werden.

Begründung

Der Klimawandel ist wissenschaftlich bewiesen - genauso wie die Schwerkraft. Grund für den Klimawandel ist der Anstieg der Treibhausgase, die durch menschliche Tätigkeiten, insbesondere durch die Verbrennung fossiler Energieträger, freigesetzt werden. Die so ermittelten Mengen der CO₂-Emissionen sind ebenfalls objektive, nachweisbare und quantifizierbare Fakten.

Trotzdem hat die Klimaskepsis im letzten Jahrzehnt in Europa zugenommen. Eine Studie der OECD (2022) zeigt, dass nur 57 Prozent der Deutschen glauben, der Klimawandel sei menschengemacht. Dieser Trend verhindert die Verabschiedung von Massnahmen zur Eindämmung des Klimawandels, mit denen die Länder bis 2050 klimaneutral werden könnten.

Klimaskepsis wird in grossem Umfang in den sozialen Netzwerken vermittelt. Eine Analyse der Twitter-Feeds (Centre national de la recherche scientifique, 2023) zeigt auf, dass eine Gruppe gut organisierter Influencerinnen und Influencer die Klimaskepsis verbreitet. Ihre Botschaften, die häufig gehässig und aggressiv geäußert werden, begleiten offenkundig Verschwörungstheorien und systemkritische Theorien und tragen dazu bei, den sozialen Zusammenhalt in Demokratien zu destabilisieren.

Während der Abstimmungskampagne zum Klimagesetz (Juni 2023) wurde eine Flugschrift mit solchen Inhalten in den Briefkästen im ganzen Land verteilt, was die Finanzkraft derjenigen zeigt, in deren Interesse es ist, dass das Land weiterhin von fossilen Energieträgern abhängig ist.

Von daher sollten Rahmenbedingungen für die Verbreitung von Klimaskepsis und Desinformation sowohl in den sozialen Netzwerken als auch in Bezug auf politische Kampagnen definiert werden. Offizielle Stellungnahmen von Parteien sollten zumindest dem Konsens entsprechen, der in der internationalen Wissenschaftsgemeinschaft etabliert wurde.

Um die Bereitstellung relevanter Informationen im Kampf gegen die globale Erwärmung zu gewährleisten, soll der Bundesrat gemeinsam mit den Kantonen dafür sorgen, dass in allen Lehrplänen von der Primarschule bis zur Tertiärstufe, einschliesslich der beruflichen Aus- und Weiterbildung, ein spezifischer Kurs über den Klimawandel sowie seine Ursachen, Folgen und Lösungen angeboten wird. Er könnte zudem MeteoSchweiz beauftragen, ein tägliches Bulletin zum Thema "Wetter und Klima" einzuführen, das von den drei öffentlich-rechtlichen Sendern nach dem Vorbild Frankreichs ausgestrahlt wird, um die Bevölkerung möglichst umfassend über diese Problematik zu informieren.

Stellungnahme BR/Behörde

Mit Artikel 41 des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen (SR 641.71) verfügt der Bund bereits über eine gesetzliche Grundlage, um klimarelevante Handlungskompetenzen in Informations- und Bildungsangeboten zu stärken. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) unterstützt mit dem «Klimaprogramm» seit 2017 ausgewählte Aktivitäten im Bereich der Klimabildung und -kommunikation. Zudem stellt das National Centre for Climate Services (NCCS), das Netzwerk des Bundes für Klimadienleistungen, seit 2015 Informationen zum vergangenen, aktuellen und zukünftigen Klima und dessen Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft bereit (www.nccs.ch). Die Informationen sind so aufbereitet, dass sie auch in die Aus- und Weiterbildung der Lehrkräfte aufgenommen werden können.

Gestützt auf das Bundesgesetz über die Meteorologie und Klimatologie (SR 429.1) informiert das Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz unter anderem über seine Webseite und App sowie über verschiedene Social-Media-Kanäle zum Thema Klimawandel. Zudem ordnet MeteoSchweiz in regelmässigen Monats- und Jahresrückblicken den aktuellen Witterungsverlauf in die langfristige Klimaentwicklung ein.

Aufgrund dieser vielfältigen Tätigkeiten sieht der Bundesrat keinen Bedarf für weitergehende Strategien in diesem Bereich. Schliesslich hält der Bundesrat fest, dass eine offene Diskussionskultur, zu der auch das kritische Hinterfragen und der Austausch unterschiedlicher Meinungen gehören, einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung von Vertrauen leistet.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3610	n	DE FR IT Mo. Gredig. Variable Maut für den Nord- Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3611 n, 23.3612 n		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen für die Einführung von Tunnelbenutzungsgebühren für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge (im Nationalstrassennetz) mit folgenden Eckwerten:

1. Variables Preissystem zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur;
2. Die Bevölkerung und die Wirtschaft aus den lokal betroffenen Kantonen soll nach Vorbild vergleichbarer Gebührensyste in Europa angemessen entlastet werden;
3. Flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr auf anderen alpenquerenden Übergängen und in den Anwohnergemeinden.

Begründung

Gemäss Artikel 82 Abs. 3 der Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen grundsätzlich gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann aber Ausnahmen bewilligen. Bereits im Jahr 2016 hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motionen 16.3010, 16.3040 und 16.3045 darauf hingewiesen, dass es aus seiner Sicht gute Gründe für die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard und allenfalls anderen Alpenübergängen gibt.

Mautsysteme an den alpenquerenden Übergängen sind in den Nachbarländern längst Realität. Beispielsweise in Österreich mit der Brennerautobahn (Sondermautstrecke) und dem Arlbergtunnel sowie in Frankreich mit den beiden Strassentunneln Mont Blanc und Fréjus. Auch im Grosser-St.-Bernhard-Strassentunnel zwischen der Schweiz und Frankreich kennen wir bereits eine Maut.

Die aktuelle Verkehrsbelastung ist insbesondere am Gotthard unbefriedigend. An Spitzentagen bilden sich kilometerlange Staus und der lokale Verkehr bricht zeitweilig zusammen. Einsatzkräfte bleiben im Ausweichverkehr stecken. Flankierende Massnahmen sind dringend nötig.

Eine Maut hat zwei zentrale Vorteile. Erstens leistet sie einen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur durch die Benutzenden und zweitens kann sie durch eine variable Ausgestaltung Belastungsspitzen glätten. Dabei darf sich aber eine Maut nicht negativ auf den lokalen Berufsverkehr auswirken. Angepasste Tarife für die lokale Bevölkerung sollen beispielsweise mit Mehrfahrtenkarten (wie beim Autoverlad), Pendler-Jahreskarten oder Anrainerkarten (wie das bei der Brennerautobahn oder auch beim Autoverlad "Vereina" für Einwohner der Gemeinde Silvaplana gilt) Teil der Umsetzung sein.

Im Gegensatz zu früheren Vorstössen, die auch am Argument der praktischen Umsetzbarkeit scheiterten, sind die technischen Möglichkeiten heute vielfältig. Dies zeigt sich an internationalen Beispielen, die insbesondere auf Digitalisierung setzen. Es ist auch finanzpolitisch nicht nachvollziehbar, warum im Ausland zum Teil hohe Gebühren für die Benützung von Autobahnen, Brücken und Tunnel bezahlt werden, während in der Schweiz sämtliche Benutzer von aufwendigen Bauwerken im Nationalstrassennetz vergleichsweise günstig fahren.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat ist sich der Problematik des Ausweichverkehrs entlang der Nationalstrassen auf den Nord-Süd-Achsen sowie der negativen Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner der angrenzenden Ortschaften bewusst. Er hat daher das Postulat Stadler 22.4044 «Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr» zur Annahme beantragt und der Nationalrat hat es am 16. Dezember 2022 überwiesen. In diesem Rahmen wird der Bundesrat eine umfassende Auslegeordnung über die verschiedenen Lösungsansätze erstellen und sie bewerten. Die mit der Motion geforderte variable Tunnelbenutzungsgebühr für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge wird Bestandteil der Auslegeordnung sein.

Aus Sicht des Bundesrates sollten die Ergebnisse der umfassenden Auslegeordnung abgewartet werden, bevor der Bundesrat mit der Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen für die Einführung einer solchen Tunnelbenutzungsgebühr beauftragt wird.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3611	n	DE FR IT Mo. Stadler. Variable Maut für den Nord- Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3610 n, 23.3612 n		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen für die Einführung von Tunnelbenutzungsgebühren für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge (im Nationalstrassennetz) mit folgenden Eckwerten:

1. Variables Preissystem zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur;
2. Die Bevölkerung und die Wirtschaft aus den lokal betroffenen Kantonen soll nach Vorbild vergleichbarer Gebührensyste in Europa angemessen entlastet werden;
3. Flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr auf anderen alpenquerenden Übergängen und in den Anwohnergemeinden.

Begründung

Gemäss Artikel 82 Abs. 3 der Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen grundsätzlich gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann aber Ausnahmen bewilligen. Bereits im Jahr 2016 hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motionen 16.3010, 16.3040 und 16.3045 darauf hingewiesen, dass es aus seiner Sicht gute Gründe für die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard und allenfalls anderen Alpenübergängen gibt.

Mautsysteme an den alpenquerenden Übergängen sind in den Nachbarländern längst Realität. Beispielsweise in Österreich mit der Brennerautobahn (Sondermautstrecke) und dem Arlbergtunnel sowie in Frankreich mit den beiden Strassentunneln Mont Blanc und Fréjus. Auch im Grosser-St.-Bernhard-Strassentunnel zwischen der Schweiz und Frankreich kennen wir bereits eine Maut.

Die aktuelle Verkehrsbelastung ist insbesondere am Gotthard unbefriedigend. An Spitzentagen bilden sich kilometerlange Staus und der lokale Verkehr bricht zeitweilig zusammen. Einsatzkräfte bleiben im Ausweichverkehr stecken. Flankierende Massnahmen sind dringend nötig.

Eine Maut hat zwei zentrale Vorteile. Erstens leistet sie einen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur durch die Benutzenden und zweitens kann sie durch eine variable Ausgestaltung Belastungsspitzen glätten. Dabei darf sich aber eine Maut nicht negativ auf den lokalen Berufsverkehr auswirken. Angepasste Tarife für die lokale Bevölkerung sollen beispielsweise mit Mehrfahrtenkarten (wie beim Autoverlad), Pendler-Jahreskarten oder Anrainerkarten (wie das bei der Brennerautobahn oder auch beim Autoverlad "Vereina" für Einwohner der Gemeinde Silvaplana gilt) Teil der Umsetzung sein.

Im Gegensatz zu früheren Vorstössen, die auch am Argument der praktischen Umsetzbarkeit scheiterten, sind die technischen Möglichkeiten heute vielfältig. Dies zeigt sich an internationalen Beispielen, die insbesondere auf Digitalisierung setzen. Es ist auch finanzpolitisch nicht nachvollziehbar, warum im Ausland zum Teil hohe Gebühren für die Benützung von Autobahnen, Brücken und Tunnel bezahlt werden, während in der Schweiz sämtliche Benutzer von aufwendigen Bauwerken im Nationalstrassennetz vergleichsweise günstig fahren.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat ist sich der Problematik des Ausweichverkehrs entlang der Nationalstrassen auf den Nord-Süd-Achsen sowie der negativen Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner der angrenzenden Ortschaften bewusst. Er hat daher das Postulat Stadler 22.4044 «Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr» zur Annahme beantragt und der Nationalrat hat es am 16. Dezember 2022 überwiesen. In diesem Rahmen wird der Bundesrat eine umfassende Auslegeordnung über die verschiedenen Lösungsansätze erstellen und sie bewerten. Die mit der Motion geforderte variable Tunnelbenutzungsgebühr für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge wird Bestandteil der Auslegeordnung sein.

Aus Sicht des Bundesrates sollten die Ergebnisse der umfassenden Auslegeordnung abgewartet werden, bevor der Bundesrat mit der Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen für die Einführung einer solchen Tunnelbenutzungsgebühr beauftragt wird.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3612	n	DE FR IT Mo. Jauslin. Variable Maut für den Nord- Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge Zu/ad: 23.3610 n, 23.3611 n		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen für die Einführung von Tunnelbenutzungsgebühren für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge (im Nationalstrassennetz) mit folgenden Eckwerten:

1. Variables Preissystem zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur;
2. Die Bevölkerung und die Wirtschaft aus den lokal betroffenen Kantonen soll nach Vorbild vergleichbarer Gebührensyste in Europa angemessen entlastet werden;
3. Flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr auf anderen alpenquerenden Übergängen und in den Anwohnergemeinden.

Begründung

Gemäss Artikel 82 Abs. 3 der Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen grundsätzlich gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann aber Ausnahmen bewilligen. Bereits im Jahr 2016 hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motionen 16.3010, 16.3040 und 16.3045 darauf hingewiesen, dass es aus seiner Sicht gute Gründe für die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard und allenfalls anderen Alpenübergängen gibt.

Mautsysteme an den alpenquerenden Übergängen sind in den Nachbarländern längst Realität. Beispielsweise in Österreich mit der Brennerautobahn (Sondermautstrecke) und dem Arlbergtunnel sowie in Frankreich mit den beiden Strassentunneln Mont Blanc und Fréjus. Auch im Grosser-St.-Bernhard-Strassentunnel zwischen der Schweiz und Frankreich kennen wir bereits eine Maut.

Die aktuelle Verkehrsbelastung ist insbesondere am Gotthard unbefriedigend. An Spitzentagen bilden sich kilometerlange Staus und der lokale Verkehr bricht zeitweilig zusammen. Einsatzkräfte bleiben im Ausweichverkehr stecken. Flankierende Massnahmen sind dringend nötig.

