

**NATIONALRAT / CONSEIL NATIONAL / CONSIGLIO NAZIONALE**

Frühjahrssession 2012 / Session de printemps 2012 / Sessione primaverile 2012

**Ergänzung zur Tagesordnung vom Donnerstag, 1. März und Mittwoch, 7. März 2012****Complément à l'ordre du jour du jeudi 1 mars et du mercredi 7 mars 2012****Completamento all'ordine del giorno di giovedì 1 marzo e di mercoledì 7 marzo 2012****Behandlung in Kat. IV / traitement en cat. IV****Anträge des Bundesrates / Propositions du Conseil fédéral / Dichiarazione del Consiglio federale**

+ Annahme - Adoption - Adozione

- Ablehnung - Rejet - Reiezione

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation****Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication****Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni**

<a href="#">10.3019</a>	n	Mo. Lustenberger. Energieintensive Betriebe. Stromkosten Mo. Lustenberger. Entreprises grandes consommatrices d'énergie. Frais d'électricité Mo. Lustenberger. Aziende con elevato consumo di energia; tariffe dell'energia elettrica	-
<a href="#">10.3095</a>	n	Mo. Glanzmann. Förderung des Reisebusses als umweltfreundliches kollektives Transportmittel Mo. Glanzmann. Promotion de l'autocar, moyen de transport collectif respectueux de l'environnement Mo. Glanzmann. Incentivazione dei viaggi in pullman, in quanto forma di mobilità collettiva ed ecologica	-
<a href="#">10.3099</a>	n	Po. Amherd. Sicherheit auf Passstrassen Po. Amherd. Sécurité sur les routes de montagne Po. Amherd. Sicurezza sulle strade dei passi alpini	-
<a href="#">10.3111</a>	n	Mo. Giezendanner. Zulassung von Drehlichtern für alle Abschleppfahrzeuge Mo. Giezendanner. Autorisation des gyrophares orange pour toutes les dépanneuses Mo. Giezendanner. Ammissione delle luci girevoli per tutti i veicoli di soccorso	-
<a href="#">10.3177</a>	n	Mo. Fluri. Mikroverunreinigungen im Abwasser. Finanzierungslösung für weiteren Ausbau der Kläranlagen Mo. Fluri. Micropolluants dans les eaux usées. Solution de financement pour le financement du développement des stations d'épuration Mo. Fluri. Microinquinanti nelle acque di scarico. Soluzione di finanziamento per il potenziamento degli impianti di depurazione delle acque	-
<a href="#">10.3178</a>	n	Po. Schenker Silvia. Swissinfo. Erweiterung des Leistungsauftrages Po. Schenker Silvia. Swissinfo. Elargissement du mandat de prestations Po. Schenker Silvia. Swissinfo. Ampliamento del mandato di prestazioni	-
<a href="#">10.3185</a>	n	Mo. Hutter Markus. Änderung und Ergänzung des RTVG. Verwaltungskosten der Billag. Transparenz Mo. Hutter Markus. Modification et complément LRTV. Frais administratifs de Billag. Transparence Mo. Hutter Markus. Modifica e integrazione della LRTV. Trasparenza per le spese d'amministrazione di Billag	-
<a href="#">10.3188</a>	n	Mo. von Siebenthal. Schaffung von wertschätzenden rechtlichen Rahmenbedingungen für Waldeigentümer Mo. von Siebenthal. Créer un cadre légal qui permette de rémunérer équitablement les propriétaires de forêts Mo. von Siebenthal. Creazione di condizioni quadro giuridiche per indennizzare in modo equo i proprietari di bosco	-

<a href="#">10.3207</a>	n	Po. (Brélaz) Hodgers. Schweizerische Depeschenagentur. Neue Finanzierungsquelle Po. (Brélaz) Hodgers. Agence télégraphique suisse. Nouvelle source de financement Po. (Brélaz) Hodgers. Nuova fonte di finanziamento per l'Agenzia telegrafica svizzera	) ) ) ) ) )	-
<a href="#">10.3368</a>	n	Mo. (Rennwald) Fehr Hans-Jürg. Unabhängigkeit der SDA Mo. (Rennwald) Fehr Hans-Jürg. Indépendance de l'ATS Mo. (Rennwald) Fehr Hans-Jürg. Indipendenza dell'ATS	) ) )	-
<a href="#">10.3224</a>	n	Mo. (Cathomas) Lustenberger. Den Auswirkungen des Klimawandels rechtzeitig begegnen Mo. (Cathomas) Lustenberger. Limiter à temps les conséquences du changement climatique Mo. (Cathomas) Lustenberger. Affrontare per tempo le ripercussioni del cambiamento climatico (Bek./Opp. Rutschmann, Wasserfallen)		+
<a href="#">10.3266</a>	n	Mo. (Stump) Nordmann. Smart Grid. Modernisierung der Stromnetze Mo. (Stump) Nordmann. Smart Grid. Modernisation des réseaux d'électricité Mo. (Stump) Nordmann. Modernizzare le reti elettriche in ambito delle "smart grids" (Bek./Opp. Rutschmann)		+
<a href="#">10.3283</a>	n	Mo. Lustenberger. Änderung und Ergänzung des RTVG. Einjährige Verjährungsfrist für Radio- und TV-Gebühren Mo. Lustenberger. Modification de la LRTV. Prescription d'un an pour les redevances de réception radio et télévision Mo. Lustenberger. Modifica/integrazione della LRTV: un solo anno come termine di prescrizione per i canoni radiotelevisivi		-
<a href="#">10.3324</a>	n	Mo. (Schmidt Roberto) Amherd. Transport von gefährlichen Gütern auf alpenquerenden Nationalstrassen Mo. (Schmidt Roberto) Amherd. Transport de marchandises dangereuses sur les routes nationales transalpines Mo. (Schmidt Roberto) Amherd. Trasporto di merci pericolose su strade nazionali transalpine		-
<a href="#">10.3357</a>	n	Po. Amherd. Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz Po. Amherd. Inclusion de l'axe du Lötschberg dans le réseau des routes nationales Po. Amherd. Introduzione dell'asse del Lötschberg nella rete delle strade nazionali		-
<a href="#">10.3362</a>	n	Mo. Fraktion RL. Gentechnikgesetz. Mehr Forschung im Bereich der grünen Gentechnologie Mo. Groupe RL. Loi sur le génie génétique. Promouvoir la recherche dans le domaine du génie génétique vert Mo. Gruppo RL. Legge sull'ingegneria genetica. Più ricerca nel settore dell'ingegneria genetica verde		-
<a href="#">10.3371</a>	n	Mo. Graf-Litscher. Gültigkeitsdauer des Führerausweises von berufsmässigen Fahrzeugführerinnen und -führern der Kategorie D Mo. Graf-Litscher. Durée de validité du permis de conduire pour chauffeurs professionnels de véhicules de la catégorie D Mo. Graf-Litscher. Durata di validità della licenza di condurre per i conducenti professionali della categoria D		-
<a href="#">10.3416</a>	n	Po. Thorens Goumaz. Klimaschutz und Ernährung Po. Thorens Goumaz. Protection du climat et choix alimentaires Po. Thorens Goumaz. Protezione del clima e scelte alimentari (Bek./Opp. Bortoluzzi)	<b>Bekämpft Combattu Opposizione</b>	+
<a href="#">10.3417</a>	n	Po. Wasserfallen. Flüssiger Verkehr ist ökologischer Po. Wasserfallen. Le trafic est plus écologique lorsqu'il est fluide Po. Wasserfallen. Traffico scorrevole più ecologico		-

<a href="#">10.3437</a>	n	Mo. (Schenk Simon) Rime. Höheres Gesamtgewicht für zweiachsige Gesellschaftswagen Mo. (Schenk Simon) Rime. Relèvement du poids effectif autorisé des autocars à deux essieux Mo. (Schenk Simon) Rime. Aumento del peso totale degli autobus a due assi	-
<a href="#">10.3456</a>	n	Mo. (Zisyadis) Leuenberger-Genève. Für Businesszonen in der zweiten Klasse der SBB-Züge Mo. (Zisyadis) Leuenberger-Genève. Wagons de travail CFF de seconde classe Mo. (Zisyadis) Leuenberger-Genève. Carrozze FFS di seconda classe attrezzate per lavorare con mezzi informatici	-
<a href="#">10.3505</a>	n	Mo. Fehr Jacqueline. Monitoring über das Ausmass der Medienkonzentration Mo. Fehr Jacqueline. Mesurer le degré de concentration des médias Mo. Fehr Jacqueline. Monitoraggio della concentrazione dei media in Svizzera	-
<a href="#">10.3509</a>	n	Mo. Giezendanner. Mehr Flexibilität bei der periodischen Fahrzeugprüfung von schweren Motorfahrzeugen Mo. Giezendanner. Contrôle périodique des camions. Pour une plus grande flexibilité Mo. Giezendanner. Maggiore flessibilità per l'esame periodico dei veicoli pesanti	-
<a href="#">10.3528</a>	n	Po. (Lachenmeier) Teuscher. Auswirkungen von allgemeinen Temporeduktionen Po. (Lachenmeier) Teuscher. Effets d'un abaissement général des limitations de vitesse Po. (Lachenmeier) Teuscher. Effetti di una generale riduzione dei limiti di velocità	-
<a href="#">10.3529</a>	n	Po. (Lachenmeier) Hodgers. Plafonierung der Verkehrsflächen Po. (Lachenmeier) Hodgers. Pour une limitation des surfaces de transport Po. (Lachenmeier) Hodgers. Limitare le superfici di traffico	-
<a href="#">10.3539</a>	n	Mo. Allemann. Verbreitung von Live-Streams via Internet Mo. Allemann. Libéraliser le régime des diffusions originales en continu sur Internet Mo. Allemann. Diffusione in streaming dei programmi (Bek./Opp. Rickli Natalie)	<b>Bekämpft Combattu Opposizione</b> +
<a href="#">10.3594</a>	n	Po. Barthassat. Tage mit hoher Schadstoffbelastung. Belastungsmindernde Verhaltensweisen fördern Po. Barthassat. Pics de pollution. Encourager les bons comportements Po. Barthassat. Incoraggiare comportamenti ecocompatibili durante i picchi di inquinamento	-
<a href="#">10.3611</a>	n	Mo. Müller Thomas. SRG. Keine zusätzlichen Gebührengelder Mo. Müller Thomas. Les besoins financiers de la SSR ne doivent pas être couverts par une augmentation des redevances Mo. Müller Thomas. SSR: nessun aumento dei canoni radiotelevisivi	-
<a href="#">10.3619</a>	n	Mo. de Buman. Intensive Palmölproduktion. Bekämpfung der umweltschädlichen Auswirkungen auf internationaler Ebene Mo. de Buman. Production intensive de l'huile de palme. Lutter sur le plan international contre les effets dévastateurs pour l'environnement Mo. de Buman. Lotta internazionale contro il devastante impatto ambientale della produzione intensiva di olio di palma (Bek./Opp. Rutschmann)	<b>Bekämpft Combattu Opposizione</b> +
<a href="#">10.3717</a>	n	Mo. Fraktion RL. Attraktive energetische Sanierung und Ersatz von Altbauten Mo. Groupe RL. Economies d'énergie. Créer des conditions attrayantes pour les assainissements et pour la reconstruction des vieux bâtiments Mo. Gruppo RL. Incentivare il risanamento energetico e la sostituzione di vecchie costruzioni	-



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3019 – Motion

### Energieintensive Betriebe. Stromkosten

Eingereicht von



Lustenberger Ruedi

Einreichungsdatum

01.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, folgende Präzisierungen im Stromversorgungsrecht vorzunehmen oder vorzubereiten:

- klar zu regeln, ab wann eine Unternehmung nicht mehr als Endverbraucher in der Grundversorgung gemäss Artikel 6 des Stromversorgungsgesetzes gilt.
- eine Differenzierung vorzuschlagen zwischen den Begriffen "Gestehungskosten" und "Marktpreisen" und diese in die Preisbildung mit einzubeziehen.

#### Begründung

Die energieintensiven Betriebe in der Schweiz sind seit der Marktöffnung im Strombereich mit zum Teil massiv höheren Energiepreisen konfrontiert. Die Ursachen sind mannigfach. Zwei Problemfelder werden mit diesem Postulat angesprochen.

- Es ist unklar, wann ein Betrieb tatsächlich den Anspruch auf den Status des Endverbrauchers in der Grundversorgung gemäss Artikel 6 des Stromversorgungsgesetzes verliert.
- Die Gestehungskosten sind im Gegensatz zu den Marktpreisen kein relevanter Faktor in der Preisbildung.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 21.04.2010

Der Bundesrat ist sich der Bedeutung der Strompreise für die Wirtschaft, insbesondere für die stromintensive Branche, sehr wohl bewusst. Das Stromversorgungsgesetz vom 23. März 2007 (StromVG; SR 734.7) bezweckt die Schaffung einer sicheren Versorgung und eines wettbewerbsorientierten Elektrizitätsmarktes. Im StromVG werden drei Gruppen von Endverbrauchern unterschieden:

1. Gemäss Artikel 6 Absatz 2 gelten Haushalte und andere Endverbraucher mit einem Jahresverbrauch von weniger als 100 Megawattstunden pro Verbrauchsstätte als feste Endverbraucher mit Grundversorgung.
2. Endverbraucher mit einem Jahresverbrauch von mindestens 100 Megawattstunden, die Strom nicht auf Basis eines schriftlichen, individuell ausgehandelten Liefervertrages beziehen (Art. 11 Abs. 2 Stromversorgungsverordnung vom 14. März 2008, StromVV; SR 734.71), haben ebenfalls Anrecht auf Grundversorgung gemäss Artikel 6 StromVG.

3. Endverbraucher mit einem Jahresverbrauch von mindestens 100 Megawattstunden die Strom auf Basis eines schriftlichen, individuell ausgehandelten Liefervertrages beziehen (Art. 11 Abs. 2 StromVV), haben kein Anrecht mehr auf Grundversorgung gemäss Artikel 6 StromVG. Zu dieser Gruppe von Endverbrauchern läuft derzeit ein Verfahren zur Verfügung der Elektrizitätskommission EICom vom 25. Juni 2009 betreffend "Lieferpflicht und Tarifgestaltung für feste Endverbraucher nach Artikel 6 StromVG; Qualifikation der ... als Endverbraucherin, die auf Netzzugang im Sinn des StromVG verzichtet". Der Bundesrat äussert sich nicht zu inhaltlichen Fragen, welche dieses laufende Verfahren unmittelbar betreffen.

Sobald dieses Verfahren abgeschlossen ist, kann die Situation für alle Endverbraucher als geklärt bezeichnet werden. Es besteht damit kein Handlungsbedarf auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe.

Endverbraucher, welche kein Anrecht mehr auf Grundversorgung gemäss Artikel 6 StromVG haben, unterliegen dem Marktpreis. Eine Differenzierung zwischen den Begriffen "Gestehungskosten" und "Marktpreisen" hat die EICom in ihrer Weisung 5/2008 "Gestehungskosten und langfristige Bezugsverträge gemäss Artikel 4 Absatz 1 Stromversorgungsverordnung" bereits vorgenommen. Demnach setzen sich die Gestehungskosten aus den folgenden Elementen zusammen: Energiebeschaffung, Material, Personalaufwand, Finanzaufwand, Abschreibungen, übriger Betriebsaufwand der Stromproduktion, ausserordentlicher Aufwand und Rückstellungen. Der Marktpreis seinerseits wird in der Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01) als der mengengewichtete Durchschnitt der täglich börsengehandelten Spotpreise für Elektrizität für das Marktgebiet Schweiz definiert. Er wird vierteljährlich vom Bundesamt für Energie (BFE) aufgrund der Daten des Vorquartals für das laufende Quartal bestimmt und veröffentlicht. Das BFE hat entschieden, den Marktpreis gestützt auf den Swissix zu berechnen. Dieser Marktpreis ist auch für die Gestehungskosten als Obergrenze zu verwenden.

Es bedarf deshalb keiner weiteren Differenzierung zwischen Marktpreis und Gestehungskosten in der Preisbildung.

Die Forderungen der Motion werden bereits erfüllt beziehungsweise stehen kurz vor ihrer Klärung durch das Bundesverwaltungsgericht. Der Bundesrat beantragt deshalb die Ablehnung der Motion.

#### **Antrag des Bundesrates vom 21.04.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (6)**

Büchler Jakob Gysin Hans Rudolf Heim Bea Kunz Josef Schelbert Louis  
Segmüller Pius

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Stromversorgung](#) [Elektrizitätsmarkt](#) [Unternehmen](#) [elektrische Energie](#) [Energiepreis](#)  
[Energieverbrauch](#) [Selbstkostenpreis](#) [Marktpreis](#) [Auslegung des Rechts](#) [Gesetzesevaluation](#)  
[Industrieunternehmen](#) [Schwerindustrie](#) [Halbstoff- und Papierindustrie](#) [Betriebskosten](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

66

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3095 – Motion

### Förderung des Reisecars als umweltfreundliches kollektives Transportmittel

Eingereicht von



Glanzmann-  
Hunkeler Ida

Einreichungsdatum	11.03.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird aufgefordert:

- den Reisecar als ökologisches, äusserst sicheres und kollektives Transportmittel in seine strategischen Überlegungen zur Bewältigung des Freizeitverkehrs mit einzubeziehen;
- die finanziellen Belastungen des Reisecars - soweit dies in der Kompetenz des Bundes liegt - zu senken, indem vorab die pauschale Schwerverkehrsabgabe (schrittweise bis 2014) abgeschafft oder zumindest reduziert wird.

#### Begründung

Gemäss Statistiken des Bundesamtes für Raumentwicklung geht rund die Hälfte des Personenverkehrs auf Freizeitverkehr zurück. Im Inland sind es sogar 60 Prozent des gesamten Personenverkehrs. Das vorherrschende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr ist dabei das Auto. Die Folgen davon sind gemäss Bundesamt für Umwelt eine erhöhte Schadstoffbelastung der Luft und zusätzliche Lärmemissionen. Dem gegenüber steht der volkswirtschaftliche Nutzen des Freizeitverkehrs, der gerade im Bereich des Tourismus von grosser Bedeutung ist.

In der nationalen Strategie Freizeitverkehr sehen die Ämter des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation deshalb vor, den Modalsplit im Freizeitverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu verschieben, wengleich man gleichzeitig zum Schluss kommt, dass dies heute aus Gründen der Distanzen, der Lage und der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel (beispielsweise zu Bergbahnen) noch nicht immer ein gangbarer Weg ist. Weitgehend vergessen geht dabei in allen Strategien des Bundes, dass der Reisecar als effizientes und äusserst umweltfreundliches kollektives Verkehrsmittel schon heute wesentlich zur Verringerung der Umwelt- und Stauproblematik im Strassenverkehr und damit auch im Freizeitverkehr beiträgt.

Reisecars sind ökologisch erwiesenermassen von sehr hohem Nutzen. So liegt der Verbrauch auf 100 Kilometer beim Bus zwischen 0,6 bis 0,9 Liter pro Person, beim Diesel-PW bei 5,9 Liter und beim Benzin-PW sogar bei 7,6 Liter. Zudem beanspruchen Reisecars gegenüber dem PW nur einen Bruchteil der Strassenfläche, um die gleiche Anzahl Personen zu befördern. Schliesslich verkehren Reisecars nur, wenn sie auch tatsächlich ausgelastet sind.

Die entschlossene Förderung des Reisecars als Ergänzung zum öffentlichen, fahrplanmässigen Verkehr kann daher eine weitere massive Entlastung bewirken, weshalb er kontinuierlich und nachhaltig in die Überlegungen von Politik und Behörden einbezogen werden muss.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010**

1. Wenn die externen Kosten mit den Verkehrsleistungen in Beziehung gesetzt werden, schneiden die Reisecars verglichen mit privaten Motorfahrzeugen hinsichtlich Ökologie und Sicherheit zwar besser ab. Sie decken ihre Kosten aber nicht vollständig. Die erwähnte nationale Strategie Freizeitverkehr ist umfassend ausgerichtet und somit nicht auf einzelne Verkehrsträger oder Verkehrsmittel beschränkt. Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile in Bezug auf beispielsweise die Energieeffizienz, den CO<sub>2</sub>-Austoss, die Lärmemissionen, den Flächenbedarf für die Verkehrsinfrastruktur usw. besitzen. In diesem Sinne spielen die Reisecars natürlich eine bedeutende Rolle und werden dementsprechend in den weiteren Überlegungen im Rahmen der Strategie Freizeitverkehr berücksichtigt.

2. Bundesrat und Parlament waren sich bei der Einführung der LSVA der grossen Bedeutung der Reisecars gerade auch im Bereich des Tourismus bewusst. Aus diesem Grund wurde bereits auf Gesetzesstufe eine pauschale Veranlagung dieser Fahrzeugkategorie mit einer maximalen Belastung von 5000 Franken pro Jahr festgelegt. Dies stellt eine Privilegierung gegenüber den leistungsabhängig veranlagten Fahrzeugen dar, für welche in aller Regel deutlich höhere Abgabebeträge zu entrichten sind. Wie unter Punkt 1 ausgeführt decken Reisecars ihre externen Kosten nicht vollständig. Eine Senkung oder Abschaffung der Pauschale ist deshalb nicht angezeigt. Die zur Diskussion gestellte Abschaffung der Abgabe würde eine Anpassung von Artikel 4 Absatz 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes bedingen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (22)**

Amstutz Adrian Bader Elvira Binder Max Bächler Jakob Cathomas Sep  
Estermann Yvette Flückiger-Bäni Sylvia Glauser-Zufferey Alice  
Haller Vannini Ursula Hany Urs Hochreutener Norbert Hutter Markus  
Leutenegger Filippo Loepfe Arthur Lustenberger Ruedi Müller Philipp  
Müller Thomas Müller Walter Pfister Gerhard Segmüller Pius Theiler Georges  
Zemp Markus

#### **Deskriptoren: Hilfe**

Omnibus Reise Verkehrsunternehmen saubere Technologie Schwerverkehrsabgabe  
sektorale Beihilfe Strassenverkehr

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48

#### **Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3099 – Postulat

### Sicherheit auf Pässstrassen

Eingereicht von



Amherd Viola

Einreichungsdatum 15.03.2010

Eingereicht im Nationalrat

Stand der Beratung Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird gebeten zu überprüfen:

- wie die Tauglichkeit von Chauffeuren für das Führen ihrer Lastwagen auf Bergstrecken überprüft werden kann;
- wie ein europaweit einheitlicher Nachweis von Ausbildung, Erfahrung und Training für Bergfahrten geregelt und durchgesetzt werden kann;
- wie die schweizerischen Transportunternehmen und -verbände in die Erarbeitung der Ausbildungskriterien einbezogen werden können.

