

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal

Stand:
12.05.2021

Ergänzung zur Tagesordnung Sommer session 2021

Parlamentarische Vorstösse in Kategorie IV

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Inhaltsverzeichnis (alle Vorstösse)

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3485	n	Po. Flach. Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt		de Courten	+	✓
19.3611	n	Po. Munz. Stopp der Verschotterung von Grünflächen		Hess Erich	+	✓
19.3643	n	Po. (Ammann) Müller-Altermatt. Steigerung der Attraktivität und Entwicklung von Nachtzug-Angeboten		Heer	+	✓
19.3784	n	Mo. Jauslin. Energieautonomie der Immobilien des Bundes. Fotovoltaik-Offensive		Imark	+	✓
19.3818	n	Po. Flach. Millionen Tonnen von Plastik einsparen, ersetzen oder recyceln statt verbrennen oder exportieren		Egger Mike	+	✓
19.3985	n	Mo. (Chiesa) Marchesi. Strassenbenützungsgeld für ausländische Fahrzeuge, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren		Jauslin	-	✓
19.4052	n	Po. Fraktion RL. Zukunftsfähige Mobilität ermöglichen	Jauslin	Wobmann	+	✓
19.4202	n	Mo. Eymann. Massnahmen zur Reduktion der 80-prozentigen Energieverluste im Gebäudebereich		Imark	+	✓
19.4225	n	Mo. Aebi Andreas. Verlängerung des Gentech-Moratoriums		Wasserfallen Christian	+	
19.4254	n	Po. (Vogler) Müller-Altermatt. Übermässigen Motorenlärm endlich wirksam reduzieren		Wobmann	+	✓
19.4355	n	Po. Fraktion C. Plastikmüll. Vermeiden und Wiederverwerten statt Exportieren	Müller-Altermatt	Büchel Roland	+	✓
19.4443	n	Mo. Candinas. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓
19.4444	n	Mo. Graf-Litscher. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓
19.4445	n	Mo. Schaffner. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓
19.4446	n	Mo. Töngi. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓
19.4497	n	Po. Munz. Digitalisierung und 5G im Einklang mit den Klimazielen		Wasserfallen Christian	+	✓
19.4614	n	Mo. Trede. Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs		Hurter Thomas	+	
19.4631	n	Po. Cattaneo. Ein sicheres und schnelles Velo-Nationalstrassennetz zwischen den Schweizer Agglomerationen		Giezendanner	+	✓
20.3110	n	Po. Chevalley. Keine neuen Produkte wegwerfen. Stopp der Verschwendung!		Egger Mike	+	✓
20.3237	n	Mo. Fraktion RL. Mobilfunknetz. Die Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau jetzt schaffen	Wasserfallen Christian	Schlatter	+	✓
20.3507	n	Mo. Wettstein. Luftschadstoffemissionen stationärer Anlagen, welche die Tagesmittel-Grenzwerte überschreiten. Pflicht zur Veröffentlichung		Rüegger	+	✓
20.3949	n	Po. Pult. Szenarien für die Versorgung mit Dienstleistungen von Nachrichtenagenturen		Glarner	+	✓

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3984	n	Po. Pult. Digitale Infrastruktur. Geopolitische Risiken minimieren		Grüter	+	✓
20.4121	n	Mo. Bäumle. Fairer Wettbewerb unter Finanzdienstleistern. Postfinance privatisieren, Kredit- und Hypothekenverbot aufheben		Pult	+	
20.4135	n	Po. Schaffner. Was heisst netto null für den Hochbau, und wie kann dieses Ziel erreicht werden?		Burgherr	+	✓
20.4406	n	Mo. Suter. Grüne Wasserstoffstrategie für die Schweiz		Imark	+	✓
19.3425	n	Mo. Feller. Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3,5 Tonnen			-	✗
19.3440	n	Po. de la Reussille. Unternehmensführung der SBB. Unanständiges Gehalt für den CEO, Sparmassnahmen für die Angestellten			-	✗
19.3465	n	Po. Glättli. Die Preispolitik des öffentlichen Verkehrs soll so gestaltet sein, dass sein Anteil (Modalsplit) steigt			-	✗
19.3472	n	Mo. Grossen Jürg. Für einen CO2-Absenkpfad im Strassenverkehr			-	✗
19.3473	n	Po. Grossen Jürg. Risiken und Nebenwirkungen von fossil betriebenen Produkten transparent aufzeigen			-	✗
19.3474	n	Mo. (Hardegger) Nussbaumer. Erhöhung der Quote energetischer Sanierungen bei Mietliegenschaften			-	✗
19.3475	n	Po. (Hardegger) Seiler Graf. Kostenwahrheit bei Flughäfen und Flugplätzen			-	✗
19.3480	n	Mo. Quadri. Keine neuen Schikanen gegenüber Autofahrerinnen und Autofahrern			-	✗
19.3504	n	Mo. Fraktion G. Notstand bei der Artenvielfalt. Sofortige Intensivierung des Aktionsplans Biodiversität Schweiz	Schneider Meret		-	✗
19.3511	n	Mo. Rutz Gregor. Bürgerfreundliche Parkscheiben			-	✗
19.3513	n	Mo. Müller-Altermatt. Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung			-	✗
19.3530	n	Mo. Candinas. Abschwächung der negativen Folgen der Zweitwohnungs-Initiative			-	✗
19.3563	n	Mo. Masshardt. Klimaschutz konkret. Mobilitätsmanagement für die Bundesverwaltung			-	✗
19.3564	n	Mo. Masshardt. Klimaneutrale Bundesverwaltung			-	✗

* Annahme +
Ablehnung -

** Ja ✓
Nein ✗

Einzelne Vorstösse mit Texte

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3485	n	Po. Flach. Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt		de Courten	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht zur Schifffahrtspolitik vorzulegen und Massnahmen zur Realisierung von Klimaschutzpotenzialen in der Schifffahrt vorzuschlagen.

Begründung Der Anteil der internationalen Seeschifffahrt an den globalen CO₂-Emissionen liegt derzeit bei 2 bis 3 Prozent und damit in der gleichen Grössenordnung wie der Anteil der Luftfahrt. Darum haben die Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) reagiert und eine Strategie zur Reduktion von Treibhausgasen in der Schifffahrt verabschiedet. Die Emissionen sollen laut IMO bis 2050 um mindestens 50 Prozent im Vergleich zum Jahr 2008 sinken. Auch die Schweiz kann dazu einen Beitrag leisten.

Möglichkeiten dafür gibt es schon heute genug. Norwegen - nicht nur bei der Elektromobilität führend - ist auch bei der Elektrifizierung der Schifffahrt weit fortgeschritten. Elektrische Fähren, die zum Beispiel zwischen den Orten Lavik und Oppedal pendeln, sparen gegenüber üblichen Fähren auf der zwanzigminütigen Fahrt 95 Prozent der CO₂-Emissionen und 80 Prozent der Betriebskosten ein. Bis zu 350 Passagiere und 120 Autos können die Fähren mitnehmen. Eine Win-win-Situation für Umwelt und Wirtschaft.

Im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik soll der Bundesrat daher einen Bericht zur Schifffahrtspolitik der Schweiz vorlegen, der konkrete Aussagen über die Potenziale der Schifffahrtspolitik im Bereich der Umweltpolitik in absehbarer Zukunft enthält und aufzeigt, wo und inwiefern eine Verschärfung technischer Vorschriften eine Beschleunigung hinsichtlich des Umstiegs auf eine elektrifizierte und nachhaltigere Schifffahrt bewerkstelligen kann.

Stellungnahme Innovative Lösungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu ermöglichen und zu fördern ist im nationalen Interesse. Das Haupthindernis für die rasche Verbesserung der CO₂-Bilanz in der Schifffahrt liegt in der Finanzierbarkeit und den teilweise noch fehlenden marktreifen nachhaltigen Antriebslösungen. Der Bundesrat ist bereit, in einem kurzen Bericht einen Überblick zu nachhaltigen Lösungen in der Binnenschifffahrt vorzulegen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3611	n	Po. Munz. Stopp der Verschotterung von Grünflächen		Hess Erich	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht die zunehmende Verschotterung von privaten und öffentlichen Grünflächen und Arealen aufzuzeigen, die damit einhergehende ökologische Verarmung sowie Massnahmen zur Vermeidung der Verschotterung zugunsten von biologisch wertvollen Grünanlagen.

Begründung Die Verschotterung von ehemaligen Grünflächen, Vorgärten oder auch öffentlichen Arealen hat in letzter Zeit erheblich zugenommen. Diese Schottergärten bedeuten eine ökologische und ästhetische Verarmung und verstärken die Sommerhitze in den Siedlungsgebieten. Werden die verbleibenden innerörtlichen Grün- und Restflächen mit Schotter überschüttet, wird das raumplanerische Ziel einer qualitativ hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen (Art. 8a RPG) verfehlt. Zudem wird der grobe Schotter sehr häufig aus dem nahen oder fernen Ausland importiert. Als Begründung für diesen Schottergartenboom werden die Pflegeleichtigkeit und der kostengünstige Unterhalt angegeben. Sehr oft müssen solche Flächen aber nach wenigen Jahren mit Herbiziden behandelt werden. Schottergärten sind aus Sicht der Biodiversität mit versiegelten Böden gleichzusetzen. Mit dem Aktionsplan Biodiversität von 2017 hat der Bundesrat insbesondere auch auf die Notwendigkeit der Förderung der Biodiversität innerhalb des Siedlungsraums hingewiesen. Konkrete Massnahmen sind aber bislang keine erfolgt. Oft sind auch öffentliche Flächen von Verschotterungen betroffen. Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz hat 2017 in einer Studie zu Schottergärten dargelegt, dass den kommunalen und kantonalen Behörden oft kein Instrumentarium zur Verfügung steht, um die Verschotterung von Grünflächen zu verhindern. In Schaffhausen und Olten liegen bereits politische Forderungen auf dem Tisch, um Schottergärten einzuschränken.

Angesichts dieser Ausbreitung der Schottergärten soll der Bericht insbesondere aufzeigen, ob Schottergärten als Form von Versiegelung von Böden einer Bewilligungspflicht zu unterstellen sind. Weiter soll aufgezeigt werden, welche andere Massnahmen Bund, Kantone und Gemeinden ergreifen können, um Schottergärten einzuschränken, dabei sollen auch Fördermassnahmen und Anreizsysteme geprüft werden.

Stellungnahme Mit dem Aktionsplan zur Strategie Biodiversität Schweiz (AP SBS, verabschiedet am 6. September 2017) hat der Bund eine Reihe von Massnahmen zur Förderung der Biodiversität in der Schweiz definiert. Das Thema der Verschotterung öffentlicher und privater Grünflächen wird im Rahmen des Pilotprojekts "Biodiversität und Landschaftsqualitäten in Agglomerationen fördern" behandelt. Die Auswirkungen dieses vermehrt zu beobachtenden Phänomens müssen genauer untersucht werden. Die ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der im AP SBS vorgesehenen Pilotprojekte werden im Jahr 2022 im Rahmen einer Wirkungsanalyse untersucht. Auf dieser Grundlage wird sodann entschieden, ob die Pilotprojekte weitergeführt oder ob gewisse Massnahmen ab 2024 umgesetzt werden. Dabei werden auch die Ergebnisse des genannten Pilotprojekts bewertet, und es wird geprüft werden, ob Massnahmen ergriffen werden müssen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3643	n	Po. (Ammann) Müller-Altermatt. Steigerung der Attraktivität und Entwicklung von Nachtzug-Angeboten		Heer	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu prüfen, wie eine Attraktivitätssteigerung und Erweiterung von Nachtzug-Angeboten erreicht werden kann.

Begründung Insbesondere im internationalen Personenverkehr (IPV) könnte sich auch in der Schweiz das Mobilitätsverhalten durch zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz zugunsten der Bahn ändern. Es ist erfreulich, dass die SBB diese Potenziale durch Massnahmen im Angebotsbereich aktiv nutzen und weiter ausbauen möchten. Nachhaltigkeit bietet vor allem im IPV grosse Chancen für mehr Wachstum. Mittelfristig wird insbesondere der IPV von Nachfragesteigerungen profitieren können. Ein Hebel zur Nutzung des Potenzials ist u. a. der Ausbau von Nachtzug-Verbindungen in Kooperation oder alleiniger Führung durch die SBB. Allerdings ist zu beachten, dass der Kostendeckungsgrad der von den SBB betriebenen Züge aktuell unter 50 Prozent liegt. Während Österreich, die Niederlande und Schweden Nachtzüge staatlich fördern, fehlt eine solche Förderung in der Schweiz bislang. Auch die Niederlande und Schweden haben im Rahmen ihrer Klimaschutzprogramme die Absicht erklärt, zukünftig Nachtverkehre substantiell fördern zu wollen. Wenn die Ausweitung vom Nachtzug-Angebot ernsthaft angegangen werden soll, muss diese auch mit der politischen Diskussion verbunden werden, inwieweit die Schweiz bereit ist, den Ausbau der Nachtverkehre entsprechend finanziell zu fördern.

Deshalb soll in einem Bericht aufgezeigt werden, wie andere Länder staatliche Unterstützung für die Attraktivitätssteigerung und Erweiterung von Nachtzug-Angeboten gewähren. Weiter soll der Bericht aufzeigen, welche Instrumente oder Anreize angewendet werden könnten. Es stellt sich auch die Frage, ob man dafür auch finanzielle Mittel aus dem Zertifikatshandel einsetzen könnte. Denn das Ziel des Emissionshandels ist es, Emissionen da zu reduzieren, wo die Kosten tief liegen. Wären Klimaschutzziele auch mit Nachtzug-Angeboten erreichbar? Der Bundesrat soll diese Fragen evaluieren.

Antrag Das Büro beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3784	n	Mo. Jauslin. Energieautonomie der Immobilien des Bundes. Fotovoltaik-Offensive		Imark	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen (allenfalls etappierten) Investitionsplan vorzulegen, um die Versorgung seines Immobilienbestandes mit erneuerbarer elektrischer Energie innerhalb von 12 Jahren sicherzustellen.

Begründung Gemäss dem Umweltbericht des Rumba-Programms für den Zeitraum 2006-2016 macht die elektrische Energie bei den Bundesgebäuden im Jahr 2016 51 Prozent des Energiebedarfs aus.

Obwohl die verschiedenen Betreiber in den letzten Jahren Energieeinsparungen vorgenommen haben und das Immobilienportfolio in verschiedener Hinsicht verbessert wurde, scheint es weiterhin einen hohen Bedarf an Strom zu geben.

Die Treibhausgasemissionen sollten schon möglichst kurzfristig reduziert werden. Im Jahr 2016 ist die Fotovoltaikproduktion die wichtigste erneuerbare Ressource der Bundesverwaltung, die jährlich aber nur 890 000 Kilowattstunden produziert, während ihr Bedarf bei rund 66 Millionen Kilowattstunden (Endenergie) liegt.

Die Investitionen in Fotovoltaikanlagen im Immobilienvermögen des Bundes können und sollten deutlich gesteigert werden, um Ende des nächsten Jahrzehnts eine praktisch autonome Stromversorgung im Immobilienbestand des Bundes zu gewährleisten.

Der Bund ist ein bedeutender Kunde auf dem Strommarkt und verschafft sich ein "gutes Gewissen", indem er von seinen Lieferanten zertifizierten Wasserkraftstrom bezieht. Mit diesem Verhalten fördert er allerdings nicht die Suche nach Alternativen, und er monopolisiert die verfügbaren umweltfreundlichen Ressourcen zulasten kleinerer Kunden aus dem privaten Sektor wie auch der öffentlichen Hand.