Eine Maut hat zwei zentrale Vorteile. Erstens leistet sie einen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur durch die Benutzenden und zweitens kann sie durch eine variable Ausgestaltung Belastungsspitzen glätten. Dabei darf sich aber eine Maut nicht negativ auf den lokalen Berufsverkehr auswirken. Angepasste Tarife für die lokale Bevölkerung sollen beispielsweise mit Mehrfahrtenkarten (wie beim Autoverlad), Pendler-Jahreskarten oder Anrainerkarten (wie das bei der Brennerautobahn oder auch beim Autoverlad "Vereina" für Einwohner der Gemeinde Silvaplana gilt) Teil der Umsetzung sein.

Im Gegensatz zu früheren Vorstössen, die auch am Argument der praktischen Umsetzbarkeit scheiterten, sind die technischen Möglichkeiten heute vielfältig. Dies zeigt sich an internationalen Beispielen, die insbesondere auf Digitalisierung setzen. Es ist auch finanzpolitisch nicht nachvollziehbar, warum im Ausland zum Teil hohe Gebühren für die Benützung von Autobahnen, Brücken und Tunnel bezahlt werden, während in der Schweiz sämtliche Benutzer von aufwendigen Bauwerken im Nationalstrassennetz vergleichsweise günstig fahren.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat ist sich der Problematik des Ausweichverkehrs entlang der Nationalstrassen auf den Nord-Süd-Achsen sowie der negativen Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner der angrenzenden Ortschaften bewusst. Er hat daher das Postulat 22.4044 «Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr» zur Annahme beantragt und der Nationalrat hat es am 16. Dezember 2022 überwiesen. In diesem Rahmen wird der Bundesrat eine umfassende Auslegeordnung über die verschiedenen Lösungsansätze erstellen und sie bewerten. Die mit der Motion geforderte variable Tunnelbenutzungsgebühr für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge wird Bestandteil der Auslegeordnung sein.

Aus Sicht des Bundesrates sollten die Ergebnisse der umfassenden Auslegeordnung abgewartet werden, bevor der Bundesrat mit der Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen für die Einführung einer solchen Tunnelbenutzungsgebühr beauftragt wird.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3625	n	DE FR IT Mo. (Pasquier- Eichenberger) Porchet. Neuer Fahrplanentwurf. Es ist Kulanz erwünscht		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die SBB dahingehend zu unterstützen, dass sie sich mit dem neuen Fahrplan 2025 gegenüber den Reisenden, die vom verschlechterten Angebot (Jurasüdfuss und Genf) betroffen sind, kulant zeigen können.

Begründung

«Wesentliche Einflussgrössen auf die Wahl des Verkehrsmittels sind die Reisezeit und der Preis», so der Preisüberwacher. Die Überarbeitung des Fahrplans ist notwendig, um die Infrastruktur auf den neuesten Stand zu bringen und die Kapazitäten zu erhöhen, damit der steigenden Nachfrage entsprochen werden kann. Diese Überarbeitung bedeutet nicht nur eine Verlängerung der Reisezeiten, sondern auch die Unterbrechung einer wichtigen Linie: Die Jurasüdfusslinie wird Genf nicht mehr bedienen. Auf den meisten Fahrten muss in Renens umgestiegen und Perron gewechselt werden, was für Personen mit viel Gepäck, Personen mit Kindern oder ältere Menschen ein grosses Problem ist, zumal die Anschlüsse bei Verspätungen nicht warten. Dies erfahren Reisende nach Genf bereits jetzt, da die ICN abends Genf nicht mehr bedienen und die RE bei Verspätungen nicht warten.

Die Arbeiten werden bis 2035 oder sogar erst 2043 Verbesserungen bringen. Sachverständige und Behörden befürchten eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse, zumal die Branchenorganisation Alliance SwissPass gleichzeitig eine Tarifierhöhung angekündigt hat.

Um die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhalten, müssen sich die SBB unbedingt kulant zeigen. Auf jeden Fall müssen sie die Preise auf jenen Strecken senken, die vom verschlechterten Angebot am meisten betroffen sind; und zwar mit Unterstützung des Bundes, für den die Verringerung der negativen Auswirkungen der Mobilität auf das Klima ein Hauptanliegen ist.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat bedauert die durch die Bautätigkeiten im Eisenbahnnetz in der Romandie ausgelösten Unannehmlichkeiten für die Reisenden. Fahrplanänderungen, zeitweise Strecken- oder Bahnhofsperrungen lassen sich dabei schweizweit nicht verhindern.

Der Fahrplan 2025 ist eine Übergangslösung, die noch weiterentwickelt wird. Es wird alles daran gesetzt, um mit dem Fortschreiten der Arbeiten und der Inbetriebnahme der Infrastrukturen wieder das gewohnte Angebot auf der Jurasüdfusslinie bereitzustellen. In der Zwischenzeit prüfen die SBB und die Kantone Lösungen, die den Kundinnen und Kunden die Reise erleichtern sollen.

Die Fahrplanänderungen rechtfertigen es nicht, bei einem Teil der Kundschaft ein Sondertarifsystem einzuführen. Die Tarifoheit im öffentlichen Verkehr liegt bei den Transportunternehmen. Dazu gehört, dass die Transportunternehmen mit Aktionen attraktive Angebote lancieren. So können sie beispielsweise Sparbillette für bestimmte Strecken anbieten. Die Transportunternehmen nützen diese Möglichkeit bereits schweizweit.

Staatlich unterstützte Aktionen lehnt der Bundesrat ab. Die öffentliche Hand (Bund und Kantone) finanziert bereits einen wesentlichen Teil der Kosten im Regionalverkehr und bei der Bahninfrastruktur.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3634	n	DE FR IT Mo. (Pasquier- Eichenberger) Brenzikofer. Privatjets. Es reicht		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Massnahmenplan vorzulegen, um die Anzahl der Flugbewegungen von Privatjets an allen Flughäfen des Landes zu reduzieren, zumal die Klimabelastung im Verhältnis zur Anzahl transportierter Personen erheblich ist und es innerhalb einer vernünftigen Frist keine sauberen Alternativen gibt.

Begründung

Die internationalen Flughäfen Genf und Zürich gehören europaweit zu den Top 5 der Terminals mit den meisten Privatjets. Allein am Genfer Flughafen (Aéroport International de Genève, AIG) werden laut dem Jahresbericht des AIG mehr als 30 000 Flugbewegungen verzeichnet, was einem Fünftel aller Flüge entspricht. Dies ist aber nur ein Bruchteil aller beförderten Personen.

Der Flugverkehr ist generell einer Elite vorbehalten: Ein Prozent der Weltbevölkerung soll für die Hälfte der Luftverkehrsemissionen verantwortlich sein. Die Auswirkungen auf das Klima durch diese Art von Verkehr sind mit bis zu 27 Prozent der Gas-Emissionen in der Schweiz sehr gross. Sie wirken sich auf den gesamten Planeten aus und vor allem auf diejenigen, die sich das Fliegen nicht leisten können.

Die Studie des Verbands «Verkehrs-Club der Schweiz» zeigt, dass eine Reise mit einem Privatflugzeug die Umwelt etwa 4- bis 14-mal stärker belastet als ein kommerzieller Flug und sogar 50-mal stärker als eine Zugfahrt.

Privatflugzeuge erzeugen unverhältnismässig viel Mikropartikel und Lärm, was zu Lasten der Gesundheit, der Lebensqualität, der Umwelt und des Klimas geht. Und das, obwohl nur kurze Distanzen zurückgelegt werden: Zürich, Paris und Nizza sind die drei beliebtesten Flugziele von Genf aus.

Auf meine Interpellation 21.4096 zur wachsenden Zahl von Flügen mit Privatjets teilte der Bundesrat mit, dass er keinen Handlungsbedarf sehe und dass die Verwendung von nachhaltigen Flugtreibstoffen geprüft werde. Folgendes ist jedoch festzuhalten:

- Die private Luftfahrt strebt keine CO₂-Neutralität an, verspricht aber, ihre Emissionen bis 2050 in Europa um 50 Prozent zu senken.

- Verschiedene Fachleute stellen dieses Versprechen in Frage: Da alternative Flugzeugtreibstoffe (engl. sustainable aviation fuels) weniger als ein Prozent des verwendeten Treibstoffs ausmachen, ist es illusorisch, dass dem Anliegen entsprochen werden kann. Die Internationale Energieagentur rechnet damit, dass alternative Treibstoffe im Jahr 2040 einen maximalen Anteil von 20 Prozent ausmachen werden und weist darauf hin, dass die Investitionen zur Zielerreichung beträchtlich sind.

- Die Niederlande wollen mit gutem Beispiel vorangehen und Privatjets bis 2025 am Flughafen Schiphol verbieten. Es besteht also Handlungsbedarf – auch in der Schweiz.

Stellungnahme BR/Behörde

Die Business Aviation umfasst sowohl gewerbsmässige als auch nicht gewerbsmässige Flüge. In der Statistik des Bundes werden darunter Flugzeuge mit einem Gewicht über 5,7 Tonnen erfasst, die nicht dem Linien- oder Charterverkehr zugeordnet werden. Seit 2021 ist eine Zunahme der Business Aviation festzustellen: Im Jahr 2022 wurden in der Schweiz rund 69 000 Flugbewegungen in dieser Sparte registriert. Da der Luftverkehr insgesamt bisher nicht das Niveau von 2019 erreicht hat, sind Interpretationen zum Verhältnis der Anzahl Flugbewegungen im Linienverkehr und in der Business Aviation zurzeit nicht möglich.

Die Luftfahrt ist als Ganzes gefordert, ihre Emissionen zu reduzieren. Am 18. Juni 2023 hat die Schweizer Stimmbewölkerung das Klima- und Innovationsgesetz angenommen. Dieses sieht vor, dass die Schweiz bis 2050 ihre Treibhausgasemissionen auf Netto-Null reduziert, das gilt auch für sämtliche Bereiche der Luftfahrt. Hierfür sind in der laufenden Revision des CO₂-Gesetzes eine Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe in Anlehnung an die EU sowie Fördermittel für die Entwicklung solcher Treibstoffe vorgesehen. Eine weitere Massnahme mit gesamteuropäischer Wirkung ist ausserdem die Reduktion der zur Verfügung stehenden Emissionsrechte durch die EU – dies ist auch für das Schweizer Emissionssystem vorgesehen. Die Wirkung aller klimarelevanten Massnahmen wird der Bundesrat mit Blick auf die internationalen und nationalen Klimaziele fortlaufend überprüfen.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3649	n	DE FR IT Mo. (Pointet) (Mettler) Weber. Unverkaufte Nicht-Lebensmittel sollen nicht mehr weggeworfen werden!		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt:

1. die Öffentlichkeitsverordnung gemäss Artikel 46 des Umweltschutzgesetzes dahingehend zu ändern, dass die Unternehmen verpflichtet werden, Daten über unverkaufte Waren zu erheben und dem Bund zur Verfügung zu stellen, einschliesslich der Art und Weise, wie diese Waren entsorgt werden;
2. die Unternehmen gesetzlich zur Verwertung (Spende oder Recycling) von unverkauften Nicht-Lebensmitteln zu verpflichten. Es soll nicht mehr möglich sein, diese Produkte einfach zu verbrennen, es sei denn, es handelt sich um Ausnahmen aufgrund des Gesundheitsschutzes.

Begründung

In seiner Antwort auf das Postulat Chevalley 20.3110 «Keine neuen Produkte wegwerfen. Stopp der Verschwendung!» räumt der Bundesrat ein, dass die meisten Unternehmen, die über unverkaufte Waren verfügen, nicht angeben wollten, welche Wertschöpfungskette sie nutzen und wie viel unverkaufte Ware verwertet wird. Das kann schlichtweg nicht toleriert werden. Dieser Mangel an Transparenz der Unternehmen hat die Europäische Kommission dazu veranlasst, im Rahmen der Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte, die aus dem Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft hervorging, eine Transparenzverpflichtung vorzuschlagen. Diese Verpflichtung soll davon abhalten, unverkaufte oder zurückgegebene Waren zu vernichten. Der Bericht des Bundesrates betont auch, dass mit dieser Lösung «der zusätzliche Aufwand für Unternehmen gemäss Einschätzung von Wirtschaftsprüfenden gering und die Massnahme verhältnismässig wäre». Warum also zuwarten? Andererseits hat die Kommission dem Europäischen Parlament vorgeschlagen, Verbote für die Vernichtung unverkaufter Waren zu erlassen. Nur Ausnahmen aufgrund des Gesundheitsschutzes wären zulässig. Frankreich hat mit einem Gesetz gegen Verschwendung und für eine Kreislaufwirtschaft bereits verboten, unverkaufte Produkte aus dem Non-Food-Sektor zu verbrennen oder auf Deponien zu entsorgen. Diese Produkte müssen gespendet oder wiederverwertet werden. Die Europäische Union handelt sehr schnell. Die Schweiz kann in der Mitte Europas nicht allein stehenbleiben. Überdies fügt der Bundesrat in seiner Antwort auf das Postulat an: «Andererseits ist der «Grüne Deal für Europa» eine Chance für Schweizer Unternehmen im globalen Wachstumsmarkt rund um Kreislaufwirtschaft, Ressourcenschonung und Cleantech». Der Kampf gegen den Klimawandel ist eine der grössten Herausforderungen dieses Jahrhunderts, und es wird erwartet, dass die Bürgerinnen und Bürger sehr viele Anstrengungen unternehmen. Vor diesem Hintergrund ist es unvorstellbar, der Vernichtung unverkaufter Produkte einfach weiter zuzusehen, ohne etwas dagegen zu unternehmen. Seien wir somit mutig und handeln jetzt!