#### Begründung

Die Ablehnung meiner Motion 08.3008, "Verbot gefährlicher Lastwagen auf Bergstrecken", hat leider nichts zur Lösung des Problems beigetragen. Die Tatsache bleibt, dass Anwohnerinnen und Anwohner und andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch den Schwerverkehr auf Bergstrecken mit gefährlichen Gütern an Leib und Leben bedroht sind. Das ist inakzeptabel. Bundesrat Leuenberger hat in der Debatte zwar Verständnis für das Anliegen geäußert, aber die Ursache für die Gefahr den Chauffeuren zugewiesen, die trotz technisch genügender Camions auf Bergstrecken überfordert sind und falsch bremsen.

Da offensichtlich kein Wille besteht, gefährliche Transporte über die Pässe grundsätzlich zu verbieten, sollte es wenigstens im Bestreben des Bundes liegen, unzulängliche Chauffeure von den Bergstrassen fernzuhalten. Insbesondere jene, die mit Gefahrguttransporten unterwegs sind, sollten nachweisen müssen, dass sie über die nötige Ausbildung und Erfahrung sowie ein genügendes Training für Bergfahrten verfügen. Vorstellbar wäre eine international anerkannte Prüfung nach einheitlichen Standards, die im Fahrausweis eingetragen werden muss. Zur Erarbeitung der Kriterien und zur Umsetzung der erforderlichen Ausbildungsmassnahmen sollen die Transportunternehmer nach Möglichkeit mit einbezogen werden.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010

Der Bundesrat erachtet eine gute Ausbildung der Lastwagenführer und -führerinnen als wichtige Basis für die Verkehrssicherheit. Mit der Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007 (CZV; SR 741.521) hat er die Anforderungen an die Führerprüfung erheblich

angehoben. Chauffeure müssen zudem alle fünf Jahre 35 Stunden Weiterbildung absolvieren. Im Rahmen der Prüfung und der Weiterbildung werden auch Themen behandelt, die zu einer sicheren Überquerung der Alpen beitragen:

- Kenntnis der technischen Merkmale und der Funktionsweise der Sicherheitsausstattung, um das Fahrzeug zu beherrschen, seinen Verschleiss möglichst gering zu halten und Fehlfunktionen vorzubeugen. Dazu gehört speziell der richtige Einsatz der verschiedenen Bremsen, insbesondere auch im Gefälle.
- Fähigkeit, die Sicherung der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch die richtige Benutzung des Fahrzeugs zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang werden beispielsweise behandelt: bei der Fahrt auf das Fahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrdynamik.
- Unfallprävention, Analyse von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lastwagen, Gesellschaftswagen und Kleinbussen.
- Sensibilisierung der Chauffeure in Bezug auf die Bedeutung einer guten körperlichen und geistigen Verfassung für das sichere Fahren.

Die CZV entspricht den in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Vorschriften. Sie übernimmt die Inhalte der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr. Sowohl in der Schweiz als auch in den Ländern der Europäischen Union wurden somit die Voraussetzungen geschaffen, damit die Chauffeure gut ausgebildet und laufend weitergebildet werden müssen.

Dies gilt insbesondere auch für Chauffeure von Gefahrguttransporten, zumal diese in Anbetracht des erhöhten Gefahrenpotenzials der Ladung speziell gut geschult werden, und dies schon seit mehreren Jahrzehnten. Die Bestimmungen zur Aus- und Weiterbildung werden im Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 0.741.621), welches von über 40 Ländern unterzeichnet wurde und als integrierender Bestandteil der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621) gilt, wie folgt geregelt: Gefahrgutchauffeure müssen eine Ausbildung von drei Tagen mit Abschlussprüfung absolvieren, bevor sie Gefahrguttransporte durchführen dürfen. Sie sind zudem einer Weiterbildungspflicht unterstellt (zwei Tage in fünf Jahren zu gefahrgutspezifischen Themen). Im Rahmen der Aus- und Weiterbildung beschäftigen sie sich unter anderem auch intensiv mit Ladungssicherung und Fragen zur Fahrdynamik (beispielsweise für Tanktransporte).

Vorschriften über eine zusätzliche Ausbildung erübrigen sich somit. Diese Haltung hat der Bundesrat bereits in seiner Antwort auf die Motion Amherd 09.3455, "Internationale Abkommen zu einer Sonderausbildung für den alpenquerenden Schwerverkehr", dargelegt.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (17)**

Aeschbacher Ruedi Amacker-Amann Kathrin Bader Elvira Cathomas Sep  
Darbellay Christophe Donzé Walter Freysinger Oskar Germanier Jean-René  
Hochreutener Norbert Meier-Schatz Lucrezia Meyer-Kaelin Thérèse  
Rossini Stéphane Roux Paul-André Schmidt Roberto Segmüller Pius  
Simoneschi-Cortesi Chiara Zemp Markus

**Deskriptoren:** Hilfe

Sicherheit im Strassenverkehr Fahrpersonal berufliche Eignung  
Passstrasse Beförderung gefährlicher Güter Kontrolle  
Nutzfahrzeug

**Ergänzende Erschliessung:**

~~48~~ Güterverkehr auf der Strasse

Führerschein  
Verkehrsunternehmen

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3111 – Motion

### Zulassung von Drehlichtern für alle Abschleppfahrzeuge

Eingereicht von



Giezendanner  
Ulrich

Einreichungsdatum	16.03.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verkehrsregelverordnung (VRV) so zu ändern, dass alle professionellen Abschleppfahrzeuge (für alle Autobahnen und Normalstrassen) in Zukunft mit Drehlichtern ausgestattet werden dürfen.

#### Begründung

Sehr oft dauert der Verlad von Pannen- oder Unfallfahrzeugen auf öffentlichen Strassen relativ lange. Oft müssen Fahrzeuge auch an gefährlichen Stellen geborgen oder verladen werden. Beim Abschleppen können keine normalen Geschwindigkeiten gefahren werden. Ein eingeschaltetes oranges Drehlicht warnt die anderen Verkehrsteilnehmer und schützt das Personal von Abschlepp- und Bergungsfahrzeugen. Bis dato durften (je nach Kanton) die orangen Drehlichter nur auf Autobahnen verwendet werden.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010

Nach Artikel 110 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) können an Fahrzeugen, die für die übrigen Verkehrsteilnehmenden eine nicht leicht erkennbare Gefahr bilden, gelbe Gefahrenlichter bewilligt werden. Einzelheiten sind insbesondere in Weisungen aus dem Jahr 1974 geregelt. Nach diesen Weisungen dürfen Fahrzeuge von professionellen Abschleppdiensten während des Abschleppens (d. h. beim Ziehen von Pannenfahrzeugen mittels Seil, Stange, Rolli oder auf der Abschleppbrille) auf Autobahnen und Autostrassen mit gelben Gefahrenlichtern den übrigen Verkehr warnen. Keine solchen Warnungen sind für Fahrten mit aufgeladenen Pannenfahrzeugen und für die Sicherung stehender Fahrzeuge, z. B. beim Vorbereiten für den Abtransport, vorgesehen. Auf dem übrigen Strassennetz dürfen die Gefahrenlichter ebenfalls nicht verwendet werden.

Diese Weisungen trugen den damaligen Verhältnissen (bezüglich Abschlepptechnik, Verkehrsdichte, Geschwindigkeit bzw. Geschwindigkeitsdifferenz) Rechnung. Mit den Gefahrenlichtern sollte nur gewarnt werden, wo dies unbedingt nötig war, zumal bei zu vielen Warnsignalen die Aufmerksamkeit auf das einzelne Warnsignal abnimmt.

Dieses Prinzip gilt heute grundsätzlich immer noch. Allerdings haben sich die sicherheitsrelevanten Rahmenbedingungen für den Einsatz von Gefahrenlichtern teilweise verändert. So werden heute in aller Regel in Panne geratene, leichte Motorwagen auf ein Fahrzeug des Pannendienstes aufgeladen und nicht mehr, wie früher oft üblich, an der Vorderachse in die Höhe gezogen und auf der Hinterachse geschleppt. Damit ist für diese

Kategorie Pannendienst ein Abschleppfahrzeug heute nicht mehr langsamer als der übrige Verkehr und hat deshalb während der Fahrt auch kein besonderes Gefährdungspotenzial.

Die Problematik der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen fliessendem Verkehr und Abschleppdienst beschränkt sich heute auf den Pannendienst für den Schwerverkehr. Die Gefährdungsproblematik liegt heute angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte vermehrt auch dort, wo der fliessende Verkehr auf ein stillstehendes Fahrzeug trifft. Das kann auf allen Strassen problematisch sein, nicht nur auf Autobahnen und Schnellstrassen. Pannenfahrzeuge müssen zwar sofort gesichert werden - aus heutiger Sicht stellt aber die Vorbereitung zum Abtransport eines Pannenfahrzeugs ein erhöhtes Risiko dar, insbesondere auch, weil sich bei diesem Vorgang im Bereich des Pannenfahrzeugs regelmässig auch Personen im Strassenbereich aufhalten. Die Weisungen tragen diesen Umständen keine Rechnung. Sie sind deshalb zu überprüfen.

Die Überprüfung soll sich im Übrigen nicht nur auf Abschleppfahrzeuge beschränken, sondern auch Strassenunterhaltsfahrzeuge umfassen. Auch bei diesen Fahrzeugen ist zu prüfen, ob die Arbeits- und Verkehrssicherheit durch Gefahrenlichter erhöht werden kann und ob statt einer Verwendungserlaubnis eine Verwendungspflicht zu statuieren ist. Schliesslich ist auch zu prüfen, ob es - im Gegensatz zur Beurteilung nach geltender Weisung - während der Abschleppfahrt generell noch Gründe für einen Gefahrenlichteinsatz gibt.

Der Bundesrat ist damit im Ergebnis bereit, die Thematik des Einsatzes von Gefahrenlichtern gesamthaft zu prüfen und gegebenenfalls die Rechtsgrundlagen an neue Erkenntnisse anzupassen. Demgegenüber lehnt er die präzise Forderung der Motion ab, weil diese eine nicht vollständig zweckmässige Lösung zur Folge haben könnte. Aus diesen Gründen lehnt der Bundesrat die Motion ab.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (50)**

Amstutz Adrian Baader Caspar Baumann J. Alexander Bigger Elmar Binder Max  
Borer Roland F. Bortoluzzi Toni Brönnimann Andreas Büchel Roland Rino  
Dunant Jean Henri Estermann Yvette Fehr Hans Fiala Doris Flückiger-Bäni Sylvia  
Füglister Lieni Geissbühler Andrea Martina Glauser-Zufferey Alice Glur Walter  
Graber Jean-Pierre Heer Alfred Hurter Thomas Hutter Markus Joder Rudolf  
Kaufmann Hans Killer Hans Kunz Josef Leutenegger Filippo Miesch Christian  
Mörgeli Christoph Müller Walter Müri Felix Nidegger Yves Pfister Theophil  
Reimann Lukas Reymond André Rickli Natalie Simone Rime Jean-François  
Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel Schibli Ernst Schwander Pirmin  
Stahl Jürg Stamm Luzi von Rotz Christoph von Siebenthal Erich Walter Hansjörg  
Wandfluh Hansruedi Wobmann Walter Zuppiger Bruno

#### **Deskriptoren: Hilfe**

Strassenverkehrsordnung Fahrzeugausrüstung Sicherheit im Strassenverkehr Verkehrsunfall  
Nutzfahrzeug Dienstleistungsunternehmen

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3177 – Motion

### **Mikroverunreinigungen im Abwasser. Finanzierungslösung für weiteren Ausbau der Kläranlagen**

Eingereicht von



Fluri Kurt

Einreichungsdatum	17.03.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### **Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt, zum jetzigen Zeitpunkt auf die Änderung der Gewässerschutzverordnung zu verzichten und vor der Wiederaufnahme der Revisionsarbeiten mit entsprechenden Grundlagen:

- eine umfassende Interessenabwägung vorzulegen, wobei Kosten-Nutzen-Aspekte, Auswertung der Forschungsarbeiten nach deren Abschluss, Stand der Technik, Energieverbrauch und das Thema der Nanopartikel zu berücksichtigen sind. Die betroffenen Akteure auf Stufe Kantone und Gemeinden sind dabei einzubeziehen;
- eine Finanzierungslösung für die Erweiterung der Kläranlagen mit einer zusätzlichen Reinigungsstufe zur Elimination von Mikroverunreinigungen zu erarbeiten, die dem Verursacherprinzip Rechnung trägt. Dabei sind sowohl Modelle mit einer Gebühr auf Produkten mit kritischen Inhaltsstoffen als auch Modelle mit einer schweizweit gleichmässigen Belastung aller Gebührenden zu prüfen;
- das Gewässerschutzgesetz dahingehend zu ändern, dass der Bund zu einer Mitfinanzierung von Massnahmen zur Technologieentwicklung und der notwendigen Anzahl grosser Pilotanlagen zur Elimination von Mikroverunreinigungen im Dauerbetrieb verpflichtet wird.

#### **Begründung**

Das Bundesamt für Umwelt hat Ende 2009 die Anhörung zur Änderung der Gewässerschutzverordnung mit Frist bis zum 30. April 2010 eröffnet. Gemäss Bafu sind innerhalb von acht bis zwölf Jahren die rund 100 grösseren Abwasserreinigungsanlagen nachzurüsten, um ausgewählte organische Spurenstoffe zu eliminieren. Diese Massnahmen erfordern schweizweit Investitionen in der Höhe von 1,2 Milliarden Franken und führen zu massiv höherem Energieverbrauch und entsprechenden Kosten im Betrieb. Demzufolge werden auch die Gebühren für die Abwasserentsorgung für einen Teil der Bevölkerung und des Gewerbes massiv steigen.

Obschon laufende Forschungsarbeiten noch nicht abgeschlossen sind, plant der Bund bereits eine Anpassung der Rechtsgrundlagen.

Die Technologie zur Elimination organischer Spurenstoffe im Abwasser ist weder marktreif noch im Dauerbetrieb auf Grossanlagen erprobt. Daher sind auch die Planungs- und

Umsetzungsfristen zu kurz bemessen. Es ist zudem nicht haltbar, dass nur ein Teil der Verursacher die gesamte Finanzierungslast über höhere Abwassergebühren tragen soll. Kantone, Städte und Gemeinden als Hauptbetroffene sind sich einig: Die Vorlage wird als unausgereift beurteilt.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 21.04.2010**

Mit der Änderung der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV; SR 814.201) sollen Massnahmen zur Verringerung der Mikroverunreinigungen in den Gewässern zum Schutze des Ökosystems und des Trinkwassers verankert werden. Das UVEK hat Ende 2009 die entsprechende Anhörung mit Frist bis 30. April 2010 eröffnet.

Das zuständige Bundesamt für Umwelt (Bafu) hat dazu im Vorfeld eine Strategie zur Verringerung der Einträge von Mikroverunreinigungen aus der Siedlungsentwässerung erarbeitet und wissenschaftliche sowie technische Grundlagen umfassend berücksichtigt. Dazu gehören auch auf gesamtschweizerischer Ebene durchgeführte Kosten-Nutzen-Abwägungen, welche in enger Zusammenarbeit mit betroffenen Akteuren (Vertretern aus den Bereichen Trinkwasserversorgung und Siedlungsentwässerung, aus dem Gesundheitswesen und der Industrie, der Kantone und der betroffenen Verbände) im Rahmen des Projekts "Strategie MicroPoll" erstellt wurden. Die Gewährung von Bundesbeiträgen wurde ebenfalls geprüft. Um das in Artikel 3a des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (GSchG; SR 814.20) geregelte Verursacherprinzip umzusetzen und aufgrund der angespannten Situation des Bundeshaushalts wurde jedoch auf eine solche Finanzierungslösung verzichtet. Weitere Grundlagendaten wie eine Beurteilung des zusätzlichen Energieverbrauchs und des Standes der Technik sind Teil eines Syntheseberichtes, der voraussichtlich Ende 2010 publiziert werden wird.

Je nach den im Rahmen der Anhörung eingehenden Stellungnahmen könnte die Erarbeitung weiter gehender Grundlagen im Sinne der vorliegenden Motion, wie beispielsweise eine eingehende Prüfung einer verursachergerechten Finanzierung der geforderten Massnahmen, notwendig werden. Der Bundesrat will jedoch vorerst die Stellungnahmen zur laufenden Anhörung abwarten und gestützt auf deren Auswertung über das weitere Vorgehen befinden.

#### **Antrag des Bundesrates vom 21.04.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (4)**

Amherd Viola   François Olivier   Müller Thomas   Stöckli Hans

#### **Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Gewässerschutz](#) [Abwasser](#) [Wasseraufbereitung](#) [Wasserverschmutzung](#)  
[umweltgefährdende Mikroorganismen](#) [ökologische Forschung](#) [Kosten-Nutzen-Analyse](#)  
[Nanotechnologie](#) [Betriebsmodernisierung](#) [Finanzierung](#) [Giftstoff](#) [Entsorgungsgebühr](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

52

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3178 – Postulat

### Swissinfo. Erweiterung des Leistungsauftrages

Eingereicht von



Schenker Silvia

Einreichungsdatum

17.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht darzulegen, wie der Leistungsauftrag von Swissinfo erweitert werden könnte, damit Swissinfo zusätzlich zu den bisherigen Aufgaben einen Beitrag zur Integration von Ausländerinnen und Ausländern in der Schweiz leisten kann.

#### Begründung

Swissinfo leistet einen wichtigen Beitrag zum Bild der Schweiz im Ausland und zur Information der Auslandschweizerinnen und -schweizer. Politische Themen werden sorgfältig und qualitativ hochstehend dargestellt. Dabei ist die Objektivität in der Berichterstattung und beim Aufbereiten der Themen ein wichtiges Anliegen von Swissinfo. Die von Swissinfo produzierten Abstimmungsdossiers sind eine wertvolle Hilfe für im Ausland lebende Schweizerinnen und Schweizer, die sich an den demokratischen Entscheiden beteiligen wollen.

Der Bundesrat hat am 4. März 2010 beschlossen, seine Bemühungen zur Integration von zugezogenen Personen zu verstärken. Ein wichtiges Element der Integration ist das Verständnis für politische Themen und für das Funktionieren unserer Demokratie. Swissinfo könnte hier einen wichtigen Beitrag leisten. Die Art und Weise, wie Swissinfo Themen aufbereitet und sie verständlich darstellt, kommt dem Bedürfnis von Menschen entgegen, die politisch interessiert sind, jedoch nicht viele Vorkenntnisse zu den behandelten Themen haben. Ein weiterer Vorteil ist die Vielsprachigkeit des Angebots von Swissinfo. Dieser zusätzliche Auftrag könnte vermutlich ohne grosse Zusatzkosten übernommen werden.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 19.05.2010

Der Bundesrat hat Verständnis für das Anliegen der Postulantin, die Integrationsbemühungen in der Schweiz auch mit Mitteln der Information zu verstärken. Er ist indessen der Ansicht, dass diese Aufgabe aufgrund der publizistischen Ausrichtung nicht Sache von Swissinfo sein kann. Der Bundesrat hat die SRG Artikel 2 Absatz 2 in der Konzession vom 28. November 2007 (BBI 2007 8557) ausdrücklich verpflichtet, die Integration der Ausländerinnen und Ausländer zu fördern. Diese Aufgabe hat die SRG mit der Gesamtheit ihrer Radio- und Fernsehprogramme sowie mit den entsprechenden Zusatzinformationen im Internet zu erfüllen und nicht mit einem einzelnen Internetdienst.

Swissinfo ist heute ein Instrument der SRG für die Erfüllung des Auslandauftrages im

Sinne des Radio- und Fernsehgesetzes vom 24. März 2006 (RTVG; SR 784.40; Art. 24 Abs. 1 Bst. c). Gemäss einer Vereinbarung zwischen der SRG und dem Bund ("Accord de prestations" vom 4. Juli 2007) handelt es sich bei Swissinfo um ein spezifisches, zielpublikumorientiertes, mehrsprachiges und multimediales Internetangebot, das unter spezieller Berücksichtigung der Auslandschweizergemeinde für das Ausland produziert wird. Finanziert wird dieser Dienst hälftig durch den Bund und die SRG.

Im Rahmen des Konsolidierungsprogrammes 2011-2013 hat der Bundesrat nun entschieden, die finanzielle Unterstützung für Swissinfo ab dem Jahr 2012 einzustellen, was zur Folge haben wird, dass der Umfang der heutigen Dienstleistung massiv reduziert wird. Der Bundesrat vertritt die Ansicht, dass die SRG und andere schweizerische Medien genügend Informationen im Internet anbieten, um die im Ausland lebenden Schweizerinnen und Schweizer sowie die an der Schweiz interessierten Personen informieren zu können.

Da die Einstellung der finanziellen Unterstützung von Swissinfo durch den Bund eine Änderung des RTVG voraussetzt, wird das Parlament letztlich über die weitere Zukunft von Swissinfo und die vom Bundesrat geplante Massnahme entscheiden müssen. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Bundesrat nicht als sinnvoll, im jetzigen Zeitpunkt neue Aufgaben für Swissinfo zu prüfen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 19.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (14)**

Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Fluri Kurt Goll Christine Heim Bea  
Kiener Nellen Margret Leuenberger Ueli Nussbaumer Eric Rechsteiner Rudolf  
Robbiani Meinrado Rossini Stéphane Simoneschi-Cortesi Chiara Stöckli Hans  
Tschümperlin Andy

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[SRI](#) [Leistungsauftrag](#) [politisches Leben \(speziell\)](#) [politische Integration](#)  
[Integration der Zuwanderer](#) [Demokratie](#) [Information](#) [Bericht](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

2811;34

#### **Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)e



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3185 – Motion

### Änderung und Ergänzung des RTVG. Verwaltungskosten der Billag. Transparenz

Eingereicht von



Hutter Markus

Einreichungsdatum

18.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass die Billag ihre Jahresrechnung für jedes Geschäftsjahr zwingend offenlegt und damit die im öffentlichen Interesse liegende Transparenz garantiert.

