

Verabschiedet am 12.02.2022 von der Delegiertenversammlung (DV) der FDP.Die Liberalen

Infrastrukturen: An der Spitze bleiben Gemeinsam weiterkommen

Zuverlässige, moderne und hochwertige Infrastrukturen sind für den Wohlstand unseres Landes und unsere Einwohnerinnen und Einwohner unerlässlich. Erstklassige Infrastrukturen, wofür die FDP.Die Liberalen sich immer eingesetzt hat, bilden die Grundlage für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze und sichern die Finanzierung des Staatshaushalts. Die Planung und die nachhaltige Finanzierung unserer Infrastrukturen müssen daher langfristig sichergestellt werden. Wo immer möglich soll der Staat nur die Rahmenbedingungen festlegen, damit Unternehmen möglichst gezielte Investitionen in die Infrastruktur tätigen können. Die FDP setzt sich als einzige Partei konsequent für Innovationen und zukunftsorientierte Lösungen ein und bekämpft fortschrittsfeindliche Tendenzen in den Bereichen Personenverkehr, Logistik, Luftfahrt, Telekommunikation und Entsorgung.¹

1. Personenverkehr

Das Personenverkehrsnetz bildet einer der Hauptkomponenten unserer Infrastruktur. Die zunehmende Mobilität widerspiegelt unseren Wohlstand - sie darf nicht bekämpft werden. Die Finanzierung des Netzes muss langfristig gesichert sein. Die verschiedenen Verkehrsträger ergänzen einander und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Schweiz soll punkto Innovation und Zuverlässigkeit weiterhin eine Vorreiterrolle einnehmen.

Nach welchen Grundsätzen handeln wir:

Ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig: Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen werden aus klima- und energiepolitischen Gründen begrüsst. Die Betreiber müssen aber einen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur leisten.

Privatwirtschaftliche Freiräume: Der Staat beschränkt sich primär auf die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen.

Internationale Offenheit und globale Ausrichtung: Der Bund setzt sich beim Schienen- und Strassenverkehr dafür ein, dass die Schweiz optimal ins europäische Netz eingebunden ist.

Fortschritt und Technologie: Die Schweiz setzt auf neue Technologien, um den Verkehr effizienter zu gestalten und die Infrastruktur besser zu nutzen. Sie bekämpft fortschrittsfeindliche Tendenzen.

Wie wir gemeinsam weiterkommen:

¹ Die Stromversorgung, wird separat behandelt, nämlich in der Resolution «Weniger Polemik, mehr Strom».

1.1 Finanzierung und Instandhaltung der Infrastruktur

Mit dem zunehmenden Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben werden die Einnahmen aus den bestehenden Fonds (NAF, BIF) sinken. Unter diesen Umständen ist die Finanzierung der Instandhaltung des derzeitigen Netzes und der bereits für die nächsten Jahrzehnte geplanten Erweiterungen langfristig nicht mehr gewährleistet.

Alternative Finanzierungslösungen: Künftig sollen auch jene Fahrzeuge zur Finanzierung der Infrastrukturen beitragen, die heute aufgrund alternativer Treibstoffe vom Fiskus nicht belastet werden. Für die stark zunehmende Elektromobilität und weiterer Antriebe sind neue Abgabe- und Finanzierungsinstrumente zu prüfen. Diese sollen auch verkehrsträgerübergreifende Lösungen miteinbeziehen. In einem ersten Schritt soll der Bund von der Kompetenz Gebrauch machen, die ihm Art. 131, Abs. 2 der Bundesverfassung einräumt.

Einnahmenneutralität für den Staat: Gesamthaft - über alle Verkehrsträger hinweg - soll die Mobilität nicht verteuert werden. Neue Einnahmen für den Staat werden durch die Streichung von bestehenden Abgaben kompensiert.

Kostentransparenz: Sie soll erhöht werden, damit das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger für die Kosten der verschiedenen Verkehrsträger gestärkt wird. Heute liegt der Kostendeckungsgrad des Schienenverkehrs bei knapp 40%, was weitgehend unbekannt ist.