Stellungnahme BR/Behörde

Bereits heute kann der Bundesrat auf Grundlage von Artikel 46 Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) Unternehmen auf Verordnungsstufe verpflichten, Daten zu Abfällen und deren Entsorgung zu erheben und dem Bund auf Verlangen zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören auch die Daten zu unverkauften Produkten, die recycelt oder in einer Kehrichtverbrennungsanlage verbrannt werden. Für die Einführung einer Verpflichtung zur Verwertung, beispielsweise durch Spende oder Recycling von unverkauften Produkten, bräuchte es dagegen eine Anpassung auf Gesetzesstufe.

Aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht soll – wenn immer möglich – vermieden werden, dass unverkaufte Neuwaren zerstört werden. Für die Erarbeitung des Berichts «Abfallwirtschaft, Abfallvermeidung, Abfallplanung, Messung» (in Erfüllung der Postulate Bourgeois 20.3062, Munz 20.3090, Clivaz 20.3727, Gapany 20.4411, Chevalley 20.3110 und der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates 21.4332) des Bundesrates vom 3. März 2023 wurden mit verschiedenen Stakeholdern Interviews zu unverkauften Produkten durchgeführt. Die Ergebnisse bieten keinen Grund zur Annahme, dass in grösserem Masse Neuwaren im Non-Food Bereich zerstört werden.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen sieht der Bundesrat keinen unmittelbaren Handlungsbedarf.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3711	n	DE FR IT Mo. (Pasquier- Eichenberger) Töngi. Für ein Verbot von SUV und Geländewagen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, den Import von neuen Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen mit einem Leergewicht von zwei Tonnen oder mehr ab 2025 zu verbieten. Ausnahmen sind möglich, sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann.

Begründung

Die neu zugelassenen Autos werden immer grösser, schwerer und leistungstärker. Im Jahr 2022 hatten sie ein Durchschnittsgewicht von 1745 kg und eine Leistung von 208 PS. Mehr als jedes zweite neue Auto ist ein SUV. Dieser Trend betrifft sowohl die ländlichen Kantone und Bergkantone als auch die urbanen Kantone. Im Kanton Zug machen Geländewagen 65 Prozent der Neuzulassungen aus.

Die Internationale Energieagentur ist besorgt über diesen Trend, mit dem wenig energieeffiziente Autos bevorzugt werden und der den durch die technologische Entwicklung ermöglichten Fortschritt ausbremst.

Die schweren und grossen SUV sind die zweitgrössten Verursacher des Anstiegs der CO₂-Emissionen seit 2010 und platzieren sich so hinter dem Energiesektor, aber noch vor der Schwerindustrie und der Luftfahrt. Dies liegt unter anderem daran, dass der Energieverbrauch solcher Fahrzeuge rund einen Viertel höher ist als jener von mittelgrossen Autos. In der Schweiz steigt der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Neuwagen seit 2016 an. Je schwerer ein Fahrzeug, desto höher sein Kraftstoffverbrauch.

Dieser Trend geht zu Lasten der Umwelt, denn 100 kg zusätzliches Gewicht bedeuten einen halben Liter mehr Kraftstoff pro 100 km; ein Liter Benzin entspricht einem CO₂-Ausstoss von 2,3 kg und ein Liter Diesel einem CO₂-Ausstoss von 2,6 kg. Dieses Problem verschwindet auch nicht mit der Entwicklung von Elektro-SUV, da diese für den Transport einer Person viel mehr Energie benötigen als ein leichtes Auto.

Die Tendenz, immer grössere, schwerere und mehr Kraftstoff verbrauchende Fahrzeuge zu kaufen, ist nicht nur für die Umwelt und das Klima problematisch, sondern auch für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Ausserdem sei daran erinnert, dass ein Auto im Durchschnitt von 1,5 Personen genutzt wird.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Antrag der Motion entspricht im Kerngehalt der am 17.3.2023 abbeschriebenen Motion Pasquier-Eichenberger (21.3149 Für ein Verbot von SUV und Geländewagen). Die damalige Stellungnahme des Bundesrates betreffend CO₂-Gesetz hat weiterhin Gültigkeit. Die aufgeführten Problemkreise (Verbrauch bzw. CO₂-Ausstoss, Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer) gelten nach wie vor nicht nur für Geländefahrzeuge oder Sport Utility Vehicle (SUV). Sie hängen vielmehr mit dem allgemein zu beobachtenden Trend nach leistungstärkeren, schwereren und grösseren Fahrzeugen zusammen. Das als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge» («Offroader-Initiative») erlassene CO₂-Gesetz schreibt vor, dass auf Basis von Zielwerten die Flotte jedes Importeurs eine individuelle Vorgabe einhalten muss. Mit der vorgesehenen Totalrevision des CO₂-Gesetzes soll der Treibhausgas-Ausstoss weiter sinken, indem neue Zielwerte eingeführt und die bestehenden verschärft werden.

Neu ist, dass der Bundesrat am 24. November 2021 mit der Revision von Artikel 28 der CO₂-Verordnung (SR 641.711) die Motion Müller (20.3210; CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken) umgesetzt hat. Seit dem 1. Januar 2022 werden auch Fahrzeuge von Klein- und Nischenanbietern gleich sanktioniert wie die übrigen Fahrzeugmarken. Dadurch entfällt die Privilegierung von namhaften Anbietern von SUV und Geländewagen.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3715	n	DE FR IT Po. Farinelli. Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz		-	X	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, um:

- eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu beurteilen;
- dafür zu sorgen, dass für die Überquerung von Pässen – die für den Transitverkehr eine Alternative zu den Autobahntunneln darstellen – zumindest für bestimmte Fahrzeugkategorien (mit Ausnahme von z. B. Kleinmotorrädern) ebenfalls eine Autobahnvignette erforderlich ist;
- zu prüfen, wie die höheren Kosten der Autobahnvignette ganz oder teilweise und unter Nutzung der Digitalisierung der Vignette unbürokratisch an die Motorfahrzeugsteuer, die ein Mittel zur Infrastrukturfinanzierung darstellt, angerechnet werden können.

Begründung

Die Mobilität hat sich in den letzten zehn Jahren, seit das Volk 2014 die Gesetzesänderung zur Erhöhung des Preises der Autobahnvignette auf 100 Franken abgelehnt hat, noch stark verändert.

Einerseits wirft der Umstieg auf Elektroautos zweifellos die Frage der Finanzierung der Infrastruktur auf, andererseits nimmt der Transitverkehr durch die Schweiz ständig zu, was zu immer unhaltbareren Zuständen führt.

Um den Anreiz für die Durchfahrt zu senken oder zumindest einen Beitrag zu den Kosten für den Ausbau der Infrastruktur zu leisten, wird daher von verschiedener Seite die Idee einer Gebühr für die Alpenquerung ins Spiel gebracht. Diese Vorschläge sind jedoch in verschiedener Hinsicht kritisch. Aus institutioneller Sicht sind sie nicht hinnehmbar, denn es darf nicht sein, dass ein «Eintrittsbillet» bezahlt werden muss, damit man einen Teil der Schweiz erreichen kann.

Einfacher wäre es möglicherweise, wieder eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette vorzuschlagen. Diese bietet objektiv betrachtet die Möglichkeit, das Autobahnnetz zu einem sehr niedrigen Preis zu nutzen (zum Vergleich: in Österreich liegt der Preis für die Jahresvignette heute bei etwa 100 Franken). So würden ferner vom Transitverkehr durch unser Land beträchtliche Mittel zurückfliessen.

Um zu verhindern, dass jemand das System umgeht, indem er über die Passstrecken fährt, würde es ausreichen, für deren Benutzung ebenfalls eine Vignette zu verlangen, eventuell mit Ausnahmen für Fahrzeuge, die nicht auf den Autobahnen, aber auf den Passstrecken verkehren dürfen (z. B. Motorfahräder).

Wenn die Wohnbevölkerung nicht mit dem vollen Betrag der Erhöhung, z. B. auf 100 Franken, belastet werden soll, so wäre es erwägenswert, diese teilweise oder ganz an die Motorfahrzeugsteuer anzurechnen, die ein Mittel zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur darstellt. Die Einführung der elektronischen Vignette, die mit einem Kontrollschild verknüpft ist, würde es ermöglichen, einen solchen Mechanismus auf unbürokratische Weise umzusetzen.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat ist sich den Herausforderungen bewusst, die der Transitverkehr den betroffenen Regionen bereitet. Der Bundesrat prüft im Rahmen der Erarbeitung des Berichts in Umsetzung des Postulats Stadler (22.4044; Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr) verschiedene Massnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Transitverkehrs durch die Alpen. Die mit dem Postulat geforderte Erhöhung des Vignettenpreises wird Bestandteil der Auslegeordnung sein.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3718	n	DE FR IT Mo. Burgherr. Baugesuche schneller behandeln		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird gebeten, zusammen mit den Kantonen Massnahmen zu ergreifen und falls nötig die rechtlichen Grundlagen zu ändern, respektive dem Parlament Gesetzesänderungen vorzuschlagen, die zu einer rascheren Bearbeitung von Baugesuchen führt. Auch Beschränkungen oder die Beschleunigung von Einsprachemöglichkeiten sollen einbezogen werden.

Begründung

Wohnraum wird immer knapper in der Schweiz. Es wird relativ wenig gebaut zurzeit. Der Rückgang bei den Neubauten hat historisches Ausmass. Der Leerstand ist so klein wie bald seit 30 Jahren nicht mehr. Natürlich sind nicht alle Regionen der Schweiz gleich betroffen. Urbane Gebiete und die weitläufigen Agglomerationen aber selbst kleine und touristische Gemeinden sind beunruhigt. Gleichzeitig wächst die Bevölkerung unaufhörlich. Die Zuwanderung ist masslos.

Dieses Missverhältnis führt dazu, dass die Kosten steigen. Eigenheime und Mietwohnungen sind gleichsam betroffen. Dies führt auch zu sozialpolitischen Spannungen.

Die Antwort ist einfach: wenn die Zuwanderung nicht begrenzt wird, brauchen wir rasch neuen Wohnraum. Die Anreize zu bauen sind inzwischen unterirdisch. Hier soll der Bundesrat ansetzen und Bauen wieder attraktiv machen. Die Rahmenbedingungen müssen liberalisiert werden. Einsprachen müssen eingeschränkt, beschleunigt oder kanalisiert werden. Bewilligungsverfahren der Behörden müssen unkomplizierter, unbürokratischer und schneller werden. Das öffentliche Interesse an genügend Wohnraum muss wieder höher gewichtet werden als andere Interessen.

Stellungnahme BR/Behörde

Im Rahmen des «Runden Tisches zur Wohnungsknappheit», der am 12. Mai 2023 in Bern stattgefunden hat, hat Bundesrat Guy Parmelin zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern insbesondere der Kantone, Städte und Gemeinden sowie der Bau- und Immobilienbranche die gegenwärtige Situation in diesem Bereich analysiert und Lösungsansätze diskutiert. Im Anschluss daran sollen nun zusammen mit allen Beteiligten verschiedene Fragen vertieft und ein Aktions- und Massnahmenplan erarbeitet werden. Im Rahmen dieser geplanten Arbeitsschritte kann auch das Anliegen des Motionärs aufgegriffen werden, Massnahmen zu prüfen, die zu einer Beschleunigung der Bewilligungsverfahren führen können.

Es ist indessen darauf hinzuweisen, dass die Ausgestaltung der Baubewilligungs- und Einspracheverfahren nach der verfassungsrechtlichen Aufgabenteilung im Bereich des Planungs- und Baurechts grundsätzlich Sache der Kantone ist. Die beschränkten Rechtsetzungsbefugnisse des Bundes in der Raumplanung reichen nicht aus, um den Kantonen umfassende Vorgaben für die Ausgestaltung des Baubewilligungs- und Einspracheverfahrens machen zu können.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3720	n	DE FR IT Mo. Christ. Zielkonzept grenzüberschreitender Personenfernverkehr. Angebot, Ausbau und Finanzierung, zwischenstaatliche Vereinbarungen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, als Teil der "Botschaft 2026 zum Fortschritt beim Bahninfrastrukturausbau und zur Perspektive Bahn 2050" eine Studie mit einem Zielkonzept 2050 (Angebot, Ausbau und Finanzierung, zwischenstaatliche Vereinbarungen) für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr vorzulegen und Massnahmen vorzuschlagen für eine etapierte Umsetzung.

Begründung

Internationale Bahnreisen erfreuen sich grösster Beliebtheit. Im 2022 verzeichnete die SBB über 10 Mio. grenzüberschreitende Passagiere und hat damit das bisherige Rekordjahr 2019 um fast 10 Prozent übertroffen. Per April 2023 liegt die Nachfrage nochmals rund 20 Prozent über 2019, Tendenz steigend. Die grenzüberschreitenden Züge sind aber regelmässig ausgebucht. Gleichzeitig ist ein weiterer Ausbau oftmals nicht möglich wegen fehlenden Trassenkapazitäten im In- und Ausland. Mit dem European Green Deal verfolgt die EU das Ziel, der erste klimaneutrale Kontinent zu werden, während die CH droht auf dem Abstellgleis zu landen.