Durch eine proaktive Politik soll der Bund künftig an oder in der Nähe seiner Standorte erneuerbare Energien durch den Einsatz von Fotovoltaik erzeugen, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dazu braucht es dringend eine entsprechende Investitionspolitik in diesem Bereich, die ausser ökonomischen Kriterien vor allem auch die Umweltbilanz berücksichtigt. Die Budgetauswirkungen solcher Massnahmen (rund 40 Millionen Franken pro Jahr) dürften gemessen am Investitionsvolumen des Bundesamtes für Bauten und Logistik, der ETH und des VBS gering sein, ebenso die Auswirkungen auf die Betriebskosten.

Stellungnahme Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Motion gemäss Wortlaut eine Versorgung mit "erneuerbaren Energien" fordert. Sie sieht keine Beschränkung auf Fotovoltaik vor, auch wenn der Motionär Letztere in Titel und Begründung hervorhebt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3818	n	Po. Flach. Millionen Tonnen von Plastik einsparen, ersetzen oder recyceln statt verbrennen oder exportieren		Egger Mike	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und in einem Bericht aufzuzeigen, wie der Gebrauch von Kunststoffen in der Land- und Bauwirtschaft vermindert, durch ressourcenschonendere Alternativen ersetzt und der Anteil des Recyclings erhöht werden kann.

Begründung In der Schweiz gelangen jährlich etwa 1 000 000 Tonnen Kunststoffe zumeist als Verpackungen in den Umlauf. 780 000 Tonnen werden als Abfall entsorgt, davon werden über 80 Prozent (etwa 650 000 Tonnen) in Kehrrichtverwertungsanlagen und gut 6 Prozent in Zementwerken energetisch verwertet, was zu hohen CO₂-Emissionen führt. Hinzu kommt der Importstopp für Plastikabfälle in China. Nur etwa 80 000 Tonnen werden stofflich verwertet (d. h. recyclet).

Der Königsweg ist die Reduktion des Gebrauchs von Kunststoffen. Soweit das Reduktionspotenzial ausgeschöpft ist, soll der Bundesrat mit einem Fokus auf die Bauwirtschaft und die Landwirtschaft untersuchen, welche ressourcenschonendere Alternativen zu Kunststoffen bestehen.

Zudem wird gerade in der Bauwirtschaft das Potenzial für Kunststoffrecycling nicht ausgeschöpft. Alleine beim Bauplastik ist mit einer Grössenordnung von etwa 30 000 bis 50 000 Tonnen im Jahr zu rechnen, die heute nicht recyclet werden. Das ist auch eine grosse Chance für die Cleantech-Industrie in der Schweiz.

Stellungnahme Die Problematik des Eintrages von Kunststoffen in die Umwelt und die Forderung nach verbessertem Kunststoffrecycling ist von hoher politischer Aktualität. Dies zeigt sich auch an der grossen Anzahl von parlamentarischen Vorstössen zu dieser Thematik. Das Anliegen des vorliegenden Postulates entspricht weitgehend den Zielsetzungen und Forderungen des vom Nationalrat am 5. März 2019 angenommenen Postulates Thorens Goumaz 18.3196.

Die Postulate Thorens Goumaz 18.3196 und Munz 18.3496 werden mit einem gemeinsamen Bericht erfüllt werden. Auch die in vorliegendem Postulat angesprochene Thematik des Kunststoffrecyclings wird in diesem Bericht eingehend behandelt werden. Der Bundesrat ist daher bereit, das vorliegende Postulat ebenfalls in diesen Bericht zu integrieren.

Zurzeit laufen bereits Aktivitäten des Bundes, die dem Anliegen des Postulanten entsprechen. So wird im Rahmen eines Nachfolgeauftrags zum Postulat Cathomas 09.3600, "Rückführung von verbrauchten Polyethylenfolien in die Wiederverwertung", die Verbesserung des Recyclings von Agrarfolien geprüft. Dabei setzt der Bund auf freiwillige Massnahmen der Branche. Diesbezügliche Gespräche zwischen dem Verband Swissplastics, dem Schweizerischen Bauernverband und dem Bundesamt für Umwelt sind aufgenommen worden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3985	n	Mo. (Chiesa) Marchesi. Strassenbenützungsgebühr für ausländische Fahrzeuge, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren		Jauslin	-	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine Vorlage zur Einführung einer Strassenbenützungsgebühr für den Gotthard-Strassentunnel vorzulegen, anwendbar auf Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen, die im Ausland immatrikuliert sind.

Begründung Die Nutzung der öffentlichen Strassen ist grundsätzlich gebührenfrei; aufgrund von Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung ist die Bundesversammlung jedoch befugt, Ausnahmen zu bewilligen. Diese sind beschränkt auf Gebühren für einzelne Bauwerke wie Brücken oder Tunnels (Objektgebühren). Aufgrund dieser Verfassungsbestimmung wäre für den Gotthard-Strassentunnel eine Gebühr zulässig. In der Schweiz gibt es bereits ein Beispiel dafür, nämlich die Gebühr für die Durchfahrt durch den Strassentunnel am Grossen Sankt Bernhard. Da der Bau und der Unterhalt der alpenquerenden Infrastrukturbauten sehr kostenintensiv sind, haben die umliegenden Länder zur Deckung der hohen Kosten neben den ordentlichen Autobahngebühren bereits ein Mautsystem eingeführt, so Österreich für die Brennerautobahn und den Arlbergtunnel, Frankreich für die Strassentunnels am Mont Blanc und bei Fréjus und Italien für den Tunnel am Grossen Sankt Bernhard. Die Durchfahrt durch den Gotthard-Strassentunnel und die Benutzung weiterer alpenquerender Verbindungen durch die Schweiz (Passstrassen über den Gotthard, den San Bernardino und den Simplon) hingegen sind finanziell ausserordentlich attraktiv. Denn abgesehen von der 1985 eingeführten Autobahnvignette zu einem Preis von 40 Schweizerfranken kann die Infrastruktur in der Schweiz von ausländischen Fahrzeugen umsonst genutzt werden, was für Schweizer Autos im Ausland nicht der Fall ist. Man denke nur an die sehr hohen Gebühren in Italien. Die Schweiz kennt keine eigentlichen Strassenbenützungsgebühren; die Nutzerinnen und Nutzer des Strassennetzes finanzieren die Infrastruktur grösstenteils mittels (zweckgebundener) Steuern oder Abgaben, wie der Treibstoffabgabe, des Mineralölsteuereinzuschlags und der Autobahngebühren. Auf kantonaler Ebene wird zudem die Motorfahrzeugsteuer erhoben. Die Einführung einer nachfrageabhängigen Gebühr am Gotthard erweist sich folglich als gerecht, ohne jemanden zu diskriminieren. Die Vorteile dieser Gebühr reichen von höheren Einnahmen, die für die Finanzierung und den Unterhalt unserer Infrastrukturen eingesetzt werden können, hin zu positiven Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt und die politische Entwicklung in diesem Bereich sowie auch auf die Wirtschaft, indem unnötige Leerfahrten vermieden und die Fahrzeuge effizienter eingesetzt werden.

Stellungnahme Die Benutzung der Strasseninfrastruktur wird von den Nachbarländern der Schweiz und weiteren Ländern in Europa unterschiedlich bepreist. Es bestehen dabei verschiedene Mautsysteme. Ihnen allen ist indessen gemeinsam, dass bei der Gebührenerhebung nicht unterschieden wird zwischen Fahrzeugen, die im jeweiligen Inland bzw. im Ausland immatrikuliert sind. Die Tarife sind ungeachtet der Herkunft der Fahrzeuge gleich. Von dieser diskriminierungsfreien Praxis, die in anderen Ländern gilt, will auch der Bundesrat nicht abweichen. In diesem Sinne lehnt er eine Strassenbenützungsgebühr für ausländische Fahrzeuge, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren, ab.

Im Übrigen hat das Parlament 2017 drei Motionen abgelehnt, die eine generelle Einführung von Tunnelgebühren zum Inhalt hatten (16.3010, 16.3040 sowie 16.3045). In seinen damaligen Stellungnahmen hat sich der Bundesrat ebenfalls vom Gedanken leiten lassen, dass Tunnelgebühren bzw. damit verbundene Rabattsysteme niemanden diskriminieren sollen. Auch vor diesem Hintergrund ist eine Tunnelgebühr für Fahrzeuge, die im Ausland immatrikuliert sind, abzulehnen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4052	n	Po. Fraktion RL. Zukunftsfähige Mobilität ermöglichen	Jauslin	Wobmann	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie im Hinblick auf das langfristige Ziel der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs Pilotregionen etabliert werden können, um zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu testen. Der Bundesrat soll aufzeigen, wie entsprechende öffentlich und privat finanzierte Projekte (PPP) unter Einbezug von Hochschulen und der Industrie gefördert werden können. Zudem soll er darlegen, wie die notwendige Infrastruktur (z. B. Ladestationen, Produktion und Verteilung alternativer Treibstoffe) für diese zukunftsfähigen Mobilitätsprojekte finanziert werden kann. Dabei soll er auf die Möglichkeit der Verwendung des Treibstoffkompensationsprogramms eingehen.

Begründung Der Verkehr ist heute mit etwa 32 Prozent der Hauptverursacher der Schweizer CO₂-Emissionen. Das Ziel des Bundesrates, bis 2050 Emissionen auf netto null zu begrenzen, bedingt, dass die zukünftige Mobilität dekarbonisiert wird. Dementsprechend muss unser Verkehrsverhalten angepasst werden. Die notwendigen Technologien, welche dieses Vorhaben ermöglichen, existieren bereits. Was fehlt, sind konkrete Erfahrungen hinsichtlich der grossflächigen Umsetzung von autonomem und CO₂-freiem Verkehr. Diese Erfahrungen sind nötig, weil sie die schweizweite Adoption erleichtern und die Basis für neue, innovative Verkehrslösungen legen. Der Bundesrat soll darum die Voraussetzungen schaffen, damit in öffentlich und privat finanzierten Projekten und unter Einbezug der Hochschulen und der Industrie passende Mobilitätskonzepte realisiert und simuliert werden können.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4202	n	Mo. Eymann. Massnahmen zur Reduktion der 80-prozentigen Energieverluste im Gebäudebereich		Imark	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, ein Umsetzungskonzept für energieeffiziente Minergie-P-Massnahmen zur Reduktion der 80-prozentigen Energieverluste im Gebäudebereich vorzulegen und dabei auch die Nutzung von Dach- und Fassadenflächen für solare Energieproduktion zu berücksichtigen (Plus-Energie-Bauten).

Begründung Der Bundesrat hat die Absicht bekundet, Massnahmen gegen Energieverluste im Gebäudebereich zu treffen. Die bisherigen Anstrengungen reichen nicht aus, die Ziele der Energiestrategie und des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Mit Programmen zur Gebäudesanierung und der intensiveren Nutzung von Dach- und Fassadenflächen kann viel erreicht werden. Dabei ist auch an die etwa 1,3 Millionen Nichtwohnbauten zu denken, die - versehen mit Solarpanels - einen erheblichen Beitrag zur Stromerzeugung leisten können.

In diesem Konzept soll auch aufgezeigt werden, welche Anreize es seitens des Bundes und der Kantone braucht, um Gebäudesanierungen kombiniert mit Solarenergieproduktion grossflächig zu realisieren.

Stellungnahme Der Bundesrat ist bereit, das verlangte Umsetzungskonzept zu erstellen. Nach Überweisung der Motion wird er diese im Rahmen der geltenden verfassungsmässigen und gesetzlichen Grundlagen und der bestehenden Ressourcen umsetzen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4225	n	Mo. Aebi Andreas. Verlängerung des Gentech-Moratoriums		Wasserfallen Christian	+	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Voraussetzungen zu schaffen, damit das geltende Gentech-Moratorium für die Landwirtschaft nach Ablauf am 31. Dezember 2021 weiterhin für 4 Jahre gilt.

Begründung Die Gvo-Freiheit ist ein wichtiges Element für die Positionierung der Schweizer Lebensmittel im Markt. Sie wird über ein sogenanntes "Gentech-Moratorium" in Artikel 37 a des Gentechnikgesetzes (GTG) abgesichert. Dieses Moratorium ist befristet und läuft Ende 2021 aus. Das Moratorium muss um weitere 4 Jahre verlängert werden. Dies insbesondere auch, weil in den kommenden Jahren im Gtg der Umgang mit den neuen Züchtungsmethoden geregelt werden muss. Die Verlängerung des Moratoriums schafft dafür die nötige Zeit.

Stellungnahme Das Inverkehrbringen gentechnisch veränderter Organismen (GVO) zu landwirtschaftlichen Zwecken ist in der Schweiz seit 2005 kraft eines Moratoriums verboten (Art. 37a GTG; SR 814.91). Zum Zeitpunkt der ersten Verlängerung des Moratoriums hat das Parlament darauf verzichtet, in der geltenden Gesetzgebung die Ausführungsbestimmungen über die Koexistenz von GVO und Nicht-GVO abschliessend festzulegen.

Die rasche Entwicklung der Gentechnologie in der jüngsten Vergangenheit wirft prioritäre rechtliche und technische Fragen auf. Ende 2018 hat der Bundesrat die Situationsanalyse über die neuen gentechnischen Verfahren zur Kenntnis genommen und beschlossen, diese Verfahren den Grundsätzen des GTG zu unterstellen (siehe Medienmitteilung "Neue gentechnische Verfahren: Bundesrat prüft Anpassung der rechtlichen Regelung" vom 30. November 2018). Weiter hat der Bundesrat entschieden, dass die Ausführungsbestimmungen der geltenden Gesetzgebung überprüft werden sollen.

In Anbetracht des Klärungsbedarfs in Bezug auf den Gesetzesvollzug und um sich die Zeit zu geben, die Situation auf europäischer Ebene beobachten zu können, beurteilt der Bundesrat das Anliegen des Motionärs als nachvollziehbar.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4254	n	Po. (Vogler) Müller-Altermatt. Übermässigen Motorenlärm endlich wirksam reduzieren		Wobmann	+	✓

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird eingeladen, Möglichkeiten für neue rechtliche Grundlagen zu prüfen, damit übermässige Lärmemissionen im Strassenverkehr einfacher und stärker sanktioniert werden können. Der Bundesrat wird insbesondere gebeten: 1. Massnahmen auszuarbeiten, mit denen die Verwendung von illegalen Bauteilen oder Veränderungen an Fahrzeugen bspw. durch zu laute Ersatzschalldämpfer besser sanktioniert oder eingeschränkt werden können; dabei soll neben höheren Bussen auch der Führerausweisentzug oder die Beschlagnahme des betroffenen Fahrzeugs geprüft werden; 2. Massnahmen zur Intensivierung der polizeilichen Kontrollen von Verkehrslärm zu prüfen; dabei soll insbesondere ein Vorgehen analog der Vereinbarung des Bundes mit den kantonalen Polizeien für die Schwerverkehrskontrollen geprüft werden; 3. vorzuschlagen, mit welchen Instrumenten der Bund die Vollzugstätigkeit unterstützen kann und welche rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind.
---------------------------	--

Begründung	Unnötiger Verkehrslärm entsteht durch die Verwendung von unerlaubten oder veränderten Auspuffanlagen. Aber auch die individuelle Fahrweise kann übermässigen Lärm erzeugen, obwohl Fahrzeug und Anbauteile legal zugelassen sind. Dieser Lärm macht krank und bedeutet für viele Bürgerinnen und Bürger einen Verlust an Lebensqualität. Andererseits ist selbst ein sportliches Fahren auch ohne übermässigen Lärm möglich. Für die Zulassung bestehen heute schon gesetzliche Grenzwerte und technisch zuverlässige Lärmmittlungsmethoden, die laufend weiterentwickelt werden. Da aber die Gefahr, kontrolliert bzw. erwischt zu werden, gering ist und die drohenden Sanktionen nicht abschrecken, ändern viele Besitzer die Fahrzeuge zur Optimierung des "Sounds" bewusst ab. Weil der Import von illegalen Bauteilen durch den internationalen Online-Handel kaum zu kontrollieren ist und ein Importverbot für legale Bauteile und Fahrzeuge auch all jene Personen bestraft, die sich konform verhalten, sollen die Massnahmen direkt bei den fehlbaren Fahrerinnen und Fahrern ansetzen. Dazu sind wirksame Sanktionen und vermehrte Kontrollen notwendig.
-------------------	---

Der Bundesrat wird eingeladen, darzulegen, wie die Lärmbelastung durch übermässig laute Motorfahrzeuge reduziert werden kann und welche Hilfsmittel (technisch und rechtlich) für den Vollzug zur Verfügung stehen müssen, um dies zu erreichen.