Besseres Management der Personal-Ressourcen: Der nötige Ausbau und Unterhalt der Infrastruktur darf nicht wegen Personalmangel stocken. Mögliche Engpässe müssen antizipiert werden. Dies gilt auch für Engpässe bei der Anzahl der Lokomotivführer und Busfahrer.

Public-Private-Partnerships: Eine engere Zusammenarbeit von Staat und Privaten im Rahmen von Public-Private-Partnerships soll in Zukunft zur Entlastung der öffentlichen Finanzen beitragen können. Die Schweiz bleibt diesem Instrument gegenüber offen und betreibt keine dogmatische Politik.

Keine Überregulierung: Die Transportunternehmen müssen ihre unternehmerische Freiheit behalten. Die Tendenzen zur steigenden Regulierung im Sektor werden bekämpft.

1.2 Neue Antriebstechnologien

Technologieneutralität: Innovation und Ideenwettbewerb sollen gefördert werden. Bestmögliche umweltfreundliche Antriebe sollen von Firmen ohne unnötige Hürden entwickelt und getestet werden können. Auf diese Weise kann das optimale Potenzial von allen Technologien genutzt werden. Die geforderten Technologienverbote von Links werden konsequent bekämpft.

Lade - und Tankinfrastruktur (Elektro und Wasserstoff): Der Staat muss die richtigen Rahmenbedingungen schaffen, damit private Akteure das Netz je nach Entwicklung der Nachfrage rasch ausbauen können. Die Verwendung eines Teils der Einnahmen aus der Sonderfinanzierung für den Strassenverkehr (SFSV) zur Förderung des Ausbaus dieser Infrastruktur wird geprüft.

1.3 Organisation des Systems und Infrastrukturnutzung

Datenaustausch: Der Datenaustausch und die Zugänglichkeit von Systemen zur Verteilung des öffentlichen Verkehrs, die Externen zugestanden werden, müssen gewährleistet werden, um den Wettbewerb und damit auch Innovationen zu fördern.

Ein Ticket pro Fahrt: Die Umsetzung von integrierten Verkehrslösungen, die alle Verkehrsträger beinhalten, muss weiter vorangetrieben werden: Ziel ist es, nur ein Ticket pro Fahrt zu lösen, welches die Benutzung von verschiedenen Verkehrsformen (Sharing-Automobile, Fahrrad, Zug, E-Roller usw.) ermöglicht.

Wettbewerb: Wettbewerb im Bahn-Fernverkehr soll zu mehr Innovation und zur Qualitätssteigerung führen, vorausgesetzt es bestehen klare Regeln und ein vorrausschauender Planungshorizont. Konzessionen müssen zeitlich so vergeben werden, dass die Eisenbahnunternehmen Zeit haben, ihre Investitionen vorzunehmen.

Mobility pricing: Ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing könnte allenfalls als neues Finanzierungsinstrument eingesetzt werden. Da das System sehr kompliziert ist, unterstützt die FDP deshalb vertiefte Abklärungen bezüglich Mobility Pricing. Diese müssen allerdings zwingend verkehrsträgerübergreifend sein und die bestehende Verkehrsfinanzierung vollständig ablösen.

Digitalisierung: Die Mobilität wird in den kommenden Jahren kontinuierlich digitalisiert. Die Digitalisierung wird die barrierefreie Nutzung mehrerer Verkehrsträger für eine einzelne Strecke erleichtern. Die regulatorischen und infrastrukturelle Rahmenbedingungen für autonome Fahrzeuge werden geschaffen. Dafür notwendig ist auch der Ausbau von 5G.

Selbstfahrende Fahrzeuge: Die technischen Entwicklungen in Sachen autonomes Fahren schreiten voran. Damit die Schweiz international kompatibel bleibt und von den technischen Vorzügen profitieren kann, soll der Bundesrat flexibel und zeitnah auf die kommenden Weiterentwicklungen der technischen Möglichkeiten und der Rechtsordnung reagieren können. Die Zulassung und der Verkehr von automatisierten und selbstfahrenden Fahrzeugen wird somit auf Verordnungsstufe geregelt, wie von der FDP-Fraktion in ihrer Motion [17.3049](#) gefordert.