#### Begründung

Aufgrund von Presseberichten ist zu vermuten, dass mit den Billag-Gebühren teure Honorare an die Verwaltungsräte und Löhne an die Geschäftsleitung der Billag vergütet werden, die keinem Vergleich (bspw. in der Bundesverwaltung, vgl. Artikel 15 BPG in Verbindung mit Artikel 36 Bundespersonalverordnung, BPV) standhalten. Die Billag hat sich bisher geweigert, ihre Jahreszahlen offenzulegen, und argumentiert, als privatrechtliche Organisation sei sie dazu nicht verpflichtet. Die Billag ist gestützt auf Artikel 69 Absatz 2 des Radio- und TV-Gesetzes (RTVG) aber nicht eine rein privatrechtliche Organisation, sondern ihr kommt Behördenqualität mit Verfügungsgewalt zu. Schon allein deshalb ist sie zur Offenlegung der Zahlen verpflichtet. Aber auch vor dem Hintergrund der laufenden Abzocker-Diskussion hat die Öffentlichkeit ein eminentes Interesse an vollständiger Transparenz. Gesamtwirtschaftlich betrachtet deutet die Kombination aus hohen Löhnen und hohen Verwaltungskosten auf systemimmanente Ineffizienzen, d. h. auf geringe Produktivität, Bürokratisierung und fehlende Dienstleistungsbereitschaft. Dies sind die typischen Kennzeichen eines Monopols, das seine Vorteile zulasten des Marktes ausspielt und eine überhöhte Monopolrente einkassiert. Statt konkrete Zahlen zum Geschäftsgang der Billag zu liefern, versteckt sich der Bundesrat ausserdem in dieser Frage regelmässig hinter der Swisscom als Alleinaktionärin der Billag.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010

Die Billag AG hat den Inkasso-Auftrag für die Periode von 2008 bis 2014 aufgrund eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens erhalten. Sie erbringt die geforderte Leistung und erhält dafür ein erfolgsabhängiges Entgelt. Im heutigen Submissionssystem erhält der Bewerber mit dem besten Angebot den Auftrag. Mit dem Zuschlag im Submissionsverfahren stellt sich die Frage nach Gewinn oder Verlust für den Auftraggeber nicht mehr, ebenso wenig beeinflusst die Höhe der von der Billag AG bezahlten Löhne ihr Entgelt. Der von der Billag AG eingezogene gesamte Gebührenertrag wird daher nicht von ihrem tatsächlichen Aufwand beeinflusst. Zudem verpflichtet das Beschaffungsrecht nicht

zu öffentlicher Rechnungslegung.

Der Auftrag der verschiedenen Aufsichtsbehörden des Bundes wird in den entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen festgelegt. Das Bundesamt für Kommunikation (Bakom) ist gemäss Artikel 69 Absatz 5 des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG; SR 784.40) mit der finanziellen und rechtlichen Aufsicht über die Billag AG betraut. Diese Aufsicht beschränkt sich gemäss dem gesetzlichen Auftrag auf das Gebühreninkasso. Die Finanzaufsicht wird jährlich durchgeführt und stützt sich auf die Empfehlungen, welche die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) im Rahmen eines Audits erlassen hat. Die Billag AG hat dem Bundesamt in Anwendung von Artikel 67 Absatz 2 der Radio- und Fernsehverordnung (RTVV; SR 784.401) unentgeltlich Einsicht in alle Akten zu gewähren, die das Amt für seine Aufsichtstätigkeit benötigt, auch in die Jahresrechnung. Die jährliche Abrechnung über die Empfangsgebühren muss dem Bakom zur Genehmigung vorgelegt werden. Das Bakom erhält in diesem Zusammenhang den Revisionsbericht der Revisionsstelle im Sinne des Aktienrechts, die die Jahresrechnung der Billag AG gemäss Artikel 728a Absatz 1 des Obligationenrechts (OR; SR 220) prüft.

Der Bund erhält von der Billag AG alle Informationen, die er für die Aufsichtstätigkeit benötigt. Damit ist die geforderte Transparenz gewährleistet.

Die Geschäftszahlen der Billag AG, die eine hundertprozentige Tochter der Swisscom ist, werden jedes Jahr im Geschäftsbericht der Swisscom veröffentlicht.

Was die angeblich überhöhten Honorare und Gehälter betrifft, so hat die Billag AG gemäss eigenen Angaben zurzeit rund 300 Mitarbeitende. Die Festangestellten unterstehen dem Swisscom-Gesamtarbeitsvertrag. Das durchschnittliche Gehalt eines Billag-Mitarbeitenden liegt mit 85 000 Franken um 16 Prozent unter dem Durchschnitt der Swisscom. Das durchschnittliche Einkommen der Mitglieder der Geschäftsleitung beträgt brutto 200 000 Franken.

Der Bundesrat hat zuhanden des Parlamentes einen Bericht zur Überprüfung der Gebührenpflicht und des Inkassos erstellt. Verschiedene Fragen werden in diesem Zusammenhang geprüft, vom Parlament diskutiert und für ein zukünftiges Gebührensystem beantwortet werden.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (41)**

Amstutz Adrian Barthassat Luc Bäumle Martin Borer Roland F. Caviezel Tarzsius  
Egger-Wyss Esther Eichenberger-Walther Corina Engelberger Edi  
Estermann Yvette Fiala Doris Geissbühler Andrea Martina Giezendanner Ulrich  
Glanzmann-Hunkeler Ida Glauser-Zufferey Alice Hochreutener Norbert  
Humbel Ruth Hurter Thomas Loepfe Arthur Lustenberger Ruedi Malama Peter  
Messmer Werner Mörgeli Christoph Moser Tiana Angelina Müller Philipp  
Müller Thomas Müller Walter Pfister Gerhard Pfister Theophil Reimann Lukas  
Rickli Natalie Simone Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel  
Schmidt Roberto Stahl Jürg Triponez Pierre Wandfluh Hansruedi  
Wasserfallen Christian Weibel Thomas Zemp Markus Zuppiger Bruno

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Radio- und Fernsehgebühren](#) [Fakturierung](#) [Rechnung](#) [Transparenz](#)  
[öffentliches Unternehmen](#)

**Ergänzende Erschliessung:**

34

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

**Konnexe Geschäfte**

10.3133

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3188 – Motion

### Schaffung von wertschätzenden rechtlichen Rahmenbedingungen für Waldeigentümer

Eingereicht von



von Siebenthal  
Erich

Einreichungsdatum	18.03.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die rechtlichen Rahmenbedingungen in Verordnungen dahingehend anzupassen, dass die im Waldgesetz verankerten Waldleistungen (Wohlfahrt, Schutz und Nutzung) eine dem erbrachten Nutzen entsprechende, einforderbare Entschädigung durch den Grundeigentümer beim Nutzniesser und - falls dieser nicht identifizierbar ist - bei der Öffentlichkeit ermöglichen.

#### Begründung

Die Waldbewirtschaftung wird gemeinhin als defizitär bezeichnet. Als Gründe werden verschiedentlich Strukturen und Holzmarktbedingungen genannt. Diese Begründungen sind - wie Studien des Bafu belegen - nur ein Teil der Wahrheit.

Zwei Beispiele zur Begründung:

1. Grundwasseranbieter sparen pro Jahr 80 Millionen Franken ein, wenn sie das Wasser im Wald gewinnen, weil sie dieses normalerweise nicht aufbereiten müssen. Für diese Reinigungsleistung durch ihr Grundeigentum werden Waldbesitzer nicht bezahlt, haben aber die Mehrkosten (von bis zu 360 Franken pro Hektare und Jahr) aufgrund der aktuellen mangelhaften rechtlichen Rahmenbedingungen zu tragen.
2. Der Erholungsnutzen der Schweizer Bevölkerung aus dem Wald beträgt, gemäss einer Studie des Bafu, rund 10 Milliarden Franken pro Jahr. Waldeigentümer erhalten heute keine Entschädigung für diese Leistung, tragen aber die Kosten Nutzungen Dritter. So wird der Waldeigentümer durch die Erholungsnutzung mit Kosten aufgrund von Littering und Wildschäden (durch Störung des Wildes) usw. belastet. Teilweise vorgesehene Entschädigungen decken nur ausnahmsweise den tatsächlich entstandenen Schaden.

Die Öffentlichkeit ist heute Trittbrettfahrerin der durch Waldeigentümer erbrachten Waldleistungen, weil faire rechtliche Rahmenbedingungen fehlen. Gewinne und Nutzen sind externalisiert und die Kosten beim Waldeigentümer internalisiert.

Im Sinne des Verursacherprinzips, der Schaffung von Nutzniessergerechtigkeit und der Sicherstellung nachhaltiger Waldleistungen sind die rechtlichen Rahmenbedingungen so anzupassen, dass nicht primär Subventionen oder Direktzahlungen geleistet werden, sondern die Verursacher bzw. Nutzniesser direkt die verursachten Kosten bzw. die bezogenen Waldleistungen bezahlen sollen. Der Bundesrat wird aufgefordert, im Rahmen

seiner Möglichkeiten, rechtliche Rahmenbedingungen für "Fairpay" im Wald zu schaffen.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010**

Artikel 77 der Bundesverfassung (BV) beauftragt den Bund dafür zu sorgen, dass der Wald seine Schutz-, Nutz- und Wohlfahrtsfunktionen erfüllen kann. Eine angemessene Finanzierung der erbrachten Waldleistungen entspricht den walddpolitischen Zielen des Bundes und sichert die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen gemäss Strategie Nachhaltige Entwicklung des Bundesrates (Aktionsplan 2008-2011 vom 16. April 2008). Mit einer Entschädigung von Waldleistungen durch die Nutzniesser oder die Öffentlichkeit werden allerdings neue Rechte und Pflichten geschaffen, die aufgrund von Artikel 164 BV einer Regelung auf Gesetzesstufe bedürfen.

Der Bundesrat hat für das Anliegen des Motionärs, wonach für Leistungen, die über den naturnahen Waldbau hinaus gehen und bei den Waldeigentümern zu Mehraufwendungen oder Mindererträgen führen, vermehrt die Nutzniesser bzw. die Verursacher direkt bezahlen sollten, Verständnis, lehnt aber den Vorstoss aus folgenden, grundsätzlichen Überlegungen ab.

Zum einen sind, wie oben dargestellt, entsprechende Regelungen nur auf Gesetzesstufe und nicht auf dem Verordnungsweg möglich.

Zum anderen fehlt eine Abgrenzung zwischen einer naturnahen Waldbewirtschaftung gemäss Waldgesetz als Basisleistung und zusätzlich erwarteten oder verpflichtenden Leistungen, welche bei den Waldeigentümern zu Mehraufwendungen oder zu Mindererträgen führen.

Im Weiteren ist die Einbindung von Nutzniessern zu offen formuliert, was angesichts der je nach Waldleistung sehr grossen Anzahl und kaum identifizierbaren Gruppe von Involvierten zu Schwierigkeiten in der Umsetzung resp. zu einer stärkeren Belastung der öffentlichen Hand führen könnte. Die Einführung eines neuen Subventionstatbestandes widerspricht aber nicht nur den vom Motionär selbstgemachten Ausführungen, sie wird auch vom Bundesrat sowohl grundsätzlich wie mit Blick auf die Haushaltslage ganz klar abgelehnt.

Bei einer allfälligen Annahme der Motion im Erstrat wird der Bundesrat im Zweirat eine Änderung des Motionstextes beantragen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (32)**

Aebi Andreas Amstutz Adrian Baettig Dominique Binder Max Bortoluzzi Toni  
Brönnimann Andreas Büchel Roland Rino Büchler Jakob Cathomas Sep  
Estermann Yvette Flückiger-Bäni Sylvia Freysinger Oskar Füglistaller Lieni  
Giezendanner Ulrich Glur Walter Gobbi Norman Graber Jean-Pierre  
Grin Jean-Pierre Hassler Hansjörg Heer Alfred Hochreutener Norbert  
Joder Rudolf Kunz Josef Lustenberger Ruedi Mörgeli Christoph Müri Felix  
Rime Jean-François Schliuer Ulrich Schmidt Roberto Spuhler Peter  
Wandfluh Hansruedi Wobmann Walter

**Deskriptoren:** Hilfe

Waldwirtschaft Kostenwahrheit Kosten-Nutzen-Analyse Entschädigung Subvention

**Ergänzende Erschliessung:**

55

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3207 – Postulat

### Schweizerische Depeschenagentur. Neue Finanzierungsquelle

Eingereicht von



Brélaz Daniel

Übernommen von

Hodgers Antonio

Einreichungsdatum

18.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird im Rahmen der neuen Erhebungsart für Radio- und Fernsehempfangsgebühren beauftragt, die Möglichkeit einer zusätzlichen Finanzierung der Schweizerischen Depeschenagentur (SDA) durch einen Teil dieser Gebühren zu prüfen.

#### Begründung

Die Antworten des Bundesrates auf diverse Anfragen aus dem Parlament und auf eine Interpellation aus dem Ständerat in Bezug auf die SDA zeigen, dass der Dienstleistungsvertrag zwischen dem Bund und der SDA ohne Erhöhung der Mittel erneuert werden dürfte und dass die Anwendung des Sprachengesetzes nur wenig zusätzliche Mittel einbringen wird.

Dies reicht nicht aus, um die Dienstleistungen, die als unabdingbar für das sprachliche Gleichgewicht des Landes und für das Überleben kleiner regionaler Medien erachtet werden, zu gewährleisten.

Andererseits anerkennt das Bundesamt für Kommunikation, dass es angesichts der Medienkonvergenz und der technischen Entwicklung unmöglich sein wird, die geltenden Radio- und Fernsehempfangsgebühren dauerhaft aufrechtzuerhalten. Es geht in die Richtung einer Gebühr, die von sämtlichen Haushalten und Unternehmen unabhängig von den in Anspruch genommenen Leistungen bezahlt werden muss. Dieses Modell wird von einer deutlichen Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen favorisiert. In diesem Rahmen ist die enge Unterscheidung der begünstigten Medien nicht mehr sinnvoll.

Da die Radio- und Fernsehstationen zudem eine grosse Anzahl Meldungen der SDA verwenden, wird der Bundesrat beauftragt, Möglichkeiten für eine zusätzliche Finanzierungsquelle für die SDA aus diesem allgemeinen Gebührenerhebungssystem, das bis 2015 eingeführt werden soll, zu prüfen. Angesichts der vorangehenden Gutachten sollte die Möglichkeit einer vorzeitigen Einführung der Massnahme Teil der Prüfung sein.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 19.05.2010

Der Bundesrat ist sich der medienpolitischen Bedeutung eines funktionierenden Informationsflusses für die Medien und insbesondere auch für Radio und Fernsehen bewusst. Die Schweizer Depeschenagentur (SDA) wird auch künftig eine wichtige Rolle

als Lieferantin von politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Informationen und Nachrichten spielen. In diesem Sinne werden auch Radio- und TV-Unternehmen mit Service-public-Aufträgen weiterhin auf Nachrichtenagenturen wie die SDA angewiesen sein, um ihren Informationsbedarf abdecken zu können.

Die Eidgenossenschaft selbst ist ein grosser Kunde der SDA und bezieht heute Leistungen im Umfang von 3 Millionen Franken. Wie der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation Savary 09.4025, "SDA in der Krise: Bedrohung der Sprachenvielfalt und der Berichterstattung", vom 26. November 2009 darlegt, ist er bereit, den Leistungsvertrag mit der SDA weiterzuführen. Um eine gewisse Ausgewogenheit unter den Sprachen garantieren zu können, wird die Bundeskanzlei in der neuen Leistungsvereinbarung eine Klausel einfügen, welche sprachliche Qualität und insbesondere eine qualitativ hochstehende Dienstleistung in den drei Landessprachen Deutsch, Französisch und Italienisch verlangt.

Der Bundesrat ist aber aus rechtlichen und politischen Gründen gegen eine staatliche Unterstützung einer privaten Medienagentur über die Radio- und Fernsehempfangsgebühren. Er sieht auch keinen Anlass für eine vertiefte Abklärung dieser Idee. Da Artikel 93 der Bundesverfassung (BV; SR 101) die Bundeskompetenzen ausschliesslich auf die audiovisuellen Medien beschränkt, ist eine finanzielle Unterstützung des Agenturbetriebes aus Gebührenmitteln verfassungsrechtlich nicht denkbar. Gemäss dem Radio- und Fernsehgesetz vom 24. März 2006 (RTVG; SR 784.40) kommen denn auch nur die SRG sowie die konzessionierten Regionalfernsehen und bestimmte konzessionierte UKW-Radiostationen in den Genuss der Gebührenunterstützung.

Bei einer direkten Unterstützung der SDA durch den Bund bestünde nicht nur die Gefahr, dass die einzige schweizerische Nachrichtenagentur in eine direkte staatliche Abhängigkeit geriete, es wäre auch nicht zu verhindern, dass die Informationen gleich mehrfach aus Empfangsgebühren finanziert würden. Die meisten der subventionierten Radio- und Fernsehveranstalter beziehen Informationen von der SDA und finanzieren diese Dienstleistungen indirekt teilweise mit Gebührengeldern. Dies gilt insbesondere für die SRG, welche zu den grössten Bezüglern von Leistungen der SDA gehört und ihre Ausgaben zu über 70 Prozent mit Gebührengeldern deckt.

Der Bundesrat sieht aber auch aufgrund der Marktsituation kein dringendes Bedürfnis, nun eine direkte finanzielle Unterstützung zu prüfen. Die SDA ist ein privates Unternehmen, das sich weitgehend im Besitz ihrer Kunden befindet. Auch wenn die faktische Monopolstellung der SDA in der schweizerischen Medienszene nicht optimal ist, so kann sie doch die wirtschaftliche Situation der SDA stabilisieren.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass die SDA die im Leistungsvertrag mit dem Bund zu vereinbarenden Leistungen in den drei Amtssprachen auch ohne Gebührenfinanzierung erbringen können und die im Postulat geäusserten Befürchtungen unbegründet sind.

#### **Antrag des Bundesrates vom 19.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
05.12.2011	NR	Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Hodgers.

---

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (10)**

Français Olivier Graf Maya Hodgers Antonio John-Calame Francine  
Lachenmeier-Thüring Anita Leuenberger Ueli Stöckli Hans Stump Doris  
Teuscher Franziska van Singer Christian

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Presseagentur](#)

[Finanzierung](#)

**Ergänzende Erschliessung:**

[Presseförderung](#)

[Sprache](#)

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaefte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3368 – Motion

### Unabhängigkeit der SDA

Eingereicht von



Rennwald Jean-Claude

Übernommen von

Fehr Hans-Jürg

Einreichungsdatum

02.06.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Die Zürcher Mediengruppe Tamedia steht kurz vor einer Beteiligung an der Schweizerischen Depeschagentur (SDA), die 20 Prozent des Aktienkapitals übersteigt. Um die Unabhängigkeit der SDA zu wahren und in Übereinstimmung mit den Statuten steht dem Verwaltungsrat der SDA die Möglichkeit offen, die von Tamedia erworbenen Aktien nicht ins Aktienbuch einzutragen. Der Bundesrat wird beauftragt, diese Situation zu analysieren und die Massnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Vielfalt der Information und die Ausgewogenheit der Berichterstattung aus den verschiedenen Regionen zu gewährleisten.

#### Begründung

Nachdem Tamedia den Hauptteil der Schweizer Aktivitäten ihrer ehemaligen Konkurrentin Edipresse übernommen hat, wird die Mediengruppe demnächst mehr als 20 Prozent der Aktien der SDA halten. Gemäss Artikel 5 der Statuten der SDA kann der Verwaltungsrat jedoch zur Wahrung der Unabhängigkeit - einer der Grundwerte des Unternehmens - die Eintragung ins Aktienbuch verweigern, "wenn der Erwerber durch den Aktienerwerb mehr als 20 Prozent des gesamten Aktienkapitals kontrollieren würde".

Diese Situation sollte den Bundesrat umso mehr beunruhigen, als die SDA nach der Schliessung des Schweizer Büros von Associated Press (AP) die einzige Nachrichtenagentur der Schweiz ist. Ausserdem ist eine Erhöhung des Kapitals der SDA für Herbst 2010 geplant.

All dies stellt eine Gefahr für die Vielfalt der Information in unserem Land dar, insbesondere in der französischen und italienischen Schweiz, wo die Redaktionen bereits restrukturiert wurden. Die Westschweizer Regierungskonferenz hat ihre Besorgnis in ihrer Mitteilung vom 1. Dezember 2009 zum Ausdruck gebracht. Der Bundesrat hat in seiner Antwort vom 12. Mai 2010 auf die Interpellation Fehr 10.3042 erklärt, dass er im Rahmen der Erneuerung des Leistungsvertrags mit der SDA eine Klausel für sprachliche Qualität fordert.

Wird der Ausgewogenheit der Berichterstattung aus den verschiedenen Regionen mit dieser Klausel Rechnung getragen?

Ist der Bundesrat gewillt, von der SDA auch eine Klausel bezüglich der Unabhängigkeit

gegenüber ihren Aktionären zu fordern?

### **Stellungnahme des Bundesrates vom 17.09.2010**

Der Bundesrat ist sich der Bedeutung der SDA für die Medien und damit auch für die unabhängige und demokratische Meinungs- und Willensbildung in der Schweiz bewusst. In Beantwortung verschiedener Vorstösse (Postulat Brélaz 10.3207, SDA - neue Finanzierungsquelle, und Interpellation Fehr 10.3042, SDA-Monopol erfordert neue Strategie) hat er auch seiner Besorgnis über die Entwicklungen im schweizerischen Agenturmarkt Ausdruck gegeben.

Die Übernahme von Edipresse durch die Tamedia vollzieht sich in Etappen. Da Edipresse und die Tamedia zusammen über eine Beteiligung von mehr als 20 Prozent verfügen und die Statuten der SDA bei einer Beteiligung von über 20 Prozent eine Genehmigungspflicht durch den Verwaltungsrat vorsehen, muss die Tamedia am Ende des Fusionsprozesses ein entsprechendes Gesuch stellen. Aber auch wenn die Übernahme so genehmigt würde, sähe der Bundesrat keine Gefahr für die Unabhängigkeit der SDA. Dasselbe gilt für die Wahl von den Verwaltungsratspräsidenten der Medienunternehmen in den Verwaltungsrat der SDA. Die Tamedia könnte damit nicht gegen den Willen der anderen Aktionäre strategische Änderungen erzwingen oder auf die Dienstleistungen der SDA inhaltlich Einfluss nehmen.

Andererseits verfügt der Bundesrat weder aktuell noch künftig über Instrumente, um im vom Motionär verlangten Sinne einzuschreiten. Der Bund ist an der SDA nicht beteiligt. Ihm steht das aktienrechtliche Instrumentarium, um Beteiligungsveränderungen zu verhindern, daher nicht zur Verfügung. Da die Verfassung keine ausreichende Bundeszuständigkeiten vorsieht, wäre nach Auffassung des Bundesrates zudem ein Einschreiten auf Gesetzesstufe nicht möglich. Schliesslich ist auch der Leistungsvertrag zwischen Bund und SDA weder das richtige Instrument noch geeignet, um auf die Beteiligungsverhältnisse der SDA Einfluss zu nehmen.