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4355	n	Po. Fraktion C. Plastikmüll. Vermeiden und Wiederverwerten statt Exportieren	Müller- Altermatt	Büchel Roland	+	✓

Eingereichter Text	Der Bundesrat wird aufgefordert, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Schweiz in Bezug auf die Umweltverschmutzung durch Einwegplastik ihre Verantwortung wahrnehmen und die Abläufe im Sinne der Kreislaufwirtschaft verstärken kann.
---------------------------	---

Der Bericht soll insbesondere enthalten:

1. Eine Analyse zum Stand der Schweiz im internationalen Vergleich. Es soll dargelegt werden, wie viel Plastik in der Schweiz und in den Nachbarländern pro Kopf verbraucht, stofflich und thermisch verwertet, rein stofflich recycelt oder ins Ausland exportiert wird. Aufgrund der Zahlen soll das effektive Potenzial der Plastik-Kreislaufwirtschaft in der Schweiz dargelegt und der Bedarf an politischen Massnahmen (z. B. Sammelquoten, Ausfuhrbestimmungen, Verordnungs- und Gesetzesrevisionen usw.) abgeleitet werden.
2. Eine Analyse zum aus der Schweiz exportierten Plastik und eine Auslegeordnung darüber, wie der Bundesrat sicherstellt, dass kein Plastik aus der Schweiz in minderwertiger Qualität exportiert wird, das schlussendlich in den Empfängerländern im Meer landet.
3. Eine Strategie, wie parallel zu den laufenden Verhandlungen mit asiatischen Staaten Programme oder Projekte hin zu einer Plastik-Kreislaufwirtschaft in diesen Ländern etabliert werden können. In die entsprechenden Überlegungen sind die Umweltprogramme von SECO und der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit einzubeziehen, welche im Bereich Plastik einen Schwerpunkt bilden sollen.
4. Ein Bericht darüber, wie Pilotprojekte zu Plasmaverfahren des Bundesamtes für Energie und des Bundesamtes für Umwelt unterstützt werden können, mit welchen aus Plastik speicherfähiges Gas und daraus Strom produziert werden kann.

Begründung	Die Verwertungskette im Bereich Plastik unterliegt derzeit einer komplett absurden Situation: Westliche Länder exportieren ihr gebrauchtes Plastik in Schwellenländer (China, Malaysia usw.), welche aber nicht mehr über die Kapazitäten verfügen, um dieses zu verarbeiten. So landen Unmengen von Plastik in den Meeren, während hierzulande die Verwertungsmöglichkeiten von Kunststofffraktionen nicht ausgeschöpft sind. Das Postulat soll die Grundlage schaffen, damit das hochwertige, günstige und widerstandsfähige Material vermehrt gesammelt und sortiert, trotzdem aber nicht exportiert, sondern im Sinne einer Kreislaufwirtschaft in der Schweiz selber wiederverwertet wird. Dadurch kann die globale Umweltbelastung reduziert und gleichzeitig die Wertschöpfung in der Schweiz gesteigert werden.
-------------------	---

Stellungnahme	Das vorliegende Postulat der CVP-Fraktion schliesst inhaltlich an die beiden Postulate Thorens Goumaz 18.3196, "Wie kann künftig ein ökologischer, effizienter und wirtschaftliche rentabler Umgang mit Kunststoffen garantiert werden?", und Munz 18.3496, "Aktionsplan zur Reduzierung von Plastikeinträgen in die Umwelt", an, welche vom Parlament bereits angenommen wurden. Deshalb empfiehlt der Bundesrat, das vorliegende Postulat ebenfalls anzunehmen. Der Bundesrat wird die Berichterstattung zu den drei Postulaten in einem gemeinsamen Bericht zusammenfassen. Der Bericht wird bereits erfolgte und laufende Massnahmen sowie Verbesserungspotenziale aufzeigen. Dabei werden Kosten und Nutzen sowie die bewährten Grundsätze der Eigenverantwortung und der verursachergerechten Finanzierung berücksichtigt.
----------------------	--

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4443	n	Mo. Candinas. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓
Eingereichter Text	Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.					
Begründung	Aufgrund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Weltklimarates hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 28. August 2019 entschieden, das Ziel betr. Treibhausgas-Ausstoss zu verschärfen: Ab dem Jahr 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit entspricht die Schweiz dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Massgeblich am Treibhausgas-Ausstoss ist die Sparte "Verkehr". Gemäss Angaben des Bafu betrug der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase im Jahr 2015 fast ein Drittel, nämlich 32,1 Prozent. Wenn der Bundesrat das Ziel der CO₂-Neutralität wirklich erreichen will, wird er somit nicht darum herumkommen, der Sparte Verkehr mehr Gewicht beizumessen und entsprechende Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen. Der öffentliche Verkehr ist äusserst energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht zudem auf der Schiene keine, und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und zum LKW-Verkehr ist dies nur ein Bruchteil. Betreffend Erreichung der Klimaziele ist deshalb der öffentliche Verkehr Teil der Lösung und nicht des Problems. Der öffentliche Verkehr hat heute einen Modalsplit von etwa 21 Prozent. Dieser Anteil wuchs bis ins Jahr 2007, seither ist der Anteil stabil. Diese Höhe ist zwar im Vergleich zum benachbarten Ausland recht hoch, trotzdem ist dieser Anteil nicht hoch genug und steigerbar. Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei. Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, wenn der Bund sich umfassend Gedanken macht und mit einem Massnahmenplan darlegt, wie der öV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden kann. In die Arbeiten sind die Kantone, Städte und Gemeinden sowie die öV-Branche einzubeziehen.					
Stellungnahme	Der Bundesrat ist bestrebt, dass der nationale und internationale Personenverkehr umweltfreundlicher wird. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine bedeutende Rolle zu. Der Bundesrat ist daher bereit, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr zu unterbreiten.					
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.					

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4444	n	Mo. Graf-Litscher. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓
Eingereichter Text	Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.					
Begründung	Aufgrund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Weltklimarates hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 28. August 2019 entschieden, das Ziel betr. Treibhausgas-Ausstoss zu verschärfen: Ab dem Jahr 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit entspricht die Schweiz dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Massgeblich am Treibhausgas-Ausstoss ist die Sparte "Verkehr". Gemäss Angaben des Bafu betrug der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase im Jahr 2015 fast ein Drittel, nämlich 32,1 Prozent. Wenn der Bundesrat das Ziel der CO₂-Neutralität wirklich erreichen will, wird er somit nicht darum herumkommen, der Sparte Verkehr mehr Gewicht beizumessen und entsprechende Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen. Der öffentliche Verkehr ist äusserst energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht zudem auf der Schiene keine, und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und zum LKW-Verkehr ist dies nur ein Bruchteil. Betreffend Erreichung der Klimaziele ist deshalb der öffentliche Verkehr Teil der Lösung und nicht des Problems. Der öffentliche Verkehr hat heute einen Modalsplit von etwa 21 Prozent. Dieser Anteil wuchs bis ins Jahr 2007, seither ist der Anteil stabil. Diese Höhe ist zwar im Vergleich zum benachbarten Ausland recht hoch, trotzdem ist dieser Anteil nicht hoch genug und steigerbar. Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei. Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, wenn der Bund sich umfassend Gedanken macht und mit einem Massnahmenplan darlegt, wie der öV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden kann. In die Arbeiten sind die Kantone, Städte und Gemeinden sowie die öV-Branche einzubeziehen.					
Stellungnahme	Der Bundesrat ist bestrebt, dass der nationale und internationale Personenverkehr umweltfreundlicher wird. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine bedeutende Rolle zu. Der Bundesrat ist daher bereit, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr zu unterbreiten.					

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4445	n	Mo. Schaffner. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

Begründung Aufgrund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Weltklimarates hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 28. August 2019 entschieden, das Ziel betr. Treibhausgas-Ausstoss zu verschärfen: Ab dem Jahr 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit entspricht die Schweiz dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen.

Massgeblich am Treibhausgas-Ausstoss ist die Sparte "Verkehr". Gemäss Angaben des Bafu betrug der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase im Jahr 2015 fast ein Drittel, nämlich 32,1 Prozent. Wenn der Bundesrat das Ziel der CO₂-Neutralität wirklich erreichen will, wird er somit nicht darum herumkommen, der Sparte Verkehr mehr Gewicht beizumessen und entsprechende Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen.

Der öffentliche Verkehr ist äusserst energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht zudem auf der Schiene keine, und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und zum LKW-Verkehr ist dies nur ein Bruchteil. Betreffend Erreichung der Klimaziele ist deshalb der öffentliche Verkehr Teil der Lösung und nicht des Problems.

Der öffentliche Verkehr hat heute einen Modalsplit von etwa 21 Prozent. Dieser Anteil wuchs bis ins Jahr 2007, seither ist der Anteil stabil. Diese Höhe ist zwar im Vergleich zum benachbarten Ausland recht hoch, trotzdem ist dieser Anteil nicht hoch genug und steigerbar.

Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei.

Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, wenn der Bund sich umfassend Gedanken macht und mit einem Massnahmenplan darlegt, wie der öV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

In die Arbeiten sind die Kantone, Städte und Gemeinden sowie die öV-Branche einzubeziehen.

Stellungnahme Der Bundesrat ist bestrebt, dass der nationale und internationale Personenverkehr umweltfreundlicher wird. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine bedeutende Rolle zu. Der Bundesrat ist daher bereit, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr zu unterbreiten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4446	n	Mo. Töngi. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr		Wobmann	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

Begründung Aufgrund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Weltklimarates hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 28. August 2019 entschieden, das Ziel betr. Treibhausgas-Ausstoss zu verschärfen: Ab dem Jahr 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit entspricht die Schweiz dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen.

Massgeblich am Treibhausgas-Ausstoss ist die Sparte "Verkehr". Gemäss Angaben des Bafu betrug der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase im Jahr 2015 fast ein Drittel, nämlich 32,1 Prozent. Wenn der Bundesrat das Ziel der CO₂-Neutralität wirklich erreichen will, wird er somit nicht darum herumkommen, der Sparte Verkehr mehr Gewicht beizumessen und entsprechende Massnahmen zu beschliessen und umzusetzen.

Der öffentliche Verkehr ist äusserst energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht zudem auf der Schiene keine, und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und zum LKW-Verkehr ist dies nur ein Bruchteil. Betreffend Erreichung der Klimaziele ist deshalb der öffentliche Verkehr Teil der Lösung und nicht des Problems.

Der öffentliche Verkehr hat heute einen Modalsplit von etwa 21 Prozent. Dieser Anteil wuchs bis ins Jahr 2007, seither ist der Anteil stabil. Diese Höhe ist zwar im Vergleich zum benachbarten Ausland recht hoch, trotzdem ist dieser Anteil nicht hoch genug und steigerbar.

Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei.

Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, wenn der Bund sich umfassend Gedanken macht und mit einem Massnahmenplan darlegt, wie der öV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

In die Arbeiten sind die Kantone, Städte und Gemeinden sowie die öV-Branche einzubeziehen.

Stellungnahme Der Bundesrat ist bestrebt, dass der nationale und internationale Personenverkehr umweltfreundlicher wird. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine bedeutende Rolle zu. Der Bundesrat ist daher bereit, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr zu unterbreiten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4497	n	Po. Munz. Digitalisierung und 5G im Einklang mit den Klimazielen		Wasserfallen Christian	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament einen Bericht vorzulegen über die Auswirkungen der digitalen Agenda auf die Klimaziele unter Einbezug von 5G. Dabei soll auch aufgezeigt werden, wie sich der Ausbau der Datentransportkapazität auf den Energieverbrauch auswirkt und durch welche Massnahmen der Ressourcenverbrauch so gelenkt werden kann, dass dieser in Einklang mit den Klimazielen steht.

Begründung Die digitale Transformation stellt für die Schweiz bezüglich Energieverbrauch sowohl eine Chance, als auch ein Risiko dar. Einerseits bietet sich die Chance Energie effizienter zu nutzen, andererseits wird dadurch der Strombedarf der Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) gewaltig erhöht. Die neue Mobilfunkgeneration soll Daten effizienter übertragen können. Deren komplexere Signalverarbeitung erfordert aber eine höhere Rechenleistung. Die schnellere Übertragung fördert ressourcenhöhere Applikationen (Streaming mit 8k statt nur 2k Auflösung, 3D). Die Daten, welche über 5G übertragen werden, müssen bearbeitet, gespeichert und bereitgestellt werden. Mit 5G muss deshalb die rückwärtige Infrastruktur ausgebaut werden. Die Nutzung in der Schweiz verbraucht sowohl Ressourcen in der Schweiz, als auch im Ausland, was bei der Beurteilung zu berücksichtigen ist. Nebst dem gigantischen Ausbau der Infrastruktur werden alte Geräte durch neue abgelöst, um die neusten Technologien und Anwendungen nutzen zu können. Die Herstellung dieser Geräte erfordert wiederum Energie und Rohstoffe, deren Gewinnung die Umwelt belasten.

Um die Klimaziele nicht zu gefährden, muss der Energie- und Ressourcenverbrauch von neuen Technologien und von Grenzwertüberhöhungen bei Entscheiden berücksichtigt werden. Es sollen auch Modelle geprüft werden, um die Zunahme des Ressourcenverbrauchs auf ein mit den Klimazielen in Einklang stehendes Mass zu begrenzen.

Stellungnahme Im Rahmen der aktuellen Strategie "Digitale Schweiz" wird Mitte 2020 ein erster Bericht zu Chancen und Risiken der Digitalisierung für die Umwelt publiziert, der einige wesentliche Aspekte des Postulates gerade hinsichtlich Ressourcenverbrauch aufgreift. Zusätzlich sollen im Rahmen der Strategie "Digitale Schweiz" 2020-2022 die Fragen bezüglich Energieverbrauch und Klimawirkung der Digitalisierung inkl. 5G weiter vertieft sowie deren Chancen aufgezeigt werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4614	n	Mo. Trede. Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs		Hurter Thomas	+	

Eingereichter Text Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), in dem er darlegt, wie er das Angebot an internationalen Verbindungen des Schienenpersonenverkehrs mittel- und längerfristig ausbauen will.

Begründung Um die Klimaziele des Bundesrates zu erreichen, müssen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel gestärkt werden, namentlich auch im internationalen Verkehr. Die Klimaerhitzung führt zu einem teilweise veränderten Kundenverhalten: Die Nachfrage an internationalen Zugsreisen steigt stark an. Die SBB machen sich deshalb zu Recht intensiv Gedanken, wie in den nächsten Jahren das Angebot an internationalen Zugverbindungen (Tag wie Nacht) ausgebaut werden könnte. Diese kurzfristigen Massnahmen sind zu begrüßen, genügen aber nicht.