In der Antwort des Bundesrates auf die Ip. 23.3311 wurde vermerkt, dass die SBB im Rahmen der Perspektive Bahn 2050 eine Studie zu den Entwicklungsmöglichkeiten des internationalen Personenverkehrs erstellt. Die Ergebnisse sollen in weitere Ausbauschritte einfließen. Zudem sei die SBB bereit, die Überlegungen weiter zu konkretisieren und ein Konzept zur etappierten Umsetzung zu erarbeiten.

Die Situation bezüglich Zustand, Alternativen und Realisierbarkeit von zusätzlichen Angeboten aufgrund von knappen, ungenügenden Infrastrukturen und/oder langjährigen Verzögerungen bei der Realisierung im Ausland ist anspruchsvoll und mit dem Blick in die Zukunft teilweise prekär. Entsprechend soll ein von Bund und SBB getragenes realistisches Realisierungskonzept zu Angebote, Infrastrukturen, (Co-) Finanzierungen, das mit den Nachbarstaaten verbindlich abzustimmen ist, im Rahmen der Botschaft 2026 vorgelegt werden.

Zu erreichende, gegebenenfalls zu priorisierende Ziele sind: Verbesserung von Kapazität im In- und Ausland, Qualität, Direkt- bzw. einfache Umsteigebeziehungen und Fahrzeit des Personenverkehrs ab/zur Schweiz in die Nachbarländer und in weitere Wirtschafts- und Tourismuszentren, soweit ein relevantes Markt- und wirtschaftlich realisierbares Verlagerungspotential erwartet wird.

Als Teil einer zukunftsgerichteten, strukturierten Infrastrukturaussenpolitik ebenfalls zu entwickeln ist ein verbindliches Frame und eine Plattform für einen kontinuierlichen Entwicklungs- und Fortschrittsdialog in dieser Sache mit den Nachbarländern, bzw. Korridorarnrainern.

"Eine Vision und das entsprechende Zielkonzept für den intern. Personenfernverkehr als logische aufeinander abgestimmte Ergänzung zur bereits angenommene Motion 22.4258 "Verkehrskreuz Schweiz" ist dringend"

Stellungnahme BR/Behörde

In der Botschaft 2023 zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050 wird das Vorgehen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr präzisiert. Entsprechend dem Anliegen der Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der Motion wird gegenwärtig jede internationale Bahnverbindung von oder nach der Schweiz bzw. durch die Schweiz analysiert. Im Sinne der Interpellation 23.3311 wird bis Anfang 2024 im Zuge der Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050 eine umfassende Vision entwickelt werden.

Wie in der Begründung der Motion gewünscht, werden in dieser Vision die prioritären internationalen Verkehrsachsen für die Anbindung der Schweiz an das europäische Bahnnetz und an die europäischen Wirtschaftszentren sowie der für die Erreichung der Klimaziele erforderliche Erschliessungsgrad definiert. Die Vision wird als Grundlage für künftige Ausbauschritte und für bilaterale Gespräche zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und den Verkehrsministerien der Nachbarländer dienen.

Kurz- und mittelfristig ist die Koordination mit unseren europäischen Nachbarn dank verschiedenen bilateralen Arbeitsgruppen gewährleistet. Diese Zusammenarbeit hat in den letzten Jahren zahlreiche Ergebnisse hervorgebracht. Eine neue Absichtserklärung mit dem italienischen Verkehrsministerium konnte im Sommer 2023 unterzeichnet werden. Im Rahmen der «Vereinbarung von Lugano» bestehen mit Deutschland verschiedene Arbeitsgruppen zu den zentralen Korridoren des Rheintals (Basel–Karlsruhe), zur Gäubahn (Zürich–Stuttgart) sowie zur Verbindung Zürich–München.

Beim schrittweisen Bahninfrastrukturausbau werden die Bedürfnisse und Erwartungen bezüglich des internationalen Personenverkehrs berücksichtigt. Im Gegensatz zum inländischen Verkehr hat der Bundesrat aber keine Instrumente, um ein Angebots-Zielkonzept von grenzüberschreitenden Personenfernverkehrszügen umzusetzen. Eine bundesrätliche Studie mit einem Zielkonzept 2050 für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr ist daher nicht

angezeigt. Der Bundesrat erwartet, dass primär die SBB den internationalen Personenverkehr im Rahmen von Kooperationen mit ausländischen Bahnunternehmen weiterentwickelt.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3722	n	DE FR IT Po. (Pointet) Christ. Die zentrale geopolitische Lage und das Schienennetz der Schweiz sowie das 'Verkehrskreuz Schweiz' in den Beziehungen mit der Europäischen Union nutzen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Möglichkeit einer aktiven Beteiligung am Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Trans-European Transport Network, TEN-T) hinsichtlich folgender Punkte zu prüfen:

1. Vervollständigung des TEN-T mit der Ost-West-Achse München–Lyon, Verlängerung des Rhein-Donau-Korridors bis zur Rhone;
 2. Stärkung der Nord-Süd-Achse Rotterdam–Genova, des Rhein-Alpen-Korridors im Rahmen des TEN-T.
- Der Bundesrat kann diese Ziele als Grundlage nutzen, um in den Beziehungen der Schweiz mit der EU eine Win-Win-Situation herzustellen und die Motion 22.4258 «Perspektive Bahn 2050. Einen Fokus auch auf die Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz» umzusetzen.

Begründung

Die vom Bundesrat in die Vernehmlassung gegebene «Perspektive Bahn 2050» (Vernehmlassung 2022/43) lässt zu wünschen übrig, was den Wirtschaftsstandort Schweiz und seine Einbindung in das europäische Schienennetz, die Schweizer Klima- und Energiepolitik sowie eine vernünftige Raumplanung betrifft, insbesondere bei der Umsetzung des «Verkehrskreuzes Schweiz». Deshalb wurde die Motion 22.4258 angenommen. Auch die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport (Vernehmlassung 2022/69) deutet auf eine fehlende Gesamtlösung hin. Aus der Antwort auf die Frage 23.7035 geht hervor, dass die Beziehungen der Schweiz mit der EU schwierig sind, auch in der Welt des Eisenbahnverkehrs. Das Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG, BBl 2005 2341, welches die Umsetzung der Motion David 02.3121 ist) ist vollständig umgesetzt worden, aber es sind leider keine weiteren Schritte geplant. Es ist daher an der Zeit, nach einer Gesamtlösung zu suchen, mit der sich nicht nur die Beziehungen zu unseren Nachbarländern verbessern lassen, sondern auch unser Schienennetz ausgebaut, unsere wichtigsten Wirtschaftszentren gestärkt, unsere Klimaziele erreicht, die Energiewende erleichtert und die Innenentwicklung durch Eindämmung der Zersiedelung gefördert werden können. Die potenziellen Effizienz- und Produktivitätssteigerungen sind beträchtlich, ebenso wie die potenziellen zusätzlichen Einnahmen aller Eisenbahngesellschaften.

Es ist erfreulich, dass der Nord-Süd-Korridor des Schweizer Netzes Teil des Projekts TEN-T ist, das Bestandteil der Eisenbahnentwicklung des europäischen Grünen Deals ist. Allerdings ist es bedauerndswert, dass die Ost-West-Achse unseres Netzes ignoriert wird. Es fehlt dem europäischen Projekt eindeutig die Achse München–Lyon. Deshalb wird der Bundesrat beauftragt, mögliche Synergien zu analysieren und zu realisieren, sodass eine Win-Win-Situation entsteht.

Stellungnahme BR/Behörde

Die TEN-T-Verordnung der EU dient der Planung, dem Aufbau und Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze, um den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt innerhalb der EU zu stärken. Dabei kann die EU diese Infrastrukturen mitfinanzieren. Es ist an den Mitgliedstaaten, Vorschläge für die Kernnetzkorridore einzureichen. Die Schweiz ist nicht Mitglied der EU, daher nicht in den Rechtssetzungsprozess der EU eingebunden und kann entsprechend keine Anträge zur Aufnahme eines neuen oder erweiterten Korridors einreichen. Der Dialog zur Infrastrukturplanung und den Schwerpunkten findet vielmehr mit den Nachbarstaaten statt.

Da eine aktive Beteiligung am TEN-T nicht möglich ist, wird ein Bericht des Bundesrates als überflüssig erachtet.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3725	n	DE FR IT Mo. (Nordmann) Tuosto. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen des Berichts zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050 Massnahmen zur Erhöhung der Redundanz und der Kapazität der Bahnlinie zwischen Lausanne und Genf festzulegen, die Massnahmen in die Ausbauprogramme zu integrieren und die nötigen Kredite bereitzustellen.

Begründung

Die Bahnverbindung zwischen Lausanne und Genf ist eine der am stärksten beanspruchten und belasteten Strecken in der Schweiz. Bei einer Unterbrechung des Bahnverkehrs gibt es jedoch keine Alternative, um den Betrieb aufrecht zu erhalten (keine umgeleiteten Linien, kein Busersatz möglich). Die regelmässigen Unterbrechungen sind sehr problematisch und führen in der gesamten Westschweiz und darüber hinaus zu erheblichen Störungen, die sogar Städte wie Basel, Zürich und Luzern in Mitleidenschaft ziehen. Neben der Verbindung Lugano–Chiasso ist es die einzige Strecke von nationaler Bedeutung, für die es keine Notfalllösung gibt.

Ein Teil der Infrastruktur der Linie stammt aus den 1960er-Jahren. Die Erneuerungsarbeiten sind unerlässlich, und ihre Umsetzung wird zusätzliche Kapazität erfordern. Die Linie wird also noch stärker belastet, was die Gewährleistung eines zuverlässigen Betriebs der gesamten Linie St. Gallen–Bern–Genf noch weiter einschränkt. Alle noch nicht verbesserten Abschnitte dieser wichtigen Eisenbahnverbindung müssen daher unbedingt ausgebaut werden.

- Mit über 2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern gehört die Westschweiz zu den 10 wohlhabendsten Regionen Europas. Jede Unterbrechung des Verkehrs – Personen- und Güterverkehr zwischen Lausanne und Genf – wirkt sich insbesondere auf die Wirtschaft und die Versorgung der Genferseeregion aus.

- Es muss ein kluger und genauer Aktionsplan entwickelt und umgesetzt werden, um die Redundanz der Bahnstrecke zu erhöhen. Dafür sollen insbesondere zusätzliche Gleise oder sogar eine neue Strecke und die Optimierung der bestehenden Infrastruktur geplant werden.

- Ziel ist, die Transportkapazität auf der Achse Genf–Lausanne zu erhöhen sowie einen zuverlässigen Betrieb in Richtung der übrigen Schweiz und die Beförderung von Reisenden und Fracht trotz Verkehrsunterbrechungen und Wartungsarbeiten zu gewährleisten.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist in den Artikeln 48a ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 geregelt. Ziel dieses Verfahrens ist es, in Zusammenarbeit mit allen Planungsregionen eine integrierte und harmonische Entwicklung des Bahnnetzes sicherzustellen.

Im Zuge der Erarbeitung der Perspektive «Bahn 2050» wurden die Stabilität und die Robustheit des Schienennetzes als Voraussetzungen für die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur identifiziert. Die Redundanz von Hauptlinien ist eine der Möglichkeiten, wie die Robustheit des Netzes verbessert werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Achse Lausanne–Genf wurde eine Prospektiv-Studie durchgeführt, die konkrete Vorschläge für die Verdoppelung der Spuren der bestehenden Bahnlinie enthält. Der Bundesrat hat am 16. August 2023 im Rahmen seiner Botschaft zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur beantragt, eine erste Etappe der neuen Linie zwischen Morges und Perroy zu realisieren.

Zum Zeitpunkt der Beratung dieser Motion in den eidgenössischen Räten hat der Bundesrat die genannte Botschaft bereits verabschiedet. Die Motion würde in Bezug auf diese am 16. August 2023 verabschiedete Botschaft keine Wirkung mehr erlangen können.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3756	n	DE FR IT Mo. Roth Pasquier. Koordinierte Förderung von Innovationen im Bereich der Klimaschutz- technologien		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen der in der Schweiz bestehenden Instrumente der Innovationsförderung einen Schwerpunkt auf die Förderung von Klimaschutztechnologien zu legen. Der Fokus soll dabei auf der Reduktion von Emissionen in der Industrie sowie auf einer besseren Koordination und Förderung der Initiativen des Bundes liegen.

Begründung

Im Zusammenhang mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Schweiz verpflichtet, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die zentralen Säulen der Schweizer Klimastrategie sind die Technologien zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung (CCS) und die Technologien mit negativen Emissionen (NET). Diese Technologien bieten vielfältige und unterschiedliche Ansätze. Allerdings sind sie heute noch nicht massenhaft einsetzbar, da sie sehr teuer und investitionsintensiv sind.

Förderung und Entwicklung dieses Sektors bieten für den Wirtschaftsstandort Schweiz zahlreiche Chancen. International wächst die Nachfrage nach Klimaschutztechnologien. Die Schweiz mit ihren auf Wissen gründenden Unternehmen und international führenden Forschungsinstitutionen verfügt über ausgezeichnete Voraussetzungen, um in diesem Sektor eine führende Rolle zu übernehmen und neue, vielversprechende Arbeitsplätze und Mehrwert zu schaffen.

Schon heute gibt es verschiedene Möglichkeiten, innovative Projekte im Bereich des Klimaschutzes zu unterstützen, namentlich die Programme der Innosuisse, des Bundesamts für Energie und des Bundesamts für Umwelt, oder auch die Instrumente, die das Klima- und Innovationsgesetz vorsieht, und die Programme zur Stärkung der Energiesicherheit. Was hingegen fehlt, sind die Koordination und eine Gesamtschau der Unterstützungsmöglichkeiten und ausreichende finanzielle Mittel für gross angelegte technische Lösungen wie CCS.