### **Antrag des Bundesrates vom 17.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
09.12.2011	NR	Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Fehr Hans-Jürg.

### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

### **Mitunterzeichnende (21)**

Aubert Josiane Carobbio Guscetti Marina Fässler-Osterwalder Hildegard  
Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Graf-Litscher Edith Heim Bea  
Kiener Nellen Margret Leutenegger Oberholzer Susanne Maire Jacques-André  
Marra Ada Nordmann Roger Rielle Jean-Charles Rossini Stéphane  
Roth-Bernasconi Maria Schenker Silvia Sommaruga Carlo Steiert Jean-François  
Stöckli Hans Stump Doris Tschümperlin Andy

**Deskriptoren:** Hilfe

Presseagentur Presseunternehmen Beteiligung an Unternehmen Informationsfreiheit  
Meinungsfreiheit Monopol

**Ergänzende Erschliessung:**

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3224 – Motion

### Den Auswirkungen des Klimawandels rechtzeitig begegnen

Eingereicht von



Cathomas Sep

Übernommen von

Lustenberger Ruedi

Einreichungsdatum

19.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, ein gesamtschweizerisches Konzept zur Koordination und Förderung von Massnahmen zur Anpassung an die Klimaänderung zu erarbeiten.

#### Begründung

Die Klimaänderung hat mittel- und längerfristige Auswirkungen auf unser Land. Beispielsweise muss mit einer Zunahme der Naturgefahren gerechnet werden. Aber auch die langsamen Veränderungen der klimatischen Rahmenbedingungen wirken sich in unterschiedlichem Ausmass auf verschiedene Wirtschaftssektoren aus.

Für die Wissenschaft und den Bund standen bis heute die Ursachenforschung des Klimawandels sowie die Prävention von Naturgefahren im Vordergrund. Im Bereich der Naturgefahren sind wesentliche Studien, Massnahmen und Koordinationskonzepte, wie beispielsweise die Strategie Naturgefahren Schweiz der Plattform für Naturgefahren, erarbeitet worden.

In Zukunft werden aber nicht nur bei den Naturgefahren, sondern auch in anderen Bereichen Massnahmen zur Anpassung an die Klimaänderung notwendig sein.

Folgende Beispiele sollen dies illustrieren:

Bei der Energieversorgung wird wegen der Abnahme der Niederschläge mit einem Rückgang der Wasserkraftproduktion um rund 10 Prozent gerechnet. In der Landwirtschaft wird der Bewässerungsbedarf bei zunehmender Sommertrockenheit zunehmen. Im Berggebiet macht die Abnahme der Schneesicherheit insbesondere in tiefen bis mittleren Höhenlagen Anpassungen im touristischen Angebot notwendig.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010

Im Auftrag des Bundesrats entwickelt das UVEK in Zusammenarbeit mit dem EDI, EFD, EVD und VBS zurzeit eine Strategie zur Anpassung an die Klimaänderung. Diese Arbeit wird durch den interdepartementalen Ausschuss Klima unter der Leitung des Bafu unterstützt und koordiniert.

Basierend auf der Analyse der Auswirkungen der Klimaänderung und der damit verbundenen Risiken und Chancen werden von den zuständigen Ämtern für die

wichtigsten betroffenen Sektoren Anpassungsziele und Teilstrategien erarbeitet. Das Ziel der Strategie ist es, das Vorgehen bei der Anpassung bundesweit zu koordinieren, Zielkonflikte zu lösen, Doppelspurigkeiten zu vermeiden, Synergien zu nutzen und den Einsatz der beschränkten Mittel zu optimieren. Die Anpassungsstrategie soll Ende 2011 vorliegen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

#### **Dokumente**

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
<a href="#">18.06.2010</a>	NR	Bekämpft; Diskussion verschoben.
<a href="#">07.12.2011</a>	NR	Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Lustenberger.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (23)**

Aeschbacher Ruedi Amherd Viola Bader Elvira Bäumle Martin Caviezel Tarzsius de Buman Dominique Gadiant Brigitta M. Girod Bastien Glanzmann-Hunkeler Ida Häberli-Koller Brigitte Hany Urs Hassler Hansjörg Ineichen Otto Lustenberger Ruedi Moser Tiana Angelina Nordmann Roger Nussbaumer Eric Rechsteiner Rudolf Riklin Kathy Schmid-Federer Barbara Schmidt Roberto Stump Doris Weibel Thomas

#### **Deskriptoren: [Hilfe](#)**

[Klimapolitik](#) [Klimaveränderung](#) [Naturgefahren](#) [wirtschaftliche Auswirkung](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

52

#### **Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation \(UVEK\)](#)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3266 – Motion

### Smart Grid. Modernisierung der Stromnetze

Eingereicht von



Stump Doris

Übernommen von

Nordmann Roger

Einreichungsdatum

19.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, Rahmenbedingungen für einen modernen Betrieb der Stromnetze zu schaffen:

1. Der Bund entwickelt eine Strategie für technische Innovationen im Bereich Stromnetze (Smart Grids). Sie sollen es den Verbraucherinnen und Verbrauchern erlauben:

- a) den Stromverbrauch, die laufende Leistung und die aktuellen Kosten einfach einzusehen;
- b) in teuren Tarifzeiten gewisse Verbräuche vom Netz zu nehmen;
- c) gewisse Apparate automatisch oder auf Vertragsbasis mit dem Netzbetreiber vom Netz zu nehmen.

2. Es sind Standards zu schaffen, damit alle Stromnutzer am Stromnetzmanagement teilnehmen und von Innovationen und Kostenersparnissen profitieren können.

#### Begründung

Die heutigen Stromnetze in der Schweiz sind in der Regel im Jahresdurchschnitt nur zwischen 30 bis 40 Prozent ausgelastet. Dank der neueren Informationstechnologie besteht die Möglichkeit, Zustandsinformationen und Lastflussdaten aus den einzelnen Netzelementen wie Erzeugungsanlagen, Verbraucher oder Transformatorenstationen in Echtzeit abrufen und verarbeiten zu können. Ein Smart Grid bezieht neben den Produktionsanlagen auch die Stromnutzung (Wärmepumpen, Warmwasserspeicher, Tiefkühler, Autobatterien usw.) ins Netzmanagement ein. Ziel ist es, Nutzungen mit variablem Verbrauchsprofil möglichst kostengünstig mit dem Stromangebot in Übereinstimmung zu bringen und Umwandlungsverluste, die durch die Speicherung von Strom entstehen, nach Möglichkeit zu senken.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 19.05.2010

Der Bundesrat ist sich der Bedeutung der sogenannten Smart Grids für die Schweiz bewusst. Das Bundesamt für Energie ist bereits heute in diversen Vorbereitungsarbeiten involviert (Pilotanlagen, Forschung), welche sich der Entwicklung der technischen Voraussetzungen zur Anwendung von Smart Grids widmen, damit diese Technologien

möglichst bald durch die Privatwirtschaft verbreitet werden können. Dem Thema Datenschutz und Kostenwälzung (Verursachergerechtigkeit) soll dabei zudem Rechnung getragen werden. Die Entwicklung von Strategien für technische Innovationen hingegen bleibt Sache der Privatwirtschaft.

#### **Antrag des Bundesrates vom 19.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

#### **Dokumente**

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
<a href="#">18.06.2010</a>	NR	Bekämpft; Diskussion verschoben.
<a href="#">09.12.2011</a>	NR	Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Nordmann.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (13)**

[Allemann Evi](#) [Cathomas Sep](#) [Chopard-Acklin Max](#) [Fässler-Osterwalder Hildegard](#)  
[Fehr Jacqueline](#) [Heim Bea](#) [Kiener Nellen Margret](#) [Nordmann Roger](#)  
[Nussbaumer Eric](#) [Rechsteiner Rudolf](#) [Roth-Bernasconi Maria](#) [Schenker Silvia](#)  
[Voruz Eric](#)

#### **Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[elektrische Leitung](#) [Innovation](#) [neue Technologie](#) [Transparenz](#) [Konsumenteninformation](#)  
[Management](#) [Logistik](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

66

#### **Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3283 – Motion

### Änderung und Ergänzung des RTVG. Einjährige Verjährungsfrist für Radio- und TV-Gebühren

Eingereicht von



Lustenberger Ruedi

Einreichungsdatum 19.03.2010

Eingereicht im Nationalrat

Stand der Beratung Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, durch eine Änderung der bestehenden Radio- und TV-Gesetzgebung dafür zu sorgen, dass die Verjährungsfrist für die Radio- und TV-Gebühren maximal ein Jahr beträgt.

#### Begründung

Für Gewerbetreibende sind die in der Radio- und TV-Gesetzgebung bestehenden Verjährungsfristen zu lang. Die Rechnungen der Billag erfolgen grossmehrheitlich rückwirkend auf mehrere Jahre. Mit einem absolut geschäftsunüblichen Gebühreneintreibungsverfahren stösst die Billag die Betriebe vor den Kopf und nützt in nichtakzeptierbarer Weise ihre Monopolstellung aus. Dies hat auch der Bundesrat bereits erkannt. In seiner Antwort auf eine Frage von Nationalrat Christoph von Rotz (10.5064) hält der Bundesrat fest, dass das Bakom die Billag angewiesen hat, sich auf die Information und die Erfassung der gebührenpflichtigen Unternehmen zu konzentrieren und nicht Gebühren aus früheren Jahren einzutreiben.

Die KMU brauchen Rechtssicherheit bei den Radio- und TV-Gebühren. Dies kann mit einer einjährigen Verjährungsfrist erreicht werden, und dadurch können auch noch gleich die administrativen Kosten der Billag gesenkt werden.

Von einer privatwirtschaftlichen AG mit staatlich zugesicherter Monopolstellung ist zu erwarten, dass sie mit ihrer ohnehin aufgeblähten Administration rechtzeitig in der Lage ist, Gebührenforderungen zu erkennen und notfalls einzutreiben.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010

Das bestehende System der Empfangsgebühr basiert auf dem Prinzip der Selbstdeklaration. Meldet sich ein gebührenpflichtiger Haushalt oder Betrieb nicht an, erfährt dies die Billag AG nicht unmittelbar. Gewöhnlich stösst sie nur durch ihre Stichprobenkontrollen auf nichtangemeldete Pflichtige.

Wollte man von der Billag AG verlangen, dass sie die Schwarzhörer und -seherinnen weitgehend vollständig erfasst, würde dies eine unverhältnismässige Ausdehnung ihrer Kontroll- und Überwachungstätigkeit bedingen. Die Reduktion der Verjährungsfrist auf ein Jahr würde das Risiko einer Entdeckung stark vermindern. Damit würde ein unerwünschter Anreiz geschaffen, sich nicht anzumelden, weil im Maximum nachträglich

nur eine Jahresgebühr bezahlt werden müsste. Die durch die Schwarzhörerinnen und -seher resultierenden Gebührenauffälle müssten von den ehrlichen Gebührenzahlenden kompensiert werden.

Entgegen der Annahme in der Begründung des Vorstosses würde mit der einjährigen Verjährungsfrist auch der Aufwand der Billag AG steigen. Durch die voraussehbare Zunahme des Schwarzhörens und -sehens müsste die Inkassostelle ihren Aufwand für die Kontrollen nämlich eher verstärken.

Die Allgemeine Gebührenverordnung (AllGebV; SR 172.041.1) legt die Grundsätze fest, nach denen die Bundesverwaltung Gebühren zu erheben hat. Artikel 14 dieser Verordnung sieht für Gebührenforderungen eine Verjährungsregel von fünf Jahren nach Eintritt der Fälligkeit vor. Die in Artikel 61 Absatz 3 der Radio- und Fernsehverordnung (RTVV; SR 784.401) geregelte fünfjährige Verjährungsregel im Bereich der Empfangsgebühren entspricht damit der allgemeinen Regelung beim Bund. Aus diesem Grund ist nicht einzusehen, weshalb im Radio- und Fernsehbereich eine Spezialregelung eingeführt werden sollte.

In eine andere Richtung geht zudem die Motion der KVF-NR vom 23. Februar 2010, "Neues System für die Erhebung der Radio- und Fernsehgebühren" (10.3014). Die Kommission spricht sich darin für eine allgemeine Abgabe für alle Haushalte und Betriebe aus, wobei Befreiungen von Haushalten aus sozialpolitischen Gründen und von bestimmten Betrieben vorzusehen sind. In einem solchen neuen Abgabesystem würde sich die Frage der Verjährungsfrist in dieser Form nicht mehr stellen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (38)**

Amstutz Adrian Barthassat Luc Bäumle Martin Borer Roland F. Cathomas Sep  
Caviezel Tarzisius Egger-Wyss Esther Engelberger Edi Estermann Yvette  
Geissbühler Andrea Martina Giezendanner Ulrich Glanzmann-Hunkeler Ida  
Glauser-Zufferey Alice Hany Urs Hochreutener Norbert Humbel Ruth  
Hurter Thomas Hutter Markus Kunz Josef Loepfe Arthur Malama Peter  
Mörgeli Christoph Müller Thomas Pfister Gerhard Reimann Lukas  
Rickli Natalie Simone Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel  
Schmidt Roberto Simoneschi-Cortesi Chiara Stahl Jürg von Rotz Christoph  
Wandfluh Hansruedi Wasserfallen Christian Weibel Thomas Zemp Markus  
Zuppiger Bruno

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Radio- und Fernsehgebühren](#) [Verjährung](#) [Fakturierung](#) [rückwirkende Kraft des Gesetzes](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

34

#### **Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

## Konnexe Geschäfte

10.3258

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3324 – Motion

### Transport von gefährlichen Gütern auf alpenquerenden Nationalstrassen

Eingereicht von



Schmidt Roberto

Übernommen von

Amherd Viola

Einreichungsdatum

19.03.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter über alpenquerende Nationalstrassen beauftragt, insbesondere folgende Massnahmen zu ergreifen:

- a. Risikoermittlung bezüglich neuralgischer Punkte (Tunnels, Kurven usw.) mit dem Ziel, Gefahrguttransporte auf nichtgeeigneten Strecken zu verbieten, mit Ausnahme der für die direkte Versorgung der Region zwingend notwendigen Transporte;
- b. Vermehrte Information der Lastwagenchauffeure über das richtige Fahr- und Bremsverhalten;
- c. Prüfung, ob zusätzliche Verkehrsanordnungen (z. B. Teilfahrverbote) notwendig sind;
- d. Prüfung, ob das Schweizer Recht und internationale Übereinkommen mit zusätzlichen technischen Vorschriften für die Lastwagen ergänzt werden müssen.

#### Begründung

Der Transport von gefährlichen Gütern auf alpenquerenden Nationalstrassen stellt ein grosses Risiko dar. Unfälle sind meistens auf ein falsches Fahr- und Bremsverhalten von (vorab ausländischen) Chauffeuren, manchmal auch auf schlecht ausgerüstete Fahrzeuge zurückzuführen.

Darum braucht es eine vermehrte Information der unerfahrenen Chauffeure über das richtige Bremsverhalten mit Hinweistafeln, Lichtsignalen usw.

Der Bundesrat erklärte bei der Beratung der Motion Amherd 08.3008 im Nationalrat: "Wo es aus Sicherheitsgründen sinnvoll erscheint, können Beschränkungen für Gefahrguttransporte verfügt werden, aber die unterschiedliche Ausgestaltung der Bergstrecken bedingt eine konkrete Beurteilung jedes einzelnen Falls."

Darum bedarf es einer Risikobeurteilung der alpenquerenden Nationalstrassen, vorab der neuralgischen Punkte wie Tunnels und Kurven. Danach können die nötigen Sicherheitsmassnahmen getroffen und allenfalls Transporte auf nichtgeeigneten Strecken beschränkt oder ganz verboten werden.

Allenfalls könnten auch zusätzliche Verkehrsanordnungen (z. B. Teilfahrverbote, Ausrüstungsvorschriften, Ausschluss gewisser Fahrzeuge) zweckmässig sein.

Schliesslich ist es im Zusammenhang mit den Unfällen auf Alpenpässen sinnvoll, zu prüfen, ob zusätzliche technische Vorschriften für die Lastwagen notwendig sind. Dies wurde bereits im Postulat Schmidt Roberto 08.3007 thematisiert, welches überwiesen wurde. Allenfalls müssten internationale Übereinkommen in Absprache mit den anderen Ländern angepasst und ergänzt werden.

### **Stellungnahme des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat hat sich bereits mehrfach und eingehend mit Vorstössen zur Verkehrssicherheit auf alpenquerenden Nationalstrassen, namentlich auch am Simplon, befasst (vgl. u. a. Motion Amherd 08.3008, Verbot gefährlicher Lastwagen auf Bergstrecken; Motion Amherd 08.3009, Bau von Notbremsstrecken; Motion Imoberdorf 08.3061, Höhere Verkehrssicherheit des alpenquerenden Schwerverkehrs über die Alpenpässe). Der Bundesrat hat in diesem Zusammenhang stets betont, dass die Gefahr weder von einer mangelhaften Strasseninfrastruktur noch von ungenügend ausgerüsteten Fahrzeugen ausgeht, sondern von einem Fehlverhalten einiger weniger Chauffeure.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen in den erwähnten Vorstössen verwiesen. Vor diesem Hintergrund lassen sich die Anliegen wie folgt beantworten:

a./ c. Der Bund hat auf nahezu allen Abschnitten des Nationalstrassennetzes Risikountersuchungen durchgeführt. Diese Untersuchungen haben zum Ziel, Schwachstellen aufzuzeigen und diese mit Sicherheitsmassnahmen auf ein tragbares Mass zu reduzieren. Sicherheitsmassnahmen können baulicher, technischer oder organisatorischer Art sein. Genügen diese Massnahmen nicht, sind Verkehrsbeschränkungen zu prüfen.

Die Risikountersuchungen für die alpenquerenden Nationalstrassen haben gezeigt, dass grundsätzlich keine nichttragbaren Risiken bestehen, welche dem Transport gefährlicher Güter zuzuordnen sind. Auf den Strecken über den Gotthard, San Bernardino und Simplon besteht ein hinreichender Sicherheitsstandard.

Zur Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit auf der Simplonstrecke wurden dennoch zusätzliche Massnahmen ergriffen. So wurde auf der Südseite bereits eine Notbremsstrecke erstellt. Die Notbremsstrecke auf der Nordseite befindet sich in Planung.

b. Lastwagenführer werden im Verlaufe ihrer Ausbildung umfassend über das richtige Fahr- und Bremsverhalten informiert. Mit der Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007 (CZV; SR 741.521) hat der Bundesrat die Anforderungen an die Führerprüfung erheblich angehoben. Chauffeure müssen zudem alle fünf Jahre 35 Stunden Weiterbildung absolvieren. Im Rahmen der Prüfung und der Weiterbildung werden auch Themen behandelt, die zu einer sicheren Überquerung der Alpen beitragen. Dazu gehört speziell der richtige Einsatz der verschiedenen Bremsen, insbesondere auch im Gefälle.

Die CZV entspricht im Übrigen den in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Vorschriften. Sie übernimmt die Inhalte der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr. Sowohl in der Schweiz als auch in den Ländern der Europäischen Union wurden somit die Voraussetzungen geschaffen, damit die Chauffeure gut ausgebildet, laufend weitergebildet und informiert werden müssen.

Dies gilt insbesondere auch für Chauffeure von Gefahrguttransporten, zumal diese in Anbetracht des erhöhten Gefahrenpotenzials der Ladung speziell gut geschult werden.

Der Bund wird aber prüfen, ob die bestehenden Hinweistafeln am Simplon angepasst oder erweitert werden sollen.

d. Wie in diesem Zusammenhang bereits erwähnt, sind die wenigsten Unfälle auf Fahrzeugmängel, insbesondere auf mangelhafte Bremssysteme, zurückzuführen. Die heute geltenden Anforderungen an die Bremsen der Lastwagen tragen dem Befahren längerer Gefällstrecken genügend Rechnung, sodass sich keine Verschärfung dieser international gültigen Normen begründen lässt.

#### **Antrag des Bundesrates vom 12.05.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (36)**

Amherd Viola Bader Elvira Barthassat Luc Bäumle Martin Bischof Pirmin  
Cathomas Sep Darbellay Christophe de Buman Dominique Egger-Wyss Esther  
Freysinger Oskar Frösch Therese Germanier Jean-René Girod Bastien  
Graf Maya Hany Urs Hassler Hansjörg Heim Bea Hodgers Antonio Humbel Ruth  
Lachenmeier-Thüring Anita Lang Josef Leuenberger Ueli Meyer-Kaelin Thérèse  
Riklin Kathy Robbiani Meinrado Rossini Stéphane Roux Paul-André  
Schmid-Federer Barbara Simoneschi-Cortesi Chiara Steiert Jean-François  
Stöckli Hans Teuscher Franziska van Singer Christian Weibel Thomas  
Widmer Hans Zisyadis Josef

#### **Deskriptoren: Hilfe**

Sicherheit im Strassenverkehr Nutzfahrzeug Beförderung gefährlicher Güter Autobahn  
Alpentransitverkehr Güterverkehr auf der Strasse Passstrasse Überwachung des Verkehrs  
internationaler Güterkraftverkehr Strassenverkehrsordnung

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48

#### **Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3357 – Postulat

### Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz

Eingereicht von



Amherd Viola

Einreichungsdatum	31.05.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Aufnahme der Strassenverbindung Kandertal-Lötschberg-Oberwallis zwischen den Anschlüssen der A8 (Spiez) und A9 (Gampel/Steg) inklusive Autoverlad Kandersteg-Goppenstein ins Nationalstrassennetz zu prüfen.

#### Begründung

Der Lötschberg-Autoverlad gehört zusammen mit dem Simplon neben Gotthard und San Bernardino zu den drei wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen unseres Landes. Im Gegensatz zu diesen ist sie aber nicht Teil des Nationalstrassennetzes.

Im Jahr 2000 hatte Nationalrat Wandfluh die Aufnahme der Kantonsstrasse Spiez-Frutigen ins Nationalstrassennetz mit der Begründung gefordert, dass wegen des Verzichts auf einen Autoverlad durch den Basistunnel die ganze Strecke Spiez-Kandersteg als Rawil-Ersatz erhalten muss (00.401). An dieser Situation hat sich bis heute nichts geändert und wird sich auch in absehbarer Zeit nichts ändern.