1.4 Verkehrsebene

Nationalstrassen: Der Ausbau des Netzes erfolgt bedarfsgerecht. Es braucht den Ausbau der A2 und A1 an neuralgischen Punkten auf mindestens sechs Spuren (drei in beiden Richtungen). Die auf nationaler Ebene angenommenen Projekte müssen auch in den Kantonen aktiv unterstützt werden, um deren Umsetzung raschmöglichst voranzutreiben.

Bahnverkehrskreuz Schweiz: Die Ost-West-Achse muss koordiniert und zügig ausgebaut werden, um zusammen mit der Nord-Süd-Achse (NEAT) das "Bahnverkehrskreuz der Mobilität" zu verwirklichen. Auf diesen Strecken muss ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau erreicht werden, wobei gleichzeitig die Taktfrequenzen erhöht werden müssen.

Bahn-Regionalverkehr: Transportunternehmen sollen die Möglichkeit haben, im regionalen Personenverkehr Überschüsse zu erwirtschaften. Allfällige Gewinnverwendungen dienen als finanzieller Spielraum für Innovation. Privatisierungen werden gefördert.

Langsamverkehr: Langsamverkehr ist entscheidend bei der Frage des ersten und letzten Kilometers einer Fahrstrecke. E-Busse auf Anfrage, E-Roller sowie E-Fahrräder steigern die Attraktivität des ÖV. Der Staat setzt die Rahmenbedingungen, darf aber keineswegs selbst Dienstleistungen anbieten.

2. Logistik

Die Logistik und der Güterverkehr sind ein wesentliches Bindeglied in unserer Infrastruktur. Die Nutzung von Strasse und Schiene soll optimal koordiniert werden. Wegweisend ist das Prinzip einer gleichberechtigten Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern möglichst ohne staatliche Eingriffe. Multimodale Hubs – einschliesslich Luftfahrt - sind notwendig. Die bisherige Strategie, den Verkehr auf den Strassen zu schwächen und damit den Schienenverkehr zu stärken, muss aufgegeben werden. Die Potenziale beider Verkehrsträger müssen stattdessen optimal genutzt und somit der multimodalen Logistik eine Vereinfachung bieten. Deshalb liegt der Fokus auf der Stärkung des Bahngüterverkehrs nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen, damit die Bahn sich in Anbetracht der Schnelligkeit und der Wirtschaftlichkeit gleichwertig zum LKW-Verkehr entwickeln kann.

Nach welchen Grundsätzen handeln wir:

Ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig: Neue Logistik- und Verkehrssysteme erweisen sich als klimafreundlich, emissions- und lärmfrei, wie auch wirtschaftlich effizient. Modernisierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Voraussetzungen für neue Formen der Mobilität.

Privatwirtschaftliche Freiräume: Es braucht wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen inklusive Investitionsanreize, damit alternative Antriebsformen (technologie- und markenneutral) und Betriebskonzepte ohne unnötige Detailvorschriften eingeführt und verbreitet werden können (bspw. mittels Public-Private-Partnerships).

Internationale Offenheit und globale Ausrichtung: Der Bund hat sich beim Schienenverkehr dafür einzusetzen, dass die Schweiz optimal ins europäische Netz eingebunden wird.

Fortschritt und Technologie: Die Schweiz setzt auf neue Technologien, um die Logistik effizienter zu gestalten. Sie bekämpft fortschrittfeindliche Tendenzen.

Wie wir gemeinsam weiterkommen:

2.1 Strasse: Keine Benachteiligung

Strassennetz: Der Ausbau des Netzes folgt der Entwicklung der Nachfrage. Das heisst bspw., dass die A2 und A1 auf sechs Spuren (drei in beiden Richtungen) durchgängig ausgebaut werden. Die auf nationaler Ebene angenommenen Projekte müssen auch in den Kantonen aktiv unterstützt werden, damit sie rasch verwirklicht werden.

LSVA: Die bisherige Methodik (keine Systemumstellung) und Tarifhöhe werden beibehalten.

Gleich lange Spiesse: Gleichbehandlung von schweren Nutzfahrzeugen (Lastwagen) und leichten Nutzfahrzeugen (Lieferwagen) beim gewerbsmässigen Gütertransport in Bezug auf die Arbeits- und Ruhezeitverordnung, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der EU.