Denn im Gegensatz zum nationalen Schienenpersonenverkehr, wo ein grobes Fahrplankonzept bis zum Jahr 2035 besteht, und zur Schieneninfrastruktur, wo mit dem Ausbauschritt 2035 auch für die mittelfristige Zukunft die Eckwerte klar sind, fehlt es an einer mittel- und längerfristigen Zielvorstellung des Bundes betreffend das Angebot an Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs. Ein solches ist unerlässlich, wird doch der internationale Schienenpersonenverkehr wegen seiner guten Energie- und CO₂-Bilanz stark an Bedeutung zunehmen. Ohne Steigerung des Bahnanteils im internationalen Verkehr sind die Klimaziele des Bundes nicht zu erreichen.

Ein Konzept des Bundes müsste einerseits Zielvorstellungen enthalten, und zwar betreffend:

1. Tages-/Direktverbindungen in die umliegenden europäischen Städte,
2. Nachtzüge-Konzept,
3. Bessere schienenseitige Erschliessung der grenznahen Agglomerationen, wie z.B. Vorarlberg, Basel, Tessin (analog CEVA; Genève).

In einem zweiten Teil des Berichts ist darzulegen, wie der Bundesrat beabsichtigt, diese Ziele zu erreichen (Eignerziele SBB [inkl. Zusammenarbeit mit Partnerbahnen], Sondervorlage, Anpassung gesetzlicher Bestimmungen oder andere Massnahmen).

Damit auch für den internationalen Schienenpersonenverkehr eine Langfristperspektive besteht, ist es erforderlich, dass der Bund - analog zum inländischen Fahrplanangebot - ein längerfristiges Konzept betreffend Angebot des internationalen Schienenpersonenverkehrs mit einer entsprechenden Umsetzungsplanung erarbeitet. Hierzu sind die Bahnen und die Kantone miteinzubeziehen.

Stellungnahme Der Bundesrat ist bestrebt, dass der internationale Personenverkehr umweltfreundlicher wird. Dem internationalen Schienenpersonenverkehr kommt dabei eine bedeutende Rolle zu. Der Bundesrat ist daher bereit, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zur Stärkung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu unterbreiten. Dabei soll auch erörtert werden, welche Rolle eine allfällige Markttöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr spielen könnte.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.4631	n	Po. Cattaneo. Ein sicheres und schnelles Velo-Nationalstrassennetz zwischen den Schweizer Agglomerationen		Giezendanner	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Entwicklung eines sicheren und schnellen Velo-Nationalstrassennetzes zwischen den Schweizer Agglomerationen zu prüfen. Dabei sollen insbesondere folgende Punkte erläutert werden: konkrete Vorschläge für mögliche Routen, die Aufteilung der Zuständigkeit zwischen Bund und Kantonen bei der Planung und Umsetzung, die Finanzierungsmethoden, die Umsetzungsfristen sowie die Bewertung der Vorteile für die Umwelt, die sich aus der Nutzung einer solchen Infrastruktur ergeben. Die Machbarkeitsstudie soll bis Ende 2020 vorliegen.

Begründung In der Schweiz gibt es rund 5,6 Millionen Velos und ungefähr 650 000 E-Bikes.* Für diese Verkehrsmittel ist eine angemessene Infrastruktur nötig, um die Fahrten zwischen den Agglomerationen zu erleichtern. Ein Netz aus sicheren und schnellen Velowegen zwischen den Agglomerationen entlastet den privaten und öffentlichen Verkehr in Spitzenzeiten, insbesondere im Berufsverkehr. Da in der Schweiz 32 % der CO2-Emissionen durch den motorisierten Verkehr verursacht werden, würde die Nutzung einer solchen Infrastruktur auch der Umwelt zugutekommen. Darüber hinaus könnte eine solche Infrastruktur auch als Touristenattraktivität interessant sein. In anderen europäischen Ländern - beispielsweise in den Niederlanden, in Dänemark und in Deutschland - haben sich Veloschnellrouten bereits etabliert. Der Bundesrat hat sich bereits positiv zu einer solchen Infrastruktur auf nationaler Ebene geäussert. In der Antwort auf die Interpellation Trede 19.3926 "Velo-Nationalstrassennetz. Ist die Zeit reif?" heisst es, der Bundesrat werde "die Zweckmässigkeit eines nationalen Velovorrangsroutennetzes prüfen. Velovorrangsrouten könnten einen wesentlichen Beitrag zu sicheren, attraktiven und komfortablen Veloverbindungen in und zwischen Agglomerationen bzw. Kernstädten leisten." Jetzt wäre der richtige Zeitpunkt, um eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Daher wurde für diese Studie eine Frist bis Ende 2020 gesetzt.

*Quelle: Velosuisse

Stellungnahme Der Bundesrat ist bereit, in einem Bericht die Konzeption, den Nutzen und die Kosten eines nationalen Netzes von sicheren und schnellen Velorouten zwischen den Agglomerationen bzw. Kernstädten zu analysieren. Der Bericht wird voraussichtlich bis Ende 2021 vorliegen. In diesem Sinne ist der Bundesrat bereit, das Postulat anzunehmen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3110	n	Po. Chevalley. Keine neuen Produkte wegwerfen. Stopp der Verschwendung!		Egger Mike	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, was die Unternehmen mit ihren unverkauften Produkten aus dem Bereich der Nicht-Lebensmittel tun, und darzulegen, ob ein Grossteil wiederverwendet oder aber vernichtet wird. Wenn Letzteres zutrifft, soll er auch darlegen, wie diese Vernichtung vonstattengeht.

Begründung Zurzeit dürfen neue Produkte, die nicht verkauft werden, weggeworfen werden. Frankreich untersagt grundsätzlich mit seinem neuen Gesetz betreffend die Bekämpfung von Verschwendung und die Kreiswirtschaft ("Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire") die Vernichtung (Verbrennung und Entsorgung) neuer Produkte aus dem Bereich der Nicht-Lebensmittel, wie Kleider, Schuhe, Schönheitsprodukte, Bücher oder Haushaltsgeräte, die nicht verkauft wurden.

Deutschland arbeitet an einem Gesetz, das Transparenz über die Mengen nicht verkaufter Güter schaffen und die Hersteller zu einer Deklaration verpflichten soll.

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, was die Unternehmen mit ihren nicht verkauften Gütern aus dem Bereich der Nicht-Lebensmittel tun, und darzulegen, ob ein Grossteil wiederverwendet oder aber vernichtet wird. Wenn Letzteres zutrifft, soll er auch darlegen, wie diese Vernichtung vonstattengeht.

Jede und jeder einzelne müssen sich anstrengen, um nichts zu verschwenden. Unsere Güter müssen weitestmöglich repariert und wiederverwendet werden.

Wie lässt sich da rechtfertigen, dass Unternehmen neue Güter vernichten dürfen? Güter herstellen, um sie anschliessend zu vernichten, ohne dass sie gebraucht wurden: Das ist eine umweltschädliche Absurdität, auf die wir mühelos verzichten können.

Antrag Das Büro beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3237	n	Mo. Fraktion RL. Mobilfunknetz. Die Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau jetzt schaffen	Wasserfallen Christian	Schlatter	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen und Entscheidungen zu treffen, um die Einführung der fünften Generation des Mobilfunkstandards (5G) zu ermöglichen. Das Ziel ist dabei anzustreben, dass es den Anbietern innerhalb der nächsten fünf Jahre möglich ist (d.h. bis 2024), ein qualitativ hochwertiges nationales 5G-Netz zu möglichst geringen Kosten aufzubauen. Die zu ergreifenden Massnahmen wurden in der vom UVEK beauftragten Arbeitsgruppe "Mobilfunk und Strahlung" in ihrem Bericht mittels verschiedener Optionen deutlich aufgezeigt. Zudem soll der Bundesrat zusammen mit der Branche die breite Bevölkerung über die künftige Mobilfunk-Generation sachgerecht informieren.

Begründung Die COVID-19 Krise hat gezeigt, wie notwendig ein hochqualitatives Telekommunikationsnetz sowohl für die Arbeitswelt als auch für das Privatleben ist. Nur hinkt die Schweiz bei der Modernisierung ihres Netzes hinterher. Die Mobilfunk-Lizenzen wurden vor mehr als einem Jahr vergeben (07.02.2019). Dennoch kommt der Aufbau des 5G-Netzes nicht voran. Die Kantone und die Telekombranche brauchen wieder Rechtssicherheit. Ebenfalls ist die Suche nach Antennenstandorten ein zentraler Aspekt. Der Bundesrat muss handeln, wenn wir die Vorteile einer raschen Einführung des 5G-Standards für unsere Wirtschaft und unsere Arbeitsplätze nutzen wollen. Er hat dies in seiner Strategie "Digitale Schweiz" erkannt. Diese Technologie ermöglicht höhere Übertragungsraten und kürzere Reaktionszeiten bei gleichzeitiger Erhöhung der Energieeffizienz pro übertragener Dateneinheit. 5G hat ein grosses Potenzial in einer Vielzahl von Bereichen: E-Health, Smart farming, Virtual und Augmented Reality, autonome Fahrzeuge, industrielle High-Tech-Produktion, Drohnen usw.

Rund 90 Prozent der Strahlung, der wir ausgesetzt sind, stammt von unseren eigenen Mobilfunk-Geräten und nicht von der Sende-Antenne. Durch einfache Verhaltensweisen kann diese Exposition deutlich reduziert werden: z.B. dank der Benutzung der Freisprechanlage oder indem Telefongespräche bei schlechtem Empfang vermieden werden.

Der Bundesrat soll sich dafür einsetzen, dass die Bevölkerung angemessen über alle Facetten von 5G sachgerecht informiert wird. Eine transparente Information seitens des Bundes ist mehr denn je notwendig. Fehlende Information führt zur Entstehung von Verschwörungstheorien, wie dies die COVID-19 Krise gezeigt hat.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3507	n	Mo. Wettstein. Luftschadstoffemissionen stationärer Anlagen, welche die Tagesmittel-Grenzwerte überschreiten. Pflicht zur Veröffentlichung		Rüegger	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Luftreinhalteverordnung dahingehend zu ergänzen, dass die kantonalen Fachstellen regelmässig die Anzahl Tage, an denen kontinuierlich gemessene Luftschadstoffemissionen stationärer Anlagen die Grenzwerte im Tagesmittel überschreiten, schadstoff- und betriebsspezifisch veröffentlichen müssen.

Begründung Die Luftreinhalteverordnung (SR 814.318.142.1) hält in Artikel 13 Absatz 4 folgendes fest: "Bei Anlagen, aus denen erhebliche Emissionen austreten können, ordnet die Behörde die kontinuierliche Messung und Aufzeichnung der Emissionen oder einer anderen Betriebsgrösse an, welche die Kontrolle der Emissionen ermöglicht."

Bei den betreffenden Anlagen handelt es sich in erster Linie um Zementwerke und Kehrlichtverbrennungsanlagen. Emissionen, die kontinuierlich zu messen sind, sind beispielsweise Dioxin, Benzol, organische Gase (TOC) und Feinstaub. Bisher wurden die Messresultate mit wenigen Ausnahmen nicht öffentlich gemacht. Die Anlagen müssen ihre Emissionsdaten der kantonalen Fachstelle melden, selber halten sie sie mehrheitlich unter Verschluss. Die Bevölkerung, die in der Nähe wohnt, erfährt nicht, dass sie möglicherweise einer hohen Luftbelastung ausgesetzt ist.

Offenbar stossen etliche Zementwerke nach wie vor zu viele krebserregende Stoffe aus. Sie überschreiten die Werke die Tagesmittel-Grenzwerte zum Teil deutlich. Im Jahr 2018 hat etwa die Zementfabrik Holcim im Werk Untervaz (GR) rund 40 Prozent mehr Dioxin ausgestossen als erlaubt. Erst drei der sechs Zementwerke messen ihren Benzolausstoss bisher überhaupt, und alle drei blasen massiv zu viel Benzol in die Luft: Der erlaubte Tagesmittelwert wurde im Holcim-Werk in Siggenthal (AG) im Jahr 2018 achtmal überschritten, das Jura-Cement-Werk in Wildeggen (AG) 21-mal, das Werk Ciment Vigier in Péry (BE) sogar an 23 Tagen (Quelle: "Zementwerke verpesten die Luft weiterhin", Zeitschrift Saldo, Ausgabe 4/2020, Autor Eric Breitingen).

Ein positives Beispiel ist die Kehrlichtverbrennungsanlage (ACR) in Giubiasco: Sie macht ihre Tageswerte regelmässig publik und bleibt dabei deutlich unter den Grenzwerten: <https://www.oasi.ch/web/dati/ict.html>.

Das Ziel muss selbstverständlich sein, dass die Grenzwerte nirgendwo überschritten werden. Ein Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel ist die Transparenz, das heisst die Pflicht zur Veröffentlichung.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3949	n	Po. Pult. Szenarien für die Versorgung mit Dienstleistungen von Nachrichtenagenturen		Glarner	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht mit Szenarien für die künftige Versorgung der Schweizer Medien mit Dienstleistungen von Nachrichtenagenturen für alle Landesteile und für alle Landessprachen zu erarbeiten. Dabei sollen auch Modelle aufgezeigt werden, wie eine nationale Nachrichtenagentur im Sinne des Service Public betrieben und finanziert werden könnte.

Begründung Nachrichtenagenturen erbringen unbestrittenermassen eine zentrale Basisdienstleistung für die Medienlandschaft eines Staates und sind somit entscheidend für die Demokratie. Als besonders wichtig erweist sich diese Dienstleistung in einem mehrsprachigen Land wie der Schweiz. Die jüngere Geschichte der SDA (heute: Keystone-SDA) zeigt aber, wie fragil die Existenz einer solchen medialen Basisinfrastruktur ist. Ohne erhebliche staatliche Stützung würde es diese Agentur in der aktuellen Form wohl nicht mehr geben. Was die Zukunft im ohnehin sehr volatilen Medienmarkt bringt, ist trotz der aktuellen Stabilisierung der Keystone-SDA ungewiss. Zudem stellen sich auch grundsätzliche staatspolitische Fragen in Bezug auf die Besitzverhältnisse einer Nachrichtenagentur von nationaler Bedeutung.

Aus diesen Gründen ist die Politik gut beraten, wenn sie sich frühzeitig und vorurteilsfrei mit verschiedenen Zukunftszentarien für diese mediale Basisdienstleistung auseinandersetzt. Der postulierte Bericht würde eine sachgerechte Grundlage für diese Diskussion darstellen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.3984	n	Po. Pult. Digitale Infrastruktur. Geopolitische Risiken minimieren		Grüter	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht zu analysieren, wie geopolitische Risiken beim Ausbau und der Weiterentwicklung von digitalen Infrastrukturen wie 5G minimiert werden können. Bei der Auswahl der Technologieanbieter sind die Aspekte Produktqualität, Zuverlässigkeit von Technologie-Lieferketten, Unternehmensstruktur der Anbieter und der Rechtsrahmen, welchem der Hauptsitz des Unternehmens unterliegt, zu berücksichtigen. Insbesondere ist auch zu klären, welche Risiken von Anbietern wie Huawei ausgehen, die in Ländern domiziliert sind, die weder marktwirtschaftlich noch rechtsstaatlich organisiert sind. Letztlich ist die Frage zu beantworten, wie sichergestellt werden kann, dass die Schweizer Technologieinfrastruktur nicht durch den auf absehbarer Zeit stattfindenden geökonomischen Wettbewerb zwischen den USA und China beeinträchtigt wird.