Der Bundesrat muss für diese Situation Abhilfe schaffen und eine langfristige Strategie zur koordinierten Förderung der Innovation im Bereich der Klimaschutztechnologien entwickeln, die auf einer höheren Ebene angesiedelt ist als das bisherige Koordinationskomitee (Ressortforschung). Er soll den Klimaschutz im bestehenden Fördersystem priorisieren, indem er spezifische Förderprogramme auflegt, bestehende Fördermassnahmen z.B. in einem virtuellen Pool bündelt und koordiniert und eine zentrale Anlaufstelle für Innovationsprojekte im Bereich Klimaschutz benennt. Auch andere Fördermittel sollen in diesen Pool integriert werden.

Stellungnahme BR/Behörde

Die Dekarbonisierung ist auch nach Ansicht des Bundesrates ein wichtiger Bestandteil der Klimapolitik. Im Bereich der Abscheidung von CO₂-Emissionen hat er in seinem Bericht "CO₂-Abscheidung und Speicherung (CCS) und Negativemissionstechnologien (NET)" vom 18. Mai 2022 mögliche Massnahmen festgehalten.

Für die Förderung innovativer Technologien im Klimaschutz steht heute schon eine umfangreiche Förderlandschaft in den Bereichen der Innovationsförderung (z.B. die Programme von Innosuisse, die «Regionalen Innovationssysteme» (RIS) im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) und das Förderprogramm SWEET («SWiss Energy research for the Energy Transition»)), der Markteinführung und -diffusion (z.B. der Technologiefonds) und der Exportförderung (z.B. die Schweizerische Exportrisikoversicherung SERV) direkt oder indirekt zur Verfügung.

Am 18. Juni 2023 hat die Stimmbewölkerung das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) angenommen. In Ergänzung zu den bestehenden Förderprogrammen soll damit ein neues Instrument eingeführt werden, das gezielt die Anwendung von neuartigen Technologien in der Industrie unterstützt. Dafür stehen über den Zeitraum von 6 Jahren 1,2 Milliarden Franken zu Verfügung. Gerade im Bereich der Technologien zur Abscheidung von CO₂-Emissionen kann dieses Förderprogramm wichtige Impulse setzen. Derzeit werden die Ausführungsbestimmungen erarbeitet.

Weiter plant der Bundesrat die Ausweitung des Förderprogramms SWEET, um gezielter auch den Bereich Klimaschutz ansprechen zu können. Am 9. Juni 2023 hat er die Vernehmlassung für den dazugehörigen Verpflichtungskredit für das Förderprogramm SWEETER («SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction») eröffnet.

SWEETER baut auf SWEET auf und erlaubt es, Ausschreibungen zu Themen wie der Dekarbonisierung der Industrie durchzuführen und damit zum Erreichen der Ziele der Energiestrategie 2050 und der langfristigen Klimastrategie beizutragen. Ausserdem wurde am 8. März 2022 die Motion «Forschung und Entwicklung von Negativemissionstechnologien fördern» der UREK-N (21.4333) an den Bundesrat überwiesen.

Soweit erforderlich, werden die verschiedenen Massnahmen zur Förderung von Klimaschutz über den interdepartementalen Ausschuss Klima (IDA Klima) koordiniert.

Schliesslich befindet sich zurzeit eine Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 in den parlamentarischen Beratungen (22.061). Diese sieht Subventionen zu Gunsten des Klimas in der Grössenordnung von 750 bis 800 Millionen jährlich vor. Eine Annahme der Motion bringt daher aus Sicht des Bundesrates weder inhaltlich noch prozedural einen Mehrwert.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3763	n	DE FR IT Mo. Fridez. Es ist unverzüglich mindestens ein Löschflugzeug zu beschaffen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, mindestens ein Löschflugzeug des Typs „Canadair“ oder ähnlich zu beschaffen.

Begründung

Jeden Sommer berichten die Nachrichten über die schrecklichen Waldbrände, die in mehreren Ländern der nördlichen Hemisphäre wüten: in den Ländern rund um das Mittelmeer, in Frankreich, sogar in Regionen nahe der Schweiz, in den USA, in Kanada, in Nordeuropa und seit einigen Jahren auch in Russland. Diese schwer kontrollierbaren Brände stehen in Zusammenhang mit dem Klimawandel und treten bei lang anhaltenden und katastrophalen Dürreperioden auf.

Mit der zunehmenden globalen Erwärmung, die fast unausweichlich erscheint, werden sich diese Phänomene aller Wahrscheinlichkeit nach verschlimmern und leider auch unser Land betreffen.

Im Bericht „Zeitgemässe, effiziente Waldbrandprävention und -bekämpfung“, den der Bundesrat in Umsetzung des Postulats von Siebenthal 19.3715 vom 20. Juni 2019 verfasst hat, geht der Bundesrat unter "Massnahme 8" seiner Liste der Vorsichtsmassnahmen auf dieses Thema ein. In seinen Schlussfolgerungen hält der Bundesrat die Anschaffung von Löschflugzeugen für unnötig.

Wir beurteilen die Lage anders und sind der Meinung, dass angesichts der sich zusammenbauenden Gefahr neben all den hervorragenden Massnahmen, die der Bundesrat in seinem Bericht aufführt, die Bereitstellung eines solchen Einsatzmittels für die Zukunft eine notwendige Vorsichtsmassnahme und eine sinnvolle Vorbereitung darstellen würde. Eine Vorbereitung auf die Gefahr würde mit dem Aufbau von Kompetenzen einhergehen, damit man bei Eintreten der Gefahr wirksam handeln kann. Solange die Schweiz verschont bleibt, könnten im Übrigen diese Löschflugzeuge im Ausland eingesetzt werden und namentlich in unseren südlichen Nachbarländern Hilfe leisten. Eine Hilfe, dank der unsere Einsatzkräfte lernen und Erfahrungen sammeln können. Ausserdem wäre es eine hervorragende Möglichkeit, durch dieses solidarische Engagement Brücken zu unseren Nachbarländern und Freunden zu bauen.

Darauf hinzuweisen, wie wichtig unsere Wälder für die Stabilisierung unserer Berghänge sind und welche Katastrophe unkontrollierbare Brände im dichtbesiedelten Mittelland darstellen würden, ist wahrscheinlich überflüssig.

Und zum Schluss: In anderen Dossiers wird uns gerne erklärt, dass wir uns nicht nur auf andere verlassen dürfen und dass wir in der Lage sein müssen, einen Teil der Arbeit selbst zu erledigen.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat ist sich der erhöhten Waldbrandgefahr in der Schweiz bewusst und ist der Auffassung, dass die Bereitstellung von Mitteln zur Waldbrandbekämpfung aus der Luft überprüft und koordiniert werden muss.

Am 26. Januar 2022 hat der Bundesrat in Erfüllung des Postulats 19.3715 von Siebenthal den Bericht «Zeitgemässe, effiziente Waldbrandprävention und -bekämpfung» verabschiedet. Darin werden 15 konkrete Massnahmen vorgeschlagen, mit denen namentlich auch die Prävention verstärkt werden soll. Die am Bericht beteiligten Expertinnen und Experten der Armee, des Bundesamts für Bevölkerungsschutz (BABS) und des Bundesamts für Umwelt (BAFU) sind zum Schluss gekommen, dass die Schweiz keine Flächenlöschflugzeuge, beispielsweise jene des Typs «Canadair», beschaffen soll. Im Rahmen der Bekämpfungsmassnahmen prüft der Bund derzeit, welche bestehenden Kapazitäten im schweizerischen Kontext am besten geeignet sind und welche Koordination auf nationaler Ebene mit subsidiärer Unterstützung der Armee erforderlich ist. In einem ersten Schritt gilt es, die verfügbaren Mittel – auch jene der Kantone – so gut wie möglich aufeinander abzustimmen.

Schliesslich klärt der Bundesrat gegenwärtig den Zugang der Schweiz zu internationaler Hilfe, einschliesslich Fachkräften sowie Land- und Luftfahrzeugen, im Rahmen des EU-Katastrophenschutzverfahrens, wie dies in der Motion 22.3904 Matter «Für einen Beitritt der Schweiz zum EU-Katastrophenschutzverfahren» gefordert wird.

Aus diesen Gründen hält der Bundesrat die in der vorliegenden Motion verlangte Beschaffung eines Löschflugzeugs für verfrüht.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
------------------	---------------------------	---	--	---	---	------------------------------------

23.3786	n	DE FR IT	Mo. Friedl Claudia. Bubble-Bildung reduzieren. Massnahmen zur Stärkung der Demokratie ergreifen	-	X	
---------	---	--	--	---	---	--

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, wissenschaftlich begleitet Massnahmen vorzuschlagen, die der zunehmenden Bubble-Bildung und Zersplitterung innerhalb der öffentlichen Debatte entgegenwirken. Das Ziel der Massnahmen ist es, dass sachlich geführte Diskurse und die Demokratie gestärkt werden. Der Zugang der Bevölkerung zu qualitativ hochwertigen Informationen soll zudem erhöht werden und der Erhalt einer "gemeinsam geteilten Wirklichkeit" innerhalb der Bevölkerung soll gesichert werden. Es sollen deshalb auch konstruktive Massnahmen vorgeschlagen werden, die darauf abzielen, die Verbreitung von Verschwörungstheorien in sogenannten "Echokammern" zu reduzieren.

Begründung

Wir befinden uns seit Jahren in einem Trend hin zu einer in einer zunehmend pluralisierten Gesellschaft. Um so wichtiger ist es für die öffentliche Debatte und die Demokratie in der Schweiz, dass die Bürger*innen Zugang haben zu qualitativ hochwertigen und zuverlässigen Informationen. Nur auf der Grundlage einer gesicherten Informationsbasis lassen sich die wichtigen Debatten, welche eine Demokratie auszeichnen, führen.

In jüngster Zeit sind diesbezüglich jedoch besorgniserregende Tendenzen festzustellen:

1. Gemäss dem "Jahrbuch Qualität der Schweizer Medien" (UZH, 2022) stieg die Anzahl sogenannter "News-deprivierten" Personen - also Personen die entweder gar keine Nachrichten lesen oder nur durch die Sozialen Medien in Kontakt mit wenigen Nachrichten ("News-Unterversorgte") kommen, von rund 21 Prozent im Jahr 2009 auf 38,5 Prozent im Jahr 2022. Übervertreten sind dabei junge Menschen. Diese "News-deprivierten" Personen nehmen gemäss den Untersuchungen der UZH (fög) auch seltener an Abstimmungen teil. Auch sinkt das Vertrauen in die klassischen Medien.

2. Gleichzeitig ist ein Trend festzustellen hin zu mehr oder weniger abgekapselten personalisierten Feeds in Social Media Plattformen wie Facebook, Twitter oder Telegram, welche die eigenen Ansichten bestärken und zur Bildung sogenannter "Echokammern" führen. Diese Gemengelage könnte die Verbreitung von Verschwörungstheorien und die Radikalisierung von Teilen der Gesellschaft begünstigen.

3. Durch das Aufkommen von KI könnte ein neuer Katalysator dieser Zersplitterung der öffentlichen Debatte aufkommen.

Der Bundesrat soll jetzt damit beginnen mit Unterstützung durch die Wissenschaft Massnahmen gegen diese Entwicklung zu ergreifen um Schäden an der Demokratie abzuwenden.

Stellungnahme BR/Behörde

Die demokratische Meinungs- und Willensbildung verlangt (Informations-)Vielfalt: Der Zugang zur Öffentlichkeit muss möglichst niederschwellig sein, damit unterschiedliche Standpunkte und Argumente in die Debatte einfließen können. Umgekehrt können politische Entscheidungen dann als verfälscht gelten, wenn bestimmte Positionen oder Argumente systematisch ausgeschlossen werden. Dies ist hier nicht der Fall.

Die digitale Öffentlichkeit ist bezüglich Informationsvielfalt den traditionellen Massenmedien überlegen. Gerade Suchmaschinen, aber auch die vielfältigen Interaktionsangebote von Social-Media-Plattformen unterstützen eine breite Meinungsbildung. Sie erlauben es den Nutzerinnen und Nutzern, sich mit einer Vielzahl an Themen und Positionen auseinanderzusetzen und sich mit Akteuren zu verbinden, die unterschiedliche Sichtweisen artikulieren. Insgesamt hat die neue Kommunikationsinfrastruktur zu einer Zunahme der Menge und Vielfalt an politischer Information geführt sowie zu neuen Formen und Formaten, die bspw. auf Kurznachrichten (X bzw. ehemals Twitter) oder Videos (YouTube) basieren.