Ausstellplätze: Schaffung von genügenden Ausstellplätzen für Nutzfahrzeuge, zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten.

2.2 Schiene: Gleichberechtigung mit dem Personenverkehr

Gleichberechtigung: Der Ausbau der Schieneninfrastruktur richtet sich auch auf die Bedürfnisse des Güterverkehrs aus und nicht nur die des Personenverkehrs.

Logistikstandorte: Bund und Kantone sorgen dafür, dass es auch künftig genügend Logistikstandorte in den Agglomerationen gibt. Multimodale Hub-Projekte werden in den Agglomerationsprogrammen prioritär unterstützt.

International: Um die Verlagerungspolitik im Transit sowie die nationale Versorgungssicherheit zu garantieren, müssen die Anschlüsse an das EU-Netz ausgebaut und somit an unsere Kapazitäten angepasst werden. Nur so kann das volle Potenzial des 4-m Korridors ausgeschöpft werden. Der Bund setzt sich auch für den Ausbau der linksrheinischen Strecke durch Frankreich ein.

Transport von Gefahrgütern: Der Transport von Gefahrgütern erfolgt wo möglich auf der Schiene. Er muss auch in Zukunft sicher und ökonomisch erfolgen können. An baulich verdichteten Netzabschnitten insbesondere Agglomerationen sorgen die betroffenen Kommunen für zusätzliche bauliche Sicherheitsmassnahmen. Es wird geprüft, ob diese einen Teil ihrer Erträge aus der Mehrwertabgabe dafür einsetzen können.

Cargo Sous Terrain: Dieses innovative und ambitionierte Projekt soll zu einer Entlastung des Strassennetzes beitragen, und somit das Wachstum des Güterverkehrs besser absorbieren (Steigerung der Gütermengen um 25% von 2010 bis 2030). Dank liberaler Rahmenbedingungen soll dieses Projekt rasch vorangetrieben werden. Die Entscheidung über eine Realisierung ist den privaten Investoren zu überlassen.

2.3 Wasserwege – Rheinhäfen: Anschluss sichern

Container und Schüttgut (Mineralölerzeugnisse, Baustoffe, aber auch Agrargüter) erreichen die Schweiz zu einem erheblichen Teil auf dem Wasserweg.

Zukunftssicherung der Wasser- und Hafeninfrastruktur: Der Weg wird dank Fahrrinnenvertiefung, zusätzlichen Staustufen, sowie digitalen Informationssystemen bezüglich Wasserstand-Prognosen gesichert.

Feinverteilung: Es braucht gute Bahnanbindungen mit den Häfen und generell eine bessere Erreichbarkeit derselben.

3. Luftfahrt

Die Zivilluftfahrt ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Infrastruktur sowie ein effizienter Leistungsträger des öffentlichen internationalen Personenverkehrs. Die Luftfahrtinfrastrukturen, namentlich die Landesflughäfen sowie die Regionalflugplätze stellen eine wichtige zusammenhängende Netzwerkinfrastruktur dar. Dessen langfristige Planung muss gut durchdacht und die Finanzierung der Infrastruktur gewährleistet sein. Der von der Luftfahrt erbrachte Cargo-Verkehr ist u.a. für die Exportbranchen wie Pharma-, Uhren- und Schmuckindustrie unverzichtbar. Mehr als 40% des Wertes der Schweizer Exporte verlassen das Land per Flugzeug.

Nach welchen Grundsätzen handeln wir:

Ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig: In Zukunft werden neue Antriebssysteme und Treibstoffe in der Luftfahrt zum Einsatz gelangen, die bei Klima, Lärm und Energieverbrauch in naher Zukunft wesentliche Verbesserungen erbringen werden.

Privatwirtschaftliche Freiräume: Landes- und Regionalflughäfen wird der grösstmögliche Spielraum gewährt. Deren internationalen Konkurrenzfähigkeit in Bezug auf die Kosten wird gewährleistet. Nationale Interessen der Luftfahrt gehen hierbei vor lokalen Partikularinteressen.

Internationale Offenheit und globale Ausrichtung: Direkte Verbindungen zu globalen Wirtschaftszentren sowie deren Gewährleistung sind für unsere exportorientierte Wirtschaft unerlässlich.