Begründung Eine zentrale Herausforderung der aktuellen und künftigen Infrastrukturpolitik ist die Frage, wie die Schweiz die Sicherheit der Netzwerke und digitalen Infrastrukturen garantieren kann und wie sich unser Land in einem geopolitisch komplexen Umfeld positionieren soll. Dies gilt insbesondere für den Aufbau der 5G-Technologie. Denn künftige Störungen der Netze könnten nicht nur die Mobiltelefonie oder den mobilen Internetzugang betreffen, sondern auch vitale Strukturen wie autonome Verkehrssysteme, intelligente Energienetze oder industrielle wie medizinische Abläufe ("Internet of Things"). Umso wichtiger erscheint, eine Abhängigkeit von Konzernen wie Huawei zu verhindern, die in Staaten beheimatet sind, welche weder marktwirtschaftlich noch rechtsstaatlich organisiert sind und wirtschaftliche Abhängigkeiten auch zur Durchsetzung geopolitischer Interessen nutzen. Dies nicht nur aus Gründen des Datenschutzes und der Spionageabwehr. Sondern auch angesichts der Gefahr, ein Netz per Knopfdruck lahmzulegen ("Kill Switch"). Aufgrund einer ausgeprägten "Geopolitisierung" der Technologiepolitik ist auch generell zu klären, wie die Schweiz entsprechende Risiken minimieren kann.

Stellungnahme Der Bundesrat ist sich der Risiken im Zusammenhang mit digitalen Infrastrukturen bewusst. Entsprechende Arbeiten laufen schon in Erfüllung der Postulate Dobler 19.3135 "Haben wir die Cybersicherheit bei Beschaffungen der Armee im Griff?" vom 18.3.2019 und 19.3136 "Haben wir die Hard- und Softwarekomponenten bei unseren kritischen Infrastrukturen im Griff?" ebenfalls vom 18.3.2019. Die Analyse der geopolitischen Risiken in Erfüllung des vorliegenden Postulats wird mit den laufenden Arbeiten abzustimmen sein.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4121	n	Mo. Bäumle. Fairer Wettbewerb unter Finanzdienstleistern. Postfinance privatisieren, Kredit- und Hypothekenverbot aufheben		Pult	+	

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Privatisierung der Postfinance anzugehen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

1. Der Bund bzw. die Schweizerische Post soll seine Beteiligung an der Postfinance auf einmal oder schrittweise abtreten.
2. Für die heute im Grundversorgungsauftrag definierten Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs soll - falls es der freie Markt nicht erbringt - eine marktnähere Lösung gefunden werden, die keine staatlichen Beteiligungen an Finanzdienstleistern bedingt.
3. Das Kredit- und Hypothekenverbot und sonstige Sonderregelungen für die Postfinance sind aufzuheben.

Begründung Für die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen bei staatlichen Unternehmen ist eine klare Trennung von privaten Leistungen und monopolartigen Staatsaufgaben gerade beim "Gemischtwarenladen" Post sinnvoll und zielführend. Im Jahr 2017 wurde so die Staatsgarantie der Postfinance abgeschafft. Die Beteiligung des Bundes an der Postfinance bleibt aber ein Risiko für die öffentliche Hand. Faktisch hat die Postfinance weiterhin eine "implizite Staatsgarantie". Damit wurde nur ein halber Schritt vollzogen.

Eine wirtschaftspolitische Begründung für eine staatliche Beteiligung an der Postfinance gibt es nämlich nicht mehr. Im Kerngeschäft bewegt sich die Postfinance auf einem freien und funktionierenden Markt mit anderen (privaten) Finanzdienstleistern.

Die im heutigen Grundversorgungsauftrag definierten Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs rechtfertigen keine staatliche Beteiligung mehr. Es ist zweifellos wichtig, dass die Grundversorgung mit Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs im ganzen Land gewährleistet ist. Alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen sollen in angemessener Weise Zugang zu Einzahlungen, Auszahlungen und Überweisungen haben. Falls der freie Markt dies nicht sowieso gewährleistet, können hier mit ausgeschriebenen Leistungsaufträgen oder gesetzlichen Vorgaben marktnähere Lösungen gefunden werden.

Eine Privatisierung wäre auch im Interesse der Postfinance. Das heute geltende Kredit- und Hypothekenverbot schränkt sie auf dem Markt unnötig ein - gerade beim aktuellen Tiefzinsniveau.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4135	n	Po. Schaffner. Was heisst netto null für den Hochbau, und wie kann dieses Ziel erreicht werden?		Burgherr	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, welche Massnahmen ergriffen werden müssen, damit der Hochbau kompatibel mit dem Ziel Netto Null 2050 wird. Dabei sind insbesondere folgende Themen zu diskutieren: Einsatz von Holz und nachwachsenden Dämmstoffen, Recycling und Reuse von Baustoffen, Rekarbonisierung von Beton.

Der Bundesrat wird gebeten, aufzuzeigen wie ein Absenkpfad für die graue Energie im Hochbau aussieht und welchen Beitrag die einzelnen Massnahmen leisten können.

Wie gedenkt der Bundesrat, solche Massnahmen finanziell zu fördern resp. auf der regulatorischen Ebene vorzuschreiben oder zu erleichtern?

Begründung Neubauten weisen heute in der Regel eine gute energetische Qualität auf und werden mit erneuerbaren Energien betrieben. Zahlreiche Gebäude sind im Betrieb dank Eigenstromproduktion sogar schon Netto-Energieproduzenten und leisten damit einen Beitrag zum Netto-Null-Ziel. Oft gehen sinkende Energieverbrauchszahlen - gerade im Wärmebereich - aber einher mit einer steigenden grauen Energie, die in das Gebäude investiert wurde. Eine echte Dekarbonisierung des Gebäudesektors ist deshalb nur möglich, wenn auch die graue Energie und die damit verbundenen CO2-Emissionen gesenkt werden. Dies könnte durch die Verwendung von Holz oder anderen nachwachsenden Rohstoffen als alternative Baustoffe geschehen.

Interessant ist auch die Option der Rekarbonisierung von Recyclingbeton (wie im Bericht in Erfüllung des Postulats Thorens 18.4211 beschrieben). Mit dieser Technologie steht offenbar eine neue Möglichkeit zur Verfügung, die bei der Antwort zur Interpellation Bäumle (19.3922) noch nicht bekannt war. Für die Anwendung solcher Technologien braucht es wegen den damit verbundenen Kosten neue Anreize - seien es direkte Vergütungen, eine Zulassung zum Emissionshandel oder eine Anerkennung in den Zielvereinbarungen. In gewissen Fällen ist sicher auch noch mehr Forschung und Entwicklung notwendig.

Die Motion Schilliger 19.4296 fordert Massnahmen, damit bei Bauprojekten der öffentlichen Hand vermehrt Recyclingmaterialien verwendet werden. Dies ist sehr zu unterstützen. Das gleiche Ziel sollte aber auch bei privaten Bauherren gelten, die ein wesentlich höheres Bauvolumen verantworten.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
20.4406	n	Mo. Suter. Grüne Wasserstoffstrategie für die Schweiz		Imark	+	✓

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, eine nationale Strategie für nachhaltigen, grünen Wasserstoff auszuarbeiten. Die Strategie soll aufzeigen, wie der Einsatz von grünem Wasserstoff zur Klimaneutralität der Schweiz beitragen kann und wie er sich bis in die Jahre 2035, 2050 und danach entwickeln könnte. Ein Schwerpunkt soll auf der Importstrategie für grünen Wasserstoff liegen.

Begründung Grüner Wasserstoff, in dem überschüssige Energie aus Windkraft und Photovoltaik chemisch zwischengespeichert wird, kann ein Baustein der erneuerbaren Energiezukunft sein. Mit dem Einsatz von grünem Wasserstoff können in Bereichen, in denen eine direkte Stromanwendung nicht möglich ist, CO2-Emissionen eingespart werden - etwa bei Hochtemperaturprozessen in der Industrie und im Verkehrsbereich, insbesondere im Fern- und Schwerlastverkehr und in der Schiff- und Luftfahrt. Momentan ist die Produktion von grünem Wasserstoff zwar noch teuer. Es sind aber mittelfristig ähnliche Skaleneffekte wie bei der Photovoltaik oder der Windkraft zu erwarten.

Die Schweiz ist bei der Energielieferung stark vom Ausland abhängig. Aber auch während der Transitionsphase und in der erneuerbaren Energiewelt wird die Schweiz wahrscheinlich nicht gänzlich energieautark sein. Grüner Wasserstoff kann dabei helfen, dass energieintensive Industrieprozesse sauberer werden oder Schwerlastverkehr ohne schädliche Emissionen vorankommt. Gleichzeitig ist aber wichtig, dass überall dort, wo direkte Stromanwendungen möglich sind, diese auch bevorzugt genutzt werden. Denn wegen der Umwandlungsverluste der Elektrolyse ist eine direkte Stromanwendung effizienter als die Produktion und Nutzung von Grünem Wasserstoff.

Wasserstoff ist nur so klimafreundlich und nachhaltig wie der Strom, mit dem er erzeugt wird. Für Wasserstoff sollen deshalb von Anfang an verbindliche Nachhaltigkeitsregeln gelten. Importmöglichkeiten von erneuerbarem Wasserstoff sollen unter Berücksichtigung von ökologischen und sozialen Kriterien abgeklärt werden. So soll etwa der Wasserbedarf für die Produktion von Wasserstoff sowie die Qualität der verbrauchten Flächen wegen Solar- oder Windenergieanlagen in die Gesamtbilanz einbezogen werden.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3425	n	Mo. Feller. Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3,5 Tonnen			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Verkehrsregelnverordnung (VRV) dahingehend anzupassen, dass Geldtransporter mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen nachts fahren dürfen.

Begründung	Artikel 2 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes statuiert Folgendes: "Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr und ein Sonntagsfahrverbot." Und weiter: "Der Bundesrat regelt die Einzelheiten." Nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) sind schwere Motorwagen solche mit mehr als 3500 Kilogramm Gesamtgewicht. Artikel 91 Absatz 3 Buchstabe a VRV führt aus, dass schwere Motorwagen im Sinn von Artikel 10 Absatz 2 VTS unter das Sonntags- und Nachtfahrverbot fallen. Artikel 91a Absatz 1 VRV sieht gewisse Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot vor. Zulässig ist etwa der Transport von verderblichen Lebensmitteln (Bst. g) und von Schnittblumen (Bst. i). Die rechtliche Lage ist heute zumindest kurios. Gepanzerte Geldtransporter dürfen nachts nicht fahren, da es sich um schwere Motorwagen handelt, die in der Liste der Ausnahmen nach Artikel 91a Absatz 1 VRV nicht aufgeführt sind. Das bedeutet also, dass man nachts Schnittblumen in einem schweren Motorwagen transportieren darf, nicht aber Geld. Will man nachts Geld transportieren, beispielsweise um Bancomaten aufzufüllen, muss ein normaler Lieferwagen verwendet werden. Mit Blick auf die Sicherheit der Ladung und der Menschen ist das problematisch, denn die Transportbegleiterinnen und -begleiter werden so zu einem einfacheren Ziel für Überfälle. Die einfachste Lösung wäre es, Artikel 91a Absatz 1 VRV mit einer zusätzlichen Ausnahme für Geldtransporter zu ergänzen.
Stellungnahme	Dem Bundesrat ist der Schutz der Bevölkerung vor Lärm ein wichtiges Anliegen. Lärm stresst, reduziert die Lebensqualität und macht krank. Auf dem Markt sind gepanzerte Geldtransporter verfügbar, die weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht aufweisen. Diese Fahrzeuge sind bereits heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen. Dem Anliegen des Motionärs, die Sicherheit des eingesetzten Personals zu gewährleisten, kann demnach bereits im geltenden Recht entsprochen werden. Eine weitere Ausnahmeregelung vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ist daher nicht notwendig. Sie widerspricht zudem der Zielsetzung, die Bevölkerung vor schädlichem Lärm zu schützen.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3440	n	Po. de la Reussille. Unternehmensführung der SBB. Unanständiges Gehalt für den CEO, Sparmassnahmen für die Angestellten			-	X

Eingereichter Text	Obwohl sich die SBB finanziell in bester Verfassung befinden, hat die Geschäftsleitung kürzlich Sparmassnahmen zulasten der Angestellten angekündigt, insbesondere bei den Löhnen. So wurde beispielsweise angekündigt, dass pro Stunde und Mitarbeiterin oder Mitarbeiter Fr. 1.45 eingespart werden sollen. Dass die SBB-Leitung keine Hemmungen hat, die Löhne von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu kürzen, die eine Zulage für das Verrichten schmutziger Arbeit erhalten, ist besonders skandalös. Darüber hinaus zeigt der Geschäftsbericht 2018 der SBB deutlich den Willen der Geschäftsleitung, die Anzahl Arbeitsverträge ausserhalb des Statuts zu erhöhen. Die Zahlen sind besonders aufschlussreich, hat sich doch die Anzahl prekärer Verträge, die für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu sozialer Unsicherheit führen, verdreifacht. 1. Steht der Bundesrat hinter dieser Lohnpolitik, welche die Situation von Angestellten in tiefen Lohnkategorien weiter verschlechtert? 2. Hält der Bundesrat den Rückgriff auf dieses Instrument und die starke Zunahme prekärer Verträge für richtig? 3. Hält der Bundesrat es für angemessen, dass der CEO der SBB mit entsprechendem Druck an seinem Lohn von über 1 Million Franken pro Jahr festhält?
---------------------------	---

Stellungnahme	Die bundesnahen Betriebe wie die SBB werden über die strategischen Ziele des Bundesrates gesteuert. Der Bundesrat gibt auch Ziele zu personalpolitischen Themen vor. Dabei erwartet er, dass die SBB eine fortschrittliche und sozialverantwortliche Personalpolitik verfolgen und diese im Dialog mit den Sozialpartnern zukunftsgerichtet weiterentwickeln. Dies schliesst eine hohe Sensibilität für die Situation von Angestellten in tiefen Lohnkategorien mit ein. Auf operative Belange, wie die konkrete Ausgestaltung der vom Postulanten angesprochenen Löhne der Reinigungsmitarbeitenden, nimmt der Bundesrat hingegen grundsätzlich keinen Einfluss. 1. Nach Auskunft der SBB wird beim Zugreinigungspersonal nicht gespart. Die SBB haben sich mit den Sozialpartnern auf eine vereinfachte Berechnung der sogenannten Erschwerniszulagen geeinigt. Damit werden auch für das Jahr 2019 weiterhin Erschwerniszulagen - z. B. für die Reinigung von Toiletten oder die Entfernung von Graffiti - ausbezahlt. Für das Zugreinigungspersonal gibt es somit keine Lohneinbussen, und die Höhe der Auszahlung entspricht den individuellen Zulagen der letzten Jahre. 2. Nach Angaben der SBB hat der Einsatz von temporären Arbeitskräften seit 2015 um rund 7 Prozent zugenommen. Grund dafür ist zum einen der Zusatzbedarf an Personal für die Bewältigung des grösseren Unterhalts- und Investitionsbedarfs bei der Infrastruktur. Zum andern hat die Digitalisierung zu einem erhöhten Bedarf von IT-Leistungen geführt. Temporär Mitarbeitende sind für die SBB wertvoll und wichtig, um Schwankungen im Arbeitsanfall aufzufangen. Für das temporär angestellte Personal gilt der Gesamtarbeitsvertrag Personalverleih. 3. Der Bundesrat hat am 22. März 2019 die maximalen Vergütungen für den Verwaltungsrat, das Verwaltungsratspräsidium und die Konzernleitung der SBB zuhanden der Generalversammlung beschlossen. Er stimmte den Anträgen des Verwaltungsrates zu den maximalen Gesamtbeträgen für das Geschäftsjahr 2020 zu und bekräftigte gleichzeitig seine Erwartung, dass die maximalen Vergütungen zu senken sind. Der Verwaltungsrat der SBB setzt dies schrittweise um. Bei künftigen Wechslen in der Konzernleitung werden die Entschädigungen entsprechend reduziert.
----------------------	---

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3465	n	Po. Glättli. Die Preispolitik des öffentlichen Verkehrs soll so gestaltet sein, dass sein Anteil (Modalsplit) steigt			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie mit einer Zielsetzung zur Preispolitik in den strategischen Zielen der SBB der Modalsplit zugunsten des ÖV verschoben werden kann.