2007 hat der Bundesrat die beiden Vorstösse von Nationalrat Roberto Schmidt (07.3784) und mir (07.3783) zur Mitfinanzierung des Lötschberg-Autoverlads über die Autobahnvignette mit der Begründung abgelehnt, dieser sei eigenwirtschaftlich. Nach den neusten Zahlen der BLS ist das in absehbarer Zeit aber nicht mehr der Fall. Die BLS weist für das letzte Jahr einen Ertrag von gerade mal 14 000 Franken für den Autoverlad zwischen Goppenstein und Kandersteg aus. Die Situation hat sich also massiv verschlechtert.

Mit ein Grund für diese Entwicklung ist der Lötschberg-Basistunnel. Doch dieser ist nur für Zugreisende. In einer Gesamtsicht der Lötschbergachse ist es deshalb nicht zulässig, Basistunnel und Autoverlad gegeneinander auszuspielen. Für die internationale Verbindung sowie den interregionalen Güter- und Dienstleistungsaustausch sind effiziente Strassenverbindungen notwendig. Während der Wintersperre der Pässe ist die Strassenverbindung zwischen Wallis und Bern nur über den Lötschberg-Autoverlad gewährleistet.

Angesichts der internationalen und der Bedeutung der Lötschberg-"Strassen"-Verbindung für das Wallis kommt ihr der Stellenwert einer Nationalstrasse zu.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 18.08.2010

Im Rahmen des Sachplans Verkehr hat der Bundesrat das Nationalstrassennetz umfassend überprüft. Die Ergebnisse der Überprüfung hat der Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Diskussion gestellt (vgl. BBl 2008 6014). Die Vorlage sieht vor, rund 400 Kilometer bestehender Strassen von nationaler Bedeutung ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Dazu gehören auch die Verbindungen Spiez-Kandersteg (bis Verladestation Lötschberg) und Goppenstein (ab Verladestation Lötschberg)-Gampel.

Der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) legt die Strasseninfrastrukturen in der Verantwortung des Bundes fest. Der Autoverlad am Lötschberg wird auf einer Bahninfrastruktur abgewickelt. Bahninfrastrukturen sowie der Betrieb von Angeboten auf Bahninfrastrukturen sind nicht Gegenstand des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Deshalb hat der Bundesrat den Abschnitt zwischen Kandersteg (ab Verladestation Lötschberg) und Goppenstein (bis Verladestation Lötschberg) in der Vernehmlassungsvorlage zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz bewusst ausgeklammert.

#### **Antrag des Bundesrates vom 18.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (11)**

Amacker-Amann Kathrin Darbellay Christophe Donzé Walter Freysinger Oskar  
Germanier Jean-René Hochreutener Norbert Joder Rudolf Pfister Gerhard  
Rossini Stéphane Roux Paul-André Schmidt Roberto

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Autobahn](#) [Strassennetz](#) [kombinierter Transport](#) [Kantonsstrasse](#) [Bern \(Kanton\)](#) [Wallis](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48

#### **Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3362 – Motion

### Gentechnikgesetz. Mehr Forschung im Bereich der grünen Gentechnologie

Eingereicht von	FDP-Liberale Fraktion
Sprecher / in	Malama Peter
Einreichungsdatum	02.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Änderung des Gentechnikgesetzes (GTG) vom 21. März 2003 zu unterbreiten, sodass der verfassungsmässigen Pflicht zur Förderung der Forschung und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Forschungsplatzes auch im GTG nachgekommen wird und die gentechnische Forschung (einschliesslich der Biosicherheitsforschung) in der Schweiz unter attraktiveren Rahmenbedingungen als bisher stattfinden kann.

#### Begründung

Das schweizerische Gentechnikgesetz - eines der strengsten der Welt - ist nunmehr seit gut sechs Jahren in Kraft. Seither konnte eine Reihe wichtiger Erfahrungen mit dem Gesetz gesammelt werden. So hat sich unter anderem gezeigt, dass gerade für die gentechnologische Forschung im ausserhumanen Bereich die heutigen Rahmenbedingungen eher unbefriedigend sind. Verschiedene Unklarheiten im Gesetz, aber auch unnötig starke Einschränkungen führen dazu, dass die Forschung in diesem Bereich zunehmend ins Ausland verlagert wird. Dies erscheint geradezu paradox, wenn man die Leistungen der Schweizer Forschenden im Bereich der Pflanzenforschung betrachtet, die gemäss dem OECD Science, Technology and Industry Scoreboard 2009 weltweit noch immer zu den absolut Besten gehören.

Die Förderung der wissenschaftlichen Forschung und Innovation ist gemäss Artikel 64 BV eines der zentralen Verfassungsziele. Der Bund ist demnach gehalten, günstige Forschungsbedingungen zu schaffen. Diese Pflicht zur Förderung der Forschung und zur Erhaltung der Kompetitivität des Forschungsplatzes Schweiz kommt im GTG jedoch heute kaum zum Ausdruck. Um dem Verfassungsauftrag gerecht zu werden, bedarf es entsprechender Anpassungen. Hierzu braucht es keinen kosteneffektiven Forschungsförderungsauftrag, sondern lediglich die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die gentechnologische Forschung im ausserhumanen Bereich.

Die Erfahrungen, die seit dem Inkrafttreten des GTG 2004 gesammelt werden konnten, sollen als Grundlage für eine Revision der bestehenden Gesetzgebung dienen. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für die gentechnologische Forschung zu verbessern sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Forschungs- und Arbeitsplatzes Schweiz zu stärken. Ansonsten laufen wir Gefahr, mit der Pflanzenforschung einen wichtigen Forschungsbereich - und mit ihm Wissen, Erfahrungen, Arbeitsplätze und Innovationsfähigkeit - zu verlieren.

**Stellungnahme des Bundesrates vom 01.09.2010**

Das Gentechnikgesetz vom 21. März 2003 (GTG; SR 814.91) dient dem Schutz von Mensch, Tier, Umwelt und biologischer Vielfalt. Das GTG ist kein Forschungsgesetz, es bestimmt nach Artikel 1 Absatz 2 lediglich, dass der Bedeutung der wissenschaftlichen Forschung im Bereich der Gentechnologie für Mensch, Tier und Umwelt Rechnung zu tragen ist. Auch der Gesetzgeber war im Rahmen der parlamentarischen Gen-Lex-Debatte nicht der Ansicht, dass mit dem GTG nun ein Gebiet der Naturwissenschaften (die Gentechnologie) speziell zu fördern sei, während alle übrigen Teile der Wissenschaften über das (generelle) Forschungsgesetz vom 7. Oktober 1983 (FG; SR 420.1) geregelt würden (vgl. AB S 2002 1141-1143).

Die gentechnische Forschung ist vom Bund in den letzten Jahren erheblich gefördert worden. 2004 hat das Bundesamt für Umwelt ein dreijähriges Programm zur Biosicherheitsforschung durchgeführt, 2005 hat der Bundesrat ein umfangreiches nationales Forschungsprogramm (NFP 59) über Nutzen und Risiken der Freisetzung gentechnisch veränderter Pflanzen lanciert. Die Forschung profitiert zudem von weiteren in- und ausländischen Finanzquellen im Rahmen internationaler Instrumente oder Projekte der wissenschaftlichen Zusammenarbeit (z. B. European Cooperation in Science and Technology, Cost; Sustainable Introduction of GMOs into European Agriculture, Simea).

In der Schweiz findet der Grossteil der gentechnologischen Forschung in geschlossenen Systemen statt (Laboratorien, Gewächshäuser usw.). Die Anzahl Tätigkeiten in diesem Bereich hat seit dem Inkrafttreten des GTG zugenommen. Alle Gesuche für Tätigkeiten in geschlossenen Systemen ebenso wie für Freisetzungsversuche sind von den zuständigen Behörden auf der Basis des GTG bewilligt worden. Alle Bewilligungen sind innert der vom Gentechnikrecht vorgegebenen Fristen erfolgt.

Das Gentechnikgesetz gilt als gute, wenn auch strenge Regelung. Es hat seit seinem Inkrafttreten für Rechtssicherheit gesorgt und selbst Anstoss zu vermehrter Forschung gegeben. Ein Änderungsbedarf in Sicherheitsfragen besteht deshalb nicht. Derzeit besteht einzig im Bereich der Koexistenz weiterer Regelungsbedarf. Der Bundesrat ist vom Parlament beauftragt worden, bis zum Ablauf des Moratoriums im November 2013 die nötigen Ausführungsbestimmungen zu erlassen; gleichzeitig wird er unter Berücksichtigung der Ergebnisse des NFP 59 prüfen, ob das GTG diesbezüglich ebenfalls geändert werden muss.

#### **Antrag des Bundesrates vom 01.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Gentechnikrecht](#) [Agrarforschung](#) [Forschungsförderung](#) [Technologiebewertung](#)  
[Gentechnologie](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

36;55

#### **Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)





## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3371 – Motion

### **Gültigkeitsdauer des Führerausweises von berufsmässigen Fahrzeugführerinnen und -führern der Kategorie D**

Eingereicht von



Graf-Litscher Edith

Einreichungsdatum 03.06.2010

Eingereicht im Nationalrat

Stand der Beratung Im Plenum noch nicht behandelt

#### **Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 zu unterbreiten und dabei folgende Bestimmung einzuführen: Der Führerausweis von berufsmässig tätigen Fahrzeugführerinnen und -führern der Führerausweis-Kategorie D wird mit dem Bezug der AHV-Rente ungültig.

#### **Begründung**

Das Handlungsprogramm Via sicura des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr kommt nicht vom Fleck. Der Bundesrat schlägt vor, die Gültigkeitsdauer des Führerausweises von berufsmässig tätigen Fahrzeugführerinnen und -führern der Kategorie D zu beschränken. Diese Massnahme soll durch eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes erreicht werden. Mit der Motion soll erreicht werden, dass diese Massnahme so schnell wie möglich eingeführt wird.

Es ist heute erwiesen, dass mit zunehmendem Alter das Sehvermögen schwindet. Gerade im Strassenverkehr ist es von besonderer Bedeutung und für Reisebus- und Linienbus-Lenkerinnen und -Lenker mit einer hohen Verantwortung für viele Personen noch viel mehr. Zwischen mangelhaftem Sehvermögen und Unfallgefahr besteht ein klarer Zusammenhang. Bei 60-Jährigen beträgt der Verlust der Sehschärfe 25 Prozent im Vergleich zu einer 20-jährigen Person. Bei Nachtfahrten wird die Sehschärfe noch einmal um einen Zwanzigstel verringert. Auch der Gesundheitszustand und die körperliche Verfassung sind entscheidend. Die Begrenzung auf einen klaren Zeitpunkt ist demnach angezeigt für die Verhinderung von gefährlichen Situationen. Noch in guter Erinnerung ist der tragische Unfall eines Waadtländer Busses in Italien mit einem 81-Jährigen als Lenker.

Die Beschränkung soll sich am AHV-Alter gemäss AHV-Gesetz ausrichten. Wer eine AHV-Rente erhält, soll nicht mehr berufsmässig mit einem Reisebus oder einem Linienbus fahren dürfen. Es besteht heute in diesem Bereich nämlich ein Lohndumping. Reiseunternehmen oder Transportunternehmen mit konzessionierten Linien des öffentlichen Verkehrs engagieren oft Subunternehmen für den Betrieb gewisser Linien oder Busse. Diese Subunternehmen beschäftigen zur Verringerung ihrer Betriebskosten Rentnerinnen und Rentner als Hilfskräfte zum professionellen Führen von Autobussen oder Cars. Der Rückgriff auf diese günstigen Arbeitskräfte stellt klar ein Lohn- und Sozialdumping dar und kann mit der vorgeschlagenen Gültigkeitsdauer effektiv verhindert

werden.

Wer auf privater Basis einen Reisebus führen will, kann dies weiterhin tun (dazu ist auch kein Berufsnachweis Personenverkehr erforderlich). Von dieser Motion nicht betroffen ist die Kategorie D1.

Einige EU-Länder beschränken die Gültigkeitsdauer des Fahrzeugausweises ebenfalls auf 60 oder 65 Jahre. Die EU hat im Rahmen der dritten Führerscheinrichtlinie die Möglichkeit geschaffen, die Gültigkeitsdauer der Führerausweise zu beschränken.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 18.08.2010**

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat im Auftrag des Bundesrates vom 5. November 2008 bis 15. März 2009 die Vernehmlassung zu Via sicura durchgeführt. Via sicura umfasst zahlreiche Massnahmen, mit denen die Anzahl der Toten und Schwerverletzten auf den Schweizer Strassen signifikant gesenkt werden soll.

In der Vernehmlassung wurde auch die folgende Massnahme zur Diskussion gestellt: Führerausweise, die zum Führen von Personentransportfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Führersitz berechtigen (Kategorie D, Car, und Unterkategorie D1, Kleinbus), sollten mit dem Erreichen des 70. Altersjahres verfallen. Begründet wurde dieser Vorschlag mit den heute anspruchsvolleren Verhältnissen im Strassenverkehr, die einen höheren Schutz der Passagiere in Cars und Kleinbussen erfordern. Als Variante wurde vorgeschlagen, diese Ausweiskategorien mit dem 75. Altersjahr verfallen zu lassen. Damit sollte der zunehmenden Lebenserwartung bei guter Gesundheit und den aktuellen Bestrebungen nach einer Flexibilisierung des Rentenalters Rechnung getragen werden.

Die Vernehmlassungsteilnehmer haben auf beide Varianten ähnlich positiv reagiert. Der Bundesrat hat sich am 3. Februar 2010 für die strengere Variante entschieden. Er will dem Parlament die Alterslimite von 70 Jahren vorschlagen und hat das UVEK beauftragt, die Botschaft zu Via sicura bis Ende 2010 auszuarbeiten.

Die Regelung, welche die Motionärin für die Carführer und -führerinnen einführen möchte, wäre deutlich strenger als der Vorschlag des Bundesrates. Der Bundesrat erachtet die Alterslimite von 70 Jahren - wie die meisten Vernehmlassungsteilnehmer auch - als verhältnismässig und angemessen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 18.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (12)**

Allemann Evi Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Kiener Nellen Margret  
Maire Jacques-André Marra Ada Nordmann Roger Rossini Stéphane  
Schenker Silvia Stöckli Hans Stump Doris Tschümperlin Andy

#### **Deskriptoren: Hilfe**

Fahrpersonal Omnibus Führerschein älterer Mensch Nutzfahrzeug Nutzfahrzeug  
Sicherheit im Strassenverkehr Bewilligung Strassenverkehrsordnung

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3416 – Postulat

### Klimaschutz und Ernährung

Eingereicht von



Thorens Goumaz  
Adèle

Einreichungsdatum	10.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

### Eingereichter Text

Ich ersuche den Bundesrat zu prüfen, ob es zweckmässig ist, unser Ernährungsverhalten betreffende Massnahmen zur Reduktion der Klimabelastung zu entwickeln oder bereits existierende zu verbessern.

### Begründung

Die Schweiz hat beschlossen, dem Klimawandel durch CO<sub>2</sub>-Reduktionen entgegenzuwirken, und konzentriert sich diesbezüglich auf die Bereiche Wohnen und Verkehr. Dadurch wird ein wichtiger Aspekt unserer Klimabilanz vernachlässigt: die Ernährung. In der Schweiz macht sie immerhin 30 Prozent unseres ökologischen Fussabdrucks aus und ist für 17 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Diese Emissionen werden durch die Produktion, den Transport, die Verarbeitung und den Verkauf von Lebensmitteln verursacht, wobei ein Grossteil durch die Fleischproduktion entsteht. Fast die Hälfte der in der Schweiz konsumierten Fleischprodukte wird importiert. Jenseits unserer Landesgrenzen werden riesige Regenwaldflächen zerstört, damit Soja für die Herstellung von Tierfutter angebaut werden kann. Die dadurch entstehenden sehr hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch die Verwendung grosser Mengen an Düngemittel noch erhöht. Die intensive Rinderhaltung setzt ausserdem Unmengen von Methan frei, was den Klimawandel weiter verschärft. Der Anbau von Gemüse in beheizten Treibhäusern sowie die oft absurden Strecken, über die die Lebensmittel transportiert werden, sind ebenso schädlich. All diesen Problemen könnte durch eine Umstellung unserer Essgewohnheiten entgegengewirkt werden. Dazu gehört ein Speiseplan, der weniger Fleisch und weniger tierische Produkte enthält und hauptsächlich aus frischem, lokal angebautem, idealerweise biologischem Obst und Gemüse aus Freilandproduktion besteht. Eine Förderung solcher Ernährungsgewohnheiten würde, zusätzlich zu den Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Wohnen, die Klimabilanz der Schweiz verbessern.

Es gibt zwar bereits Massnahmen zur Förderung der lokalen landwirtschaftlichen Produktion in der Schweiz, doch diese Massnahmen könnten noch verbessert und in unsere Klimaschutz-Strategie mit einbezogen werden. Ausserdem besteht Handlungsbedarf bei den Sensibilisierungsmassnahmen; sowohl die Konsumentinnen und Konsumenten als auch die im Lebensmittelsektor beschäftigten Personen müssten besser über den Zusammenhang zwischen Ernährungsverhalten und Klimaerwärmung informiert werden. Die Rolle des übertriebenen Fleischkonsums ist immer noch ein Tabuthema. Es

geht nicht darum, die Bevölkerung zum Vegetarismus zu zwingen, eine fleischlose Ernährung ist und bleibt eine persönliche Entscheidung. Doch die Schweizerinnen und Schweizer sollten die positiven Auswirkungen kennen und schätzen lernen, die ein ausgewogener Speiseplan, der weniger tierische Produkte enthält und vorwiegend aus lokalen Lebensmitteln besteht, auf das Klima und ihre Gesundheit hat.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 08.09.2010**

Die Treibhausgasemissionen aus der Nahrungsmittelproduktion und -bereitstellung machen einen wichtigen Anteil an den gesamten Pro-Kopf-Emissionen aus. Deshalb sind Veränderungen im Ernährungsverhalten nötig, um global ein langfristig klimaverträgliches Emissionsniveau erreichen zu können. Ökologische Markttransparenz und verstärkte Sensibilisierung der Marktakteure können dazu als Ergänzung zu einer international koordinierten Emissionsreduktionspolitik einen Beitrag leisten.

Die Nachfrage nach nachhaltig produzierten Produkten wird bereits im Rahmen der integrierten Produktpolitik gefördert, welche Bestandteil der Strategie des Bundesrates Nachhaltige Entwicklung ist. Sie deckt sämtliche Konsumbereiche und Aspekte der Nachhaltigkeit ab. Der Bundesrat ist jedoch bereit, den Klimaaspekt im Bereich Lebensmittelkonsum vertieft zu betrachten und Vor- und Nachteile verschiedener Formen von nachfragebezogenen Massnahmen aufzuzeigen. Dabei werden allfällige Zielkonflikte und Wechselwirkungen insbesondere zur Gesundheits- und Agrarpolitik berücksichtigt.

#### **Antrag des Bundesrates vom 08.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

#### **Dokumente**

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

Datum	Rat
01.10.2010	NR Bekämpft; Diskussion verschoben.

---

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (20)**

Bänziger Marlies Brélaz Daniel Frösch Therese Girod Bastien Graf Maya  
Hodgers Antonio John-Calame Francine Lachenmeier-Thüning Anita Lang Josef  
Leuenberger Ueli Müller Geri Prelicz-Huber Katharina Schelbert Louis  
Teuscher Franziska van Singer Christian von Graffenried Alec Voruz Eric  
Weber-Gobet Marie-Thérèse Wyss Brigit Zisyadis Josef

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Klimaveränderung](#) [Ernährungsgewohnheit](#) [menschliche Ernährung](#) [Nahrungsmittel](#)  
[Umweltverträglichkeit](#) [Handel mit Agrarerzeugnissen](#) [Fleisch](#) [Güterverkehr](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

52;55

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3417 – Postulat

### Flüssiger Verkehr ist ökologischer

Eingereicht von



Wasserfallen  
Christian

Einreichungsdatum	10.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, zu folgenden Punkten einen Bericht zu erstellen:

- Handlungsbedarf des Bundes zur Verflüssigung des Verkehrs;
- Prüfung des verstärkten Einsatzes von technischen Massnahmen (z. B. bessere und auf die Verkehrsflüsse abgestimmte Ampelsteuerungen, Grünphasen, Verkehrstelematik-Mittel usw.);
- Aufstellung einer Zeitplanung zur Einführung solcher technischen Massnahmen;
- Koordinationsbedarf bei Strassenbauvorhaben der Kantone und Gemeinden durch den Bundesrat hinsichtlich umweltschädlicher Auswirkungen von Verkehrshindernissen aller Art;
- Priorisierung von Projekten wie z. B. die Benutzung von Pannestreifen auf den Autobahnen zur Verflüssigung des Verkehrs.

#### Begründung

Bekanntlich verursachen Staus, Stop-and-go-Verkehr, Bahnübergänge sowie bauliche Hindernisse wie geometrisch ungünstige Kreisel, künstlich angelegte Strassenverengungen oder Schwellen usw. täglich sehr viele Abbrems- und Anfahrvorgänge. Das führt zu mehr Lärm, zusätzlichem Treibstoffverbrauch und somit zu mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ebenfalls steigen dabei auch die übrigen Emissionen wie von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>), Kohlenwasserstoffen (HC) oder Russpartikeln.

Eine Bundesstudie über die Auswirkungen von Stauverkehr auf Autobahnabschnitten der A2 (Gotthard), A20 (Nordring Zürich) und A1 (Baregg) ergab folgende erhöhten Werte, verglichen mit ungestörtem Verkehrsfluss: Treibstoffverbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie NO<sub>x</sub>-Ausstoss 200 Prozent, CO-Ausstoss 250 Prozent, HC-Emission 550 Prozent.

Ein 40-Tonnen-Lastwagen, der wegen einer Verengung oder einem geometrisch ungünstigen Kreisel von 50 Stundenkilometern auf Schrittgeschwindigkeit abbremsen muss, emittiert gemäss Empa-Messungen zusätzlich 1 Kilo CO<sub>2</sub>. Angenommen, alle 54 000 schweren Nutzfahrzeuge der Schweiz müssen jede halbe Stunde bzw. 16-mal pro Werktag ein solches Manöver ausführen, resultiert daraus ein Mehrausstoss von 160 000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Das sind rund 3,5 Prozent des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstosses aller

Nutzfahrzeuge. Sinngemässe Überlegungen gelten auch für Personenwagen.