Fortschritt und Technologie: Der Staat setzt die richtigen Rahmenbedingungen fest, damit die Dekarbonisierung der Luftfahrt rasch voranschreiten kann. Hierfür wird das Forschungsfeld «Sustainable Aviation» (SAF) an den Hochschulen unterstützt. Die nationale und internationale Kollaboration über die Hochschulen ist von zentraler Bedeutung für den Fortschritt in der Luftfahrtwissenschaft. Im Bereich der SAF sind die Beimischquoten im internationalen Vergleich zu erfüllen sowie die Produktionsinfrastruktur mit dem Privatsektor als Investor zu forcieren.

Wie wir gemeinsam weiterkommen:

3.1 Internationale Flughäfen: Ausreichende Kapazitäten schaffen

Erhalt, Planung, Ausbau und Finanzierung: Es braucht einen langfristigen Plan, wie die Luftfahrt in den kommenden Jahren aussehen soll. Flughäfen und Regionalflugplätze sollten im Hinblick auf die absehbare ansteigende Nachfrage engpassfrei ausgebaut werden können. Die Finanzierung der Infrastruktur muss langfristig gewährleistet sein.

Flexibilisierung: Die Betriebszeiten der internationalen Flughäfen werden optimiert und die Spitzen möglichst geglättet. Ergänzend soll die Business- und General Aviation auf naheliegende bestehende Flugplätze ausgelagert werden können.

Hub-Funktion und internationale Zusammenarbeit: Der Bund anerkennt die Bedeutung eines Luftdrehkreuzes in seinem Hoheitsgebiet an und setzt sich für dessen Entwicklung ein. Schritte hin zu einer international vereinfachten Luftraumstruktur, allen voran das Projekt Single European Sky, sowie einer zeitgemässen Flexibilisierung (mittels der Nutzung von GPS-Technologie) der Luftraumnutzung, werden unterstützt.

3.2 Regionalflughäfen

Langfristig denken: Der Erhalt und der Betrieb der Regionalflughäfen muss in deren Funktion als Verbundinfrastrukturen von nationaler Bedeutung sichergestellt werden. Wenn ein Flughafen geschlossen wird, kann er nicht mehr wiedereröffnet werden. Folglich sollten solche endgültigen Entscheide bestens überdacht werden.

Vorhandenes Potenzial nutzen: Regionalflughäfen werden vermehrt als Ausweich-Flughäfen der Landesflughäfen gebraucht. Deren intensivere Nutzung muss zukünftig im Bereich des Personenverkehrs ermöglicht und unterstützt werden.

Flugsicherung: Die Flugsicherung fällt in den hoheitlichen Aufgabenbereich. Dessen Kosten müssen vom Staat getragen werden. Die Regionalflughäfen sind auf die staatlichen Leistungen angewiesen, da sie diese Kosten nicht tragen können.

3.3 Internationale Konkurrenzfähigkeit und Regulierung

Die internationale Konkurrenzfähigkeit der Landes- und Regionalflughäfen in Bezug auf die Kosten muss gewährleistet sein.

Keine Überregulierung: Ein "Swiss Finish" wird bekämpft und der Spielraum, den die EASA bei der Übernahme internationaler Standards erlässt, wird von den Schweizer Behörden voll ausgeschöpft. Zudem soll die Schweiz das Potenzial von neuen Technologien, bspw. von Drohnen insbesondere in der Logistik, vollständig ausnutzen können. Voreilige Regulierungen sind hierzu nicht zielführend.

4. Telekommunikation

Moderne Telekommunikationsnetzwerke sind ein wesentlicher Bestandteil unserer Infrastruktur. Der Staat muss günstige Rahmenbedingungen schaffen, damit in unserem Land weiterhin die leistungsfähigsten Netze der Welt zur Verfügung stehen und der Privatsektor der Bevölkerung hervorragende Services anbieten kann. Die jüngsten Entwicklungen gehen in die falsche Richtung. Die rechtlich-administrativen Hindernisse bei der Einführung von 5G müssen für den Vorankommen eines modernen Telekommunikationsnetzes aufgehoben werden.