Begründung In den aktuellen strategischen Zielen der SBB hält der Bundesrat mehrere Ziele fest zugunsten eines qualitativ hochwertigen ÖV und gibt den SBB finanzielle Zielsetzungen vor. So müssen sie im Bereich Fernverkehr ein profitables Angebot erstellen. Dagegen sagen die strategischen Ziele nichts über eine verkehrspolitische Zielsetzung aus und machen ebenfalls keine Aussagen zur Preispolitik, die wiederum Auswirkungen auf die Benützung des öffentlichen Verkehrs hat.

Nur aufgrund dieser fehlenden Vorgaben kann die Idee des nationalen Tarifverbunds, den Preis für das Generalabonnement (GA) um über 10 Prozent zu erhöhen, entstanden sein. Eine derartige Erhöhung hätte nämlich negative Auswirkungen auf die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Dabei muss aus klimapolitischer Notwendigkeit klar sein: Es braucht eine Erhöhung des Anteils des ÖV am Modalsplit, keine Senkung!

Zur Erreichung dieses Ziels bedarf es verschiedener Instrumente. Eines davon ist die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr. Wenn der Preis des ÖV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) steigt, hat dies eine Verlagerung in die falsche Richtung zur Folge. Der Bundesrat kann und soll stattdessen zugunsten einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV als Eigner des grössten ÖV-Unternehmens der Schweiz mittels der strategischen Ziele auf die Preispolitik der SBB wie auch jene der Tarifverbünde Einfluss nehmen.

Stellungnahme Der Bundesrat kann das Anliegen des Postulanten, den Marktanteil im öffentlichen Verkehr über die Preispolitik zu erhöhen, nachvollziehen. Die Erfüllung dieses Anliegens kann jedoch nicht über die strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB gewährleistet werden. Vielmehr ist die Branche des öffentlichen Verkehrs gefordert, das Preis-Leistungs-Verhältnis im öffentlichen Verkehr weiter zu verbessern. Bekanntlich sind die Transportunternehmen zuständig für die Tarifgestaltung, die Ausgabe der Fahrausweise und deren Verkauf. Damit bestimmen sie - und nicht der Bundesrat - sowohl das Sortiment der Abonnemente als auch ihren Preis. Die Transportunternehmen haben sich dazu in der nationalen Tariforganisation CH-Direct zusammengeschlossen, um Sortiment und Bedingungen gemeinsam zu regeln. Im Rahmen der Behandlung der Botschaft über die Organisation der Bahninfrastruktur hat das Parlament eine verstärkte Rolle des Bundes bei Tarifen (sogenannte Systemführerschaft) abgelehnt.

Als Vertreter des Eigners steuert der Bundesrat die SBB mit strategischen Zielen. Wie die SBB diese Ziele erreichen, liegt in der Zuständigkeit des Unternehmens. In operative Entscheide greift der Bundesrat nicht ein. Dazu gehören auch Tarifmassnahmen. Wie oben ausgeführt, können die SBB zudem nicht eigenständig über die nationale Tarifstruktur entscheiden. Die Branche des öffentlichen Verkehrs entscheidet gemeinsam über die nationalen Tarife in der Tariforganisation CH-Direct.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3472	n	Mo. Grossen Jürg. Für einen CO2-Absenkpfad im Strassenverkehr			-	✗

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Schweizer Strassenverkehrspolitik an die Klimaziele von Paris anzupassen. Dazu soll ein linearer CO2-Absenkpfad bis zur vollständigen Dekarbonisierung definiert und verbindlich festgelegt werden. Die Erreichung der Zwischenziele soll regelmässig nachgewiesen und die Massnahmen entsprechend angepasst werden.

Begründung Seit 1995 ist der private motorisierte Strassenverkehr in der Schweiz doppelt so stark angestiegen wie die Bevölkerung. Die Fahrleistung wuchs im gesamten Netz um 35 Prozent, im Nationalstrassennetz um 123 Prozent (1990-2016). Das Bundesamt für Raumentwicklung prognostiziert für die kommenden Jahre einen weiteren Anstieg von 18 Prozent (2010-2040).

Trotz der allgemeinen Forderung nach mehr Nachhaltigkeit und dem Klimarahmenabkommen von Rio (1992) sind die Treibhausgasemissionen des Schweizer Strassenverkehrs seit 1992 nicht gesunken. Dabei verantwortet er etwa ein Drittel des gesamten inländischen Endenergieverbrauchs. Die bisherige Verkehrs- und Siedlungspolitik läuft somit den Klimazielen von Paris in weiten Teilen zuwider.

Die bisherige CO2-Politik im Strassenverkehr entfaltet eine zu geringe Wirkung, in den vergangenen zwei Jahren ist der CO2-Ausstoss gar gestiegen. Auch die aktuell laufende Revision des CO2-Gesetzes bietet für die Zielerreichung keine ausreichende Perspektive. Es fehlt an geeigneten und griffigen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsreduktion sowie zur Umstellung auf eine fossilfreie Mobilität.

Stellungnahme Bereits das bis Ende 2012 geltende CO₂-Gesetz schrieb für Treibstoffe ein Verminderungsziel von 8 Prozent im Zeitraum 2008-2012 gegenüber 1990 vor. Mit der Totalrevision der CO₂-Gesetzgebung für den Zeitraum 2013-2020 setzte der Bundesrat dem Verkehr das weitaus bescheidenere Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2015 auf das Niveau von 1990 zu senken. Auch dieses wurde deutlich verfehlt. Der Bundesrat teilt daher die Einschätzung des Motionärs, dass die Emissionsentwicklung im Verkehr ungenügend ist.

Das Übereinkommen von Paris hat zum Ziel, die globale Erwärmung deutlich unter 2 Grad und nach Möglichkeit unter 1,5 Grad Celsius zu halten. Dafür sind die Treibhausgasemissionen aus allen Quellen auf netto null zu senken. Die Vertragsparteien haben bis Ende 2020 eine Langfriststrategie einzureichen. Diese soll für die einzelnen Sektoren Verkehr, Gebäude, Industrie und Landwirtschaft Absenkpfade mit Meilensteinen festlegen und die dafür nötigen Massnahmen aufzeigen. Gestützt auf diese Arbeiten wird der Bundesrat dem Parlament rechtzeitig Vorschläge zu Verminderungszielen für die Zeit nach 2030 unterbreiten. So sieht es der Entwurf zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes vor, der gegenwärtig in parlamentarischer Beratung ist. Einen Sektor herauszuberechnen und separat zu behandeln, hält der Bundesrat für nicht zielführend.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3473	n	Po. Grossen Jürg. Risiken und Nebenwirkungen von fossil betriebenen Produkten transparent aufzeigen			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob Vorgaben erforderlich sind, damit bei Werbemassnahmen für Produkte, welche mit fossilen Energien betrieben werden, über die Risiken und Nebenwirkungen informiert werden muss. Die klimatischen Auswirkungen der Investitionen in Anschaffung und Betrieb solcher Produkte sollen möglichst transparent aufgezeigt werden. Der Bericht soll Möglichkeiten aufzeigen, wie diese Vorgaben konkret ausgestaltet werden könnten.

Begründung Für den Klimaschutz müssen wir heute handeln. Das zeigen nicht nur die Tausende von jungen Menschen, die an den Klimastreiks teilnehmen, auch die Wissenschaft ruft in aller Deutlichkeit zum Handeln auf. Die Stossrichtung ist vorgegeben - mehr erneuerbare Energien und mehr Energieeffizienz. Dennoch preisen fossil orientierte Firmen nach wie vor hemmungslos und ohne Hinweise auf Nebenwirkungen klimaschädliche Technologien an, so zum Beispiel das Heizen mit Erdöl. Dies tun sie mit fragwürdigen Aussagen und umfangreichen Werbekampagnen. Das schafft die Gefahr, dass Investitionen und Anschaffungen in klimaschädliche Technologien gemacht werden, ohne dass sich die Investoren der Auswirkungen bewusst sind. Das läuft den Zielen der Energiestrategie 2050 und des Pariser Klimaübereinkommens zuwider. Investitionen in fossile Technologien sind neben der Klimaschädlichkeit auch aus wirtschaftlicher Sicht mit grossen Risiken verbunden. Es braucht daher mehr Transparenz bei Werbemassnahmen, insbesondere für fossil betriebene Produkte, die klimaschädliche Auswirkungen haben. Damit sollen die Konsumentinnen und Konsumenten über die Auswirkungen auf das Klima transparent informiert werden.

Eine Möglichkeit, um die nötige Transparenz herzustellen, wäre zum Beispiel ähnlich wie bei Medikamenten eine Pflicht, die "Risiken und Nebenwirkungen" transparent und gut sichtbar zu deklarieren, zum Beispiel mithilfe von Ratings oder Labels.

Stellungnahme Für die relevantesten Bereiche "Fahrzeuge" und "Heizungen" existieren bereits Instrumente, mit welchen die Treibhausgasemissionen transparent ausgewiesen werden. So informiert die Energieetikette bei Personenwagen über den Treibstoffverbrauch in Liter pro 100 Kilometer, den CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer und die Energieeffizienz. Die Energieetikette muss am Personenwagen oder in seiner Nähe gut sichtbar angebracht werden. Ausserdem müssen die Angaben aus der Energieetikette ebenfalls in der Werbung, auf Online-Verkaufsplattformen und in Verkaufsmaterialien angezeigt werden.

Für den Gebäudebereich steht mit dem Gebäudeausweis Geak, den Informationen des Gebäudeprogramms und den Kampagnen von Energie-Schweiz ebenfalls ein breites Instrumentarium bereit, mit welchem die Treibhausgasemissionen ausgewiesen werden können.

In Anbetracht der bestehenden Instrumente ist der zusätzliche Informationswert einer Deklarationspflicht für fossil betriebene Produkte gering und wäre angesichts des administrativen Aufwands unverhältnismässig.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3474	n	Mo. (Hardegger) Nussbaumer. Erhöhung der Quote energetischer Sanierungen bei Mietliegenschaften			-	X

Eingereichter Text Die gesetzlichen Regulierungen sind so anzupassen, dass Eigentümerinnen und Eigentümer von Mietliegenschaften

- die effektiv anfallenden Heizkosten, aber höchstens den Teil der Heizkosten den Mietern belasten dürfen, der den Heizkosten aus Erfahrungswerten von Liegenschaften mit einem D-Wert des Gebäudeausweises der Kantone (Geak) entspricht,
- verpflichtet werden, innert zu bestimmender Frist nach Inkrafttreten der Regelung die Liegenschaften im Minimum auf das Niveau des Geak-D-Standards zu sanieren,
- für den Teil der Sanierung Subventionen erhalten, der den Geak-D-Wert übertrifft,
- die Kosten für energetische Sanierungen für den Teil der Sanierung steuerlich zum Abzug bringen können, der den Geak-D-Wert übertrifft.

Begründung Rund 45 Prozent des Schweizer Energiebedarfs fallen in Gebäuden an, entsprechend hoch sind deshalb die Potenziale, um mit gezielten Massnahmen grosse Mengen an Energie einzusparen und Treibhausgasemissionen zu vermeiden. Obwohl alle möglichen Effizienzmassnahmen und Kosteneinsparungen bekannt sind, liegt die Quote für die energetische Sanierung von Gebäuden heute immer noch unter 2 Prozent pro Jahr.

Der Anreiz, Mietliegenschaften zu sanieren, ist gering, da auch hohe Heizkosten vollständig auf Mieterinnen und Mieter überwältzt werden können. Gleichzeitig berechtigen energetische Sanierungen die Vermieter zu Mietzinserhöhungen. Auch Mieterinnen und Mieter bestehen deshalb nicht unbedingt auf eine energetische Sanierung und geringeren Energieverbrauch, wenn dadurch die "warme Miete" (Mietzinserhöhung, abzgl. Reduktion Heizkosten) steigt.

Der Bundesrat ist deshalb gehalten, die gesetzlichen Regelungen bezüglich Energieverbrauch, Mietrecht und steuerlicher Abzugsfähigkeit so anzupassen, dass Anreize für energetische Sanierungen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Mieten geschaffen werden. Im Weiteren sind die Erfahrungswerte für Geak-D Liegenschaften zu bestimmen und eine Frist für die Sanierungspflicht zu erlassen. Damit wird auch erreicht, dass die Geak-Deklaration der Gebäude forciert wird.

Die Regelungen sollen Mieterinnen und Mieter davor schützen, dass sie den Hauptteil der Kosten für die Energiewende im Gebäudebereich tragen müssen. Im Steuerbereich soll der Anreiz für möglichst effiziente Sanierungen gefördert werden; das könnte damit erreicht werden, dass anstelle von Einzelmassnahmen umfassende Sanierungen mit energieeffizienteren Geak-Werten ausgeführt werden.

Stellungnahme Der Bundesrat begrüsst Ansätze, welche zur energetischen Sanierung des Gebäudeparks Schweiz, insbesondere von Mietliegenschaften, beitragen. So unterstützt der Bund gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen des Gebäudeprogramms energetische Gebäudesanierungen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass rund 60 Prozent der Bevölkerung in Mietwohnungen wohnen und ein Viertel des gesamten CO₂-Ausstosses der Schweiz im Gebäudebereich anfällt. Die Schaffung von Investitionsanreizen ist ein gutes Instrument, um Hauseigentümerinnen und -eigentümer zu motivieren, die entsprechenden Arbeiten zu initialisieren. Der Bund unterstützt zudem im Rahmen seines Programms Energie Schweiz die themenspezifische Weiterbildung von Fachpersonen des Gebäudebereichs (Architekt/in, Fassadenbauer/in, Heizungsinstallateur/in, Gebäudetechnikplaner/in, usw.) zur Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur vermehrten Nutzung erneuerbarer Energien. Im Rahmen der Berufsbildungserlasse wird auch angestrebt, die diversen Energiethemen bereits in die Ausbildung der betreffenden Berufe zu integrieren.

a. Die vorgeschlagene mietrechtliche Bestimmung würde zwar klare Investitionsanreize für energetische Sanierungen setzen, aber gleichzeitig dem im Obligationenrecht verankerten Prinzip der Kostenmiete widersprechen. Die betroffenen Eigentümer müssten einen Teil der Heizkosten selber tragen, ohne diese auf die Mieterschaft überwälzen zu können. Faktisch würde eine solche Regelung ein Obligatorium für die Erstellung eines Gebäudeausweises der Kantone (Geak) für Mietliegenschaften bedeuten. Wie im Prüfbericht des Bundesamtes für Wohnungswesen (BWO) vom 13. Mai 2015 "Pflicht der Vermietenden, Mietenden einen vorhandenen Geak vorzulegen" ausgeführt wurde, sprechen verfassungsrechtliche Aspekte gegen eine solche Regelung. Die vorgeschlagene Regelung würde überdies einen sehr hohen Vollzugsaufwand mit sich bringen.

b. Gemäss Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung sind für Massnahmen, die den Verbrauch von Energie in Gebäuden betreffen, vor allem die Kantone zuständig. Der Bund darf somit nicht in die Kantonshoheit eingreifen und eine Sanierungspflicht für Gebäude erlassen. Eine Änderung dieser Aufgabenteilung würde eine Verfassungsänderung bedingen. Die neue Regelung würde zudem eine Pflicht zur Erstellung eines Geak für jede Mietliegenschaft in der Schweiz mit sich bringen. Auch hier sind die Kantone zuständig. Der Vollzug, mit dem die Kantone überprüfen müssten, ob für eine Mietliegenschaft ein Geak vorliegt, und in welcher Klasse das Gebäude eingestuft ist, wäre sehr aufwendig.

c. Die Förderung bei der Gebäudesanierung liegt in der Zuständigkeit der Kantone. Das Harmonisierte Fördermodell der Kantone vom 21. August 2015 enthält bereits die Möglichkeit, Förderungen entsprechend der Geak-Klasse zu entrichten. Der Bundesrat unterstützt entsprechende Bemühungen der Kantone.

d. Gemäss geltendem Recht werden energetische Investitionen den abzugsfähigen Unterhaltskosten gleichgestellt, unabhängig davon, ob sie wertvermehrend oder werterhaltend sind. Mit der Einführung eines energetischen Mindeststandards (Geak-D-Wert) würde die Abzugsfähigkeit von wertvermehrenden energetischen Investitionen an höhere Anforderungen geknüpft. Die eidgenössischen Räte haben eine entsprechende Regelung bei der Beratung der Energiestrategie 2050 (Geschäft des Bundesrates 13.074) verworfen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3475	n	Po. (Hardegger) Seiler Graf. Kostenwahrheit bei Flughäfen und Flugplätzen			-	X
Eingereichter Text	In einem Bericht ist darzulegen, in welcher Form, in welcher Höhe, von welcher Beitragserbringerin oder welchem Beitragserbringer welcher schweizerische Flughafen und Flugplatz direkte und indirekte geldwerte Leistungen erhält. Im Weiteren ist aufzuzeigen, aus welchem öffentlichen Interesse heraus die öffentliche Hand Infrastrukturanlagen und Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen unterstützt und welche Vorteile dadurch den Nutzerinnen und Nutzern des privaten und des öffentlichen Luftverkehrs entstehen.					