Eine Verkehrsverflüssigung würde aus den dargelegten Gründen einen namhaften Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele ermöglichen und darüber hinaus grosse Verbesserungen bei der Reduktion von Stickoxiden und Lärm bringen.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat hat die Problematik der ständig zunehmenden Verkehrsüberlastung erkannt, und er misst betrieblichen Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs auf den Nationalstrassen eine hohe Bedeutung zu. Bereits im Jahre 2005 hat das zuständige Bundesamt für Strassen (Astra) im Auftrag des Vorstehers des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Leitbild "Verkehrstelematik ITS-CH 2012" erarbeitet. Gestützt darauf hat der Bund die definierten Verkehrsmanagementmassnahmen schrittweise vertieft und laufend umgesetzt.

Ein wichtiger Meilenstein dieser Umsetzung war die Eröffnung der nationalen Verkehrsmanagementzentrale in Emmenbrücke per 1. Februar 2008. Diese Zentrale ist eine wichtige Voraussetzung für die aktive Beeinflussung des Verkehrs auf den Nationalstrassen durch den Bund. Seit der Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) entwickelt das Astra in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Tiefbauämtern und den Polizeien Strategien und Konzepte für weitere planerische, kommunikative und technische Hilfsmittel zur Optimierung der Lenkung, Leitung und Steuerung des Verkehrs auf den Nationalstrassen. Dazu gehören die bedarfsgerechte Realisierung von technischen Massnahmen wie Wechseltextanzeigen, Ampelsteuerungen usw. sowie die Erarbeitung von sogenannten Verkehrsmanagementplänen. In diesen Plänen legt der Bund die Massnahmen für den Umgang mit Verkehrsstörungen auf den Nationalstrassen im Sinne von vorbehaltenen Beschlüssen fest und stimmt sie mit den Kantonen ab. Auch die Umnutzung von Pannestreifen zur Verflüssigung des Verkehrs wird auf gewissen Nationalstrassenabschnitten geprüft und bei nachgewiesenem Bedarf - wie zum Beispiel auf dem Abschnitt Morges-Ecublens - realisiert. Verkehrsmanagementmassnahmen an den Übergängen vom Nationalstrassennetz zum übrigen Strassennetz stimmt das Astra mit den Kantonen standardmässig ab.

Auf den Nationalstrassen wird dem Anliegen des Postulates durch die laufende Umsetzung des Leitbilds "Verkehrstelematik ITS-CH 2012" umfassend Rechnung getragen. Die Fortschritte im Bereich des Verkehrsmanagements können auf der Website des Astra mitverfolgt werden.

Keinen Einfluss kann der Bundesrat hingegen auf die Strassenbauvorhaben von Kantonen und Gemeinden nehmen. Nach der Inkraftsetzung der NFA obliegt die alleinige Verantwortung für diese Strassen den Kantonen und Gemeinden. Auf diesem untergeordneten Strassennetz ist eine angepasste und vorausschauende Fahrweise wichtig. Damit lässt sich ein Teil der Energieverluste und der CO<sub>2</sub>-Emissionen vermeiden.

#### **Antrag des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Deskriptoren: [Hilfe](#)**

[Verkehrsberuhigung](#) [Verkehrsbeeinflussung](#) [Telematik](#) [Verkehrsstau](#) [Kohlendioxid](#) [Abgas](#)  
[Verschmutzung durch das Auto](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48;52

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3437 – Motion

### Höheres Gesamtgewicht für zweiachsige Gesellschaftswagen

Eingereicht von



Schenk Simon

Übernommen von

Rime Jean-François

Einreichungsdatum

15.06.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) sowie die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) so anzupassen, dass zweiachsige Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht bis 19 Tonnen zum Verkehr zugelassen werden können.

#### Begründung

Gesellschaftswagen mit zwei Achsen dürfen nach dem schon jahrzehntelang geltenden Recht nicht mehr als 18 Tonnen wiegen. Inzwischen sind die Anforderungen an die Fahrzeuge jedoch massiv gestiegen. Umweltauflagen (z. B. die Einführung der Emissionsnormen Euro 1-5, Lärmreduktionsmassnahmen), Sicherheitsauflagen (z. B. Chassis konstruktion, Sicherheitsgurten, Bremssysteme), aber auch Komforteinrichtungen (z. B. Toilette, Küche, Multimedia) erhöhten das Fahrzeuggewicht stetig. Zudem wurde die zulässige Fahrzeuglänge per 1. Dezember 2002 von 12 auf 13,50 Meter erhöht. Tatsachen sind auch, dass das durchschnittliche Personengewicht höher ist als früher (aktuelle Studien gehen von 75 Kilo pro Person aus) und der Gepäckbedarf pro Person gestiegen ist. Dies alles führte dazu, dass immer weniger Nutzlast für die Beförderungen von Personen und Gepäck zur Verfügung steht, was in wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht unsinnig ist. Die Mehrheit der zweiachsigen Gesellschaftswagen weist heute ein Leergewicht von 13 Tonnen oder mehr auf. Weil die verbleibenden 5 Tonnen Nutzlast für eine zeitgemässe Personenbeförderung nicht ausreichen, haben bereits zahlreiche EU-Staaten die Gesamtgewichte angehoben (19-21,5 Tonnen). Ein Konflikt mit EU-Recht kann daher ausgeschlossen werden. Technisch ist die Gewichtserhöhung ohne Sicherheitseinbussen problemlos realisierbar, und auch die zulässigen Achslasten müssen nicht überschritten werden. Damit der erwiesenermassen umweltfreundliche Busverkehr auch in Zukunft effizient, d. h. mit gleichbleibender Personenzahl und angemessenem Gepäckgewicht, betrieben werden kann, ist die Gewichtserhöhung auf 19 Tonnen notwendig.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 25.08.2010

Es ist eine Tatsache, dass Gesellschaftswagen in den letzten Jahren immer schwerer wurden, Komforteinbauten sowie der Sicherheit und Umwelt dienende Einrichtungen haben das Gewicht der Fahrzeuge erhöht. Damit ist unbestritten, dass bei unverändertem zulässigem Gesamtgewicht die Anzahl Passagiere reduziert werden muss, nicht zuletzt

allerdings auch, weil sich das Durchschnittsgewicht des einzelnen Passagiers in den letzten Jahren tendenziell ebenfalls erhöht hat und die Passagiere immer mehr Gepäck mitführen. Es ist somit nachvollziehbar, dass die Carunternehmer ein manifestes Interesse haben, mittels Erhöhung des Gesamtgewichtes die platzmässigen Kapazitäten ihrer Fahrzeuge auszunützen. Dieses Interesse der Carunternehmer ist nun aber im Gesamtzusammenhang aller Faktoren, insbesondere der Auswirkungen auf die Strasseninfrastrukturen, zu beurteilen. In dieser Hinsicht fällt die Bilanz aus der Sicht des Bundesrates negativ aus:

Im Gegensatz zur Argumentation des Motionärs ist es nämlich nicht problemlos möglich, das Gesamtgewicht auf 19 Tonnen zu erhöhen, ohne die maximal zulässige Achslast auf der Antriebsachse zu überschreiten. Diese beträgt heute 11,5 Tonnen, zuzüglich - falls das Gesamtgewicht des Fahrzeuges nicht überschritten wird - 2 Prozent, dies als Folge des Beschlusses der Räte zur Motion 05.3520 (Schmid-Sutter Carlo. Überschreitung von Achslasten), welche in Artikel 67 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) umgesetzt ist. Die Antriebsachse darf damit höchstens mit 11,73 Tonnen belastet sein, unabhängig davon, ob das Gesamtgewicht des Fahrzeuges 18 oder 19 Tonnen beträgt. Die Einhaltung dieser Limite ist oft nicht einfach, da die Belastung der Achsen von Fahrt zu Fahrt sehr unterschiedlich sein kann, je nachdem wie viele (schwergewichtige) Passagiere im Bereich der Antriebsachse sitzen und wie das Gepäck im Gepäckraum verteilt ist. Bei gleichmässiger Gewichtsverteilung der Passagiere und des Gepäcks kann generell von einer normalen Achslastverteilung von etwas über 7 Tonnen auf der Vorderachse und im Bereich von 11 Tonnen auf der Hinterachse ausgegangen werden. Indiz dafür sind die durch die Hersteller abgegebenen Sicherheitsgarantien für die Vorderachse im Bereich von 7 Tonnen. Im Ergebnis bedeutet eine Erhöhung des Gesamtgewichtes des Fahrzeugs um eine Tonne, dass solche Fahrzeuge sehr oft die geltenden Vorschriften bezüglich Achslast auf der Antriebsachse verletzen würden.

Die vom Motionär aufgeworfene Problematik stellt sich auch im Ausland. Einige Länder der Europäischen Union (EU) haben deshalb reagiert und sehen für den Binnenverkehr mit zweiachsigen Fahrzeugen in der Tat höhere Limiten als die Richtlinie 96/53/EG vor. Alle diese Staaten haben aber wegen der dargelegten Achslastproblematik gleichzeitig auch die maximal zulässige Achslast auf der Antriebsachse um bis zu 1,5 Tonnen erhöht. Diese Erhöhungen gelten dabei für Gesellschaftswagen und Lastwagen, denn diese Kategorien lassen sich nicht mit guten Gründen unterschiedlich behandeln. Diese Staaten gewichten die Interessen der Car- und Transportunternehmer in dieser Frage offensichtlich höher als die Auswirkungen auf die Strasseninfrastruktur.

Der Bundesrat vertritt diesbezüglich eine andere Auffassung: Es ist unbestritten, dass höhere Achslasten zu grösseren Belastungen und zu Schäden an der Infrastruktur führen und deswegen ein vorzeitiger baulicher Unterhalt erforderlich ist. Dieser Effekt, der zu hohen Zusatzkosten führt, geht zulasten der Allgemeinheit. Der Bundesrat ist deshalb gegen eine Erhöhung der Achslast auf der Antriebsachse. Ohne eine solche Erhöhung ist aber der Nutzen der im Vorstoss geforderten Erhöhung des Gesamtgewichts auf 19 Tonnen nur äusserst marginal, das Risiko von Verstössen gegen die VRV gegenüber heute aber deutlich erhöht.

Hinzu kommt, dass die Gewichtserhöhung grundsätzlich nur im Inlandverkehr zum Tragen käme, nicht aber bei Fahrten in den gesamten EU-Raum. Massgebend ist dazu nämlich die Richtlinie 96/53/EG, welche die Vorschriften für den Verkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten enthält. Die Schweiz hat ihre nationalen Gewichtsvorschriften im Rahmen des bilateralen Landverkehrsabkommens mit der EU seit Längerem mit dieser Richtlinie harmonisiert, welche für grenzüberschreitende Fahrten keine Gewichtserhöhungen über 18 Tonnen für Gesellschaftswagen vorsieht.

#### **Antrag des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

## Chronologie / Wortprotokolle

Datum	Rat
08.12.2011	NR Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Rime.

---

### Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

### Mitunterzeichnende (25)

Aebi Andreas Amstutz Adrian Binder Max Brönnimann Andreas Brunner Toni  
Bugnon André Föhn Peter Giezendanner Ulrich Glur Walter Gobbi Norman  
Graber Jean-Pierre Heer Alfred Hurter Thomas Joder Rudolf Kaufmann Hans  
Killer Hans Kunz Josef Miesch Christian Müri Felix Nidegger Yves  
Reymond André Rickli Natalie Simone Scherer Marcel Schwander Pirmin  
von Rotz Christoph

#### Deskriptoren:

Hilfe  
Nutzfahrzeug Gewichte und Abmessungen Strassenverkehrsordnung

#### Ergänzende Erschliessung:

~~48~~ Omnibus

#### Zuständig

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaefte](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3456 – Motion

### Für Businesszonen in der zweiten Klasse der SBB-Züge

Eingereicht von



Zisyadis Josef

Übernommen von

Leuenberger Ueli

Einreichungsdatum

16.06.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, so schnell wie möglich darauf hinzuwirken, dass die SBB für die zweite Klasse Businesszonen einrichten, wie sie in der ersten Klasse bereits vorhanden sind.

#### Begründung

Es ist kaum zu glauben, dass im 21. Jahrhundert ein solches Privileg einer bestimmten Kategorie von Reisenden vorbehalten ist. In der gesamten Arbeitswelt hat die Mobilität zugenommen und mit ihr die Notwendigkeit der Verwendung von Informatikmitteln. Die SBB müssen der berechtigten Nachfrage aller Reisenden gerecht werden, nicht nur jener der Personen, die in einer höheren Klasse reisen.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 18.08.2010

Die SBB wurden 1999 in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt. Der Bund gibt als Eigner der SBB die strategischen Ziele vor. Die Umsetzung dieser Ziele wie auch die konkrete Angebotsgestaltung bzw. der Einsatz von geeignetem Rollmaterial liegt aber in der abschliessenden Kompetenz der SBB.

Gemäss SBB zeigten repräsentative Marktforschungen, dass Ruhezeiten und Arbeitsplätze primär in der ersten Klasse gewünscht werden. In der zweiten Klasse besteht hierfür insbesondere in Nebenverkehrszeiten kein Bedürfnis. In Zeiten mit hohem Passagieraufkommen kam es in der zweiten Klasse zudem zu Sitzplatzengpässen, sodass eine Trennung in Ruhezeiten, Arbeitsplätze und reguläre Sitzplätze nicht mehr einzuhalten war.

Als vorrangig betrachten die SBB dementsprechend nicht die Einführung zusätzlicher Arbeitsplätze, sondern die Steigerung der Sitzplatzkapazitäten insgesamt. Die SBB investieren denn auch in den nächsten Jahren rund 20 Milliarden Franken in neues Rollmaterial, um das steigende Verkehrsvolumen zu bewältigen.

Die Kompetenz für die Einführung von Ruhe- oder Arbeitsplätzen liegt bei den SBB. Der Bundesrat beabsichtigt nicht, dahingehende Anforderungen an die SBB zu stellen.

#### Antrag des Bundesrates vom 18.08.2010

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

## Chronologie / Wortprotokolle

Datum	Rat
05.12.2011	NR Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Leuenberger Ueli.

---

### Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

### Mitunterzeichnende (6)

Hodgers Antonio Maire Jacques-André Marra Ada Neiryck Jacques  
Rielle Jean-Charles Voruz Eric

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Schienenfahrzeug](#) [SBB](#)

### Ergänzende Erschliessung:

48

### Zuständig

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3505 – Motion

### Monitoring über das Ausmass der Medienkonzentration

Eingereicht von



Fehr Jacqueline

Einreichungsdatum	17.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird aufgefordert, mittels eines Monitorings regelmässig über das Ausmass der Medienkonzentration in der Schweiz respektive der medialen Meinungsvielfalt zu berichten. Dabei sind auch die Beiträge jener ausländischen Medien einzubeziehen, die in der Schweiz für die Meinungsbildung eine Bedeutung haben.

Zudem soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, in Zusammenarbeit mit der Wissenschaft Methoden zu erarbeiten, welche die Debatte über die Qualität der Medienberichterstattung in der Schweiz unterstützen.

#### Begründung

Eine vielfältige Medienlandschaft mit qualitativ guten Produkten ist eine zwingende Voraussetzung für unsere direktdemokratische Staatsform. Diese Haltung prägte die Debatte um die Totalrevision des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG) und führte zu verschiedenen Gesetzesbestimmungen, welche einer Medienkonzentration entgegenwirken sollten.

Wirtschaftlicher Druck, neue Technologien und ein sich wandelnder Medienkonsum setzen Verlage und Medienhäuser unter Druck. Fusionen sind die sichtbarste Folge dieser Schwierigkeiten. Dabei sind in den vergangenen Jahren verschiedene crossmediale Konzerne mit Printprodukten, elektronischen Medien sowie Internetplattformen entstanden. Wie die neusten Entwicklungen zeigen, schreitet der Konzentrationsprozess voran (Tauschgeschäfte zwischen Tamedia und NZZ-Verlag).

Zwar wird bei all diesen Fusionsprozessen festgehalten, dass die redaktionelle Freiheit jedes Teilunternehmens erhalten bleibt. Ohne systematische Untersuchung ist es jedoch schwierig, zu erkennen, ob dieses Versprechen eingehalten wird. Der Umfang der Medienkonzentration und die allfälligen Auswirkungen auf die unabhängige Meinungsbildung der Menschen in diesem Land können kaum erfasst werden. In dieser Frage mehr Klarheit zu erlangen ist aber mit Blick auf das Funktionieren unserer Institutionen und unserer Demokratie sehr wichtig. Deshalb drängt sich als Begleitung der Umsetzung des neuen RTVG ein Monitoring auf.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 01.09.2010

Der Bundesrat ist sich der zentralen Bedeutung der Medien und insbesondere der Medienvielfalt für die Demokratie bewusst. Dies hat der Bundesrat mehrfach ausgedrückt,

so beispielsweise in den Antworten auf die Motion 09.3302 oder die Interpellation 09.3235.

Mit seiner Antwort auf das Postulat 09.3629 hat der Bundesrat zudem auch seinen Willen bekundet, die Lage der Presse in der Schweiz und deren Zukunftsaussichten vertieft zu untersuchen. Nach der Überweisung des Postulats an den Bundesrat wurden die entsprechenden Studien in Auftrag gegeben. Gemäss dem Anliegen des Postulanten werden dabei insbesondere auch die Auswirkungen der Medienkonzentration auf die Meinungsvielfalt untersucht. Der Bundesrat erachtet es nicht als zweckmässig, Massnahmen zu beschliessen, bevor die Ergebnisse der Studien und der Bericht des Bundesrates vorliegen. Dies gilt sowohl für das vorgeschlagene Monitoring als auch für die Erarbeitung von Methoden zur Unterstützung der Qualitätsdebatte.

Die Motion verlangt zudem vom Bundesrat Massnahmen im Pressebereich, in dem die Handlungsmöglichkeiten des Bundes verfassungsrechtlich beschränkt sind. Es ist daran zu erinnern, dass das Parlament im Jahr 2005 auf die Parlamentarische Initiative "Medien und Demokratie" (03.448), die auf einen Verfassungsartikel mit einer Bundeszuständigkeit zur Förderung der Medienvielfalt einschliesslich der Pressevielfalt abzielte, nicht eingetreten ist. Vor diesem Hintergrund vertritt der Bundesrat die Ansicht, dass die Umsetzung der verlangten Massnahmen auch rechtlich problematisch wäre.

#### **Antrag des Bundesrates vom 01.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (23)**

Allemann Evi Aubert Josiane Carobbio Guscetti Marina Chopard-Acklin Max  
Fässler-Osterwalder Hildegard Fehr Hans-Jürg Gross Andreas Heim Bea  
Jositsch Daniel Kiener Nellen Margret Levrat Christian Lumengo Ricardo  
Maire Jacques-André Nordmann Roger Nussbaumer Eric Pedrina Fabio  
Rossini Stéphane Schenker Silvia Sommaruga Carlo Steiert Jean-François  
Stump Doris Tschümperlin Andy Wyss Ursula

#### **Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Presseunternehmen](#) [Massenmedium](#) [Konzentration wirtschaftlicher Macht](#) [Monitoring](#)  
[Qualitätssicherung](#) [Medienwissenschaft](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

34

#### **Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3509 – Motion

### Mehr Flexibilität bei der periodischen Fahrzeugprüfung von schweren Motorfahrzeugen

Eingereicht von



Giezendanner  
Ulrich

Einreichungsdatum	17.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) so anzupassen, dass die Jahresfrist bei der periodischen Fahrzeugprüfung von Lastwagen in besonderen Fällen bis zu einem Monat überschritten werden kann.

#### Begründung

Das Prüfintervall bei der periodischen Fahrzeugprüfung von Lastwagen beträgt ein Jahr. Dabei gilt grundsätzlich das sogenannte Aufgebotsprinzip, d. h., der Fahrzeughalter wird vom Strassenverkehrsamt für die Prüfung aufgeboten. Erhält er innerhalb eines Jahres seit der letzten Prüfung kein Aufgebot, so muss er das Fahrzeug nicht von sich aus anmelden. Allerdings kann er dies freiwillig tun, was wegen der Planbarkeit des Fahrzeugeinsatzes denn auch häufig der Fall ist. Zulässig ist sodann, das Fahrzeug in einem anderen Kanton als dem Standortkanton prüfen zu lassen, was dem Unternehmer weiteren Handlungsspielraum eröffnet. Trotzdem kann es zu einem Konflikt zwischen dem Jahrestermin und dem konkreten wirtschaftlichen Betätigungsfeld des Fahrzeughalters kommen, etwa bei Winterdienstfahrzeugen, die in ständiger Bereitschaft gehalten werden müssen. In solchen und ähnlichen Situationen sollte dem Fahrzeughalter daher die gleiche Flexibilität wie der Prüfbehörde (Stichwort Aufgebotsprinzip) zugestanden werden, indem er das Fahrzeug in begründeten Fällen bis einen Monat über den Jahrestermin hinaus zur Prüfung anmelden kann, ohne dass ihm der Entzug der Kontrollschilder angedroht wird.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 25.08.2010

Das aktuelle Bundesrecht schreibt für Lastwagen ein Prüfintervall von einem Jahr vor. Die für den Vollzug zuständigen Strassenverkehrsämter versenden die Aufgebote zur Nachprüfung frühzeitig, sodass der Aufgebotstermin in jedem Fall im Rahmen der gesetzlichen Nachprüffristen verschoben werden kann. Die Festlegung einer Toleranz im Bundesrecht würde auf eine längere Prüfperiodizität hinauslaufen. Damit würde eine Divergenz zum Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (EU) geschaffen, in dessen Rahmen die Schweiz die Prüfperiodizität für Lastwagen mit den in der Richtlinie 96/96/EG festgelegten EU-Vorschriften harmonisiert hat. Trotzdem wäre immer noch mit Fällen zu rechnen, bei denen der Prüftermin den Fahrzeughaltern nicht passt. Ausserdem würde durch eine auf Bundesebene festgeschriebene Toleranz die in Härtefällen praktizierte Flexibilität der Kantone, die heute zum Teil bedeutend weiter geht als in der

Motion gefordert, eingeschränkt.