Dem Bundesrat ist bewusst, dass Falschinformationen problematische Auswirkungen auf die Gesellschaft haben können. In Bezug auf sogenannte Echokammern oder Filter-Blasen lassen allerdings neuere wissenschaftliche Erkenntnisse den Schluss zu, dass diese weniger durch Algorithmen oder Künstliche Intelligenz gesteuert entstehen. Vielmehr entstehen diese durch das eigene selektive Verhalten von Personen, die sich öffentlichen Diskussionen aktiv entziehen und sich in ihre privaten Kommunikations-Netzwerke zurückziehen. Nach Ansicht des Bundesrates sind staatliche Eingriffe in die private Kommunikation wenn immer möglich zu unterlassen. Auch kann deren wissenschaftliche Untersuchung an Grenzen stossen – weil sie eben privat ist. Umso wichtiger ist es, die Medienkompetenz – insbesondere von jungen Personen – zu stärken: Heranwachsende müssen befähigt werden, digitale Medien sicher, altersgerecht und verantwortungsvoll zu nutzen. Eltern, Lehr- und Betreuungspersonen sollen junge Menschen kompetent dabei begleiten können. Deshalb setzt die Plattform Jugend und Medien des Bundesamtes für Sozialversicherungen seit mehr als 10 Jahren Massnahmen zur Sensibilisierung, Kompetenzaufbau und Vernetzung um.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3803	n	DE FR IT Mo. Brenzikofer. Für eine Luxussteuer auf Privatjets		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Vorlage für eine Luxussteuer auf Privatjetflüge auszuarbeiten. Die Steuer soll mit internationalen Gesetzen kompatibel sein. Ausgenommen von der Steuer sind Flugzeuge in staatlicher Hand sowie Luftfahrzeuge, die für Notfälle wie medizinische Rettung und Brandbekämpfung verwendet werden.

Begründung

1 Prozent der weltweiten Bevölkerung ist für die Hälfte der weltweiten Treibhausgasemissionen durch Flugzeuge verantwortlich. Ein Privatflugzeug verursacht das Zehnfache an Pro-Kopf Emissionen im Vergleich zu Standardflügen. Im Jahr 2022 verursachten Privatflüge in der Schweiz Emissionen im Umfang von 166 012 Tonnen CO₂, was dem CO₂- Ausstoss von 21 000 Schweizer Haushalten² entspricht. Privatjets zeigen exemplarisch globale Ungleichheiten auf. 80 Prozent der Weltbevölkerung hat noch nie ein Flugzeug bestiegen.

Eine Besteuerung von Privatjets reduziert einerseits die Attraktivität von Privatjets. Die Mehreinnahmen können andererseits für Innovationsförderung im Klimaschutz genutzt werden. Italien kennt bereits seit Jahren eine Gewichts-, Personen- und Distanzabhängige "Luxussteuer" auf Privatjets.

Stellungnahme BR/Behörde

Bei der statistischen Erhebung von Flugbewegungen in der Schweiz gibt es keine Kategorie «Privatjetflüge». Unter dem Begriff «Business Aviation» werden Flüge mit Flugzeugen über 5,7 Tonnen, die nicht dem Linienverkehr zugeordnet werden, erfasst. Flüge der Business Aviation erfolgen zu gewerbsmässigen oder nicht gewerbsmässigen Zwecken.

Der Bundesrat verweist auf seine Antwort zur Interpellation 21.4096 Pasquier-Eichenberger «Wachsende Zahl von Flügen mit Privatjets. Welche Strategie verfolgt der Bundesrat?» sowie auf die Stellungnahme zur Motion Pasquier-Eichenberger 23.3634 «Privatjets: Es reicht!». Die darin dargelegte Haltung zur Regulierung der Business Aviation gilt unverändert. Zudem kann eine neue Steuer nur eingeführt werden, wenn in der Bundesverfassung eine entsprechende Grundlage vorhanden ist. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Italien ist das einzige europäische Land, das eine «Luxussteuer» für Bewegungen von Businessjets kennt. Die Steuer ist nach Distanzen abgestuft. Zusätzlich wird bei der Registrierung von Businessjets eine Gebühr verlangt. Dem Bund liegen keine Informationen vor, inwiefern diese Steuer zu einer Reduktion der Flugbewegungen geführt hat. Im Zusammenhang mit der laufenden CO₂-Gesetzesrevision setzt der Bundesrat nicht auf Abgaben, sondern richtet sich angesichts der internationalen Natur der Luftfahrt nach den Massnahmen in der EU.

Wie bereits in der Stellungnahme zur Motion 23.3634 festgehalten, sind in der laufenden Revision des CO₂-Gesetzes eine Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe in Anlehnung an die EU sowie Fördermittel für die Entwicklung solcher Treibstoffe vorgesehen. Inwieweit Abflüge der Business Aviation ab Regionalflughäfen der Beimischpflicht unterliegen, ist aktuell noch nicht entschieden. Eine weitere Massnahme mit gesamteuropäischer Wirkung ist die Reduktion der zur Verfügung stehenden Emissionsrechte durch die EU – dies ist auch für das Schweizer Emissionshandelssystem vorgesehen. Die Wirkung aller klimarelevanten Massnahmen wird der Bundesrat mit Blick auf die internationalen und nationalen Klimaziele fortlaufend überprüfen.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3804	n	DE FR IT Po. Brenzikofer. Vollzug der Umweltgesetzgebung harmonisieren		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen im Bereich des Altlastenvollzuges zu überprüfen und zu harmonisieren. Insbesondere sollten folgende Punkte überprüft werden:

- Regelmässige Aktualisierung des Anhanges der Altlastenverordnung (AltIV) mit zusätzlichen Konzentrationswerten
- Harmonisierung des Vollzugswesens
- Harmonisierung der Grenzwerte der Umweltverordnungen, namentlich AltIV, VVEA, VBbo, TBDV, GSchV

Begründung

Die Altlastenverordnung (AltIV) gibt in der Schweiz die Rahmenbedingung für den Vollzug vor. Im Grundsatz ist der Vollzug jedoch sehr uneinheitlich geregelt und auf gewisse Stoffe wie beispielsweise Benzidin wird bei belasteten Standorten unterschiedlich geprüft.

Der Anhang der Altlastenverordnung soll überprüft werden und es müssen relativ weit verbreitete und gesundheitsschädliche Stoffe wie Benzidin künftig dort drin geregelt werden. Der Anhang soll regelmässig mit aufkommenden neuen wichtigen Schadstoffen (Emerging Pollutants) ergänzt werden. Nur so kann eine einheitliche schweizweite Qualität im Umgang mit Altlasten sichergestellt werden. Wäre Benzidin in dieser Verordnung geregelt, bzw. im Anhang aufgeführt, dann wären beispielsweise die nötigen Messungen im Klybeck Basel schon vor Jahren durchgeführt worden und der Wissensstand heute grösser. Nur wenn Werte in der Altlastenverordnung geregelt sind, sind sie für die gesamte Schweiz verbindlich. Es werden auch in Zukunft immer wieder neue Schadstoffe auftreten, für welche keine Grenzwerte vorhanden sind. Die AltIV muss daher in regelmässigen Abständen ergänzt werden. Wenn Stoffe in der Altlastenverordnung aufgelistet sind, ist die Sensibilisierung grösser und der Stoff wird eher in eine Untersuchung aufgenommen.

Auch das Vollzugswesen im Bereich der Altlasten soll kantonsübergreifend harmonisiert werden. Die Kantone nehmen ihre Verantwortung unterschiedlich wahr, das Fachwissen ist nicht in allen Kantonen gleich vorhanden und der Vollzug ist unterschiedlich. Zudem müssen die Grenzwerte für problematische Stoffe verordnungsübergreifend harmonisiert werden. Grenzwerte und Bedingungen für die Entsorgung von Materialien (Abfallverordnung VVEA), Konzentrationswerte zur Evaluierung der Belastungen des Bodens und der Untergründe (Altlasten-Verordnung AltIV und Verordnung über Belastungen des Bodens VBBo) und Grenzwerte für die Einleitung in Gewässer (GSchV) sowie bei der Bereitstellung von Trinkwasser (Trinkwasserverordnung TBDV) sollen einheitlich sein.

Stellungnahme BR/Behörde

Die rund 70 Konzentrationswerte in den Anhängen der Altlasten-Verordnung (AltIV, SR 814.680) umfassen die am häufigsten auffindbaren Schadstoffe von belasteten Standorten. Diese Werte werden regelmässig überprüft und aktualisiert. Die AltIV kann jeweils um weitere Stoffe ergänzt werden, wenn diese schweizweit von grosser Relevanz sind. Aktuell wird in Erfüllung der Motion 22.3929 Maret «Festlegung von PFAS-spezifischen Werten in Verordnungen» geprüft, welche Werte für Per- und Polyfluorierten Alkylverbindungen (PFAS) in die AltIV aufzunehmen sind.

Die Untersuchungen bei einem belasteten Standort orientieren sich an der Standortgeschichte und damit an den am Standort verwendeten Stoffen und nicht daran, ob ein Stoff in der AltIV aufgeführt ist oder nicht. Wird an einem Standort ein selten auftretender, nicht in der AltIV aufgeführter Stoff festgestellt, hat der Kanton im Einzelfall und aufgrund der aktuellen toxikologischen Daten mit Zustimmung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) einen Konzentrationswert festzulegen (gem. Anhang 1 Absatz 1 und Anhang 3 AltIV). Diesem Wert kommt dieselbe Verbindlichkeit zu, wie den in der AltIV aufgeführten Konzentrationswerten. Dieses Vorgehen erlaubt es, den Verhältnissen angemessene Untersuchungen durchzuführen. Das Vorgehen zur Herleitung dieser Werte hat das BAFU in einer Vollzugshilfe definiert.

Das im Postulat erwähnte Benzidin wurde bei der Farbstoffproduktion eingesetzt. Es wird daher bei Standorten im Raum Basel und im Kanton Wallis nachgewiesen. Bei den übrigen insgesamt rund 10'000 bereits untersuchten und noch untersuchungsbedürftigen belasteten Standorten der Schweiz ist Benzidin aufgrund der früheren Nutzung nicht zu erwarten. Die Kantone Basel-Stadt und Wallis haben standortspezifisch Benzidin-Konzentrationswerte festgelegt, Basel-Landschaft hat Benzidin in seine Messprogramme bei belasteten Standorten aufgenommen. Es besteht somit kein Erfordernis zur Ergänzung der AltIV um einen Benzidin-Konzentrationswert.

Wie der Bundesrat bereits in Bezug auf die Interpellation 23.3358 Brenzikofer "Benzidin. Qualität und Harmonisierung des Altlastenvollzuges sicherstellen" festgehalten hat, ist die Harmonisierung des Vollzugs auf Bundesebene sichergestellt: Grundsätzlich gibt die AltIV einen klaren Rahmen für einen schweizweit einheitlichen Vollzug vor. Zudem hat das BAFU zu jedem Bearbeitungsschritt eine Vollzugshilfe publiziert. Mit dem VASA-Altlastenfonds verfügt das BAFU als Vollzugsbehörde über ein wirksames Instrument, um den einheitlichen Vollzug durchzusetzen.

Die Harmonisierung mit anderen Umweltverordnungen ist sichergestellt über Verweise zwischen der AltIV und der Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo, SR 814.12). Gegenwärtig laufen die Arbeiten zur Revision der

VBBo, die unter anderem die weitere Harmonisierung mit der AltIV und der Abfallverordnung (VVEA, SR 814.600) bezweckt. Zeigt sich in der eingangs erwähnten Überprüfung der AltIV-Konzentrationswerte ein Anpassungsbedarf, wird auch geprüft, ob zur Harmonisierung Werte in anderen Verordnungen des Umweltrechts angeglichen werden müssen.

Zur Harmonisierung zwischen Umwelt- und Lebensmittelrecht (z.B. Verordnung des EDI über Trinkwasser sowie Wasser in öffentlich zugänglichen Bädern und Duschanlagen, TBDV, SR 817.022.11) erfolgt ein regelmässiger Austausch zwischen den Bundesämtern. Dabei werden ebenfalls Anpassungen der Verordnungen überprüft.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3807	n	DE FR IT Mo. Fraktion S. Übernahme der EU- Regulierung im Bereich der künstlichen Intelligenz	Marti Min Li	-	X	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, die wesentlichen Ziele und Inhalte des europäischen AI Acts für die Schweiz zu übernehmen. Er achtet dabei auf eine möglichst grosse Kompatibilität mit dem europäischen Recht.

Begründung

Die Entwicklungen im Bereich der künstlichen Intelligenz und bei Algorithmischen Systemen sind rasant. Neben grossen Chancen bergen diese Technologien einige Risiken. Aus diesem Grund werden sowohl in der Europäischen Union wie auch auf anderer internationalen Ebenen Bestrebungen im Gange, Regulierungen einzuführen, die diese Risiken einschränken. Die Schweiz ist mit ihren Hochschulen aber auch innovativen Unternehmen aktiv und an vorderster Front in der Entwicklung von künstlicher Intelligenz. Es ist daher im Interesse des Standorts Schweiz, insbesondere in Hinblick auf die Rechtssicherheit, kompatible und vergleichbare Regulierungen zu schaffen, wie dies beispielsweise im Bereich des Datenschutzes erfolgt ist.

Stellungnahme BR/Behörde

Der Bundesrat verfolgt den Verordnungsvorschlag zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften für künstliche Intelligenz (den sogenannten «AI Act») aufmerksam. Aktuell steht der «AI Act» der EU noch im gesetzgeberischen Prozess und diverse Punkte zur konkreten Ausgestaltung der Verordnung sind noch offen. Der Bundesrat rechnet mit einem Abschluss dieser Arbeiten bis Ende 2023 oder Anfang 2024.

Die Schweiz verfolgt im Digitalisierungsbereich wie die EU eine Politik, welche die Nutzung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenzials der Technologien unter Wahrung der individuellen Rechte ermöglichen will. Eine eigenständige Anpassung des Schweizer Rechtsrahmens an den «AI Act» bedingt eine detaillierte Analyse der Auswirkungen auf die Schweiz und eine gründliche Interessensabwägung. Eine solche Analyse kann erst nach erst nach Abschluss der gesetzgeberischen Tätigkeiten und auf Basis des finalisierten Textes geschehen.

Zudem gilt es zu beachten, dass neben dem «AI Act» auch noch weitere regulatorische Entwicklungen zu KI laufen.