Begründung	Das öffentliche Interesse eines Landes an Luftfahrt (Mobilität, Anbindung, Forschung und Entwicklung, Ausbildung) hat dazu geführt, dass die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden oder Unternehmen der öffentlichen Hand) Kosten für Bau und Betrieb übernimmt: 1. als Halterin oder Halter, als TeilhaberIn oder Teilhaber einer Infrastruktur; 2. als Eigentümerin oder Eigentümer oder Beteiligte oder Beteiligter eines Flugplatzbetreibers; 3. als direkte Subventionen oder durch Übernahme von Kosten für hoheitliche, übertragene hoheitliche und nichthoheitliche Aufgaben eines Flughafens oder eines Flugplatzes; 4. durch Verzicht der Inrechnungstellung von Beanspruchung öffentlichen Grundes, öffentlicher Güter und dergleichen; 5. durch Gewährung von Planungs- und anderen Privilegien gegenüber Bauten und Betrieben nichtaviatischer Anlagen; 6. durch steuerliche Entlastung wie Befreiung von Mehrwert-, Mineralölsteuer, u. a. für privat und von öffentlicher Hand erbrachter Leistungen; 7. nichtmonetarisierter Belastungen für Umwelt und Gesellschaft wie Betriebslärm, landseitige Verkehrsanbindung, Gesundheitsfolgekosten und dergleichen; 8. weitere nichtmonetarisierter Vorteile von Flugplätzen und Flughäfen. Eine transparente Darstellung fehlt bis anhin. Die ist aber notwendig, um eine sachliche Diskussion über die Kosten und die Auswirkungen der Mobilität auf Umwelt und Gesellschaft führen zu können.
-------------------	--

Stellungnahme	Zur Kostenwahrheit und Finanzierung der einzelnen Verkehrsträger in der Schweiz werden regelmässig die Berichte "Kosten und Finanzierung des Verkehrs" des Bundesamtes für Statistik (BFS) sowie "Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz" des Bundesamtes für Raumentwicklung publiziert. Diese Grundlagen beinhalten auch die Finanzierungsbeiträge aus den Budgetmitteln der öffentlichen Hand. Die Infrastrukturkosten in der Luftfahrt belaufen sich gemäss BFS-Bericht auf etwa 1,3 Milliarden Franken und werden von den Flughafenbetreibern durch Gebühren und weitere Geschäftsfelder selbst getragen. Im Luftverkehr kommen die Passagiere über die Ticketpreise für die direkten Kosten auf. Die externen Kosten des Schweizer Luftverkehrs, welche die Allgemeinheit trägt, werden auf etwa 1,2 Milliarden Franken veranschlagt. Dies entspricht 10 Prozent der gesamten externen Verkehrskosten aller Verkehrsträger. Die externen Kosten sind grösstenteils auf Klimaschäden infolge von CO₂-Emissionen zurückzuführen. Die Fluggesellschaften leisten nur geringe Internalisierungsbeiträge in Form von lärm- und emissionsabhängigen Start- und Landegebühren (18 Millionen Franken). Zu den Infrastrukturkosten können auch noch die Kosten der Flugsicherung für die An- und Abflüge gezählt werden. Sie werden bei den Landesflughäfen von den Fluggesellschaften beziehungsweise den Nutzern getragen. Bei den Regionallughäfen können die An- und Abfluggebühren die Flugsicherungskosten jedoch nicht decken. In den Jahren 2017 und 2018 zahlte der Bund je rund 30 Millionen Franken aus den Mineralölsteuereinnahmen an die Flugsicherungskosten auf Regionallughäfen. Diese Finanzierung wird derzeit überprüft. Eine separate Analyse der Finanzierung der Flugsicherungskosten auf den Regionallughäfen brächte deshalb keinen nennenswerten Mehrwert. Von der erwähnten Befreiung des Luftverkehrs von Treibstoff- und Mehrwertsteuern profitieren in erster Linie die Fluggesellschaften, nicht die Flughäfen. Diese Kosten haben keinen direkten Bezug zur Infrastruktur. Der Bundesrat geht davon aus, dass aus einem Bericht über die Kosten der Flughafeninfrastrukturen kein Mehrwert für eine sachliche Diskussion über die Kosten und die Auswirkungen der Mobilität auf Umwelt und Gesellschaft resultieren wird. Er ist der Ansicht, dass die vom Postulanten hauptsächlich geforderten Informationen bereits heute vorgelegt werden, soweit dies von Bundesseite möglich ist. Verschiedene vom Postulanten erwähnte Leistungen betreffen Vorteile, welche die Flughäfen von Gemeinden oder Kantonen beziehen und aus diesem Grund schwer zu erheben und zu quantifizieren sind.
----------------------	---

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

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3480	n	Mo. Quadri. Keine neuen Schikanen gegenüber Autofahrerinnen und Autofahrern			-	✗
Eingereichter Text	Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, keine neuen Massnahmen mehr vorzuschlagen, welche die Autofahrerinnen und Autofahrer benachteiligen. Dies angefangen bei den Massnahmen, die in der Studie zu nachhaltigem Strassenverkehr aufgeführt sind, welche vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Auftrag gegeben wurde.					

Begründung	Um den öffentlichen Verkehr noch stärker zu fördern, prüft der Bundesrat eine Reihe von Massnahmen, die in einer neuen, vom ARE in Auftrag gegebenen Studie zu nachhaltigem Strassenverkehr vorgeschlagen werden. Zu diesen Massnahmen gehören insbesondere: weniger (und teurere) Parkplätze, mehr autofreie Zonen, tiefere Geschwindigkeitsbegrenzungen und teureres Benzin. Es sei noch einmal daran erinnert, dass solche theoretischen und extremistischen Vorschläge nicht berücksichtigen, dass viele Bürgerinnen und Bürger gar keine Alternative zum Auto haben, gerade in den Randregionen. Und dass die Autofahrerinnen und Autofahrer schon über Gebühr schikaniert und kriminalisiert werden. Weitere schikanöse Massnahmen sind nicht mehr vertretbar. Man müsste vielmehr damit anfangen, bestehende Schikanen abzubauen, statt immer neue zu erfinden. Der Klimapopulismus, der im Übrigen keine wissenschaftlichen Grundlagen hat, darf nicht zum Vorwand dafür werden, dass man eine wichtige Bevölkerungsgruppe, die immer mehr zu einer Milchkuh für die Staatskasse wird, noch stärker ins Visier nimmt. Man kann nicht aus ideologischen Gründen ignorieren, dass das steigende Bedürfnis nach Mobilität und die dadurch verursachten Verkehrs- und Umweltprobleme direkt mit der Bevölkerungszunahme verbunden sind, die auf die Immigration und die explosionsartige Zunahme der Anzahl Grenzgängerinnen und Grenzgänger zurückzuführen ist. Und eine Mehrheit der Bundespolitikerinnen und Bundespolitiker will diese Situation noch verschärfen: mit der Unterzeichnung des institutionellen Rahmenabkommens (wodurch die Unionsbürgerrichtlinie der EU in der Schweiz anwendbar wird) und mit der Unterzeichnung des Uno-Migrationspakts, der eine weltweite Personenfreizügigkeit einführen will.
Stellungnahme	Vielerorts in der Schweiz ist das Verkehrssystem zu gewissen Zeiten überlastet. Die Verkehrszunahme ist auch eine der wichtigsten Ursachen für den CO₂-Ausstoss in der Schweiz. Der Bund sucht gemeinsam mit Kantonen, Städten und Gemeinden nach Lösungen für eine effiziente Ausgestaltung des Verkehrssystems. Dank den Mitteln aus dem NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) und dem BIF (Bahninfrastrukturfonds) ist der Bund in der Lage, das Verkehrssystem laufend zu verbessern. Ausgehend von Studien und immer präziseren Grundlagendaten werden weitere Massnahmen geprüft, die es erlauben, die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu kombinieren. Die Umsetzung von Massnahmen erfordert natürlich stets auch entsprechende politische Prozesse. Der Bundesrat sieht indessen keinen Anlass, seinen bisherigen Ansatz zu ändern.
Antrag	Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3504	n	Mo. Fraktion G. Notstand bei der Artenvielfalt. Sofortige Intensivierung des Aktionsplans Biodiversität Schweiz	Schneider Meret		-	✗
Eingereichter Text	Der Bundesrat wird beauftragt, den Aktionsplan Biodiversität Schweiz zu intensivieren, damit die Strategie Biodiversität Schweiz und die internationalen Verpflichtungen der Schweiz in diesem Zusammenhang innert einer glaubwürdigen Frist umgesetzt werden können. Er sieht dafür eine angemessene Finanzierung vor und bereitet zuhanden des Parlamentes die notwendigen Gesetzesänderungen vor.					
Begründung	Im Dezember 2018 hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation 18.4262 zugegeben, dass die Schweiz nicht in der Lage ist, die Mehrheit der nationalen und internationalen Biodiversitätsziele bis 2020 zu erreichen. Dennoch hat er nicht die Absicht, angesichts dieses angekündigten Scheiterns zu handeln. Der Bundesrat will das Jahr 2020 und Anpassungen der Strategie Biodiversität Schweiz abwarten, bevor er über eine allfällige Ergänzung des Aktionsplans Biodiversität entscheidet. Der kürzlich von der Intergovernmental Platform on Biodiversity and Ecosystem Services veröffentlichte Bericht über den alarmierenden Stand bei der Biodiversität zeigt aber auf, dass die Herausforderung, die Biodiversität zu wahren, dringend ist und prioritär zu behandeln ist. Die Schweiz ist eine schlechte Schülerin. Sowohl der letzte Umweltprüfbericht der OECD als auch die regelmässig stattfindenden Evaluationen des Bundesamtes für Umwelt belegen dies. Der Bundesrat muss jetzt handeln. Noch bevor die Strategie Biodiversität Schweiz - sie bietet bereits eine gute Arbeitsgrundlage - angepasst wird, muss der Aktionsplan intensiviert werden. In ihm sollen effiziente und, falls notwendig, verpflichtende Massnahmen festgeschrieben werden, und er muss ausreichende Mittel vorsehen, deren Finanzierung gesichert ist. Als der Aktionsplan vorgestellt wurde, haben Umweltorganisationen ein Dokument mit dem Titel "Aktionsplan Biodiversität aus Sicht der Zivilgesellschaft" vorgestellt. Darin werden 26 Massnahmen zur Erhaltung und Steigerung der Biodiversität vorgestellt, die alle Sektoren und alle politischen Ebenen umfassen; als Basis für den Aktionsplan diente ein breitangelegter partizipativer Prozess. In diesem Dokument werden verschiedene Ansätze aufgezeigt, von denen sich der Bundesrat bei der Intensivierung des Aktionsplans Biodiversität Schweiz inspirieren lassen könnte, sodass er eine überzeugende Antwort auf die drängenden Fragen unserer Zeit geben kann. Dass die Zeit drängt, beweist die Tatsache, dass in der Bevölkerung das Bewusstsein um die Herausforderungen wächst. Zwei Volksinitiativen gegen die Verwendung von Pestiziden, die heute im Parlament behandelt werden, und die jüngste Lancierung einer Initiative zur Biodiversität zeugen davon. Es wird Zeit, dass der Bundesrat zeigt, dass er diese Sorgen ernst nimmt, denn zusammen mit dem Klimawandel stellt die Biodiversität die grösste Herausforderung für unser Jahrhundert dar.					

Stellungnahme Der Bundesrat kennt den besorgniserregenden Zustand der Biodiversität in der Schweiz. Auch der jüngste Bericht des Weltbiodiversitätsrates (IPBES, Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) vom Mai 2019 zeigt deutlich, dass der Artenverlust weltweit schwerwiegend ist und dass derzeit weder global noch national genügend für die Biodiversität getan wird. Der Verlust der Biodiversität und damit einhergehend der Verlust ihrer Leistungen für Wirtschaft und Gesellschaft sind relevant. So droht beispielsweise durch das Insektensterben eine ungenügende Bestäubungsleistung. Eine reichhaltige Biodiversität ist auch wichtig, um die Anpassung an den Klimawandel möglichst gut gewährleisten zu können. Grundsätzlich sind eine grosse Vielfalt und eine widerstandsfähige Biodiversität die optimale Vorsorge im Hinblick auf unsichere Entwicklungen.

Die Erhaltung der Biodiversität ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Dafür brauchen Bund und Kantone das Engagement der gesamten Gesellschaft, der Wirtschaft und der Wissenschaft. Der Bundesrat unterstützt zusätzliche Anstrengungen zugunsten der Biodiversität. Entsprechend hat er sich kürzlich in seiner Stellungnahme zur Motion Guhl 19.3207 geäußert. Die Auswirkungen auf die Biodiversität sollen im Kontext der Nachhaltigkeit bei Entscheidungen in allen Politikbereichen transparent dargelegt und berücksichtigt werden.

Zur Finanzierung der Massnahmen des Aktionsplans Strategie Biodiversität Schweiz (AP SBS) hat der Bundesrat zusätzliche Mittel gesprochen. Diese Mittel werden den Kantonen im Rahmen von Programmvereinbarungen zur Verfügung gestellt und von den Kantonen in ähnlichem Umfang ergänzt. Insbesondere werden die finanziellen Mittel für dringliche Massnahmen im Naturschutz und in der Waldbiodiversität ab 2017 bis 2024 schrittweise erhöht. 2022 wird eine Wirkungsanalyse der ersten Umsetzungsphase des AP SBS durchgeführt. Auf dieser Basis sowie unter Einbezug weiterer nationaler und internationaler Erkenntnisse wird der Bundesrat 2023 über die Fortsetzung des AP SBS beschliessen - auch im Sinne der von der Motion eingebrachten Anliegen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3511	n	Mo. Rutz Gregor. Bürgerfreundliche Parkscheiben			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, den Anhang 3 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) dahingehend anzupassen, dass die Regelungen bezüglich Parkscheiben vereinfacht und entschlackt werden.

Parkscheiben sollen künftig mindestens 10 Zentimeter breit und hoch sein und, wie bisher, Stunden- sowie Halbstundenmarkierungen enthalten. Die Farbwahl jedoch soll frei und Werbung soll möglich sein. Auf der Rückseite soll auf der verbleibenden Fläche ebenfalls Werbung möglich sein, wie bisher.

Begründung Immer wieder hört man von Fällen, wo Bürger in gutem Glauben und in der Meinung, korrekt zu handeln, Bussen erhalten für nicht zugelassene Parkscheiben. Obwohl die Zeit richtig eingestellt und die fragliche Parkscheibe gut sichtbar platziert war, werden diese Automobilisten zur Kasse gebeten. In gewissen Fällen wurden Parkscheiben beanstandet, welche einen Zentimeter zu wenig breit und drei Zentimeter zu wenig hoch waren. Mit Fug und Recht fragt man sich hier, ob es im Strassenverkehr nicht wichtigere Probleme zu regeln gäbe.

Grund für diesen bürokratischen Unsinn ist die eidgenössische Signalisationsverordnung, welche seit einigen Jahren nur noch EU-Parkscheiben erlaubt. Die Signalisationsverordnung soll sich künftig wieder auf die wesentlichen Punkte konzentrieren: Wichtig ist die Erkennbarkeit der Ankunftszeit und die Sichtbarkeit der Parkscheibe (Art. 48 Abs. 4 SSV).

Stellungnahme Die Ausgestaltung der Parkscheibe ist bundesrechtlich vorgeschrieben. Sie dient den Kontrollbehörden zur Erfüllung ihrer Aufgabe und erleichtert diese, indem sie die Sichtbarkeit und die Erkennbarkeit der Parkscheibe sicherstellt. Das einheitliche Erscheinungsbild der Parkscheibe gemäss den Vorgaben im Anhang 3 Ziffer 1 SSV ist daher sinnvoll.

Die in der Schweiz gültige Parkscheibe entspricht im Wesentlichen dem Modell, welches seit 1979 von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMP) zur Verwendung empfohlen wird. Die Schweiz ist Gründungsmitglied der CEMP und hat die entsprechenden Vorgaben 1998 in die SSV aufgenommen.

Parkscheiben dürfen bereits heute mit Werbung versehen werden - sowohl auf der Vorder- als auch auf der Rückseite. Wichtig dabei ist einzig, dass innerhalb des vorgeschriebenen Minimalbereichs von 11 mal 15 Zentimeter die Ausgestaltungsvorschriften der SSV erfüllt sind und sich dieser Bereich klar von zusätzlichen Gestaltungselementen abgrenzt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3513	n	Mo. Müller-Altermatt. Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen ein Bemessungssystem für die Erhebung der Motorfahrzeugbesteuerung zu erarbeiten, welches in das Bundesrecht überführt werden kann und somit zu einem schweizweit gleich bemessenen Steuersystem führt. Das Bemessungssystem soll den Kantonen die Freiheit lassen, über das Mass der Besteuerung selber zu bestimmen. Emissionsarme Fahrzeuge sollen in diesem Bemessungssystem begünstigt werden.

Begründung Die Schweiz stellt bezüglich der Motorfahrzeugsteuern einen Flickenteppich unterschiedlichster Systeme dar. Als Grundlage werden unterschiedliche Faktoren gewählt (z. B. Hubraum, Gewicht, Leistung), und entsprechend müssen auch sehr unterschiedliche Rabatte für Autos mit Elektro- oder sonstigem emissionsarmem Antrieb gewährt.

Der Flickenteppich führt zu Verunsicherung bei den Konsumentinnen und Konsumenten, Fehlanreizen in der Automobilbranche, Rechtsunsicherheit beim Aufbau der Infrastruktur. Diese Fehlentwicklungen müssen beseitigt werden. Ein einheitliches Bemessungssystem (beispielsweise nach CO₂-Ausstoss, Fahrzeuggewicht usw.) würde die grössten Auswirkungen des Flickenteppichs abmildern.

Gleichzeitig soll nicht in die Hoheit der Kantone eingegriffen werden. Ebenso muss verhindert werden, dass das Steuersubstrat der Kantone erodiert. Es soll deshalb den Kantonen auch zukünftig offengelassen werden, das Mass der Besteuerung festzulegen.

Stellungnahme Die Zuständigkeit für die Erhebung von Motorfahrzeugsteuern liegt heute in der ausschliesslichen Kompetenz der Kantone. Die Kantone sind für ihre Strassennetze verantwortlich. Die Höhe dieser Steuer und deren Bemessungs- und Berechnungsgrundlagen variieren von Kanton zu Kanton. Die Zuständigkeitsordnung entspricht den Grundprinzipien des Föderalismus, der Subsidiarität und der fiskalischen Äquivalenz (Übereinstimmung von Nutznießenden, Kosten- und Entscheidungstragenden), wie sie in den Artikeln 3, 5a und 43a der Bundesverfassung festgehalten sind.

Abweichend von den erwähnten Grundprinzipien strebt der Motionär mit der im Bundesrecht zu regelnden Vorgabe eines einheitlichen Bemessungssystems für die Erhebung von Motorfahrzeugsteuern eine neue Bundeskompetenz an. Dies erfordert eine entsprechende Änderung der Bundesverfassung. Das Vorgehen würde in Widerspruch zum Grundgedanken der 2008 mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) erfolgten Aufgabenentflechtung zwischen Bund und Kantonen und der damit angestrebten Stärkung des Föderalismus stehen.

Aus klimapolitischer Sicht ist das Anliegen gerechtfertigt und eine Harmonisierung der Bemessungsgrundlagen für die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien erstrebenswert. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass der Verkehrsbereich einen Beitrag zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele leisten muss. Da die Bestrebungen zahlreicher Kantone bei der Motorfahrzeugbesteuerung bereits heute energie- und klimapolitische Zielsetzungen verstärkt berücksichtigen, sieht der Bundesrat zurzeit keinen weiteren Handlungsbedarf. Er begrüsst und unterstützt jedoch Bestrebungen der Kantone, eine entsprechende Harmonisierung der Bemessungssysteme für die Erhebung der Motorfahrzeugbesteuerung vorzunehmen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3530	n	Mo. Candinas. Abschwächung der negativen Folgen der Zweitwohnungs-Initiative			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die negativen Auswirkungen des Bundesgesetzes über Zweitwohnungen für die betroffenen Gebiete zu evaluieren. Im Weiteren sollen dem Parlament konkrete Revisionspunkte zum Zweitwohnungsgesetz vorgeschlagen werden, um einerseits Fehlentwicklungen in überdurchschnittlich betroffenen Regionen zu korrigieren und andererseits den aufwendigen Vollzug des Gesetzes effizienter und effektiver zu gestalten.

Begründung Das Zweitwohnungsgesetz, welches seit dem 1. Januar 2016 in Kraft ist, verlangt in Artikel 19 eine periodische Überprüfung der Folgen und die Prüfung von konkreten Massnahmenvorschlägen. Dabei sollen insbesondere die Auswirkungen auf die touristische und regionalwirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen untersucht werden. Das Gesetz schreibt nach Artikel 19 Absatz 2 eine erstmalige Evaluation vier Jahre nach Inkrafttreten vor. Diese wird im Jahr 2020 fällig.

Es zeichnen sich in verschiedenen Bergregionen der Schweiz negative Auswirkungen ab. Die tatsächliche Wirkung des Gesetzes insgesamt bleibt äusserst ungewiss. Hat das neue Bundesgesetz in touristisch hochentwickelten Gebieten zu einer Einschränkung des Neubaus von Zweitwohnungen beigetragen, so haben strukturschwächere Gebiete unter den konkreten Folgen der stark eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeit zu leiden. Dabei geht es einerseits um den Neubau von Zweitwohnungen, aber auch um die Nutzung respektive die Umnutzung von bestehenden Bauten.

Neben den Einschränkungen in der baulichen Fortentwicklung von Gemeinden und ganzen Regionen sind mit dem Bundesgesetz über Zweitwohnungen viele neue Regulierungstatbestände entstanden. Diese haben den administrativen Aufwand vorab für die Gemeinden und die Kantone erhöht. Die anstehende Evaluation hat sich deshalb neben den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auch mit der Effektivität der gesetzlichen Umsetzung zu beschäftigen. Bei der Erarbeitung sind die betroffenen Kreise (Kantone, Gemeinden und touristische Branchenorganisationen) einzubeziehen. Dem Parlament sind konkrete Revisionspunkte zum Zweitwohnungsgesetz vorzuschlagen. Im Weiteren sind über die bestehenden Förderinstrumente des Bundes und der Kantone spezifische Massnahmen vorzusehen und höhere Mittel freizustellen, um in den stark negativ betroffenen Gebieten konkrete Gegenmassnahmen einzuleiten.

Stellungnahme Artikel 19 des Zweitwohnungsgesetzes vom 20. März 2015 (ZWG; SR 702) beauftragt das Bundesamt für Raumentwicklung, in Zusammenarbeit mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft die Wirkungen des Zweitwohnungsgesetzes und insbesondere auch die Auswirkungen auf die touristische und regionalwirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen zu untersuchen. Hierüber haben die betreffenden Departemente dem Bundesrat periodisch Bericht zu erstatten, wobei die erste derartige Berichterstattung für 2020 vorgesehen ist. Das Bundesamt für Raumentwicklung und das Staatssekretariat für Wirtschaft sind derzeit daran, die erforderlichen Grundlagen für den Bericht in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kreisen zu erarbeiten.

Die vom Motionär angesprochenen Auswirkungen des Zweitwohnungsgesetzes auf die Bergregionen und die strukturschwächeren Gebiete werden im Hinblick auf den genannten Bericht eingehend untersucht. Bei Bedarf werden im Bericht zudem auch Massnahmen insbesondere im Bereich der Standortförderung vorgeschlagen. Weiter wird untersucht, ob und wo sich gegebenenfalls im Gesetzesvollzug Schwierigkeiten zeigen. Davon abhängig werden im Bericht allenfalls auch Vorschläge für Gesetzesanpassungen enthalten sein. Es wäre jedoch verfrüht, wenn sich der Bundesrat, schon bevor der Bericht über die Wirkungen des ZWG vorliegt, verbindlich verpflichten würde, dem Parlament konkrete Revisionspunkte zum ZWG vorzuschlagen. Ob Derartiges opportun ist, wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3563	n	Mo. Masshardt. Klimaschutz konkret. Mobilitätsmanagement für die Bundesverwaltung			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, ein Mobilitätsmanagement für die Bundesverwaltung zu erstellen. Dabei sollen insbesondere Massnahmen ausgearbeitet werden, welche zur Vermeidung von Reisewegen - insbesondere Flugreisen - beitragen.

Begründung Die Mobilität und der damit verbundene Verkehr ist hauptverantwortlich für den Schweizer Beitrag an den Klimawandel. So sind 40 Prozent der CO₂-Emissionen der Schweiz auf den Verkehr (inkl. Flugverkehr) zurückzuführen. Das Hauptproblem ist, dass der Energiebedarf des Verkehrs immer noch fast ausschliesslich durch fossile Treibstoffe gedeckt wird.

Natürlich ist eine gewisse Mobilität aber auch zentral für die Schweiz. Deshalb soll der Bundesrat ein Mobilitätsmanagement erstellen, das diesen Überlegungen Rechnung trägt und aufzeigt, wie Reisewege vermieden werden können. Ebenfalls soll in diesem Zusammenhang eine Kompensationspflicht für die Treibhausgasemissionen der Flugreisen des Bundesrates und der Bundesverwaltung eingeführt werden.

Stellungnahme Am 3. Juli 2019 hat der Bundesrat das "Klimapaket Bundesverwaltung" verabschiedet. Das Klimapaket setzt das Ziel, dass die Bundesverwaltung bis 2030 klimaneutral ist, und gibt u. a. die Stossrichtung für Massnahmen zum Flugverkehr und zur Fahrzeugflotte vor. Die Flugkilometer auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken sollen reduziert werden (Absenkpfad). Auf europäischen und interkontinentalen Flügen soll vermehrt Economy- statt Business-Klasse geflogen werden, und die Delegationsgrössen sollen weiter reduziert werden. Zudem wird das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport bis Ende 2020 die Weisung über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen revidieren - dies mit dem Ziel, die Fahrzeugflotte im Rahmen der Erneuerung stärker auf energieeffiziente Fahrzeuge umzustellen. Dabei wird bei den Neuzulassungen bis 2022 ein Anteil von mindestens 20 Prozent elektrisch betriebener Fahrzeuge angestrebt (Gewicht bis zu 3,5 Tonnen). Als Beschaffungsvorgabe für Personenwagen gilt grundsätzlich ein maximaler CO₂-Ausstoss von 95 Gramm pro Kilometer sowie die Energieeffizienz-Kategorie A oder B.

Das Anliegen der Motionärin wird somit bereits im Rahmen der Umsetzung des "Klimapakets Bundesverwaltung" berücksichtigt. Zudem ist auch im Rahmen der Initiative Energie-Vorbild Bund 2021-2030 das Mobilitätsmanagement als eine der Massnahmen vorgesehen.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Nr.	Rat	Geschäftstitel	Sprecher/in	Bekämpft durch	Antrag *	Mit Antrag einverstanden **
19.3564	n	Mo. Masshardt. Klimaneutrale Bundesverwaltung			-	X

Eingereichter Text Der Bundesrat wird beauftragt, die Verwaltungstätigkeit so zu organisieren, dass sie bis 2030 klimaneutral ausgeführt wird. Der gesamte CO₂- und Treibhausgasausstoss der Verwaltungseinheiten sowie der öffentlichen Institutionen mit Leistungsauftrag ist bis zum Jahr 2030 abzubauen beziehungsweise durch kompensierende Massnahmen wettzumachen.

Begründung Das von der Schweiz unterzeichnete Klimaübereinkommen von Paris sieht vor, die menschengemachte globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius im Vergleich zu vorindustriellen Werten zu begrenzen. Um das Zwei-Grad-Ziel sicherzustellen, muss jedes Land Klimaneutralität mit Massnahmen im In- und Ausland erreichen. Klimaneutralität bedeutet, dass keine zusätzlichen Treibhausgasemissionen entstehen, da diese reduziert oder kompensiert werden. Der Weg zur Klimaneutralität dauert lange und ist für die Schweiz gemäss Bundesamt für Umwelt erst ab 2050 erreichbar. Deshalb ist es umso wichtiger, dass die Bundesverwaltung mit gutem Beispiel vorangeht und aufzeigt, wie die Umstellung auf einen klimaneutralen Betrieb erfolgen kann. Durch die Frist bis 2030 besteht genügend Zeit, hier eine funktionierende Lösung zu finden und umzusetzen.

Stellungnahme Am 3. Juli 2019 hat der Bundesrat das "Klimapaket Bundesverwaltung" verabschiedet. Das Klimapaket setzt das Ziel, dass die Bundesverwaltung bis 2030 klimaneutral ist. Dazu sollen die zivile Bundesverwaltung und ihre dezentralen Einheiten wie die ETH die Treibhausgasemissionen bis Ende 2030 gegenüber dem Ausgangsjahr 2006 um 50 Prozent reduzieren. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (militärischer Teil) soll die Treibhausgasemissionen bis Ende 2030 um mindestens 35 Prozent gegenüber dem Ausgangsjahr 2001 reduzieren. Die restlichen Treibhausgasemissionen der Bundesverwaltung werden bis 2030 vollständig durch Emissionszertifikate kompensiert.

Das Anliegen der Motionärin wird somit bereits im Rahmen der Umsetzung des "Klimapakets Bundesverwaltung" berücksichtigt.

Antrag Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.