**Antrag des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

**Mitunterzeichnende (26)**

Aebi Andreas Amstutz Adrian  
Baumann J. Alexander  
Bigger Elmar Binder Max  
Borer Roland F. Brunner Toni  
Büchel Roland Rino  
Bugnon André  
Dunant Jean Henri  
Estermann Yvette  
Flückiger-Bäni Sylvia  
Füglister Lieni  
Geissbühler Andrea Martina  
Glauser-Zufferey Alice  
Kunz Josef  
Leutenegger Filippo  
Müller Thomas  
Reymond André  
Rutschmann Hans  
Schenk Simon  
Scherer Marcel Stahl Jürg  
Wandfluh Hansruedi  
Wobmann Walter  
Zemp Markus

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Zulassung des Fahrzeugs](#) [Nutzfahrzeug](#) [Kontrolle](#) [Vereinfachung von Verfahren](#)

**Ergänzende Erschliessung:**

48

**Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3528 – Postulat

### Auswirkungen von allgemeinen Temporeduktionen

Eingereicht von



Lachenmeier-  
Thüring Anita

Übernommen von

Teuscher Franziska

Einreichungsdatum

17.06.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht darzulegen, welche Auswirkung eine allgemeine Temporeduktion auf die Kapazitäten der Strassen, die Reduktion der Verkehrsunfälle, das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel, die Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen und die Lebensqualität für Anwohnende entlang von Strassen haben wird. Dabei soll untersucht werden, wie sich allgemein Tempo 80 bis 100 auf Nationalstrassen, Tempo 60 bis 80 auf Kantonsstrassen und Tempo 30 innerorts auswirken wird.

#### Begründung

Gemäss "Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz" soll die optimale Auslastung bestehender vor dem Bau neuer Infrastrukturen Priorität haben. Nach Erkenntnissen der Verkehrswissenschaften ist die Kapazität auf Autobahnen ungefähr bei Tempo 80 am höchsten. In einer Antwort auf meine Interpellation bestätigt der Bundesrat, dass tiefere Tempolimiten zu gleichmässigerem Verkehrsfluss führen und mehr Verkehr verkraften. Auf bestimmten Abschnitten des Nationalstrassennetzes werden deswegen dynamische Geschwindigkeitslimiten eingesetzt.

Es ist anzunehmen, dass eine flächendeckende Temporeduktion auf allen Strassen den Verkehrsfluss, die Sicherheit und die Umweltbilanz positiv beeinflussen würde. Mit angepassten Temporeduktionen auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen könnten Ausweichfahrten verhindert und könnte die Lebensqualität der Anwohnerschaft entlang von Strassen beträchtlich verbessert werden.

Seit Langem findet eine Beschleunigungspolitik beim Verkehr statt. Da die Zeit, welche man durchschnittlich für den Arbeits- und Freizeitverkehr aufwendet, seit Jahrzehnten gleich blieb, führte die Beschleunigung von Strasse und Schiene zu längeren Wegen. Dies wiederum bedingt einen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Die Prognosen gehen von weiteren Verkehrszunahmen weit über dem Bevölkerungswachstum aus. Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen verschlingt enorme Finanzen, die Unterhaltskosten steigen mit jedem Ausbau. Mit einer Entschleunigung könnte dieser Teufelskreis durchbrochen werden.

**Stellungnahme des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die heute bundesrechtlich festgesetzten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in der Schweiz grundsätzlich angemessen sind. Hinzu kommt, dass die zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen (vgl. Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SSV; SR 741.21), mithin tiefere Geschwindigkeiten zu signalisieren. Zudem fördert der Bund insbesondere auch die Einführung von Tempo-30-Zonen, indem er im Jahr 2002 die Anforderungen an deren Errichtung und insbesondere an die flankierenden Massnahmen vereinfacht hat.

Zu berücksichtigen ist aber auch, dass tiefere Geschwindigkeitslimiten nur positive Auswirkungen haben können, wenn sie auch eingehalten werden. Diesem Umstand kommt namentlich im Innerorts- und Ausserortsbereich eine erhebliche Bedeutung zu, zumal dort tiefere Limiten oft nur beachtet werden, wenn sie von (kostspieligen) baulichen Massnahmen oder von polizeilichen Kontrollen begleitet werden.

Die Verkehrssicherheit, der Umweltschutz und der öffentliche Verkehr werden bereits heute mit zahlreichen spezifischen Massnahmen erfolgreich gefördert. Der Bundesrat erachtet diese Massnahmen als ausreichend und lehnt zum jetzigen Zeitpunkt eine Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten ab. Er anerkennt jedoch die Zweckmässigkeit von fallweise und mit Rücksicht auf besondere lokale Verkehrs- und Umweltsituationen angeordneten Tempobeschränkungen zur Erreichung der im Postulat erwähnten Ziele.

Aus diesen Gründen erübrigt sich auch die Erarbeitung eines Berichts über die Auswirkungen von allgemeinen Temporeduktionen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
05.12.2011	NR	Der Vorstoss wird übernommen durch Frau Teuscher.

---

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (17)**

Allemann Evi Bänziger Marlies Birrer-Heimo Prisca Gilli Yvonne Graf Maya  
Hodgers Antonio Lang Josef Leuenberger Ueli Nordmann Roger Pedrina Fabio  
Prelicz-Huber Katharina Schelbert Louis Stump Doris Thorens Goumaz Adèle  
von Graffenried Alec Weber-Gobet Marie-Thérèse Weibel Thomas

#### **Deskriptoren: Hilfe**

Verkehrsberuhigung Geschwindigkeitsregelung Evaluation Verkehrsbeeinflussung  
Strassennetz Verkehrsstau Verkehrsunfall Sicherheit im Strassenverkehr  
öffentlicher Verkehr Modal Split Lärmbelästigung Verschmutzung durch das Auto  
Lebensqualität

#### **Ergänzende Erschliessung:**

48

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3529 – Postulat

### Plafonierung der Verkehrsflächen

Eingereicht von



Lachenmeier-  
Thüring Anita

Übernommen von

Hodgers Antonio

Einreichungsdatum

17.06.2010

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, ein Konzept zur Plafonierung der Strassenflächen (inkl. Parkplätzen) zu erarbeiten. Darin soll aufgezeigt werden, wie Strassenausbauten von Bund und Kantonen durch den Rückbau und die Entsiegelung bestehender Verkehrsflächen kompensiert werden können.

#### Begründung

Pro Sekunde wird in der Schweiz noch immer rund 1 Quadratmeter Land überbaut. Ein Drittel davon, täglich rund 1,3 Hektaren, wird alleine für die Erweiterung der Verkehrsinfrastrukturen beansprucht. Der weitaus grösste Teil betrifft den Strassenausbau. Dabei geht nicht nur wertvolles Kulturland verloren, die Versiegelung der Fläche hat auch negative Folgen für das Klima und den Wasserhaushalt.

Unser Strassennetz ist eines der dichtesten der Welt, seit Jahrzehnten werden jährlich einige Milliarden Franken in den Ausbau der Strassen investiert. Nationalstrassen werden gebaut, um Kantons- und Gemeindestrassen zu entlasten. Trotzdem werden diese nicht zurückgebaut, im Gegenteil. Jeder Strassenausbau führt zu einer Kapazitätssteigerung des Strassenverkehrs, fördert die Zersiedelung und lässt die Pendlerströme zwischen Wohn-, Arbeits- und Freizeitzentren anschwellen. Entsprechend wachsen der Energieverbrauch und die Umweltbelastung durch Lärm und Abgase. Der motorisierte Verkehr ist hauptverantwortlich für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und somit für die Klimaerwärmung. Jede Versiegelung vernichtet Grünflächen und zerstört somit die notwendigen Ausgleichsflächen gegen die Erwärmung. Der Strassenausbau trägt deshalb doppelt zur Klimaerwärmung bei.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 25.08.2010

Das Anliegen, die Verkehrsflächen nicht unbegrenzt wachsen zu lassen, wird vom Bundesrat geteilt. Dennoch ist die Schweiz zur Wahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Diese erfüllen wichtige Funktionen, indem sie namentlich Regionen erschliessen. Zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft sind deshalb punktuelle Engpassbeseitigung und Ausbauten im Strassennetz notwendig. Gleichzeitig ist sich der Bundesrat aber bewusst, dass neue Infrastrukturen auch neuen Verkehr generieren können. Eine Plafonierung der Strassenflächen wird aber vom Bundesrat als zu starre und zu einschneidende

Massnahme erachtet, welche den volkswirtschaftlichen Interessen zu wenig Rechnung trägt. Übrigens hatte der Bundesrat bereits im Jahr 1986 die Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus" (BB 1988 III 745) abgelehnt. Im Einzelfall kann die vorgeschlagene Massnahme selbst aus Umweltsicht nicht zielführend sein: Lücken und Mängel führen im Autobahn- und Strassennetz zu stockenden Kolonnen und damit zu mehr Abgas, Lärm und Strassenverkehr in bewohnten Gebieten.

Auch staatspolitisch ist das Postulat nicht unproblematisch. Die Kompetenz des Bundes im Strassenbereich umfasst den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrassen sowie die Mitfinanzierung von Hauptstrassen, welche von allgemein schweizerischer oder internationaler Bedeutung sind. Diese machen aber nur 2,5 Prozent respektiv 3,2 Prozent der gesamten Länge der Schweizer Strassen aus. Der überwiegende Teil des Strassennetzes liegt somit im Kompetenzbereich der Kantone und Gemeinden. Für den Parkplatzbau sind die Letzteren vorwiegend zuständig. Die Einführung eines Kompensationsmechanismus beim Ausbau von Nationalstrassen würde also Eingriffe des Bundes in die Kompetenzbereiche der Kantone und Gemeinden mit sich ziehen. Um die Verkehrsprobleme zu regeln, müssen vielmehr vom Bund, von den Kantonen und von den Gemeinden gemeinsame und flexible Lösungen gefunden werden.

Mehrere Massnahmen des Bundes tragen bereits zur Verwirklichung des Anliegens bei, die Verkehrsflächen nicht unbegrenzt wachsen zu lassen. Die Verkehrs- und Agglomerationspolitiken des Bundes setzen auf die optimale Nutzung bestehender Infrastrukturen statt auf den Bau neuer Infrastrukturen sowie auf eine enge Abstimmung von Siedlung und Verkehr zur Minimierung der Pendlerströme. Die in der parlamentarischen Beratung befindliche Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (SR 700) will die Zersiedlung begrenzen, die Siedlungsentwicklung nach innen lenken und den Bau kompakter Siedlungen fördern (BBI 2010 1049). Zudem engagiert sich der Bund für einen nachhaltigen Verkehr: Mit den Methoden Nistra (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte, <http://www.astra.admin.ch/dienstleistungen/00129/00183/00187/index.html?lang=de>) und Niba (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte, <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/grundlagen/00659/index.html?lang=de&showdetail=43>) berücksichtigt er heute schon Umwelt- und Siedlungsfaktoren beim Strassen- und Bahnbau.

#### **Antrag des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
05.12.2011	NR	Der Vorstoss wird übernommen durch Herr Hodgers.

---

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (26)**

Aebi Andreas   Allemann Evi   Bänziger Marlies   Bäumle Martin   Birrer-Heimo Prisca  
Brélaz Daniel   Frösch Therese   Gilli Yvonne   Girod Bastien   Graf Maya  
Hodgers Antonio   Jans Beat   John-Calame Francine   Lang Josef   Leuenberger Ueli  
Marra Ada   Nordmann Roger   Pedrina Fabio   Prelicz-Huber Katharina  
Schelbert Louis   Teuscher Franziska   Thorens Goumaz Adèle   van Singer Christian  
von Graffenried Alec   Weber-Gobet Marie-Thérèse   Weibel Thomas

**Deskriptoren:** [Hilfe](#) [Strassennetz](#) [Strassenbau](#) [Parkplatz](#) [Naherholungsraum](#)  
[Pendlerverkehr](#) [Zersiedelung](#)

**Ergänzende Erschliessung:**

48;52

**Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3539 – Motion

### Verbreitung von Live-Streams via Internet

Eingereicht von



Allemann Evi

Einreichungsdatum 18.06.2010

Eingereicht im Nationalrat

Stand der Beratung Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Zulassungspraxis der originären Verbreitung von Live-Streams via Internet dahingehend zu ändern, dass Erstaussstrahlungen als Live-Streams künftig grundsätzlich zugelassen sind, ohne gleichzeitige Fernsehausstrahlung und ohne vorgängige Bewilligung.

#### Begründung

Die SRG SSR ist heute gemäss Konzession verpflichtet, ihre Programme primär über das terrestrische Netz und über Satellit auszustrahlen. Die Verbreitung via Internet ist zwar ebenfalls zulässig, Erstaussstrahlungen (sogenannte originäre Verbreitung) via Internet müssen vom Bakom jedoch vorgängig bewilligt werden. Zudem sind sie nur bei gleichzeitiger Fernsehausstrahlung zulässig. Konkret heisst das, dass das Schweizer Fernsehen die Live-Streamings im Internet nicht nach freiem publizistischem Ermessen einsetzen kann.

Gerne würde das Schweizer Fernsehen mehr Parlamentsdebatten live im Internet zeigen, aber auch Medienkonferenzen aus dem Bundeshaus oder anderswo. Man könnte sich auch eine für das Schweizer Publikum interessante Debatte in der Uno-Vollversammlung vorstellen oder eine stark beachtete Aktionärs-Generalversammlung eines Schweizer Unternehmens, also Ereignisse, die zwar nicht die ganz breite Masse, aber eine qualifizierte Minderheit interessieren. Das Internet, das zudem sehr kostengünstig ist, ist dafür bestens geeignet. Wegen der Bakom-Interpretation der Konzessionsbestimmung zur Verbreitung via Internet kann jedoch das Schweizer Fernsehen Parlamentsdebatten und andere Ereignisse nicht live übertragen, obschon dies unter dem Service-public-Aspekt sinnvoll wäre.

Hätte das Schweizer Fernsehen die Möglichkeit, nach publizistischen Gesichtspunkten selber zu wählen, ob eine originäre Ausstrahlung als Live-Stream via Internet verbreitet wird, so hätte dies verschiedene Vorteile:

- Mehr Live-Streams von Ereignissen von nationaler Bedeutung: Mit einer freien Wahl des Verbreitungsvektors könnten mehr solche Ereignisse (Parlamentsdebatten, wichtige Medienkonferenzen usw.) angeboten werden.
- Stärkung des Service public: Mit einer Verbreitung von Live-Streams würde das Konzept des Added Value im Online-Angebot hochgehalten und ein jüngerer, Internet-affines

Publikum mit Angeboten bedient, die es zu Recht von der SRG SSR erwartet.

- Erhöhte Programmsicherheit auf SFinfo: Programme auf SFinfo (insbesondere Wiederholungen) würden nicht mehr von Live-Stream-Ausstrahlungen verdrängt.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 01.09.2010**

Die Ausstrahlung von Live-Ereignissen über Internet entspricht in der Tat einem breiten medialen Konsumbedürfnis. Die Konzession SRG SSR idée suisse vom 28. November 2007 (BBl 2007 8557) erlaubt das Live-Streaming nur bei gleichzeitiger Übertragung auf den Kanälen von SF1, SF2 oder SFinfo. Sie ist sodann auch zulässig, wenn es sich um ein Ereignis von nationaler Bedeutung handelt und auf den Kanälen von SF2 und SFinfo keine Kapazität mehr vorhanden ist.

Das Anliegen der Motion zielt darauf ab, das Live-Streaming unabhängig von einer Parallelausstrahlung auf einem TV-Kanal und auch unabhängig von den vorhandenen Kapazitäten zuzulassen. Der Bundesrat erachtet dieses Anliegen als gerechtfertigt, soweit es sich um Live-Übertragungen von politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen handelt, welche im Sinne des Service public einen Beitrag zur Meinungsbildung leisten und keine Gefahr einer Marktverzerrung nach sich ziehen.

#### **Antrag des Bundesrates vom 01.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

#### **Dokumente**

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
01.10.2010	NR	Bekämpft; Diskussion verschoben.

---

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (21)**

Aubert Josiane Carobbio Guscetti Marina Caviezel Tarzisius  
Fässler-Osterwalder Hildegard Fehr Hans-Jürg Fehr Jacqueline Gross Andreas  
Heim Bea Kiener Nellen Margret Lachenmeier-Thüring Anita Lumengo Ricardo  
Maire Jacques-André Nussbaumer Eric Pedrina Fabio Rossini Stéphane  
Schenker Silvia Sommaruga Carlo Steiert Jean-François Stump Doris  
Tschümperlin Andy von Graffenried Alec

#### **Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[SF DRS](#) [audiovisuelles Programm](#) [Internet](#) [Sendekonzession](#) [Bewilligung](#)  
[politisches Leben \(speziell\)](#) [Meinungsbildung](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

34

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3594 – Postulat

### **Tage mit hoher Schadstoffbelastung. Belastungsmindernde Verhaltensweisen fördern**

Eingereicht von



Barthassat Luc

Einreichungsdatum 18.06.2010

Eingereicht im Nationalrat

Stand der Beratung Im Plenum noch nicht behandelt

#### **Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt abzuklären, inwiefern die kommende Umweltetikette für Motorfahrzeuge dahingehend verwendet werden kann, dass die in der Luftreinhalte-Verordnung festgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden. An Tagen mit hoher Schadstoffbelastung könnte das Fahren mit Fahrzeugen, die die Umwelt am stärksten belasten, eingeschränkt werden. Dank dieser Massnahme würden Fahrzeughalterinnen und -halter belohnt, die eine verantwortliche Haltung gezeigt und ein Fahrzeug mit geringerer Umweltbelastung gekauft haben. Auf diese Weise würde vermieden, dass alle Fahrzeughalterinnen und -halter ohne Unterschied von Einschränkungen betroffen wären. Der Staat soll die Grenzwerte für die verschiedenen Fahrzeugtypen festlegen. Diese Werte könnten über die Zeit immer wieder angepasst werden. Allenfalls sind Ausnahmen für Leute vorzusehen, die ihr Auto aus beruflichen Gründen benötigen.

#### **Begründung**

Jedes Jahr gibt es im Sommer Tage, an denen die Ozonbelastung über den Grenzwerten liegt; im Winter übersteigt die Feinstaubbelastung oftmals den gesetzlich festgeschriebenen Höchstwert. Die Massnahme, für Personenwagen vorübergehend eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 Stundenkilometern einzuführen, ist nicht nur relativ wirkungslos - durch sie werden auch Lenkerinnen und Lenker bestraft, deren Auto nur sehr wenige der erwähnten Schadstoffe ausstossen. Es sind diese Emissionen, die regelmässig dazu führen, dass die Bestimmungen der Luftreinhalte-Verordnung nicht eingehalten werden. Uns bleiben somit nur Möglichkeiten: entweder diese Verordnung zu revidieren, oder aber Massnahmen zu ergreifen, die es uns erlauben, die dort festgelegten Werte einzuhalten.

Diese Grenzwerte wurden nicht umsonst festgelegt: Luftschadstoffe sind schädlich für die Gesundheit. Überschreitet die Ozonkonzentration den Wert von 10 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, kann die Lungenfunktion um ein Prozent abnehmen. Ähnliches gilt, wenn die Feinstaubkonzentration die genannten Werte überschreitet. Es ist nicht schwierig, sich auszumalen, welche Auswirkungen Tage mit hoher Schadstoffkonzentration auf die Gesundheit und die Gesundheitskosten haben. Die Luftreinhalte-Verordnung sieht vor, dass die Ozonkonzentration einmal jährlich, und dies höchstens während einer Stunde, auf mehr als 120 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ansteigen darf. Aber dieser Grenzwert wird sehr häufig überschritten, noch häufiger auf dem Land als in der Stadt. Im April 2009

wurde der Grenzwert von 120 Mikrogramm Ozon pro Kubikmeter Luft in Chaumont/NE, das fernab der Stadt liegt, während 14 Tagen überschritten.

In seiner Antwort vom 24. Februar 2010 hat der Bundesrat die Annahme des Postulates Teuscher, in dem die Einrichtung von Umweltzonen gefordert wird, empfohlen. Umweltzonen sind zwar ein probates Mittel zur Luftreinhaltung, aber sie liegen in der Regel nur in den Städten und Agglomerationen. Aber auch der ländliche Raum ist von Tagen mit hoher Schadstoffbelastung betroffen. Deshalb sind Massnahmen zu ergreifen, dass Fahrten mit Autos, die einen hohen Schadstoffausstoss haben, auch auf dem Land eingeschränkt werden.

Diese Massnahme würde die Bürgerinnen und Bürger ermuntern, beim Fahrzeugkauf sorgfältig zu wählen; sie wäre wirksamer als eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die alle Lenkerinnen und Lenker betrifft und daher einer ungerechtfertigten Kollektivstrafe gleichkommt.

### **Stellungnahme des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Strassenverkehr ist nach wie vor eine bedeutende Quelle von Luftschadstoffen. In Quartieren mit regem Strassenverkehr und entlang von stark befahrenen Strassen werden die in der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV; SR 814.318.142.1) verankerten Immissionsgrenzwerte für Feinstaub und Stickoxide besonders häufig und deutlich überschritten. Eine Reihe von vorab technischen Massnahmen zur Schadstoffreduktion des Strassenverkehrs wurden bereits umgesetzt, eingeleitet oder im Grundsatz beschlossen, beispielsweise mit der Übernahme der EU-Abgasnormen oder im Rahmen des vom Bundesrat im Jahr 2006 lancierten Aktionsplans gegen Feinstaub und des aktualisierten Luftreinhalte-Konzeptes des Bundesrates vom 11. September 2009. Dank strengen Emissionsvorschriften für Fahrzeuge mit hohen Gesamtverkehrsleistungen wie Personen- und Lastwagen konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche Luft- und Klimaschadstoffe erheblich gesenkt werden. Vor allem bezüglich Feinstaub, krebserregendem Dieselmotorschadstoff, Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Ozon verbleibt jedoch beim Strassenverkehr Handlungsbedarf für eine weitere Reduktion.

Die Umweltetikette für Personenwagen wurde von den Bundesämtern für Umwelt (Bafu), Energie (BFE) und Strassen (Astra) im Auftrag des UVEK erarbeitet. Dabei wurde geprüft, wie die seit 2002 bestehende Energieetikette mit Informationen zur Umweltbelastung ergänzt werden könnte, sodass Autokäuferinnen und -käufer möglichst umfassend und transparent über die wichtigsten umweltrelevanten Eigenschaften eines Fahrzeugs informiert werden. Aufgrund des in der Anhörung sowohl von der betroffenen Branche als auch von den Umweltverbänden geäusserten Widerstandes hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 18. Juni 2010 beschlossen, auf die Einführung der Umweltetikette zu verzichten. Die Information der Konsumenten anhand der Energieetikette soll aber weitergeführt und verbessert werden. Die Energieetikette soll auch dahingehend weiterentwickelt werden, dass auch Fahrzeuge beurteilt werden können, die mit Strom oder Biotreibstoffen betrieben werden.