Nach welchen Grundsätzen handeln wir:

Ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig: Moderne Telekommunikationstechnologien beseitigen die bestehenden Engpässe in der Versorgung kostengünstig und effizient.

Privatwirtschaftliche Freiräume: Der Bund ist angehalten, Bundesrecht zu vollziehen und die Kantone entsprechend ihren Kompetenzen anzuweisen. So entsteht die erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit für die privatwirtschaftlich ausgerichteten Akteure.

Internationale Offenheit und globale Ausrichtung: Die Schweiz nimmt an internationalen Forschungsk Kooperationen zu den neuen Technologien im Telekommunikationswesen (bspw. 6G) teil.

Fortschritt und Technologie: Die Schweiz muss sich früh genug auf die Erscheinung neuer Technologien vorbereiten. Es darf nicht dasselbe geschehen, wie mit 5G wo der Bund sich viel zu passiv verhalten hat.

Wie wir gemeinsam weiterkommen:

4.1 5G: Raschen Ausbau an die Hand nehmen

5G hat ein grosses Potenzial in den Bereichen Mobilität, Gesundheitswesen, Energieeinsparungen, Virtual-Reality, Industrie, Sicherheit, Landwirtschaft sowie Umwelt und kann damit zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen.

Information: Die Bürgerinnen und Bürger müssen über den Mobilfunk und seine möglichen gesundheitlichen Risiken richtig informiert werden. Falschinformationen und Verschwörungstheorien, die den Ausbau des Netzes blockieren, soll dezidiert entgegengewirkt werden. Der Bund muss hier eine aktivere Rolle übernehmen und entsprechende Informations- oder Aufklärungskampagnen lancieren.

Rechtssicherheit und -staat: Passive und verzögernde Haltungen gewisser Baubehörden, wie dies beim Ausbau des 5G-Netzes zum Teil passiert ist, werden in Zukunft dezidiert bekämpft. Es wird eine maximale Frist (pro Instanz) gefordert, innerhalb derer ein Entscheid vorliegen muss.

Satelliten-Internet: Diese Technologie kann eine Lösung für abgelegene Bergdörfer sein und soll deshalb zugelassen werden. Ob sie diese Technologie einsetzen entscheiden die KonsumentInnen eigenständig.

4.2 6G: Sich heute schon vorbereiten

6G wird voraussichtlich in den 2030er Jahren Mobilfunkstandard sein. Einige Länder setzen heute schon darauf.

Verbindliche Meilensteine: Die Richtlinien für die nächste Generation müssen früh und klar genug festgelegt werden, damit den Telekommunikationsanbietern Rechtssicherheit zukommt. Bei der Vergabe der Mobilfunkkonzession soll es in Zukunft verbindliche Meilensteine für den Ausbau geben.

Forschung: Die Schweiz nimmt an internationalen Forschungsk Kooperationen zu 6G teil. Sie zählt zu den Vorreiterländern in Bezug auf diese Technologie.

4.3 Glasfasernetz: Ausbau fortsetzen

Dank einer vorausschauenden, auf Infrastrukturwettbewerb und Innovation setzende Regulierung verfügt die Schweiz über eine der leistungsfähigsten Ultrabreitbandabdeckungen weltweit. Ein leistungsfähiges Glasfasernetz ist Grundlage für die Sicherheit der Infrastrukturen.

Ausbau: Das Datenvolumen über Mobilfunk steigt, und die Antennen benötigen auch Glasfaser. Eine Fortführung des Ausbaus ist unabdingbar. Beide Technologien – Mobilfunk und Glasfaser – ergänzen sich.

Privat vor Staat: Der Netzausbau soll primär durch Private erfolgen. Der Staat soll nur dort eingreifen, wo marktwirtschaftliche Lösungen nicht zur gewünschten Versorgung führen.

4.4 Cyber-Sicherheit

Privat und Staat Hand in Hand: Cybersicherheit wird als gemeinsame Aufgabe von Staat, Wirtschaft, Gesellschaft und Bildungswesen verstanden und gelebt. Eigenverantwortung, Früherkennung, Informationsaustausch sowie Sensibilisierung sind dabei zentrale Themen. Der Staat soll primär die Rahmenbedingungen dafür schaffen, damit sich Wirtschaft, Gesellschaft und Bildungswesen besser selbst schützen können und auch dafür, dass der Bereich der Cybersicherheit für Unternehmen und Geschäftsmodelle attraktiv ist.

Resilienz: Die Resilienz kritischer Infrastruktur gegenüber Cyberangriffen ist essenziell. Der Schutz kritischer Infrastruktur vor Cyber-Bedrohungen soll deshalb durch die sachgerechte Anwendung von einschlägigen und offenen Standards erhöht werden. Zudem werden die Verantwortlichkeiten und Pflichten im Falle von Cyberfällen und Cyberangriffen klar geregelt.

Das Nationale Zentrum für Cybersicherheit (NCSC) erhält die notwendigen Kompetenzen, Verantwortlichkeiten und Ressourcen zugesprochen, um die Strategie zum Schutz der Schweiz vor Cyber-Risiken (NCS) umzusetzen, dies insbesondere im Lichte der bedenklichen Entwicklungen der Gefahrenlage im Cyberspace. Der Aufbau der Ressourcen muss dabei die sehr schnellen Entwicklungen im Bereich der Cybersicherheit reflektieren und entsprechend schnell und flexibel erfolgen.

5. Entsorgungswirtschaft

Abfallbewirtschaftung und -behandlung gelten ebenfalls als Bestandteil der Infrastruktur. Die Schweiz steht in diesem Bereich im internationalen Vergleich sehr gut da. Nachhaltiger Ressourceneinsatz hin zu einer Kreislaufwirtschaft, sollen zielgerichtet umgesetzt werden. Die richtigen Rahmenbedingungen sollten geschaffen werden, sodass Schweizer Unternehmen in Sachen Kreislaufwirtschaft auch in Zukunft eine Vorreiterrolle einnehmen können.

Nach welchen Grundsätzen handeln wir:

Ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig: Kreislaufwirtschaftsprinzipien sind nur dann sinnvoll, wenn sie sowohl zu einer ökologischen als auch ökonomischen Verbesserung führen und sozial akzeptiert sind.

Privatwirtschaftliche Freiräume: Die Entsorgung und das Recycling von Abfällen sollten, wo immer möglich, von Privaten erbracht werden. Es gibt keinen Grund, warum der Staat selbst entsprechende Unternehmen betreiben sollte.

Internationale Offenheit und globale Ausrichtung: Eine Angleichung an EU-Normen ist wünschenswert, wobei es weiterreichende nationale Vorschriften im Sinne von «Swiss Finish» zu vermeiden gilt.

Fortschritt und Technologie: Primär soll nicht etwa die Methode der Entsorgung und des Recyclings (bspw. wie soll gesammelt werden?) definiert werden, sondern im Fokus stehen die Ziele der Entsorgungswirtschaft (bspw. Grenzwerte für rezyklierte Rohstoffe).

Wie wir gemeinsam weiterkommen:

Skaleneffekte: Kehrriecht sollte auf industriellem Niveau weiterverwendet werden. Damit sich Skaleneffekte erkennbar machen und auch zum Vorteil genutzt werden können, werden grosse Mengen an Kehrriecht benötigt.

Privat vor Staat: Staatliche Monopole sowie Fehlregulierungen in der Abfallwirtschaft müssen hinterfragt bzw. behoben werden, damit noch mehr privatwirtschaftliche, innovative Lösungen z. B. zugunsten einer verbesserten Wiederverwendung von Kunststoff entstehen können, und so einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten können.

Kein Exportverbot: Gewisse Abfälle erreichen in der Schweiz ein zu kleines Volumen, um effizient rezykliert werden zu können. Zudem ist es fast unmöglich geworden, hierzulande neue Mülldeponien zu eröffnen. Ein Exportverbot wäre unter diesen Umständen unangebracht. Die Zusammenarbeit mit globalen Anbietern ist zu fördern. Dies gilt nicht für die Entsorgung von radioaktiven Abfällen.

International anerkannte Zertifikate anwenden: Die Ordnungsmässigkeit der Entsorgung oder Wiederverwertung im Ausland wird dank Zertifikaten geprüft und sichergestellt. Teure und nicht ausgelastete sowie spezialisierte Werke in der Schweiz werden somit umgangen.