Die Schweiz bringt ihre Interessen und Werte in diesen Aktivitäten bestmöglich ein. Insbesondere relevant für die Schweiz sind die Verhandlungen im Europarat für ein erstes verbindliches internationales Abkommen zu KI. Die Schweiz ist in diesem Prozess, in welchem auch führende KI-Nationen wie die USA, Japan oder Israel mitverhandeln, aktiv involviert. Der Bundesrat geht aktuell davon aus, dass die Verhandlungen im Europarat im Frühjahr 2024 abgeschlossen werden können. Im Falle einer Ratifikation des verhandelten Abkommens durch die Schweiz wäre die Schweiz danach auch zur innerstaatlichen Umsetzung dieses Abkommen verpflichtet.

Sowohl der «AI Act» wie auch das Europaratsabkommen zur KI werden demzufolge frühestens Anfang 2024 vorliegen. Der Bundesrat kann die Auswirkungen dieser beiden europäischen Regelwerke auf die Schweiz erst beurteilen, wenn die Ergebnisse dieser Prozesse bekannt sind.

Entsprechend hat der Bundesrat bereits in seiner Antwort auf das Postulat Dobler (23.3201) in Aussicht gestellt, dass er im Rahmen der existierenden Gefässe der Bundesverwaltung (insbesondere der interdepartementalen Koordinationsgruppe EU-Digitalpolitik, der Plattformen Tripartite, dem Monitoring der KI-Leitlinien durch den Bund sowie dem Kompetenznetzwerk Künstliche Intelligenz des BFS (CNAI)) und unter Einbezug aller für die betroffenen Rechtsbereiche federführenden Bundesstellen eine politische Auslegeordnung erarbeiten und bis Ende 2024 Handlungsbedarf sowie mögliche Optionen für sektorielle und, wenn nötig, horizontale Massnahmen aufzeigen wird.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3826	n	DE FR IT Mo. Porchet. Verzögerungen bei den Baustellen des Bundes sollen sich weniger stark auf Städte und Regionen auswirken		-	X	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Rechtsgrundlage für Ausgleichsmassnahmen für Regionen zu schaffen, die von Verzögerungen bei Bundesbaustellen betroffen sind.

Begründung

Die dauernden Verzögerungen, die durch die Entscheide des BAV und des ASTRA bei gewissen Baustellen verursacht werden, wie beim Bahnhof Lausanne, können sehr schwerwiegende Folgen für die betroffenen Kantone, Agglomerationen und Gemeinden haben, insbesondere für die Entwicklung der Infrastrukturen, die Regionalförderung, den Tourismus und die wirtschaftliche Attraktivität. Zudem leiden die Regionen und Gemeinden unter dieser Situation, ohne dass sie wirklich mit dem Bund mitverhandeln können.

In seiner Antwort auf die Frage Porchet 23.7323 anerkennt der Bundesrat die Auswirkungen der Bundesbeschlüsse auf die Regionen und Städte, hält aber fest, er verfüge nicht über die notwendigen Rechtsgrundlagen für Ausgleichsmassnahmen. Um den betroffenen Regionen zu ermöglichen, Kompensationen zu erhalten, die es ihnen erlauben, entweder vorübergehende Einrichtungen zu schaffen oder die unerwarteten Folgen dieser Verzögerungen, die manchmal ihr Budget belasten, zu bewältigen, müssen gesetzliche Grundlagen geschaffen werden.

Stellungnahme BR/Behörde

Zunächst sei darauf hingewiesen, dass sich die Antwort des Bundesrates auf die Frage Porchet 23.7323 lediglich auf die Auswirkungen des neuen SBB-Fahrplans und nicht auf jene im Zusammenhang mit bestimmten Baustellen des Bundes bezieht.

Damit die Infrastruktureigentümer, d. h. die Eisenbahnunternehmen bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bei den Nationalstrassen, ihre Arbeiten durchführen können, müssen die entsprechenden Projekte zunächst gemäss den rechtlichen Vorschriften (Eisenbahngesetz, EBG; SR 742.101 und Bundesgesetz über die Nationalstrassen, NSG; SR 725.11) genehmigt werden.

Wird bei der Prüfung des Vorhabens festgestellt, dass nicht alle gesetzlichen Voraussetzungen, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit, erfüllt sind, wie es beim Bahnhof Lausanne der Fall ist, kann keine Genehmigung erteilt werden. Das Projekt geht in der Folge wieder zurück an die zuständige Stelle, die in der Folge Korrekturen daran vornehmen und es erneut zur Genehmigung einreichen kann.

Das Schaffen einer spezifischen Rechtsgrundlage für Ausgleichsmassnahmen, wie sie in der Motion gefordert werden, ist jedoch nicht notwendig. Denn schon heute kann jede Person die Zivilgerichte anrufen, um Streitigkeiten infolge von Schäden beizulegen. Die erforderlichen rechtlichen Grundlagen sind daher bereits vorhanden.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3828	n	DE FR IT Mo. (Regazzi) Roduit. Schaffung der Rechtsgrundlagen für aktive Massnahmen zur Verhinderung von Wolfsangriffen in Alp- und Weidegebieten		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, im Jagdgesetz die notwendigen Rechtsgrundlagen zur Durchführung von Vergrämungsmassnahmen gegen Wölfe auf Alpen oder Weiden zu schaffen und die entsprechende Finanzierung zu regeln, insbesondere die Möglichkeit von Treibjagden durch Herdenpatrouillen, einschliesslich des Einsatzes von Waffen mit nichttödlicher Munition für das Herdenschutzpersonal.

Begründung

Wie bereits in meiner früheren Motion 22.3478 dargelegt, verursacht die unkontrollierte Ausbreitung der Wölfe erhebliche Schäden und schwer handzuhabende Einschränkungen der Weidehaltung. Das gefährdet die Zukunft der Berglandwirtschaft.

Es hat sich rasch gezeigt, dass die im "Konzept Wolf Schweiz" vorgesehenen passiven Schutzmassnahmen (Zäune, Herdenschutzhunde) nur begrenzt funktionieren und ein eher ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Gemäss dem Jagdgesetz, der dazugehörigen Verordnung und dem genannten Wolfskonzept sollen die passiven Massnahmen "zumutbar" sein. Damit wird implizit anerkannt, dass es Orte und Situationen gibt, in denen solche Massnahmen praktisch nicht umgesetzt werden können. Dabei handelt es sich um Alpen oder Weiden, auf denen nur kleine Herden gehalten werden können, die eine ständige Behütung, den Schutz durch Zäune während der Nacht oder den Einsatz von Herdenschutzhunden nicht rechtfertigen, oder wo das Gelände die Errichtung von Zäunen nicht zulässt.

Mit der Motion wird der Bundesrat deshalb aufgefordert, die nötigen Rechtsgrundlagen zu schaffen, um aktive Massnahmen zur Vergrämung der Wölfe zu ermöglichen, insbesondere für Weiden oder Alpen, die nicht anders geschützt werden können. Ziel ist es auch, im Wolf wieder die Angst vor dem Menschen zu wecken, die er durch den jahrzehntelangen umfassenden Schutz verloren hat, um so Konflikte zu minimieren.

Denn solche Fälle kommen oft vor (siehe Agridea-Studie, 2017), und die Massnahmen sind nicht nur für die Weidewirtschaft, sondern auch für die Erhaltung der Landschaft, der biologischen Vielfalt und der Wanderwege besonders wichtig. In den letzten Jahren haben viele Tierhalter und Tierhalterinnen die Bewirtschaftung dieser Gebiete wegen der Bedrohung durch Raubtiere aufgegeben. Wenn wir die Gebiete nicht schützen, ist das Schicksal vieler Landwirtschaftsbetriebe, insbesondere in den Bergen, besiegelt.

Eine konkrete Möglichkeit zum Schutz besteht darin, aktive Massnahmen zu ergreifen, um Wölfe davon abzuhalten, sich Weiden und Herden in den genannten Gebieten zu nähern: Im Wesentlichen geht es darum, regelmässig Einsätze zur Vertreibung der Wölfe zu organisieren, bei denen auch mit nichttödlicher Munition geschossen werden kann. Dabei handelt es sich um kostspielige Massnahmen, die Ausnahmen von geltenden Gesetzen und viele Freiwillige erfordern, die ausgewählt, geschult und entschädigt werden müssen.

Stellungnahme BR/Behörde

Das Verschiessen von nicht-letal Munition zur Vergrämung von Wölfen (z.B. Gummigeschosse) setzt den Einsatz von Waffen voraus, aus denen jederzeit auch letale Munition verschossen werden kann. Von Ausnahmen abgesehen (z.B. Militär, Polizei) verbietet das eidgenössische Waffengesetz (SR 514.54) das Mitführen und Verwenden solcher Waffen im öffentlichen Raum. Die kantonalen Jagdpolizeiorane sind bereits heute im Besitz einer Bewilligung zum Tragen von Waffen.

Erfahrungen in den Kantonen mit dem Einsatz von Gummischrot gegen Wölfe zeigen, dass diese Munition nur bei einer Distanz von weniger als 25 Metern wirksam ist. Solch nahe Wolfsbegegnungen treten jedoch so selten auf, dass diese Vergrämungsmethode kaum zielführend erscheint.

Das am 16. Dezember 2022 revidierte Jagdgesetz wird den Kantonen die Möglichkeit bieten, dem Menschen gefährlich nahekommende Wölfe durch die Organe der Jagdpolizei erlegen zu lassen. Zudem wurde mit dem neuen Gesetz ein Wechsel von der reaktiven zur proaktiven Regulierung von Wolfsrudeln vorgenommen, der eine bessere Kontrolle der Wolfsausbreitung ermöglicht.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3849	n	DE FR IT Mo. Bendahan. Ein Kompetenzzentrum oder Kompetenznetzwerk für künstliche Intelligenz in der Schweiz schaffen		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen für die Schaffung eines Kompetenzzentrums für neue Technologien und insbesondere für künstliche Intelligenz (KI) in der Schweiz vorzuschlagen. Dieses Zentrum soll insbesondere dazu beitragen, die folgenden Ziele zu erreichen:

- Die Schweiz hat ein Kompetenzzentrum, das die Behörden und eventuell den Privatsektor beraten kann;
- Die Schweiz verfügt über die Rechenleistung und die Infrastruktur für die Entwicklung, das Testen und die Forschung rund um KI;
- Die Schweiz verfügt über Werkzeuge und kann Werkzeuge zur Verfügung stellen, die den Umgang mit künstlicher Intelligenz ermöglichen, z. B. indem sie Risiken erkennen, diesen vorbeugen oder sie zu deren besseren Verständnis beitragen können;
- Die Schweiz überwacht die Entwicklungen ständig, um zu verhindern, dass sie bei der Regulierung und Entwicklung zu spät reagiert;
- KI wird im Interesse des Gemeinwohls und der Bevölkerung gefördert und es wird verhindert, dass sich diese Technologien zum Nachteil der grossen Mehrheit der Bevölkerung entwickeln.

Die Schaffung eines solchen Zentrums kann auf verschiedene Weise erfolgen, z. B. indem:

- das Budget der Hochschulen an die Inflation gekoppelt wird und sie so Ressourcen für die Entwicklung oder den Beitrag zu einem solchen Zentrum bereitstellen können;
- bei der Entwicklung eines solchen Zentrums eine Vermittlerrolle übernommen wird, indem Ressourcen zur Verfügung gestellt und öffentliche Dienstleistungsaufträge für dieses Zentrum geschaffen werden;
- ein öffentlicher Auftrag festgelegt und ausgeschrieben wird, der sicherstellt, dass sich die KI in der Schweiz entwickeln kann, aber allen Menschen zugutekommt und möglichst transparent ist;
- die Entwicklung von Rechenleistung, die zur Verfügung gestellt werden kann, finanziert oder mitfinanziert wird; dieser Aspekt ist in der Tat grundlegend für Forschung, Tests und Einsätze im Bereich der KI;
- Ausbildungen gefördert werden, dank denen sich die Schweiz in diesem Bereich als führend positionieren kann.

Begründung

Die Technologien entwickeln sich sehr schnell, was sich nicht immer mit einer gewissen Trägheit des politischen Systems vereinbaren lässt. Dies kann dazu führen, dass das Rechtssystem nicht mehr mit der Entwicklung Schritt hält. Die Schweiz sollte eine Vorreiterrolle für neue Technologien einnehmen, aber immer das Interesse der Gesellschaft im Mittelpunkt behalten. Die Schweiz sollte daher ein Land sein, in dem die Entwicklung von Technologien gefördert wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass diese Technologien der Menschheit zugutekommen, anstatt nur den Interessen einiger weniger Personen oder Unternehmen zu dienen und andere Personen massiv zu schwächen. Ein Kompetenzzentrum würde es der Schweiz ermöglichen, eine Vorreiterrolle einzunehmen und die Entwicklung der Technologien, insbesondere im Bereich der KI, ständig zu überwachen. Ein solches Zentrum könnte der Politik helfen, schnell zu reagieren, und würde dazu beitragen, dass KI-Technologien transparent sind. Dadurch könnten Risiken begrenzt werden und Werkzeuge beschafft oder entwickelt werden, die den Wert dieser Technologien für die Bevölkerung steigern.

Die Kompetenzen sind in der Schweiz bereits sehr stark vorhanden, aber es fehlt an politischen Impulsen und Mitteln. Wenn die Hochschulen und andere Akteure zur Entwicklung eines solchen Zentrums ermutigt würden, könnten Synergien mit dem Privatsektor geschaffen werden, die unser Land im Bereich der KI im Interesse des Gemeinwohls als führend positionieren und ein für Unternehmen förderliches Umfeld schaffen würden.

Der Schweiz mangelt es gravierend an Ressourcen, das heisst an verfügbaren digitalen Infrastrukturen, insbesondere an verfügbarer Rechenleistung, um Institutionen sowie Partnerinnen und Partnern die Möglichkeit zu geben, im Bereich der KI zu forschen, zu entwickeln, zu testen und zu lernen. Es wäre sehr wichtig, diese Kapazitäten substanziell zu erhöhen, um nicht zu stark vom Ausland abhängig zu sein.

Stellungnahme BR/Behörde

KI wirft Fragen in unterschiedlichsten Bereichen unserer Gesellschaft und Wirtschaft auf, wobei die Auswirkungen von KI stark kontextabhängig sind. Vor diesem Hintergrund erscheint ein einzelnes Kompetenzzentrum, welches für alle technischen, juristischen und gesellschaftlichen Aspekte von KI auf sektorieller und horizontaler Ebene zuständig sein soll, weder zielführend noch umsetzbar. Der Bund hat bereits mehrere Gremien zum Austausch über verschiedene Aspekte von KI geschaffen. Seit 2019 wird die vom BAKOM koordinierte Plattform Tripartite genutzt, um politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Fragen rund um KI mit über 300 Expertinnen und Experten aus Verwaltung (Bund

und Kantone), Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft zu diskutieren. Die Plattform Tripartite steht allen Interessierten offen und verfügt über einen Verwaltungsausschuss zur Koordinierung von Schweizer Positionen zu KI. Seit mehreren Jahren ist KI auch ein prioritäres Thema am Swiss Internet Governance Forum, welches unter dem Patronat des BAKOM steht.

Seit 2021 ist das Kompetenznetzwerk KI (CNAI) für technische Aspekte der konkreten Nutzung von KI in der Bundesverwaltung zuständig. Das CNAI, das dem Bundesamt für Statistik (BFS) angegliedert ist, führt eine Datenbank über die KI-Projekte im Bund, koordiniert die KI-bezogene Terminologie und vernetzt technische Expertinnen und Experten in der «Community of Expertise» und «Community of Practice». Derzeit wird ein «Knotenpunkt Recht» geschaffen, der das CNAI und den Verwaltungsausschuss der Plattform Tripartite in rechtlichen Fragen unterstützt. Seit 2021 existiert ein «Knotenpunkt Algorithmen» unter der Leitung des Data Science Competence Centre (DSCC) des BFS. Der Bundesrat hat das EDI beauftragt, das CNAI bis zum ersten Quartal 2024 zu evaluieren und ihm ggf. eine Weiterentwicklung zu unterbreiten. Zudem stellt das DSCC dem öffentlichen Sektor seine Expertise in der konkreten Anwendung von Datenwissenschaft und KI zur Verfügung. Darüber hinaus führt das BAKOM unter Beizug des Verwaltungsausschusses der Plattform Tripartite alle zwei Jahre ein Monitoring über die Nutzung und Aktualität der KI-Leitlinien für den Bund von 2020 durch und sammelt die geplanten Massnahmen auf sektorieller Ebene. Schliesslich forscht das Technologiezentrum des VBS, armasuisse Wissenschaft und Technologie, an Anwendungen von KI im Sicherheitsbereich.

Auch an diversen Hochschulen sind Kompetenzzentren zur KI geschaffen worden, welche für die in der Motion genannten Anliegen genutzt werden können. Dies gilt auch für die Rechenleistung und Infrastrukturen. Der neue Schweizer Supercomputer «alps», der derzeit von der ETH Zürich beschaffen wird und den bestehenden Rechner «Piz Daint» ersetzen soll, wird erneut einer der leistungsstärksten Supercomputer der Welt sein. Der Supercomputer soll ab Q1/2024 einsatzbereit sein.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass der Umgang mit KI (und anderen Themen der Digitalisierung) weiter an Bedeutung gewinnen wird. Ob es dafür zukünftig eine Anpassung oder Stärkung der bestehenden institutionellen Strukturen im Bereich KI benötigt, hängt auch stark von den regulatorischen Entwicklungen auf internationaler Ebene ab. Nebst den Verhandlungen der EU zum «AI Act» sind insb. die Verhandlungen im Europarat unter Schweizer Vorsitz für ein verbindliches internationales Abkommen zu KI, Menschenrechten, Demokratie und Rechtsstaatlichkeit relevant. In seiner Antwort auf das Postulat Dobler (23.3201) hat der Bundesrat bereits angekündigt, bis Ende 2024 eine politische Auslegeordnung mit möglichen Optionen für sektorische und wo nötig horizontale regulatorische Massnahmen im Bereich KI zu erarbeiten. Die Analysen hierzu werden im Rahmen der existierenden Gefässe (insb. der IK EUDP für die Auswirkungen des «AI Act» auf die Schweiz, der Plattform Tripartite und dessen Verwaltungsausschuss für die Analyse der Implikationen des Europaratsabkommens, das Monitoring der Leitlinien sowie den Austausch über sektoriellen Handlungsbedarf, sowie dem CNAI) und unter Einbezug aller betroffenen Bundesstellen vorgenommen. Die Auslegeordnung soll auch die Frage prüfen, ob eine Anpassung oder Stärkung der bestehenden institutionellen Strukturen im Bereich KI (z.B. Schaffung einer übergeordneten Koordinationsstelle) angezeigt ist.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3852	n	DE FR IT Mo. Clivaz Christophe. Es braucht eine Frist für den Rückbau von stillgelegten Seilbahnanlagen		-	X	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 19 des Seilbahngesetzes dahingehend zu ändern, dass eine Frist für den Rückbau von Seilbahnanlagen, die definitiv nicht mehr in Betrieb sind, eingeführt wird.

Begründung

Die Klimaerwärmung und die fehlende Wirtschaftlichkeit haben in den vergangenen Jahren immer mehr Skigebiete dazu gezwungen, ihren Betrieb einzustellen oder ihn zu reduzieren und einzelne Anlagen aufzugeben. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen und in Zukunft noch verstärken.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass Anlagen, die nicht mehr betrieben werden, innerhalb einer vernünftigen Frist rückgebaut werden und das Gelände renaturiert wird. Damit wird verhindert, dass die Beeinträchtigungen der Natur sich über die Stilllegung hinaus fortsetzen, und der ursprüngliche Zustand der beeinträchtigten Landschaften kann wieder hergestellt werden, was für den Tourismus von grosser Bedeutung ist.

Artikel 19 des Seilbahngesetzes sieht eine Pflicht zur Entfernung von Anlagen, deren Betrieb definitiv eingestellt wird, auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers vor. Es zeigt sich, dass es in der Praxis oft lange dauert, bis eine stillgelegte Anlage rückgebaut ist.

Es muss damit gerechnet werden, dass in den kommenden Jahrzehnten weitere Anlagen rückgebaut werden müssen, wie dies der Bundesrat in seiner Antwort auf meine Interpellation 21.3268 einräumt. Um diesem Problem entgegenzuwirken ist es ist daher wichtig, im Gesetz für den Rückbau von Anlagen, die nicht mehr in Betrieb sind, eine Frist von beispielsweise 5 Jahren festzulegen.

Stellungnahme BR/Behörde

Die vorgeschlagene Änderung des Seilbahngesetzes ist nicht geeignet, das damit angestrebte Ziel zu erreichen. Die geltende Rechtslage (Art. 19 Seilbahngesetz, Art. 55 Seilbahnverordnung) sieht schon heute vor, dass ein Gesuch um Entfernung der Seilbahn eingereicht werden muss, sobald die Seilbahn definitiv nicht mehr betrieben und nicht mehr in einem betriebsfähigen Zustand gehalten wird.

Wird eine Anlage in der Praxis nicht rückgebaut, so liegt dies nicht an den Fristen, sondern an den oft fehlenden finanziellen Mitteln der Unternehmen für diesen Rückbau oder es ist unklar, wer der rückbaupflichtige Eigentümer der Anlage ist, wenn die Unternehmung Konkurs gegangen ist und nicht mehr besteht.

Eine zusätzliche Frist hätte gegenüber der bestehenden Regelung keinerlei Beschleunigungswirkung.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung

Nr. No. n.	Erstrat Cons. Cons.	Geschäftstitel Titre de l'objet Titolo dell'oggetto	Sprecher/in Porte-parole Portavoce	Antrag BR / Behörde * Proposition CF / Autorité * Proposta CF / Autorità *	Mit Antrag einverstanden ** D'accord avec la proposition ** Accetta la proposta **	Bekämpft Combattu Combattuto
23.3855	n	DE FR IT Mo. Klopfenstein Broggini. Regenwasser. Eine nachhaltige Ressource		-	✗	

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Bewirtschaftung des Regenwassers in das Gewässerschutzgesetz aufzunehmen. Diese Bewirtschaftung umfasst die Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser sowie dessen Nutzung für Zwecke, die nicht die hohe Qualität von Trinkwasser erfordern.

Begründung

Mit der Beschleunigung des Klimawandels gibt es immer mehr Dürren. Das Wasser als Ressource steht, unter Druck und der Wettbewerb unter den verschiedenen Nutzungen wird immer härter. Angesichts dessen ist das Auffangen von Regenwasser ein einfaches und nachhaltiges Mittel, um die natürlichen Ressourcen und die Ökosysteme zu schützen. Im Gewässerschutzgesetz ist aber nichts über das Regenwasser als solches zu lesen. Es stellt aber eine wichtige, bisher vernachlässigte Ressource dar. Zwar verfügt die Schweiz derzeit noch über genügend Wasser. Doch diese Situation könnte sich im Zuge des Klimawandels rasch ändern. Zurzeit wird Trinkwasser zu Zwecken verwendet, für die es eigentlich keine so hohe Wasserqualität braucht, wie die Bewässerung von Gärten und Grünflächen, das Autowaschen, das Befüllen von Schwimmbädern, die WC-Spülung und gewisse industrielle Aktivitäten. Neben den Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit der Seltenheit der Ressource stellen, handelt es sich auch um eine Verschwendung von Energie und Steuergeldern. Trinkwasser erfordert eine aufwendige Aufbereitung (Reinigung, Pumpen, Transport), die Kosten verursacht und Energie verbraucht. Es sollte daher in erster Linie dort verwendet werden, wo seine hohe Qualität erforderlich ist. Wo dies nicht der Fall ist, sollte man sich fragen, ob nicht besser ordnungsgemäss aufgefangenes und gespeichertes Regenwasser verwendet werden sollte, das allenfalls leicht aufbereitet wird, wenn sein Verwendungszweck dies erfordert. Darüber hinaus gilt es, die Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser besser zu steuern, um die Erosions- und Überschwemmungsgefahr zu verringern. Das Problem der zunehmenden Bodenversiegelung ist unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten.

Stellungnahme BR/Behörde

Nach dem Gewässerschutzgesetz (GSchG; SR 814.20) ist nicht verschmutztes Niederschlagswasser in erster Linie versickern zu lassen und in zweiter Linie – möglichst verzögert – in ein oberirdisches Gewässer einzuleiten (vgl. Art. 7 Abs. 2 GSchG). Die Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, die Siedlungsentwässerung daran auszurichten (Art. 5 Gewässerschutzverordnung, GSchV; SR 814.201). Dadurch wird die Neubildung des Grundwassers gefördert und eine an den Klimawandel angepasste Regenwasserbewirtschaftung unterstützt. Die Vollzugshilfe «Regenwasser im Siedlungsraum» (bafu.admin.ch > Themen > Thema Klima > Publikationen und Studien > Regenwasser im Siedlungsraum) zeigt auf, mit welchen Werkzeugen und Massnahmen die Kantone und Gemeinden die Regenwasserbewirtschaftung und -nutzung umsetzen können.

In der Schweiz muss künftig häufiger mit trockenen Perioden gerechnet werden, wobei die Regionen unterschiedlich stark betroffen sein werden. Dennoch verfügt die Schweiz grundsätzlich über genügend Wasserreserven. Rund 80 Prozent des Trinkwassers stammen aus Grundwasser, welches meist ohne energieintensive Aufbereitung genutzt werden kann. In den vergangenen Trockenperioden zeigte sich aber, dass vor allem bei kleineren und lokalen Grundwasservorkommen (inkl. Quellen) in Trockenperioden Engpässe entstanden sind. Diese Engpässe konnten in der Regel jedoch durch Wasser aus anderen Trinkwasservorkommen oder von benachbarten Trinkwasserversorgungen überbrückt werden. Die Regenwassernutzung ist deshalb gegenüber einer Regenwasserversickerung nur unter bestimmten lokalen Bedingungen und je nach der Art der Nutzung ökologisch und wirtschaftlich vorteilhaft, wie dies im Bericht Wasserversorgung 2025 (bafu.admin.ch > Themen > Thema Wasser > Publikationen und Studien > Grundlagen für die Wasserversorgung 2025) des Wasserforschungsinstituts Eawag und des Bundesamtes für Umwelt BAFU aufgezeigt wurde.

Die Regenwassernutzung ist bereits mit der heutigen Gesetzgebung abgedeckt und wird umgesetzt. Bund, Kantone und Fachverbände unterstützen die Gemeinden und Privateigentümer mit Empfehlungen. Damit kann beurteilt werden, wo und wie eine Regenwassernutzung Sinn macht.

Eine nationale Regelung zur Regenwassernutzung auf Gesetzesstufe ist aus Sicht des Bundesrates nicht notwendig.

Antrag BR/Behörde

Ablehnung