Die Energieetikette ist als Informationsinstrument beim Neuwagenkauf konzipiert und kann zudem als Grundlage für energie- und klimapolitische Instrumente, etwa für eine differenzierte Motorfahrzeugsteuer der Kantone oder ein Bonus-Malus-System bei der Automobilsteuer des Bundes, dienen. Da sie jedoch lokal relevante Umweltbelastungen (Luftschadstoffe, Lärm) nicht einbezieht, ist sie als Instrument zur Fahrbeschränkung von besonders umweltschädlichen Fahrzeugen nicht geeignet.

Aus Umweltsicht sind dauerhafte Lösungen wie die Einführung von Umweltzonen den kurzfristigeren Massnahmen wie einer Temporeduktion bei hohen Belastungen mit Luftschadstoffen vorzuziehen, da sie nachhaltigere Wirkungen zu erzielen vermögen. Das UVEK hat auf Anstoss einzelner Kantone hin die bundesrechtlichen Grundlagen erarbeitet, welche es den Kantonen und Städten ermöglichen würden, auf ihrem Gebiet Umweltzonen einzurichten. Die Entwürfe der entsprechenden Bundesratsverordnungen werden voraussichtlich noch im 3. Quartal 2010 in die Anhörung geschickt. Die vorgeschlagene Einteilung in Fahrzeugklassen orientiert sich am einfachen System der Euro-Abgasstufen.

Damit würden auf Bundesebene die Voraussetzungen für ein kantonales Instrument geschaffen, mit welchem künftig ein weiterer Beitrag für die Verbesserung der Luftqualität in stark belasteten Gebieten geleistet werden könnte.

**Antrag des Bundesrates vom 25.08.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

**Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

**Mitunterzeichnende (5)**

de Buman Dominique   Leuenberger Ueli   Robbiani Meinrado   Schmidt Roberto  
Zisyadis Josef

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[Verschmutzung durch das Auto](#)   [Abgas](#)   [schadstoffarmes Fahrzeug](#)   [Grenzwert](#)  
[Luftverunreinigung](#)   [Luftreinhaltung](#)   [Verkehrsbeeinflussung](#)

**Ergänzende Erschliessung:**

52;48

**Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation](#)  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3611 – Motion

### SRG. Keine zusätzlichen Gebührengelder

Eingereicht von



Müller Thomas

Einreichungsdatum	18.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die Empfangsgebühren für Radio und Fernsehen für Privathaushaltungen und für Gewerbebetriebe unverändert zu lassen und den zusätzlichen Finanzbedarf der SRG SSR Idée suisse nicht mit neuen Empfangsgebührenerträgen oder anderen Einnahmen zu decken.

#### Begründung

Die SRG hat im November 2009 einen Finanzbericht zuhanden des Bundesrates eingereicht, wonach sie einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von jährlich 54 Millionen Franken zwischen 2011-2014 reklamiert. Aus Wettbewerbsgründen unerwünscht sind zusätzliche Einnahmen mit zusätzlicher Unterbrecherwerbung und die Freigabe der Werbung im Online-Angebot.

Ebenfalls nicht wünschenswert ist ein zusätzlicher Ertrag über Gebühren, weil damit die privaten Verleger im medialen Wettbewerb weiter benachteiligt würden, in einer Zeit, da die Verlage die Kosten um bis zu 30 Prozent senken mussten.

Statt nach neuen Geldquellen im Gebührenbereich zu suchen, sollte die SRG vielmehr aus folgenden Gründen ihre Kostenstruktur überprüfen:

1. Weil die Gebührenerträge für die SRG seit fünf Jahren jedes Jahr und kontinuierlich erhöht wurden. Alleine 2009 waren es fast 30 Millionen mehr als 2008, insgesamt 1153 Millionen Gebührengelder.
2. Mit der Konvergenz von Radio und Fernsehen gibt es im administrativen Bereich erhebliche Kosteneinsparmöglichkeiten.
3. Die SRG hat in den vergangenen Jahren die zusätzlichen Gebührengelder konsequent zum Ausbau von zusätzlichen Programmen eingesetzt.
4. Die Radio- und Fernsehgebühren gehören mit 562 Franken jährlich für Privathaushalte weltweit zu den höchsten Gebühren.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 01.09.2010

Der Bundesrat hat am Tag der Einreichung der Motion entschieden, die Empfangsgebühren auf der bisherigen Höhe zu belassen und die Werbebestimmungen für die SRG in den Randzeiten zu lockern. Zudem wurde die SRG aufgefordert, mit den

Verlegern im Bereich der Online-Werbung eine Lösung zu finden, die den Interessen beider Parteien Rechnung trägt.

Diesem Entscheid liegt eine sorgfältige Prüfung des gemäss Artikel 70 des Bundesgesetzes vom 24. März 2006 über Radio und Fernsehen (RTVG; SR 784.40) durch die Empfangsgebühren zu finanzierenden Finanzbedarfs zugrunde. Neben den Kosten für das Inkasso, die Förderung von neuen Technologien, die Nutzungsforschung und den Beiträgen für die lokalen Radio- und Fernsehveranstalter stellt die Finanzierung der SRG-Programme den grössten Posten dar.

Der Bundesrat liess sich bei der Prüfung des Finanzbedarfs der SRG vom Auftrag des Gesetzgebers leiten, wonach die Leistungen der SRG, welche diese gemäss ihrer Konzession in den drei Sprachregionen erbringen muss, auch ausreichend finanziert werden müssen. Indem über 30 Millionen Franken des von der SRG geltend gemachten Finanzbedarfs nicht anerkannt wurden, die SRG zu Sparmassnahmen von 58 Millionen Franken verpflichtet wurde und vor allem dank dem Wachstum bei den gebührenzählenden Haushalten und Betrieben sowie dank einer geringfügigen Werbeliberalisierung und Einsparungen beim Inkasso konnte auf eine Erhöhung der Empfangsgebühren verzichtet werden. Damit ist das Anliegen des Motionärs vom Resultat her erfüllt.

Zu den in der Begründung im Zusammenhang mit der Kostenstruktur gemachten Ausführungen kann abschliessend Folgendes festgehalten werden.

1. Ergänzend ist hier darauf hinzuweisen, dass die Gebührensätze für die einzelnen Gebührenpflichtigen unter Berücksichtigung der Teuerung in den letzten zehn Jahren real nicht gestiegen sind. (Vergleich Empfangsgebühren nach Erhöhung mit LIK Basis 1993 Januar nach Erhöhung bzw. April, 2007)

2. Die Konvergenz führt in einem ersten Schritt zu Anpassungen, die Mehrkosten verursachen. Danach werden Einsparungen erwartet, welche ins Programm investiert werden sollen.

3. Der Bundesrat hat 2007 nur einen Teil der von der SRG gewünschten Programme als zur Auftragerfüllung notwendig erachtet und bewilligt (DRS4, World Radio Switzerland). Dass die bewilligten neuen Programme zu moderaten zusätzlichen Kosten führen, ist eine logische Konsequenz. Gegenwärtig ist kein weiterer Programmausbau geplant.

4. Die privaten Haushalte in der Schweiz bezahlen für Radio und Fernsehen jährlich 462 Franken. Wegen der im Vergleich zum Ausland kleinen Märkte müssen vergleichsweise wenige Gebührenzählende mehrsprachige konkurrenzfähige Rundfunkangebote finanzieren. Zudem geht jeder dritte Werbefranken an ausländische Werbefenster. Weiter ist zu berücksichtigen, dass in der Schweiz die Empfangsgebühren auch der Finanzierung lokaler und regionaler privater Veranstalter dienen.

Ein wesentlicher Teil des Gebührenertrages dient dem sogenannten Finanzausgleich, d. h., dem Ziel, alle Sprachregionen mit gleichwertigen Programmen zu versorgen. So gehen in der deutschsprachigen Schweiz von 100 einbezahlten Gebührenfranken etwa 40 in die Romandie bzw. in die italienischsprachige Schweiz. Der Gebührenanteil, der der Versorgung der Deutschschweiz, d. h. der grössten Sprachregion dient, liegt tiefer als beispielsweise die Gebühren in Deutschland, Österreich oder Grossbritannien. Die Gebührenhöhe in der Schweiz ist also wesentlich Folge der Vielsprachigkeit und des staatspolitischen Ziels, alle Sprachregionen angemessen mit Radio- und Fernsehprogrammen zu versorgen. Auch die Eidgenössische Finanzkontrolle ist im Jahr 2006 zum Schluss gekommen, 40 Prozent der Kosten der SRG seien darauf zurückzuführen, dass in der Schweiz Programme für drei Sprachregionen produziert werden müssen. Angesichts dieser schweizerischen Besonderheiten erscheint die Gebührenhöhe moderat.

#### **Antrag des Bundesrates vom 01.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

## Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

### Mitunterzeichnende (114)

Abate Fabio Aebi Andreas Amacker-Amann Kathrin Amstutz Adrian  
Baader Caspar Bader Elvira Baettig Dominique Baumann J. Alexander  
Bäumle Martin Bigger Elmar Binder Max Borer Roland F. Bortoluzzi Toni  
Bourgeois Jacques Brönnimann Andreas Brunner Toni Brunschwig Graf Martine  
Büchel Roland Rino Büchler Jakob Cassis Ignazio Darbellay Christophe  
Dunant Jean Henri Egger-Wyss Esther Eichenberger-Walther Corina  
Engelberger Edi Estermann Yvette Favre Charles Favre Laurent Fehr Hans  
Flückiger-Bäni Sylvia Fluri Kurt Föhn Peter Français Olivier Freysinger Oskar  
Füglister Lieni Geissbühler Andrea Martina Germanier Jean-René  
Giezendanner Ulrich Glanzmann-Hunkeler Ida Glauser-Zufferey Alice Glur Walter  
Gobbi Norman Graber Jean-Pierre Grin Jean-Pierre Grunder Hans  
Gysin Hans Rudolf Haller Vannini Ursula Hany Urs Heer Alfred Hiltbold Hugues  
Huber Gabi Humbel Ruth Hurter Thomas Hutter Markus Ineichen Otto  
Joder Rudolf Kaufmann Hans Killer Hans Kleiner Marianne Kunz Josef  
Landolt Martin Leutenegger Filippo Loepfe Arthur Lüscher Christian  
Lustenberger Ruedi Malama Peter Markwalder Christa Messmer Werner  
Miesch Christian Moret Isabelle Mörgeli Christoph Müller Philipp Müller Walter  
Müri Felix Neiryneck Jacques Nidegger Yves Noser Ruedi Parmelin Guy  
Pelli Fulvio Perrin Yvan Perrinjaquet Sylvie Pfister Gerhard Pfister Theophil  
Reimann Lukas Raymond André Rickli Natalie Simone Riklin Kathy  
Rime Jean-François Rutschmann Hans Schenk Simon Scherer Marcel  
Schibli Ernst Schlüer Ulrich Schmidt Roberto Schneider-Ammann Johann N.  
Schwander Pirmin Segmüller Pius Spuhler Peter Stahl Jürg Stamm Luzi  
Theiler Georges Triponez Pierre Veillon Pierre-François von Graffenried Alec  
von Rotz Christoph von Siebenthal Erich Voruz Eric Walter Hansjörg  
Wandfluh Hansruedi Wasserfallen Christian Weibel Thomas Wobmann Walter  
Zemp Markus Zuppiger Bruno

### Deskriptoren: Hilfe

Radio- und Fernsehgebühren SRG Finanzierung Privathaushalt Gewerbebetrieb  
Preissteigerung Preisstopp

### Ergänzende Erschliessung:

34

### Zuständig

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)e



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3619 – Motion

### **Intensive Palmölproduktion. Bekämpfung der umweltschädlichen Auswirkungen auf internationaler Ebene**

Eingereicht von



de Buman  
Dominique

Einreichungsdatum	18.06.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### **Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt, sich an den internationalen Konferenzen, an denen er teilnimmt, aktiv für die Bekämpfung der umweltschädlichen Auswirkungen der intensiven Palmölproduktion einzusetzen.

Die Gewinnung von Palmöl ist für die Hersteller wegen der geringen Kosten interessant; sie bedingt aber, dass in den zahlreichen, vor allem asiatischen Produktionsländern massive Abholzungen vorgenommen werden, die dem globalen Ökosystem schwer schaden. Darüber hinaus gehört Palmöl nicht zu den gesündesten Lebensmitteln. Es könnte ersetzt werden durch einheimische Qualitätsprodukte wie Rapsöl und Butter.

Auch wenn in der Schweiz selbst kein Palmöl hergestellt wird, sind wir mitverantwortlich für die negativen Auswirkungen seiner Produktion, da dieses auch in unserem Land nachgefragt wird.

Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, in den internationalen Organisationen auf die Problematik der Palmölgewinnung aufmerksam zu machen und eine Politik anzuregen, die die umweltschädlichen Auswirkungen bekämpft.

#### **Stellungnahme des Bundesrates vom 01.09.2010**

Palmöl wird für die Produktion verschiedenster Güter verwendet: Nahrungsmittel, Wasch- und Reinigungsmittel, Kosmetik und vermehrt auch Brenn- und Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen. Die Ausweitung der Produktion von Palmöl ist in erster Linie auf die wachsende Nachfrage für Speiseöl in Schwellenländern wie Indien und China zurückzuführen. Das führt u. a. auch zu vermehrten internationalen Landkäufen. Die intensive Produktion von Palmöl hat vor allem aufgrund der damit verbundenen Waldrodungen und des Einsatzes von Chemikalien einen starken Einfluss auf das Klima, die Biodiversität und die Umwelt im Allgemeinen.

Der Bund setzt sich im Rahmen der laufenden internationalen Verhandlungen, namentlich der Klimaverhandlungen, in den internationalen Biodiversitätsprozessen und in der internationalen Waldpolitik bereits aktiv dafür ein, dass Bedingungen geschaffen werden, welche Schäden verhindern, wie sie etwa durch die intensive Palmölproduktion entstehen können. Diese politische Arbeit wird durch die Unterstützung konkreter Projekte ergänzt, z. B. im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklungszusammenarbeit. Darüber hinaus wurde

ein freiwilliger Standard für Palmöl entwickelt, um der Abholzung von Wäldern entgegenzuwirken (Roundtable for Sustainable Palm Oil). Dieser wird namentlich auch von schweizerischen Firmen unterstützt.

Zudem hat der Bund Nachhaltigkeitskriterien für Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen festgelegt, welche von Produzenten eingehalten werden müssen, um von einer Steuererleichterung profitieren zu können. Die Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996 (MinöStV; SR 641.611, Art. 19b Abs. 3) geht davon aus, dass Treibstoffe aus Palmöl diese Kriterien nicht erfüllen. Ausnahme bilden diejenigen, die den Nachweis der positiven ökologischen Gesamtbilanz erbringen können (Art. 19c Abs. 3 MinöStV). Ein internationaler Standard für Nachhaltigkeitskriterien für Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen wird angestrebt. Laufende Prozesse dazu sind insbesondere die Diskussionen im Rahmen des Global Bioenergy Partnership Forum unter der Leitung der Organisation für Ernährung und Landwirtschaft (FAO) und die Entwicklung einer Norm durch die International Standard Organisation (ISO).

Der Bundesrat ist sich der Problematik des Palmöls bewusst und hat sich auch bereits in den Antworten zu mehreren parlamentarischen Vorstössen dazu geäußert, etwa zur Interpellation Teuscher 07.3893 oder zur Motion Girod 08.3336. Der Bundesrat engagiert sich bereits heute auf internationaler Ebene aktiv für eine Minderung von negativen Folgen aus der Palmölproduktion, ist jedoch bereit zu prüfen, wie die Umweltauswirkungen von Palmölanbau künftig vermehrt auch in die laufende internationale Diskussion zur Förderung von verantwortungsvollen Direktinvestitionen im Landwirtschaftssektor (Principles for responsible agriculture investments) eingebracht werden können.

#### **Antrag des Bundesrates vom 01.09.2010**

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

#### **Dokumente**

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
<a href="#">01.10.2010</a>	NR	Bekämpft; Diskussion verschoben.

---

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Mitunterzeichnende (4)**

[Darbellay Christophe](#) [Meier-Schatz Lucrezia](#) [Robbiani Meinrado](#)  
[Simoneschi-Cortesi Chiara](#)

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

[pflanzliches Öl](#) [Umweltverträglichkeit](#) [Abholzung](#) [tropischer Regenwald](#)  
[internationales Treffen](#) [internationale Verhandlungen](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

52;08

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer



## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

10.3717 – Motion

### Attraktive energetische Sanierung und Ersatz von Altbauten

Eingereicht von	FDP-Liberale Fraktion
Sprecher / in	Leutenegger Filippo
Einreichungsdatum	29.09.2010
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen einer Revision des Raumplanungsgesetzes und des Steuerrechtes geeignete Anreize und Rahmenbedingungen zu schaffen, um die energetische Sanierung und insbesondere den Ersatz von Altbauten zu beschleunigen. Altbauten, deren energetische Sanierung einen unverhältnismässigen Aufwand erfordert, sollen unbürokratisch durch einen Ersatzbau mit mindestens gleicher oder höherer Ausnutzung (z. B. einem Ökobonus bei besonders ehrgeizigen Energiestandards) ersetzt werden können.

#### Begründung

Mehr als 70 Prozent des aktuellen Gebäudebestandes in der Schweiz sind Altbauten mit schlechten energetischen Standards und wesentlich mitverantwortlich für den hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Die Erneuerung, insbesondere die energetische Sanierung, des Gebäudebestandes hinkt schon seit Jahren hinter der Bestandesalterung nach. Die Ursachen sind vielfältig. Sie liegen beim verfehlten Steuerrecht, energetische Investitionen nur im Jahr der Investition abzugsfähig werden zu lassen. Ein weiteres grosses Problem ist die Überreglementierung bei energetischen Sanierungen, insbesondere bei der Gebäudehülle. Eine wichtige Rolle kommt dem Ersatz von Altbauten zu, da nicht jeder Altbau sinnvoll energetisch saniert werden kann. Ein Abreissen und anschliessendes Neubauen ist deshalb energetisch oft die bessere, zukunftssträchtigere Lösung. Diese sollte auch raumplanerisch bevorzugt und nicht, wie heute, behindert werden. Insbesondere sollen solche Ersatzbauten unabhängig von geltenden Zonenplänen keine Nutzungsnachteile erleiden, sondern bei ehrgeizigen Energiezielen (z. B. Nullenergiehaus) mit einem Nutzungsbonus belohnt werden.

#### Stellungnahme des Bundesrates vom 24.11.2010

Der Bundesrat geht mit den Motionären darin einig, dass Anreize geschaffen werden sollten, um die energetische Sanierung und insbesondere den Ersatz von Altbauten zu beschleunigen. Dieses Anliegen steht im Einklang mit der neuen Energiepolitik, die er am 21. Februar 2007 beschlossen hat. Der Bundesrat hat aber auch immer wieder darauf hingewiesen, dass die Einflussmöglichkeiten des Bundes auf kantonales und kommunales Bau- und Planungsrecht, einschliesslich Verfahrensrecht, sehr beschränkt sind (siehe Antwort auf die Motion Leutenegger Filippo 09.4227, Abbau bürokratischer Hürden bei energetischen Gebäudesanierungen).

Die Motion fordert, dass Altbauten unbürokratisch ersetzt werden können. Ersatzbauten müssten zugelassen werden, auch wenn ihre Nutzung nicht zonenkonform ist, wie z. B.

der Ersatzbau eines Industriebetriebs in einer Wohnzone. Direkt anwendbar im Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700) verankert würde dies sowohl das Konzept der Zonenkonformität gemäss Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b RPG infrage stellen als auch massiv in die kantonale Regelungshoheit eingreifen. In dieser Absolutheit geht die Forderung der Motion zu weit.

Sollten den Kantonen zudem direkt anwendbare Vorgaben für einen Ökobonus bei der Einhaltung von besonders ehrgeizigen Energiestandards gemacht werden, ergäbe sich ein noch weiter gehender Eingriff in die kantonale Regelungshoheit. Dies ist nach geltendem Verfassungsrecht erst recht nicht möglich.

Entsprechend Artikel 32 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11), welcher in der EFD-Verordnung vom 24. August 1992 über die Massnahmen zur rationellen Energieverwendung und zur Nutzung erneuerbarer Energien (SR 642.116.1) umgesetzt wird, berechtigen die Installations- und Unterhaltskosten in bestehenden Gebäuden des Privatvermögens zum Abzug. Bei Neubauten des Privatvermögens hingegen stellen energiesparende und dem Umweltschutz dienende Investitionen nichtabzugsfähige Anlagekosten nach Artikel 34 Buchstabe d DBG dar. Wie dies bereits in der Antwort auf die Frage 10.5349 hervorgehoben wurde, ist dieser Grundsatz jüngst von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bekräftigt worden.

Dieser Grundsatz entspricht auch den Schlussfolgerungen, welche in der im Januar 2009 publizierten Studie "Steuerliche Anreize für energetische Sanierungen von Gebäuden" der interdepartementalen Arbeitsgruppe "Steuerliche Anreize" formuliert wurden. Diese Studie beurteilt die Anbindung der Abzugsberechtigung der Investitionskosten bei bestehenden Gebäuden an bestimmte Energiestandards als positiv. Sie weist jedoch im Gegenzug die Einführung von zusätzlichen Steuerabzügen zurück. In diesem Sinn hat auch das Parlament eine entsprechende Motion der WAK-SR (09.3014) überwiesen. Diese Stossrichtung ist Bestandteil des vom Bundesrat am 23. Juni 2010 verabschiedeten indirekten Gegenvorschlags zur Volksinitiative "Sicheres Wohnen im Alter". Die zeitliche Staffelung der Abzugsfähigkeit energetischer Investitionen hingegen ist vom Bundesrat bereits zweimal zur Ablehnung beantragt worden (Motionen 07.3385 und 09.3354).

Nach dem Gesagten ist die Ablehnung der Motion zu beantragen. Bei einer allfälligen Annahme der Motion im Erstrat wird der Bundesrat im Zweitrat beantragen, die Motion abzuändern.

#### **Antrag des Bundesrates vom 24.11.2010**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

#### **Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

#### **Deskriptoren: [Hilfe](#)**

[energetische Sanierung von Gebäuden](#) [Energieeinsparung](#) [Verbesserung des Wohnumfelds](#)  
[Abbruchliegenschaft](#) [Baurecht](#) [Renovation](#) [städtebauliche Vorschrift](#) [Bautätigkeit Privater](#)  
[Zonenplan](#)

#### **Ergänzende Erschliessung:**

66;2846

**Zuständig**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschäfte](#)

---

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer