

Im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Förderung leiser Reifen

Vertiefung der Option

Branchenvereinbarung

Schlussbericht

Zürich, 25. Februar 2021

Maura Killer, Daniel Sutter

Impressum

Förderung leiser Reifen

Vertiefung der Option Branchenvereinbarung

Schlussbericht

Zürich, 25. Februar 2021

BAFU_Leise_Reifen_Branchenvereinbarung_INRAS.docx

Auftraggeber

Im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Abteilung Lärm und NIS, Sektion Strassenlärm

Projektleitung

Dominique Schneuwly, Bundesamt für Umwelt

Autorinnen und Autoren

Maura Killer, Daniel Sutter

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

info@infras.ch

Begleitgruppe

Dominique Schneuwly, Bundesamt für Umwelt

Laura Tschümperlin, Bundesamt für Umwelt

Hinweis:

Diese Studie wurde im Auftrag des BAFU verfasst. Für den Inhalt ist allein der Auftragnehmer verantwortlich.

Inhalt

1.	Einleitung	4
1.1.	Ausgangslage und Ziel	4
1.2.	Vorgehen und Grundlagen	5
2.	Übersicht Branchenvereinbarungen	7
2.1.	Definition und Strukturierung	7
2.2.	Rechtliche Grundlage im Bereich des Umweltschutzes	8
3.	Vertiefung ausgewählter Beispiele aus dem Umweltbereich	10
3.1.	Übersicht bisheriger Beispiele von Branchenvereinbarungen	10
3.2.	Vertiefungsbeispiel Torf	12
3.3.	Vertiefungsbeispiel Einweg-Plastiksäcke	14
3.4.	Vertiefungsbeispiel Umweltschutz im Autogewerbe	16
3.5.	Erkenntnisse	18
4.	Branchenvereinbarung «leise Reifen»	23
4.1.	Ausgangslage und Ziel	23
4.2.	Umsetzungsvarianten – drei Vorschläge	26
4.3.	Beurteilung	30
4.4.	Weiteres Vorgehen	34
	Literatur	36
	Anhang	37

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Ziel

Ausgangslage

Die Förderung leiser Reifen ist eine der möglichen Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle im Strassenverkehr. Diese Massnahme wurde unter anderem im Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung des Bundesrats (2017) festgehalten. Im vergangenen Jahr hat das BAFU verschiedene Massnahmen zur Förderung leiser Reifen vertieft analysiert und dazu eine Studie zur «Kosten-/ Nutzenbetrachtung von Massnahmen zur Förderung leiser Reifen» durchführen lassen (INFRAS 2019). Im Rahmen dieser Arbeit wurden vier verschiedene Massnahmen zur Förderung leiser Reifen untersucht und hinsichtlich ihrer Kosten und Nutzen bewertet:

- Informationskampagne,
- freiwillige Branchenvereinbarung,
- finanzielle Anreize,
- Verbot.

Die Studie kommt zum Schluss, dass von den untersuchten Massnahmen die beiden Massnahmen 'Informationskampagne' und 'freiwillige Branchenvereinbarung' (Zielvereinbarung) kurz- und mittelfristig am vielversprechendsten sind. Sie schneiden in Bezug auf die Effizienz sowie die Zweckmässigkeit im Vollzug (Realisierbarkeit, Akzeptanz, Vollzugsaufwand) am besten ab. In der Studie wird gefolgert: «Bei der Informationskampagne ist der Nutzen (Zielerreichungsgrad) zwar geringer, die Akzeptanz und Umsetzbarkeit dafür hoch. Eine freiwillige Branchenvereinbarung dürfte einen höheren Zielerreichungsgrad haben, dafür ist die Umsetzbarkeit etwas schwieriger. Vielversprechend könnte eine Kombination dieser beiden Massnahmen sein. Wenn eine Branchenvereinbarung mit einer Informationskampagne kombiniert wird, – insbesondere in der Initialphase – kann dies die Akzeptanz innerhalb der Branche fördern und die Wirksamkeit der Branchenvereinbarung unterstützen.»

Ergänzend zur Studie von INFRAS (2019) im Auftrag des BAFU ist die Interpellation von Nationalrat Thierry Burkart (AG) zur Förderung von lärmarmen Reifen zu erwähnen (19.3581). In der Antwort auf diese Interpellation hat der Bundesrat darauf hingewiesen, dass aktuell verschiedene Massnahmen zur Förderung leiser Reifen untersucht würden.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Studie von INFRAS (2019) möchte nun das BAFU die Branchenvereinbarung als eine der beiden favorisierten Massnahmen vertiefen und konkretisieren.

Auftrag/Ziel

Ziel der Vertiefungsstudie ist es, die Branchenvereinbarung als Massnahme zur Förderung leiser Reifen zu vertiefen und konkretisieren. Folgende Fragen sollen beantwortet werden:

- Welche verschiedenen Möglichkeiten gibt es grundsätzlich, eine Branchenvereinbarung umzusetzen?
- Wie sehen Erfahrungen (Best Practice) mit Branchenvereinbarungen aus dem Umweltbereich aus? Was kann daraus gelernt werden?
- Welche Akteure müssen für eine Branchenvereinbarung berücksichtigt werden
- Auf Grundlage welcher Kriterien liesse sich eine Branchenvereinbarung umsetzen (Verzicht auf eine Kategorie, Absichtserklärung mit jährlichem Absenkungspfad via dB-Wert, ...).
- Was wären realistische Ziele?
- Wie könnte eine Erfolgskontrolle aussehen?

Nach der Bearbeitung dieser Fragen ist es das Ziel, zwei bis drei mögliche Varianten zur Umsetzung einer Branchenvereinbarung vertieft auszuarbeiten. Für diese Varianten sollen auch konkrete Schritte für das weitere Vorgehen skizziert werden. Schliesslich sollen diese Varianten einander gegenübergestellt und grob beurteilt werden.

Zweck der Studie ist es, mögliche Optionen für das Instrument Branchenvereinbarung aufzuzeigen und damit eine Diskussionsgrundlage für weitere Abklärungen zu schaffen. Für den konkreten Entscheid, wie auch für die Umsetzung einer solchen Vereinbarung ist das BAFU aber auf die Zusammenarbeit mit der Branche angewiesen.

1.2. Vorgehen und Grundlagen

In einem ersten Schritt (Kapitel 2) gibt die Studie eine kurze Übersicht zum Instrument Branchenvereinbarungen und definiert und strukturiert das Instrument. Im Weiteren wird kurz auf die gesetzlichen Grundlagen für Branchenvereinbarungen im Umweltschutz eingegangen. In einem nächsten Schritt (Kapitel 3) wurde eine Übersicht zu bestehenden Branchenvereinbarungen im Umweltschutz erstellt (im Sinne einer Auslegeordnung), aus denen drei Beispiele mit Hilfe von Steckbriefen weiter vertieft worden sind. Daraus wurden erste Empfehlungen für Branchenvereinbarungen im Allgemeinen sowie deren Erfolgsfaktoren und Hemmnisse abgeleitet. Das Kapitel 4 skizziert konkrete Umsetzungsoptionen für eine Branchenvereinbarung zur Förderung leiser Reifen und beurteilt diese Varianten. Abschliessend wird das weitere Vorgehen aufgezeigt.

Die Arbeiten dieser Studien basieren auf folgenden Grundlagen:

- Vorgängerstudie: Kosten-/Nutzenbetrachtung von Massnahmen zur Förderung leiser Reifen,
- Sammlung von Branchenvereinbarungen aus dem Umweltschutz in der Schweiz,

- kurze Literatur- und Dokumentenanalyserecherchen,
- insgesamt 7 Telefoninterviews zu den drei Vertiefungsbeispielen und den drei Umsetzungsvarianten sowie ganz allgemein zum Instrument Branchenvereinbarung mit dem Rechtsdienst des BAFU (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Liste der Interviewteilnehmenden

Organisation	Aufgabenbereich/Position	Name
BAFU	Abteilung Recht/ Rechtsdienst 2	Danielle Breitenbücher
BAFU	Abteilung Ökonomie und Innovation, Sektion Konsum und Produkte	Laura Tschümperlin
AGVS ¹	Technik und Umwelt (u.a. Umweltinspektorat)	Markus Peter
Mobility	Leiter Flotte	Viktor Wyler
RVS	Geschäftsführer	Sven Sievi
Swiss Retail Federation	Geschäftsführerin	Dagmar Jenni

Tabelle INFRAS.

¹ Insgesamt zwei Interviews: einmal zum Thema Branchenvereinbarung Umweltinspektorat und einmal aus Sicht Verband als Vertreter von Garagisten

2. Übersicht Branchenvereinbarungen

2.1. Definition und Strukturierung

Branchenvereinbarungen sind freiwillige Verträge zwischen Akteuren innerhalb einer Branche (staatlich anerkannte Selbstverpflichtungen) oder zwischen einer bestimmten Branche bzw. Unternehmung und Behörden (auf Ebene Bund oder Kanton). Branchenvereinbarungen sind in der Regel darauf ausgerichtet, Verbesserungsmassnahmen nach einem festgelegten Zeitplan zu realisieren. So haben sich beispielsweise die Schaltanlagenhersteller und SF₆-Vertreiber in der Schweiz freiwillig verpflichtet, die SF₆-Emissionen auf einen bestimmten Zielwert pro Jahr zu begrenzen und bis im Jahr 2020 zu reduzieren.² Ein anderer Anwendungsbereich von Branchenvereinbarungen ist die Übertragung von Vollzugsaufgaben an die Branche. In diversen Bereichen haben z.B. die Kantone die periodischen Kontrollen der umweltrechtlichen Vorschriften in Betrieben der Branche übertragen (z.B. Autogewerbe, Malergewerbe oder Milchkäuferverband).³ Branchenvereinbarungen finden zudem nicht nur im Umweltschutz eine Anwendung, sondern auch in anderen Bereichen wie z.B. in der Gesundheits- und Wirtschaftspolitik.⁴

Die Vorteile einer Branchenvereinbarung gegenüber anderen staatlichen Instrumenten liegen einerseits im geringeren Verwaltungsaufwand der Behörden (geringerer Zeitwand und Entlastung durch weniger behördliche Kontrollen). Andererseits fördern Branchenvereinbarungen die Eigenverantwortung und die Kooperation und gelten als wirtschaftlich effizient und flexibel. Als Gegenleistung zu einer Branchenvereinbarung können die Behörden auf den Erlass von Vorschriften verzichten. Ob bei Nichteinhaltung der vereinbarten Ziele Sanktionen drohen, ist abhängig von den vertraglichen Abmachungen sowie den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen. Weitere Möglichkeiten seitens Behörde, Anreize für effektive Branchenvereinbarungen zu schaffen bzw. deren Umsetzung sicherzustellen, sind z.B. «Whitelist», ein Benchmarking oder Label.

Branchenvereinbarungen sind insbesondere in jenen Fällen interessant, in denen der rechtliche Rahmen Spielraum offenlässt (z.B. sind Ziele definiert, aber nicht, wie diese Ziele zu erreichen sind), kreative Lösungsfindung und Innovationen gewünscht sind, kooperatives Handeln möglich ist und die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft erwünscht ist.

Für diesen Bericht analysieren wir die Branchenvereinbarungen anhand folgender Aspekte:

² <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/verminderungsmassnahmen/branchenvereinbarungen/branchenloesung-sf6.html> (abgerufen am 20. Januar 2021)

³ <http://www.umwelt-zentralschweiz.ch/themen/branchenvereinbarung/> (abgerufen am 20. Januar 2021)

⁴ z.B. Vereinbarung Vermittler der Krankenkassenverbände; Erklärung von Mailand des Eidgenössischen Departement des Inneren und der Lebensmittelbranche; Statuten Soja Netzwerk Schweiz von der Privatwirtschaft und Label- und Umweltorganisationen; Absichtserklärung Kakoplattform 2018 zwischen dem Staatssekretariat für Wirtschaft, der Privatwirtschaft und NGOs sowie der Wissenschaft

Tabelle 2: Strukturierung für vorliegende Analyse zu Branchenvereinbarungen

Aspekt	Erläuterung
Mitwirkung Behörde	▪ Vertrag zwischen Behörde und Wirtschaft ▪ Vertrag ohne Behörde, jedoch mit Unterstützung durch die Behörde ▪ Vertrag ohne jegliche Mitwirkung der Behörden
Ziel	▪ Abgabe von Vollzugsaufgaben oder Realisierung von Verbesserungsmassnahmen ▪ Quantitative Ziele (Mengenziele, Quoten etc.) oder qualitative Ziele (z.B. Verzicht auf...) ▪ Ein Zielzeitpunkt oder mehrere Zeitpunkte mit Zwischenzielen
Inhalt der Vereinbarung	▪ Ziel, Rollen, Laufzeit, Monitoring etc.
Akteure	▪ Kollektiv (Vertrag für ganze Branche gültig) oder individuell (Vertrag mit einem Unternehmen) ▪ Horizontale (Garagenhäuser und Kleingaragen) oder vertikale Kooperation (Hersteller und Importeure)
Zeitraum	▪ Zeitlich begrenzte Laufzeit ▪ Unbegrenzte Laufzeit, automatische Verlängerung
Verbindlichkeit	▪ Gering: keine gesetzliche Grundlage, keine Sanktionsmöglichkeit ▪ Mittel: Sanktion besteht in der Drohkulisse, dass bei Nichteinhalten der Ziele härtere Massnahmen z.B. in Form eines Gesetzes geprüft/geschaffen werden. ▪ Hoch: allgemeine Vorschriften für eine Sanktionierung bestehen bereits und können jederzeit angewandt werden.
Monitoring	▪ Monitoring regelmässig / periodisch oder gar keine Zielkontrolle ▪ Zuständigkeit: Unternehmen, Branchenverband oder Behörde

Tabelle INFRAS.

2.2. Rechtliche Grundlage im Bereich des Umweltschutzes

Im hier relevanten Anwendungsbereich von Branchenvereinbarungen, dem Umweltschutz, bildet das Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) die rechtliche Grundlage für das Instrument der Branchenvereinbarungen. Die schweizerische Umweltpolitik setzt Branchenvereinbarungen als Instrument ein, um auf freiwilliger Basis einen gewünschten Zielwert oder ein gewünschtes Handeln zu erlangen. Früher war das Umweltschutzgesetz stark durch ordnungsrechtliche Instrumente geprägt, was den Nachteil einer hohen Regelungsdichte hatte. Obwohl Kooperationen zwischen Behörden und der Wirtschaft schon immer Bestandteil des Umweltschutzes waren, hat das Kooperationsprinzip mit Art. 41a USG eine stärkere Bedeutung erhalten.^{5,6}

⁵ Die Rechtsgrundlage für Vereinbarungen, die Vollzugsaufgaben übertragen, beruht auf Art. 43 des Umweltschutzgesetzes (Auslagerung von Vollzugsaufgaben): «Die Vollzugsbehörden können öffentlich-rechtliche Körperschaften oder Private mit Vollzugsaufgaben betrauen, insbesondere mit der Kontrolle und Überwachung»

⁶ Nebst dem Umweltschutzgesetz (Art. 41a und 43) liefert das Bundesgesetz zur Reduktion der CO₂-Emissionen eine Grundlage für Branchenvereinbarungen (Art.4): [...] «Zu den freiwilligen Massnahmen zählen namentlich auch Erklärungen, in denen sich Verbraucher von fossilen Brenn- und Treibstoffen freiwillig verpflichten, die CO₂-Emissionen zu begrenzen.» [...]

Umweltschutzgesetz, Art. 41a, Zusammenarbeit mit der Wirtschaft:⁷

1 Der Bund und, im Rahmen ihrer Zuständigkeit, die Kantone arbeiten für den Vollzug dieses Gesetzes mit den Organisationen der Wirtschaft zusammen.

2 Sie können Branchenvereinbarungen durch die Vorgabe mengenmässiger Ziele und entsprechender Fristen fördern.

3 Vor dem Erlass von Ausführungsvorschriften prüfen sie freiwillige Massnahmen der Wirtschaft. Soweit möglich und notwendig, übernehmen sie Branchenvereinbarungen ganz oder teilweise in das Ausführungsrecht

Der Artikel 41a USG zur Zusammenarbeit mit der Wirtschaft ist eher eine Handlungsanweisung und entbindet nicht vom geltenden Recht. Gesetzliche Vorgaben können nicht durch eine Branchenvereinbarung umgangen werden. Für die Verbindlichkeit einer Branchenvereinbarung ist das entscheidend. Die Grundlage für Sanktionsmöglichkeiten basieren nicht direkt auf dem Umweltschutzgesetz, sondern in der Regel auf anderen Gesetzen oder Verordnungen (z.B. CO₂-Gesetz, Luftreinhalteverordnung etc.). Wird eine Branchenvereinbarung nicht eingehalten oder werden die Ziele verfehlt, kann diese in der Regel nicht direkt auf dem Rechtsweg eingeklagt werden. Die Behörde hat jedoch die Möglichkeit, das «Fehlverhalten» durch hoheitliches Handeln zu strafen und wieder auf traditionelle Instrumente wie Gebote und Verbote in Gesetzen und Verordnungen zurückzugreifen. Das Umweltschutzgesetz liefert ebenfalls keine rechtliche Grundlage zu den Inhalten oder der Organisation einer Branchenvereinbarung. Der Freiheitsgrad ist gross und die Praxis zeigt, dass dies sehr unterschiedlich gehandhabt wird.

⁷ Aktuell diskutiert das Parlament im Zusammenhang mit der Schweizerischen Kreislaufwirtschaft eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes, um die Zusammenarbeit von Bund und Kantonen mit der Wirtschaft zu stärken und Grundlage für die Zusammenarbeit mit einzelnen Unternehmen zu schaffen (Art. 41a, Abs 2): «Sie können in Abstimmung mit den betroffenen Branchen, Unternehmen oder Organisationen Vereinfachungen durch die Vorgabe mengenmässiger Ziele und entsprechenden Fristen vereinbaren».

3. Vertiefung ausgewählter Beispiele aus dem Umweltbereich

3.1. Übersicht bisheriger Beispiele von Branchenvereinbarungen

Dieses Kapitel gibt eine Übersicht zu Branchenvereinbarungen im Umweltbereich, aus welchen wir drei Beispiele (siehe Kapitel 3.2 bis 3.4) weiter vertiefen. Die Übersicht der Branchenvereinbarungen im Umweltschutz ist nicht abschliessend. Insbesondere auf kantonaler Ebene gibt es viele weitere Vereinbarungen zwischen den Kantonen und spezifischen Branchen oder einzelnen Unternehmen.

Tabelle 3: Übersicht Branchenvereinbarungen im Umweltschutz

Titel / Inhalt	Partner (Unterzeichnende)	Inhalt
Branchenvereinbarung zwischen Wirtschaft und Bund		
Absichtserklärung zur Reduktion des Torfeinsatzes in Sackerden (2017 - 2020) und im produzierenden Gartenbau und Gartenhandel (2019-2030) ¹⁾	▪ BAFU ▪ Unternehmen und der Unternehmerverband Gärtner Schweiz	▪ Absichtserklärung mit konkreten Reduktionszielen zum Torfeinsatz im Gartenbau und Gartenhandel sowie in der Hobbygärtnerei.
Zielvereinbarung zur Reduktion der fossilen CO ₂ -Emissionen aus der Abfallverbrennung (2014 - 2020)	▪ UVEK ▪ Kehrlichtverbrennungsanlagen vertreten durch Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen VBSA	▪ Vereinbarung mit dem Ziel die fossilen CO₂-Emissionen der KVA bis 2020 gegenüber 2010 um 200'000 Tonnen zu reduzieren.
Zielvereinbarung zur Senkung des Treibstoff-Normverbrauchs neuer Personenwagen (2000-2008)	▪ UVEK ▪ auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure)	▪ Vereinbarung zur Senkung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs von neu zugelassenen Personenwagen um 0.25 l/km pro Jahr. Neue Personenwagen sollen im Jahr 2008 statt 8,4 Liter durchschnittlich nur noch 6,4 Liter pro 100 Kilometer verbrauchen.
Zielvereinbarung cemsuisse zur Begrenzung des CO ₂ -Ausstosses (2002-2010)	▪ UVEK ▪ Verband Schweizer Zementindustrie (cemsuisse)	▪ Die schweizerische Zementindustrie hat sich verpflichtet, die fossilen CO₂-Emissionen bis 2010 gegenüber 1990 um 44.2% zu reduzieren. ▪ Die durch den Fabrikationsprozess zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen sind bis 2010 gegenüber 1990 um 30.3% zu reduzieren.
Branchenvereinbarung zwischen Wirtschaft und Kantonen		
NO _x -Branchenvereinbarung mit der Zementindustrie (2017-2021)	▪ Standortkantone von Zementwerken ▪ Verband Schweizer Zementindustrie (cemsuisse)	▪ Freiwillige Branchenvereinbarung zur Reduktion der NO_x bei den Zementwerken mit werksspezifischen und branchenspezifischen Jahresmittelwerten.

Titel / Inhalt	Partner (Unterzeichnende)	Inhalt
Umweltschutz im Autogewerbe ²⁾	▪ Kantone ▪ Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)	▪ Auslagerungsvereinbarung zur Übergabe von Organisation und Durchführung der Kontrollen im Umweltschutz im Autogewerbe von den Kantonen an den AGVS.
Freiwillige Naturschutzleistungen in Kiesgruben und Steinbrüchen (2014-2019)	▪ Abteilung Naturförderung Kanton Bern ▪ Stiftung Landschaft und Kies	▪ Vereinbarung mit dem Ziel das Potential von Kiesgruben und Steinbrüchen als naturnahe Lebensräume zu fördern und mind. 15% der genutzten Flächen naturnah zu belassen.
Selbstverpflichtung (staatlich anerkannte Branchenvereinbarung)		
Selbstverpflichtungserklärung zu SF6 in Schaltanlagen und Teilchenbeschleunigern bis 2020	▪ Koordination durch Swissmem ▪ getragen durch teilnehmende Unternehmen	▪ Freiwillige Branchenlösung mit dem Ziel bis im Jahr 2020 die SF6-Emissionen aus Anlagen von Hoch- und Mittelspannung auf 3.2t pro Jahr und die SF6-Emissionen aus Teilchenbeschleunigern auf 0.45 t pro Jahr zu beschränken.
Subsidiäre Rücknahmepflicht bei Einwegverpackungen aus PET und Metall (ca. 90er bis Nuller Jahre)	▪ Verband ▪ getragen durch teilnehmende Unternehmen	▪ Die Vereinbarung definiert eine bestimmte Verwertungsquote von Getränkeverpackungen. Falls diese Quote nicht erreicht würde, kann die Behörde die Händler, Hersteller und Importeure verpflichten ein Pfand für die Rücknahme zu erheben.
vorgezogene Entsorgungsbeiträge zur Finanzierung von Sammlung, Verwertung und Entsorgung von Elektroschrott	▪ SENS-eRecycling oder Swico Recycling. ▪ teilnehmende Unternehmen	▪ Durch die Vereinbarung verpflichten sich die Unternehmen ausgediente Geräte und Verpackungsmaterialien kostenlos zurückzunehmen und eine vorgezogene Recyclinggebühr auf Neugeräte zu erheben.
Branchenvereinbarung zur Verringerung des Verbrauchs von Einweg-Plastiksäcken (2016-2020)	▪ Swiss Retail Federation ▪ Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz ▪ getragen durch teilnehmende Unternehmen	▪ Mit der Vereinbarung sollen gleichwertige Ziele wie in der EU erzielt werden. ▪ Ab 2018 sollen keine kostenlose Einweg-Plastiksäcke mehr abgegeben werden und der Verbrauch von leichten Kunststofftragetaschen soll bis 2025 um 70-80% verringert werden.

1) zwei separate Branchenvereinbarungen

2) analog dazu gibt es die Branchenvereinbarung für: Umweltschutz im Malergewerbe, Umweltschutz im Milchkäuferverband oder Tankstelleninspektorat

Tabelle INFRAS.

3.2. Vertiefungsbeispiel Torf

Das Torfausstiegskonzept des Bundesrats, als Folge des Postulats «Torfausstiegskonzept», sieht in einer ersten Phase des Torfausstiegs freiwillige Massnahmen vor. Branchenvereinbarungen zählen zu diesen Massnahmen. Initiiert hat die freiwillige Absichtserklärung das BAFU, das für die Umsetzung des Torfausstiegs verantwortlich ist. Die Absichtserklärungen wurden zwar unter der Federführung des BAFU erstellt. Inhaltlich erfolgte die Erarbeitung aber im engen Austausch mit der Branche über Arbeitsgruppen, Stakeholdergespräche und Feedbackprozesse. Ein externes Beratungsunternehmen hat den Prozess begleitet. Das Ziel des vollständigen Torfausstiegs war durch das Torfausstiegskonzept bereits vorgegeben. Wie dieses Ziel erreicht werden soll, wurde gemeinsam mit der Branche beschlossen (etappenweise und kontinuierliche Reduktion des Torfverbrauchs). Auch nachdem die Absichtserklärung von allen beteiligten Akteuren unterschrieben wurde, hat das BAFU weiterhin den Lead behalten. So ist das BAFU unter anderem dafür verantwortlich abzuklären, welchen Unterstützungsbedarf (z.B. Forschungsbedarf zur Förderung von Torfsubstituten) die Branche braucht, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Auch übernimmt das BAFU die Berichterstattung, unterstützt Unternehmen durch fachliche Beratung und pflegt den Austausch mit der EU und den Nachbarländern zum Thema Torf.

Die erste Absichtserklärung wurde 2017 für den Bereich Hobbygärtnerei unterschrieben. 2019 folgte die Absichtserklärung im Bereich produzierender Gartenbau und Gartenhandel. In einem nächsten Schritt sollen der Gemüse- und Beerenanbau sowie der Pilzanbau dazukommen. Die Vereinbarungen zeigen Wirkung: Durch die Absichtserklärung im Bereich Sackerden konnte der Torfanteil in Sackerden zwischen 2016 und 2018 bereits auf 8% halbiert werden. Bis im Jahr 2020 soll dieser Anteil auf 5% sinken.⁸

⁸ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-nsb-unter-medienmitteilungen.msg-id-80059.html> (gefunden am 20. Januar 2021)

Tabelle 4: Steckbrief Vertiefungsbeispiel Torf

Absichtserklärung im Bereich produzierender Gartenbau und Gartenhandel (2019 - 2030) sowie im Bereich Hobbygärtnerei (2017 - 2020)

Zusammen mit Vertreter der Branche hat das BAFU zwei Absichtserklärungen unterschrieben zur Reduktion des Torfverbrauchs in Sackerden (I) sowie im produzierenden Gartenbau und Gartenhandel (II).

Ziel	(I) Reduktion auf max. 5% Torfanteil bei Sackerden und (II) konsequente Reduktion des Torfeinsatzes bis 2020 auf max. 70% Torfanteil, bis 2025 auf max. 50% Torfanteil und bis 2030 auf max. 5% Torfanteil im produzierenden Gartenbau und -handel
Partner/ Unterzeichnende	▪ Bundesamt für Umwelt (BAFU) ▪ I) Coop, Ernst Meier AG, Jardin Suisse, Jumbo-Markt AG, Ricoter Erdaufbereitung AG, Landi Schweiz AG, Lidl Schweiz AG, ökohum GmbH ▪ II) Coop, Jardin Suisse, Migros-Genossenschaftsbund, ökohum GmbH, Ricoter Erdaufbereitung AG
Rollen	▪ Unternehmen: Umsetzung Massnahmen, Sensibilisierung der Endkunden, Datenlieferung ▪ Bund: Federführung zur Umsetzung, Koordination, Berichterstattung, Einbindung andere Marktteilnehmer, Finanzierung Forschungsprojekte zur Förderung Torfsubstituten ▪ Verbände: Multiplikatoren und unterstützende Funktion bei Umsetzung
Inhalt der Vereinbarung	Die Absichtserklärungen enthalten jeweils die <i>Ziele</i> und definieren die <i>Rollen</i> der Akteure sowie die <i>Form der Zusammenarbeit</i> . Ebenso wird ist geregelt, wie die <i>Wirkung überprüft</i> wird, wer die entstehenden <i>Kosten</i> zu tragen hat und welche <i>Laufzeit</i> der Vereinbarung gilt bez. wann sie aufgelöst werden kann.
Motivation/ Hintergrund	Das Torfausstiegskonzept, in dem der Bundesrat ein zweistufiges Vorgehen zur Umsetzung eines vollständigen Torfausstiegs festhält, wurde 2012 verabschiedet. Dabei soll die Reduktion der Torfverwendung vorrangig durch die Umsetzung von freiwilligen Massnahmen wie Branchenvereinbarungen erfolgen. Verantwortlich für die Umsetzung ist das BAFU, welches die beiden Branchenvereinbarungen initiiert und umgesetzt hat.
Durchsetzungs- mechanismen/ Verbindlichkeit	Das Torfausstiegskonzept hält fest, dass falls die festgesetzten Ziele nicht erreicht werden, in einer zweiten Phase härtere Massnahmen geprüft werden wie z.B. ein Verbot.
Monitoring	Erhebung der importierten Torfmenge durch das BAFU mit Hilfe der unterzeichnenden Unternehmen und Verbände. Unternehmen sind verpflichtet, jährlich Daten zur importierten Torfmenge zu liefern. Eigens für das Monitoring wurde ein Datenerhebungskonzept erstellt, um die importierten Torfmenge abzuschätzen.
Kommentare	▪ Eine weitere Branchenvereinbarung zu Gemüse- und Beeren- sowie Pilzanbau ist noch ausstehend. ▪ Die Ziele sind durch das Torfausstiegskonzept vorgegeben, der Weg dorthin d.h. die Massnahmen, sind jedoch nicht definiert. ▪ Nicht alle Unternehmen haben die Absichtserklärung unterschrieben, für diese Unternehmen gibt es keine direkten Sanktionen. ▪ Bevor die Branchenvereinbarung aufgesetzt wurde, wurde die Ist-Situation mit einem Forschungsprojekt genau abgeklärt.

Tabelle INFRAS.

3.3. Vertiefungsbeispiel Einweg-Plastiksäcke

Als Gegenvorschlag zur Motion «Stopp der Verschmutzung durch Wegwerf-Plastiksäcke» hat die Swiss Retail Federation in Zusammenarbeit mit der Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz IG DHS eine freiwillige Branchenvereinbarung erarbeitet und damit ein Verbot von Wegwerf-Plastiksäcken abgewendet. Ziel der Branche war es, auf freiwilliger Basis eine Lösung zu finden, ohne dass eine staatliche Regulierung notwendig wird. Die Branchenvereinbarung sieht vor, dass Einweg-Plastiksäcke nur noch kostenpflichtig abgegeben werden (dort wo eine Verhaltensänderung möglich ist) und der Verbrauch bis 2025 um 70% bis 80% reduziert werden soll. Diese Zielsetzung orientiert sich an den Zielen der EU. Bereits jetzt wurde dieses Ziel erreicht und die beteiligten Detailhändler konnten den Verbrauch um 85% senken. Ab 2020 soll die freiwillige Branchenvereinbarung auf mehrfach verwendbare Plastiksäcke ausgeweitet werden.

Die Branchenvereinbarung wurde von der Branche selbst umgesetzt, ohne direkten Einbezug des BAFU. Die Behörde wurde aber vor Unterzeichnung der Vereinbarung über den Inhalt informiert. Zur Prüfung der Zielerreichung, Information der zuständigen Behörde sowie Prüfung weiterer Massnahmen gibt es einen Steuerungsausschuss. Dieser setzt sich zusammen aus jeweils einem Mitglied der beiden Verbände sowie einer Person aus der zuständigen Behörde. Dadurch hat der Bund Einsicht in Vorgehen und Fortschritt und könnte bei Unstimmigkeiten frühzeitig intervenieren.

Tabelle 5: Steckbrief Vertiefungsbeispiel Einweg-Plastiksäcke

Branchenvereinbarung zur Verringerung des Verbrauchs von Einweg-Plastiksäcken	
Akteure verpflichten sich, den Kundenservice «Tragetasche» umweltverträglicher zu gestalten und vereinbaren gleichwertige Ziele wie die EU zur Verringerung des Verbrauchs von leichten Kunststofftragetaschen (i) nur noch gegen ein angemessenes Entgelt oder (ii) gar nicht mehr an die Endkunden abgegeben werden.	
Ziel	Verringerung des Verbrauchs an Einweg-Plastiksäcken im Detailhandel um rund 70-80% bis spätestens 2025.
Partner/ Unterzeichnende	▪ Swiss Retail Federation ▪ IG DHS Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz ▪ Über eine Beitrittserklärung können sich die einzelnen Unternehmen der Vereinbarung anschliessen.
Rollen	▪ Verbände: Administration, Daten einholen und Monitoringbericht, Steuerungsausschuss ▪ Unternehmen: Umsetzung der Massnahmen, Datenlieferung ▪ Bund: Mitglied des Steuerungsausschuss
Inhalt der Vereinbarung	Die Branchenvereinbarung definiert das <i>Ziel</i> , das <i>Zielobjekt</i> sowie den <i>Anwendungsbereich</i> . Im Weiteren ist aufgeführt, wie der <i>Steuerungsausschuss</i> zusammengesetzt ist und welche Aufgaben er hat, wie die <i>Berichtserstattung</i> erfolgt und wie <i>lange die Vereinbarung gilt</i> . Über eine separate Beitrittserklärung können Unternehmen der freiwilligen Branchenvereinbarung beitreten.
Motivation/ Hintergrund	Der National- und Ständerat hat die Motion «Stopp der Verschmutzung durch Wegwerf-Plastiksäcke» angenommen, welche ein Verbot von Einweg-Plastiksäcke forderte. Die Branche hat daraufhin reagiert und eine freiwillige Lösung als alternativen Weg vorgeschlagen, worauf die Motion abgeschrieben wurde.
Durchsetzungs- mechanismen/ Verbindlichkeit	▪ Keine direkten Sanktionen, jedoch können regulatorische Massnahmen in Betracht gezogen werden, falls die Ziele nicht erreicht werden. ▪ Der Detailhandel ist stark von der öffentlichen Wahrnehmung gesteuert, wodurch der mediale Druck sehr stark wirkt.
Monitoring	▪ Jährliches Monitoring zum Zielerreichungsgrad, Steuerungsausschuss tagt einmal pro Jahr und überprüft den Fortschritt. ▪ Anfänglich wurden Ergebnisse anhand eines Fortschrittberichts publiziert, aufgrund der guten Zielerreichung wird mittlerweile darauf verzichtet.
Kommentare	▪ Vereinbarung auf privatwirtschaftlicher und freiwilliger Basis. ▪ Die Branchenvereinbarung definiert die Massnahmen und die Ziele. ▪ Die Vereinbarung soll noch in diesem Jahr auf mehrfach Plastik-Tragetaschen ausgeweitet werden (Umsetzung bis spätestens Dez. 2020).

Tabelle INFRAS.

3.4. Vertiefungsbeispiel Umweltschutz im Autogewerbe

Durch die Branchenvereinbarung «Umweltinspektorat» (wie auch die Vereinbarung «Tankstelleninspektorat») kann das Autogewerbe bereits auf Erfahrungen mit freiwilligen Vereinbarungen zurückgreifen. Der Auslöser für die Vereinbarung «Umweltinspektorat» war, dass den Zentralschweizer Kantonen zu wenig Ressourcen zur Verfügung standen, um alle Betriebe bezüglich der Einhaltung von umweltrechtlichen Vorschriften regelmässig zu kontrollieren. Dies führte zu einer Ungleichbehandlung innerhalb der Branche. Die Zentralschweizer Kantone und der AGVS haben daraufhin zusammen Anfang der 90er-Jahre die Branchenvereinbarung «Umweltinspektorat» ins Leben gerufen (beidseitiges Interesse). Heute hat der AGVS in fast allen Schweizer Kantonen diese Kontrollaufgabe übernommen. Erarbeitet hat die Vereinbarung eine Arbeitsgruppe bestehend aus den jeweiligen kantonalen Amtsstellen des Gewässerschutzes und dem AGVS.

Tabelle 6: Steckbrief Vertiefungsbeispiel Umweltschutz im Autogewerbe

Umweltschutz im Autogewerbe: Auslagerungsvereinbarung "Umweltinspektorat"

Die Kantone haben die regelmässige Überprüfung, wie gut die Betriebe des Auto- und Transportgewerbe die umweltrechtlichen Vorschriften einhalten, dem Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) übergeben. Somit kontrolliert sich die Branche selbst. Die Kontrolle erfolgt durch das Umweltinspektorat des AGVS und unabhängig davon, ob ein Betrieb Mitglied des AGVS ist oder nicht.

Ziel	Übergabe von Vollzugsaufgabe an die Branche selbst, hohes Niveau im Umweltschutz aufrechterhalten, Förderung der Selbstorganisation und Selbstkontrolle (-> keine quantitativen Ziele bezüglich Niveau des Qualitätsgrads)
Partner/ Unterzeichnende	▪ Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) ▪ einzelne Kantone (ca. 20 separate Vereinbarungen)
Rollen	▪ Kantone: Vollzug ▪ Umweltinspektorat des AGVS: Administration der Kontrolle ▪ externe Kontrollfirmen: Ausführung der Kontrolle
Inhalt der Vereinbarung	Die Vereinbarung regelt den <i>Zweck</i> und definiert die <i>Aufgaben</i> der AGVS, die <i>Kontrollverfahren</i> sowie die zu kontrollierenden Betriebe. Es wird festgehalten, wie die <i>Kontrollergebnisse</i> zu melden sind und wie das <i>Controlling</i> gemacht wird. Ebenfalls ist geregelt, wer die <i>Kosten</i> zu tragen hat, Vorschriften bezüglich des <i>Amtsgeheimnisses/ Datenschutz</i> und das <i>Vorgehen bei Streitigkeiten</i> .
Motivation/ Hintergrund	Die Motivation bestand darin, dass die Prüfung der Einhaltung der umweltrechtlichen Vorschriften in allen Garagen unabhängig, fair und gleich oft durchgeführt werden. Weil die kantonalen Amtsstellen zu wenig Ressourcen hatten, wurde diese Kontrollaufgabe an den AGVS ausgelagert.
Durchsetzungs- mechanismen/ Verbindlichkeit	Vertrag wird stillschweigend verlängert, ausser eine der beiden Parteien kündigt innerhalb der entsprechenden Frist. Bevor es zur Kündigung kommt, wird der Dialog gesucht.
Monitoring	Periodische Auswertung über Ergebnisse der einzelnen Kontrollen für die kantonalen Ämter, jedoch kein regelmässiges Reporting über Verbesserung der Qualität über die Zeit (keine Vorgabe durch die Kantone).
Kommentare	▪ Es gibt diverse ähnliche Branchenvereinbarung in anderen Branchen (Milchgewerbeverband) oder bei anderen Themen (Luftreinhalteung Tankstellen), bei denen die Behörde Vollzugsausgaben an die Branche selbst übergibt. ▪ Mittlerweile führen nur noch 4-5 Kantone selbst die Kontrollen durch, die restlichen Kantone haben eine Vereinbarung mit dem AGVS (Standardvereinbarung). ▪ Umweltinspektorat als Schnittstelle zwischen Betrieben und kantonalen Umweltfachstellen.

Tabelle INFRAS.

3.5. Erkenntnisse

Das folgende Kapitel fasst die Erkenntnisse aus den untersuchten Branchenvereinbarungen zusammen und zeigt die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse auf.

Mitwirkung Behörden

Grundsätzlich sieht das Umweltschutzgesetz vor, dass die Funktion der Behörden darin besteht Branchenvereinbarungen zu fördern, d.h. die Ziele und Fristen als Motivation für eine Branchenvereinbarung vorzugeben (siehe USG Art. 41a Abs.2). Oft sind die Behörden aber selbst Teil der Vereinbarung und unterschreiben diese mit. Die Beispiele zeigen sehr unterschiedliche Vorgehensweisen. Es gibt Branchenvereinbarungen mit einer sehr starken Rolle des Bundes (z.B. Absichtserklärung Torf), bei welchen der Bund quasi die Federführung übernimmt, die Vereinbarung aktiv mitgestaltet und auch in der Umsetzung unterstützend mitwirkt. Bei anderen Vereinbarungen agiert der Bund in einer Beobachterrolle (z.B. als Mitglied im Steuerungsausschuss in der Branchenvereinbarung zu den Plastiksäcken) oder übernimmt ausschliesslich spezifische Unterstützungsfunktionen (wie z.B. Erstellen des Monitoringberichts bei der Branchenvereinbarung SF₆). Im Folgenden sind die Erkenntnisse aus den untersuchten Beispielen zusammengefasst:

- Die Rolle der Behörde ist sehr unterschiedlich und situationsbedingt an die Ausgangslage und Bedürfnisse anzupassen: initiieren, umsetzen, beraten und begleiten, beobachten, unterstützen.
- In der Mehrheit der betrachteten Beispiele übernimmt die Behörde eine aktive Rolle.
- Ein Alleingang ist nicht zu empfehlen. Wichtig ist der gegenseitige Austausch während des ganzen Prozesses über Arbeitsgruppen, Stakeholdergespräche, Feedbackrunden etc.
- Falls der Bund in eine Branchenvereinbarung involviert ist, muss darauf geachtet werden, dass die Vereinbarung nicht gegen internationales Handelsrecht verstösst. Dies gilt auch für den Fall, dass die Behörde die Vereinbarung zwar nicht unterschreibt, aber mit der Einführung eines Gesetzes Druck macht.

Ziele

In den untersuchten Branchenvereinbarungen im Bereich Umweltschutz, welche die Realisierung von Verbesserungsmassnahmen als Ziel haben, sind die Ziele vorwiegend als quantitative Ziele mit einem festen Zielzeitpunkt formuliert. Unsere Erkenntnisse:

- Die Ziele müssen glaubwürdig, realistisch und anspornend sein. In der Regel hilft es, einen Absenkungspfad mit Zwischenzielen zu definieren.
- Der Zielfindungsprozess kann unter Umständen zeitaufwändig sein und viel Abstimmung benötigen.

- Die Ziele sind soweit möglich auf den direkten Einflussbereich der Unterzeichnenden abzustimmen und nicht auf den Gesamtmarkt (inklusive derjenigen Akteure, die sich von einer Branchenvereinbarung enthalten).
- Um realistische und erreichbare Ziele zu setzen kann es sinnvoll sein, in einem ersten Schritt den Ist-Zustand wie auch den Handlungsbedarf zu eruieren (separat für verschiedene Anwendungsbereiche/Kategorien). Dies erhöht die Akzeptanz und macht sichtbar, wo die grössten Potenziale liegen.
- Es kann sinnvoll sein, sich verschiedene Ziele zu setzten (je nach Anwendungsbereich) und diese gestaffelt anzugehen (in einem ersten Schritt die Bereiche angehen, welche relativ einfach umsetzbar sind («low hanging fruits»), um damit möglichst schnell erste Erfolgsbeispiele schaffen und in einem zweiten Schritt die hartnäckigeren Anwendungsbereiche zu bearbeiten. Oder zunächst die besonders schwierigen Bereiche angehen, damit diese einen zeitlichen Vorsprung haben).
- Nebst quantitativen Zielen können zusätzlich auch qualitative Ziel wie z.B. Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung zielführend sein und helfen die quantitativen Ziele zu erreichen.
- Bei komplexeren Themen oder einer heterogenen Branche kann es sinnvoll sein, anstatt einer allgemeingültigen Vereinbarung mehrere individuelle Vereinbarungen mit eigenen Zielen pro Themenbereich abzuschliessen.
- Die technologische Entwicklung ist zwar schwierig abzuschätzen, jedoch bei der Zielsetzung zu berücksichtigen und allenfalls zu antizipieren (z.B. ein Energielabel von A+ wurde früher als sehr gut beurteilt, wobei dieser Wert heute im Mittelfeld liegt und Bestwerte nun bei A+++ liegen). Je nach Themenbereich ist eine natürliche Entwicklung vorauszusetzen.

Inhalt der Vereinbarung

Der Spielraum bezüglich der konkreten Inhalte einer Branchenvereinbarung ist gross. Grundsätzlich gilt es, alle Pflichten und Rechte der verschiedenen Akteure in der Vereinbarung festzuhalten. Die Mehrheit der Vereinbarungen zeigen aber eine ähnliche Struktur. Häufig fokussieren die Vereinbarungen auf die Ziele und weniger auf die Massnahmen. Nachfolgend sind die häufigsten Inhalte aufgeführt:

- (Ausgangslage und gesetzliche Grundlage),
- Ziele,
- Rolle der Akteure mit ihren Pflichten, der Organisation und Koordination sowie separate Organe wie z.B. Steuerungsausschuss sowie Form der Zusammenarbeit,
- Durchsetzungsmechanismen (Schlichtungsstelle, Sanktionen bei Nichteinhaltung der Vereinbarung),

- Datenerhebung und Monitoring,
- Kosten und Finanzierung,
- Dauer, Vertragskündigung und Vertragsanpassungen.

Akteure

Ob die Vereinbarung kollektiv oder individuell abgeschlossen wird, oder sich horizontal oder vertikal über die Branche erstreckt, ist abhängig von der jeweiligen Situation, vom Themenbereich und den Zielsetzungen. Oft wird die Vereinbarung von einzelnen oder mehreren Branchenverbänden unterschrieben, welche in Vertretung ihrer Mitglieder agieren. Einzelne Unternehmen können über eine separate Beitrittserklärung der Vereinbarung beitreten. Teilweise unterschreiben zusätzlich zu den Verbänden die wichtigsten Marktakteure. Wichtigste Erkenntnisse:

- Branchenvereinbarungen basieren auf Freiwilligkeit und Unternehmen können nicht verpflichtet werden zu unterschreiben. Um eine glaubwürdige Vereinbarung abzuschliessen, müssen die wichtigsten Marktakteure bzw. Verbände mit dabei sein.
- Bei internationalen Grossfirmen ist es zum Teil schwierig, diese in eine Branchenvereinbarung aufzunehmen, da sie nicht national gesteuert und nicht über Verbände organisiert sind.
- Um den Koordinationsbedarf gering zu halten, braucht es in den Arbeitsgruppen und Kommissionen (z.B. bei der Erarbeitung der Vereinbarung wie auch im späteren Prozess) Personen mit Entscheidungskompetenzen an einem Tisch, die Beschlüsse direkt genehmigen können.
- Falls ein Verband als Vertreter innerhalb der Vereinbarung auftritt, ist darauf zu achten, dass auch die Interessen von Nichtmitgliedern vertreten werden und der Verband unabhängig agiert (vgl. z.B. die Branchenvereinbarung zum Umweltinspektorat).

Zeitraum

Die Laufzeit der Branchenvereinbarungen sind oft begrenzt und an die Ziele gekoppelt. Bei ambitionierten Zielen, deren vollständige Umsetzung erst mittel- bis langfristig möglich ist, kann eine Vereinbarung mit Unterteilung in Phasen sinnvoll sein.

Verbindlichkeit

Die Verbindlichkeit der Branchenvereinbarungen ist sehr unterschiedlich. Grundsätzlich sind die Vereinbarungen freiwillig und bei Nichteinhalten der Ziele, ist es nicht möglich die Akteure rechtlich zu verklagen. Der Austritt beziehungsweise die Kündigung der Vereinbarung kann jedoch bei Nichteinhalten der Ziele beschlossen werden. Obwohl es oft keine direkten Sanktionen gibt, stellen indirekte Drohungen (Prüfung von härteren Massnahmen wie z.B. ein Verbot)

die Verbindlichkeit sicher. Teilweise bestehen bereits konkrete gesetzliche Grundlage wie z.B. die Luftreinhalte-Verordnung (LRV) mit Immissionsgrenzwerten, welche direkt angewandt werden können. In anderen Fällen existieren Aktionspläne, Strategien oder ähnliches (z.B. Torfausstiegskonzept), welche die Prüfung von härteren Massnahmen vorschreiben. Eine andere Möglichkeit ist es, über mediale Wirkungen (z.B. Druck durch Negativschlagzeilen, Blacklist) die Akteure zu motivieren, selbst zu reagieren oder sich freiwillig einem gewissen Verhalten zu verpflichten.

- Gemäss Erfahrungen der befragten Akteure ist es für den Erfolg einer Branchenvereinbarung entscheidend, dass eine gewisse Sanktionsmöglichkeit oder Drohkulisse besteht. Ganz ohne Druck ist es unrealistisch, dass eine Branchenvereinbarung entsteht.
- Falls es auf Seiten der Behörde keine Grundlage für Sanktionen gibt, kann eine alternative Möglichkeit medialer Druck (Negativschlagzeilen) sein oder die Wirkung über Vorbildfunktion/Image (Whitelist, Blacklist, Label, etc.) sein.
- Um die Zusammenarbeit von mehreren Akteuren zu vereinfachen, kann es helfen, im Vorhinein die Eskalationsstufen bei Nichteinhalten der Ziele zu definieren: 1. Stufe: Schlichtungsgespräch mit Moderation durch unabhängige Stelle, 2. Stufe Austritt aus der Vereinbarung
- Die Motivation der Wirtschaft liegt darin, zu zeigen, dass Freiwilligkeit funktionieren kann und nicht nur Regulierungen zum Ziel führen.

Monitoring

Für die Transparenz und die Glaubwürdigkeit einer Branchenvereinbarung spielt das Monitoring eine zentrale Rolle. Alle untersuchten Branchenvereinbarungen verfügen über ein Monitoring, jedoch nicht im gleichen Umfang.

- Die Zuständigkeit für das Monitoring kann bei den Unternehmen, der Behörde, dem Verband oder einer unabhängigen Koordinationsstelle liegen.
- Regelmässiges Monitoring und die periodische Veröffentlichung der Ergebnisse stärkt die Glaubwürdigkeit, ist wichtig für die öffentliche Wahrnehmung und Imageaufbesserung (Resultat kann für eigene Kommunikation gebraucht werden) und hilft den Unternehmen sich zu orientieren.
- Zur Unterstützung der Vereinbarung übernimmt die Behörde z.T. personell und/oder finanziell einen Anteil der Berichterstattung.
- Für das Monitoring ist ein Konzept zu erarbeiten, welches klärt, wie die Daten erhoben werden und welche Zielwerte überprüft und kommuniziert werden (z.B. nur der Branchendurchschnitt oder Ergebnis der einzelnen Unternehmen).

Aus den Vertiefungsbeispielen lassen sich folgende Erfolgsfaktoren und Hemmnisse ableiten:

Tabelle 7: Übersicht zu Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
▪ freiwillige und gemeinschaftliche Lösungsfindung unter Miteinbezug aller betroffenen Parteien (fördert die Akzeptanz) ▪ gute Zusammenarbeit zwischen Vollzugsstelle und Branche ▪ glaubwürdige und klar definierte Ziele (wenn möglich quantitativ und mit klarem Zeithorizont) ▪ klare Motivation als Grundlage für Zusammenarbeit ist wichtig (z.B. im Gegenzug wird von einem Verbot abgesehen) -> Goodie damit Unternehmen überhaupt mitmachen und Daten liefern ▪ Unterstützung durch Behörden (z.B. fachliche Informationen aufarbeiten und zur Verfügung stellen, Monitoringaufgaben übernehmen, Forschungsprojekte finanzieren, Beratung für die Unternehmen anbieten) ▪ Koordinationsstelle mit klarer Aufgabe und die weiss, was in der Forschung läuft ▪ praxistaugliches Monitoring und Controlling ▪ Akteure die bereits Erfahrungen gemacht haben mit einer Branchenvereinbarung sind in der Regel weniger skeptisch ▪ eine unabhängige Koordinationsstelle ist wichtig bei Vereinbarungen, die sich über die gesamte Branche erstrecken (z.B. wenn nicht alle Unternehmen einer Branche Verbandsmitglieder sind; dort lohnt es sich eine spezifische Rolle einzunehmen und nicht als Verband zu kommunizieren z.B. Umweltinspektorat)	▪ wichtigste Branchenakteure treten der Branchenvereinbarung nicht bei (geringe Wirkung der Branchenvereinbarung) ▪ Gefahr einer Konsensbildung zulasten Nichtbeteiligter (z.B. absolutes Minimum wird als Ziel gesetzt und nicht die gesamtwirtschaftlich optimale Lösung) ▪ falls grosse Unternehmen dominieren, kann dies zu wettbewerblichen Problemen führen - > grosse Akteure passen die Bedingungen so an, dass es für sie stimmt, ungeachtet dessen was dies für die Gesamtbranche bedeutet oder für den Umweltschutz ▪ Gefahr von Trittbrettfahrern ▪ heterogene und fragmentierte Branche ▪ fehlende Verbindlichkeit / keine Motivation vorhanden ▪ zu grosser Koordinations- und Monitoringaufwand (gilt auch für Behörden) ▪ divergierende Interessenslage der Akteure ▪ Verstoss gegen internationale handelsrechtliche Gesetze (z.B. Verbot von Reifen mit zwei Schallwellen)

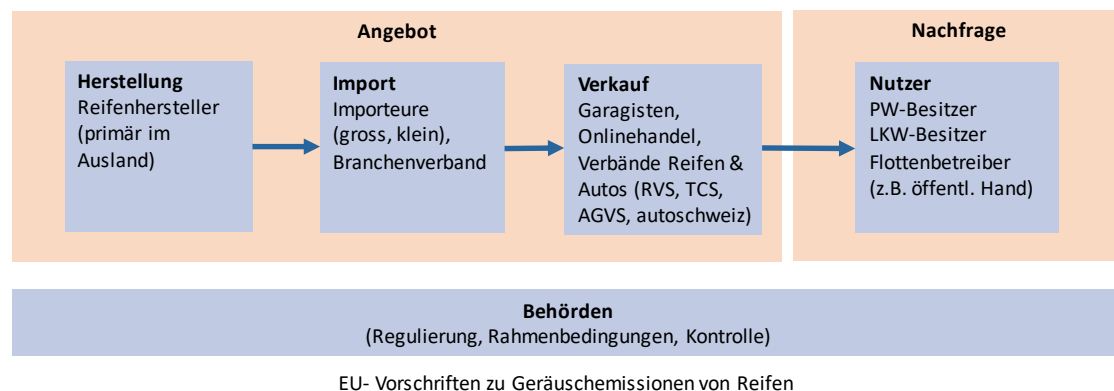
Tabelle INFRAS.

4. Branchenvereinbarung «leise Reifen»

4.1. Ausgangslage und Ziel

Das primäre Ziel einer Branchenvereinbarung zu leisen Reifen besteht darin, den Anteil lauter Reifen (zwei Schallwellen) zu reduzieren und, wo möglich, nur noch Reifen mit einer Schallwelle anzubieten beziehungsweise zu verkaufen. Ergänzend dazu können in der Branchenvereinbarung qualitative Ziele, z.B. im Bereich der Kundenaufklärung aufgenommen werden.

Abbildung 1: Marktübersicht



Grafik INFRAS.

Die Schweiz importiert jährlich 7 bis 8 Mio. Reifen, wovon ca. 20% zur Kategorie mit einer Schallwelle (leise Reifen) gehören.⁹ Reifenhersteller gibt es in der Schweiz keine, diese befinden sich alle im Ausland. Für die Hersteller ist die Schweiz ein relativ kleiner Markt und das Angebot richtet sich vor allem nach den Vorgaben und Entwicklungen in der EU aus. Da die Reifenherstellung vollständig im Ausland liegt, ist es unwahrscheinlich, dass sich die Hersteller einer Schweizerischen Vereinbarung anschliessen. Realistischer ist es, die Reifenimporteure (z.B. Einkaufsorganisation des schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbe ESA) und importierenden Händler (z.B. Emil Frey oder AMAG) sowie die Pneuhäuser und Autogaragen in die Verpflichtung zu nehmen. Da diese Akteure jedoch keinen direkten Einfluss auf das gesamte Angebot haben, müssen die Ziele einer Branchenvereinbarung auf den tatsächlichen Handlungsspielraum angepasst sein (Garagisten können die Kaufentscheidung beeinflussen, haben jedoch nur sehr begrenzten Einfluss auf die Angebotspalette). Darüber hinaus spielen Verbände wie z.B. der Reifen-Verband Schweiz (RVS) oder der Auto-Gewerbe-Verband (AGVS) eine

⁹ Gemäss Reifenliste 2019 des TCS mit 10'000 Reifen.

wichtige Rolle. Auf Seiten der Nutzer haben grosse Flottenbetreiber die Möglichkeit, den Anteil leiser Reifen auf dem Markt positiv zu beeinflussen.

Gemäss Verkaufszahlen der ESA für das Jahr 2018 kauften 31% der Autobesitzer Reifen mit einer Schallwelle, 68% Reifen mit zwei Schallwellen und weniger als 1% Reifen mit drei Schallwellen (oder ohne Labelwert).¹⁰ Schätzungsweise 80% bis 90% der Kunden kaufen ihre Reifen über ihren Garagisten oder Pneuhäuser. Der Onlinehandel macht einen Anteil von 10% bis 20% an den verkauften Reifen aus. Falls sich die Branche für eine Branchenvereinbarung zu leisen Reifen verpflichtet, besteht das Risiko, dass die Kunden ihre Reifen vermehrt über den Onlinehandel bestellen und der Absatz über Garagisten und Pneuhäuser zurückgeht. Wir schätzen diese Gefahr als eher gering ein bzw. das Potenzial des Onlinehandels nicht mehr beliebig ausbaubar. Auch mit einer Branchenvereinbarung werden die Kunden weiterhin grösstenteils ihre Reifen über Garagisten oder Pneuhäuser kaufen. Bezogen auf den Import von Reifen (Angebot) werden gemäss Branchenschätzungen von den ca. 7-8 Mio. Reifen 5 Mio. durch offizielle Kanäle importiert. Die restlichen Reifen durch Onlinekanäle oder ausländische Grosshändler. Bei der Zielsetzung der Branchenvereinbarung ist es wichtig, dass die verschiedenen offiziellen Import- und Absatzkanäle berücksichtigt sind (offizielle Importeure und Reifenhändler inklusive deren eigenen Onlinekanäle) und die Zielsetzung darauf auszurichten. Inoffizielle Kanäle wie reine Onlinehändler und ausländische Grosshändler sind zwar nach Möglichkeit zu erfassen, aber in der Zielsetzung nicht miteinzurechnen. Eine wirksame und breit akzeptierte Branchenvereinbarung muss nicht unbedingt alle Akteure miteinbeziehen, sondern vor allem die wichtigsten Akteure an Bord haben. Das zeigen die Erfahrungen mit anderen Branchenvereinbarungen, z.B. die Absichtserklärung Torf im Bereich Hobbygärtnerei, die von Hornbach nicht unterzeichnet wurde oder Branchenvereinbarung zu Einweg-Plastiksäcken, die von H&M und Media Markt nicht unterzeichnet wurde. Durch eine geschickte Kommunikation der Tätigkeiten können sich die Mitglieder im Markt gegenüber nicht teilnehmenden Akteuren profilieren.

Nebst dem direkten Verkauf von Reifen hat die Erstbereifung von Neufahrzeugen einen grossen Einfluss auf die Verbreitung von leisen Reifen. 2020 wurden schweizweit ca. 240'000 Personenwagen neu in Verkehr gesetzt.¹¹ Über die Bereifung dieser Fahrzeuge entscheiden die Hersteller. Private Käufer wie auch grosse Flottenbetreiber können darauf kaum Einfluss nehmen. Automobilhersteller beziehungsweise schweizerische Automobil-Importeure wurden in der Auslegeordnung nicht berücksichtigt, sind aber über den Verband der Automobil-Importeure (auto-schweiz) als Interessensgruppe miteinzubeziehen.

¹⁰ Die ESA besitzt einen Marktanteil von ca. 20% bei den Reifenverkäufen.

¹¹ Gemäss dem Bundesamt für Statistik: Strassenfahrzeuge – neue Inverkehrsetzungen 2020: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html> (gefunden am 15. Februar 2021).

Eine grosse Herausforderung sehen wir darin, für die Branche genügend Anreize und Motivation zu schaffen, damit diese in der momentanen Ausgangslage freiwillig eine Branchenvereinbarung für leise Reifen abschliessen. Folglich sind die Behörden auch auf den Goodwill der Branche angewiesen. Auch aus Sicht der Behörde sind die Möglichkeiten beschränkt, um mit regulatorischem Handeln zu reagieren, falls die Branche nicht von sich aus Massnahmen trifft. Der Bund kann jedoch alternative Massnahmen prüfen, falls die Branche die Branchenvereinbarung nicht unterstützt. Die Schweiz orientiert sich beim Reifenlabel an den Vorschriften und somit an den Grenzwerten für leise Reifen der Europäischen Kommission, welche gemäss heutigem Informationsstand nicht geändert werden.¹² Falls dies in Zukunft jedoch ändert und die Grenzwerte verschärft werden, wäre dies ebenfalls ein Aufhänger für eine Branchenvereinbarung. Darüber hinaus erachten wir das Interesse der Bevölkerung am Thema Reifen generell als eher gering, das heisst der öffentliche Druck zum Handeln wird kaum gross sein. Die Kehrseite davon, leise Reifen für den Imagegewinn zu nutzen, schätzen wir wirkungsvoller ein. Die Akteure können die Branchenvereinbarung zur Stärkung ihres Images im Umweltbereich nutzen und der Bund kann dies aktiv unterstützen, indem auch von Seiten Bund das Thema öffentlich kommuniziert und verbreitet wird (über Webseite Bund, Newsletter, Best Practice Beispiele in Studien, Aufbau Label etc.).

Im Zusammenhang mit dem Reifenlabel besteht die Möglichkeit, das Thema leise Reifen in den Gesamtkontext «bessere Reifen» einzubetten und eine «Reifen-Umwelt-Branchenvereinbarung» zu allen drei Themen abzuschliessen (Rollwiderstand, Nasshaftung und Lautstärke). Mögliche Vorteile davon wären die folgenden:

- Die Branchenvereinbarung kann auf bestehenden Arbeiten zum Thema «bessere Reifen» aufbauen.
- Synergien zum Reifenlabel stärken die Akzeptanz einer Branchenvereinbarung in der Branche wie auch bei der Kundschaft.
- Über das Thema Sicherheit ist es einfacher, die Kunden für das Thema bessere Reifen zu gewinnen und zu motivieren.
- Das Thema Sicherheit wird als oberste Priorität beibehalten und um die Lärmthematik ergänzt.

Die Nachteile einer breiten, Umwelt-Branchenvereinbarung zu Reifen sind:

- Zielsetzungen, die sich auf mehrere Zielgrössen beziehen (Rollwiderstand, Nasshaftung und Lautstärke) sind schwieriger auszuhandeln und umzusetzen.

¹² Die Vorschriften zu Geräuschemissionen von Reifen sind in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, Artikel 58, Absatz 8) respektive der Verordnung der Europäischen Kommission über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter (VO (EU) 2020/740) geregelt.

- Die Komplexität in der Umsetzung steigt aufgrund der steigenden Anzahl von Anspruchsgruppen und mehreren Zielgrössen.
- Thema Lärm kann insgesamt an Gewicht verlieren, falls die Kriterien Sicherheit und Rollwiderstand höher gewichtet werden.

4.2. Umsetzungsvarianten – drei Vorschläge

Eine Variante mit direktem Einbezug der Reifenhersteller (wie auch der Automobilhersteller) wird nicht weiterverfolgt, da wir es wie bereits erwähnt als unrealistisch beurteilen, dass sich Hersteller im Ausland einer Branchenvereinbarung anschliessen.

Entscheidend für die Realisierbarkeit einer Branchenvereinbarung insgesamt ist, ob unter Einbezug anderer wichtiger Qualitätseigenschaften (Nasshaftung und Rollwiderstand) Reifen mit einer Schallwelle in genügend grossem Angebot verfügbar sind (genügend hohe Anzahl an Reifen mit Top-Werten in allen drei Kriterien, genügend Auswahlmöglichkeiten, keine Lieferengpässe oder höhere Preise durch erhöhte Nachfrage). Dies erachten wir als Grundvoraussetzung. Im Sinne aller Akteure gilt, dass die Senkung der Lärmemissionen durch leise Reifen nicht auf Kosten der Sicherheit gehen darf und daher darauf zu achten ist, dass die Anreize nicht darauf abzielen. Grundsätzlich gehen wir in dieser Studie davon aus, dass es keine Zielkonflikte zwischen den drei Reifenkategorien gibt.¹³

Die Umsetzungsvarianten für eine Branchenvereinbarung zur Förderung von leisen Reifen sind nachfolgend skizziert (siehe Tabelle 8). Im Prinzip lassen sich die drei Varianten miteinander kombinieren (wobei wohl trotzdem separate Branchenvereinbarungen notwendig wären). In den folgenden Ausführungen beschränken wir uns jedoch auf die Vertiefung dieser drei einzelnen Varianten – ohne Kombinationsmöglichkeiten.

¹³ Erste Einschätzungen dazu gibt eine Kurzstudie des Touring Club Schweiz (TCS) zur Korrelation zwischen den Labelwerten und deren Veränderung (TCS 2019).

Tabelle 8: Umsetzungsvarianten Branchenvereinbarung

	Branchenvereinbarung mit grossen Flottenbetreibern (V1)	Branchenvereinbarung mit Fokus auf Importeure und Verbände (V2)	Branchenvereinbarung mit Garagisten und Reifenhändlern (V3)
Ansatz	Anteil leiser Reifen auf dem Markt erhöhen, indem Flottenbetreiber ihre Fahrzeugflotte nur noch mit leisen Reifen ausrüsten → Reifennachfrage über Nutzer beeinflussen	Angebot von lauten Reifen reduzieren, indem der Anteil leiser Reifen (1 Schallwelle) am Import erhöht wird → Reifenangebot beeinflussen über Import	Anteil von lauten Reifen reduzieren, indem der Anteil leiser Reifen (1 Schallwelle) am Absatzvolumen erhöht wird → Reifenverkauf über Garagisten beeinflussen
Akteure	▪ Branchenvereinbarung ohne Reifenbranche, dafür mit grossen Flottenbetreibern wie z.B. Bund, Militär, Kantone, Grossbetriebe mit eigenen Flotten, Autoverleiher, Transportunternehmen, Autoleasingfirmen etc. ▪ Unterstützung durch Verbände wie z.B. sfvv, auto-schweiz	▪ Einbezug von offiziellen Reifenimporteure (z.B. ESA, FIBAG AG, Continental Suisse SA, Hostettler Autotechnik AG) und grosse Reifenhändler (AMAG, Emil Frey), die ebenfalls Reifen importieren ▪ Unterstützung und allenfalls Koordination durch Verband (RVS), Beizug von weiteren Verbänden wie z.B. auto-schweiz ▪ indirekter Miteinbezug der Hersteller über Importniederlassungen in der Schweiz	▪ Branchenvereinbarung mit Pneuhausern (z.B. Pneu Egger, Adam Touring, Euromaster) und Autogaragen ▪ Verbände übernehmen eine zentrale Rolle (RVS, AGVS), Beizug von weiteren Verbänden wie z.B. auto-schweiz ▪ indirekter Miteinbezug der Hersteller über grosse Reifenketten
Ziel	▪ Verzicht auf laute Reifen (2 Schallwellen) bis 20xx für die gesamte Fahrzeugflotte (ohne Spezialfahrzeuge) ▪ Ausnahmen definieren (z.B. Erstbereifung der Neufahrzeuge)	▪ Anteil leise Reifen (1 Schallwelle) am Sortiment (importierte Mengen) bis 20xx um x % erhöhen / auf x% erhöhen bis 20xx ▪ Zwischenziele definieren ▪ Zielwert bezieht sich auf die Schallwellen des Reifenlabels ▪ Ausnahmen definieren (z.B. für Spezialfahrzeuge, Onlinehandel etc.) ▪ Berücksichtigung der Entwicklungszyklen von Reifen (ca. 5 Jahre)	▪ Anteil verkaufter leiser Reifen (1 Schallwelle) auf dem Markt bis 20xx um x% erhöhen / auf x% erhöhen bis 20xx ▪ Zwischenziele definieren ▪ Zielwert bezieht sich auf die Schallwellen des Reifenlabels ▪ Ausnahmen definieren (z.B. für Spezialfahrzeuge, Onlinehandel etc.) ▪ Ziele sollen sich nur auf den Verkauf von Reifen beziehen, ohne Berücksichtigung der Erstausrüstung von Autos durch den Hersteller.
Mitwirkung Behörde	▪ BAFU gibt den Anstoss für eine Branchenvereinbarung und unterstützt den Initiierungsprozess	▪ BAFU gibt den Anstoss für eine Branchenvereinbarung und ist aktiv bei der Ausarbeitung der Branchenvereinbarung mit dabei.	▪ BAFU gibt den Anstoss für eine Branchenvereinbarung und ist aktiv bei der Ausarbeitung der Branchenvereinbarung mit dabei.

	Branchenvereinbarung mit grossen Flottenbetreibern (V1)	Branchenvereinbarung mit Fokus auf Importeure und Verbände (V2)	Branchenvereinbarung mit Garagisten und Reifenhändlern (V3)
	(z.B. Vorreiterrolle übernehmen mit eigenem Pilotprojekt des Bundes). ▪ Mitwirkung geringhalten ▪ Beobachter- und Beraterrolle in einem Steuerausschuss ▪ Unterstützung bei Kommunikation	▪ unterstützt die Branchenvereinbarung mittels personeller Ressourcen für z.B. Beratung, Datenerhebung, Monitoring und ist verantwortlich für Koordination auf EU-Level ▪ Mitglied im Steuerausschuss ▪ Vertrag ohne BAFU (ist jedoch nicht auszuschliessen, dass Bund mitunterschreibt)	▪ unterstützt die Branchenvereinbarung mittels personeller Ressourcen für z.B. Beratung, Datenerhebung, Monitoring und ist verantwortlich für Koordination auf EU-Level ▪ Mitglied im Steuerausschuss ▪ Vertrag ohne BAFU (ist jedoch nicht auszuschliessen, dass Bund mitunterschreibt)
Inhalt der Vereinbarung	▪ Anlehnung an Standardvereinbarung ▪ Ausgestaltungsgrad sehr frei, da die Anzahl Akteure überschaubar ist, z.B. zentrale Vereinbarung zwischen Hauptakteuren und weitere Flottenbetreiber treten der Branchenvereinbarung über separate Vereinbarung bei.	▪ Anlehnung an Standardvereinbarung ▪ wichtige Elemente: - Monitoring - Schlichtungsstelle - Anpassungen möglich? - Gegenseitig Rechte und Pflichten - Finanzierung	▪ Anlehnung an Standardvereinbarung ▪ wichtige Elemente: - Monitoring - Schlichtungsstelle - Anpassungen möglich? - Gegenseitig Rechte und Pflichten - Finanzierung
Zeitraum	▪ unbegrenzte Laufzeit (vorerst), laufend Neuaufnahme von Flottenbetreibern	▪ zeitlich begrenzt	▪ zeitlich begrenzt
Verbindlichkeit	▪ keine direkten Sanktionsmöglichkeiten ▪ Imagegewinn im Umweltbereich (z.B. über Label, als Vorzeigeprojekt deklarieren)	▪ keine direkten Sanktionsmöglichkeiten ▪ alternative Massnahmen können vom Bund geprüft werden ▪ stark abhängig von Entwicklungen in der EU ▪ Imagegewinn im Umweltbereich	▪ keine direkten Sanktionsmöglichkeiten ▪ alternative Massnahmen können vom Bund geprüft werden ▪ stark abhängig von Entwicklungen in der EU ▪ Imagegewinn im Umweltbereich
Monitoring	▪ periodische Überprüfung der Ziele ▪ Ergebnisse für Kommunikation resp. Imagegewinn nutzen (Label, Vorzeigeprojekt etc.) ▪ Monitoring durch unabhängige Stelle wie z.B. Verband (z.B. sffv) oder Bund prüfen	▪ jährliche Überprüfung des Zielerreichungsgrads, periodische Berichterstattung ▪ Informationspflicht der einzelnen Akteure gegenüber Datenerhebungsstelle ▪ Ergebnisse für Kommunikation resp. Imagegewinn nutzen (Label, Vorzeigeprojekt etc.) ▪ zunächst Handlungsspielraum evaluieren, daraus Ziele und Datenerhebungskonzept ableiten	▪ jährliche Überprüfung des Zielerreichungsgrads, periodische Berichterstattung ▪ Informationspflicht der einzelnen Akteure gegenüber Datenerhebungsstelle ▪ Ergebnisse für Kommunikation resp. Imagegewinn nutzen (Label, Vorzeigeprojekt etc.) ▪ zunächst Handlungsspielraum evaluieren, daraus Ziele und Datenerhebungskonzept ableiten

Tabelle INFRAS.

Rollen der Akteure

Die Tabelle 9 führt mögliche Verantwortungsbereiche der einzelnen Akteure auf. In der Praxis sind die Aufgabenbereiche durch die Akteure selbst zu definieren wie auch untereinander zu verteilen. Eine zentrale Rolle innerhalb solcher Vereinbarungen spielt die Koordinationsstelle, welche einerseits die Handlungen der einzelnen Akteure zu einem Ganzen koordiniert und Aufgaben wie beispielsweise die Datenerhebung übernimmt. Ebenfalls wichtig ist ein unabhängiger Steuerungsausschuss, welcher sich aus den wichtigsten Anspruchsgruppen zusammensetzt und die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen und Ziele überprüft.

Tabelle 9: Rollen der Akteure

Akteure	Branchenvereinbarung mit grossen Flottenbetreibern (V1)	Branchenvereinbarung mit Fokus auf Importeure und Verbände (V2)	Branchenvereinbarung mit Garagisten und Reifenhändler (V3)
Unternehmen	▪ Umsetzung ▪ Massnahmen erarbeiten ▪ evtl. Sensibilisierung der Kunden	▪ Umsetzung ▪ Massnahmen erarbeiten ▪ Sensibilisierung der Branche	▪ Umsetzung ▪ Massnahmen erarbeiten ▪ Sensibilisierung der Kunden
Verbände	▪ unterstützende Funktion ▪ Multiplikatoren	▪ Koordination ▪ unterstützende Funktion ▪ Multiplikatoren	▪ Koordination ▪ unterstützende Funktion ▪ Multiplikatoren
Bund	▪ Initiierung der Branchenvereinbarung ▪ evtl. eigenes Pilotprojekt starten (Bund, bundesnahe Betriebe, Kantone) ▪ unterstützende Funktion (insbesondere in der Kommunikation)	▪ Initiierung der Branchenvereinbarung ▪ Mitarbeit bei der Umsetzung, ev. Koordination ▪ unterstützende Funktion (personell, fachlich) ▪ Übernahme von Aufgaben ▪ Datenerhebung	▪ Initiierung der Branchenvereinbarung ▪ Mitarbeit bei der Umsetzung, ev. Koordination ▪ unterstützende Funktion (personell, fachlich) ▪ Übernahme von Aufgaben

Tabelle INFRAS.

Primärdatenerhebung, Zieldefinition und Monitoring

Zunächst ist für die Zielsetzung der Branchenvereinbarung (in Zusammenarbeit mit allen Akteuren) das Handlungspotenzial abzuschätzen. In einem ersten Schritt ist – für die Varianten 2 und 3 – mittels einer Datenerhebung zu klären, welche Import- oder Verkaufsdaten von Reifen zum Gesamtmarkt vorhanden sind (nach Anwendungsbereich und Reifenlabel). Erst dadurch lässt sich der Ist-Zustand definieren und daraus abgeleitet das **Handlungspotenzial und die Ziele** für den Import bzw. Verkauf von leisen Reifen:

- Wo werden die Daten erhoben (Importeure, Garagisten, Pneuhäuser, Verbände)?
- Welcher Anteil des Marktes kann durch die Erhebung abgedeckt werden?

- Welche Anzahl leiser Reifen wird pro Kategorie angeboten (Winter, Sommer, Spezialreifen etc.)? → für Variante 2
- Welche Anzahl leiser Reifen wird pro Kategorie verkauft (Winter, Sommer, Spezialreifen etc.)? → für Variante 3
- In welchen Anwendungsbereichen können laute Reifen, ohne Einbussen bei der Sicherheit und beim Rollwiderstand grundsätzlich durch leise Reifen ersetzt werden (Ausnahmen definieren für Spezialreifen)?
- Wie hoch ist das tatsächliche Potenzial, um leise Reifen zu fördern?

Diese Arbeiten sind gleichzeitig eine wichtige Grundlage für das Monitoring. Dieses ist abhängig von einer soliden Datengrundlage. Auf Basis der Datenerhebung und deren Ergebnissen ist in einem zweiten Schritt ein **Datenerhebungskonzept** zu erstellen, das folgende Fragen beantwortet:

- Welche Daten werden abgefragt?
- Wer liefert die Daten? Wer ist für die Datenerhebung und Datenauswertung verantwortlich?
- Wie regelmässig werden die Daten erhoben?
- Welche Ergebnisse werden kommuniziert (Durchschnitt, Einzel- oder Gesamtergebnis, Zielerreichungsgrad etc.)?
- In welcher Form und Regelmässigkeit werden die Ergebnisse kommuniziert (z.B. Berichtserstattung vs. Newsbeitrag auf der Webseite der Behörde)?

4.3. Beurteilung

Die Beurteilung der drei Varianten wird qualitativ vorgenommen auf Basis eigener Einschätzungen und Interviews mit Vertretern aus der Branche. Die Beurteilung erfolgt gemäss folgender Kriterien:

- *Effektivität*: Zielerreichungsgrad bzw. wie breit wirkt eine Branchenvereinbarung?
- *Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit*: Wie gut stehen die Chancen, dass eine Branchenvereinbarung abgeschlossen wird?
- *Akzeptanz bei Akteuren*: Welche Einstellung haben die Akteure gegenüber einer Branchenvereinbarung?
- *Aufwand/Kosten*: Kosten für die Umsetzung einer Branchenvereinbarung.
- *Zielkonflikte*: Mögliche negative Wirkungen durch eine Branchenvereinbarung.

Tabelle 10: Beurteilung der drei Varianten

Kriterien	Branchenvereinbarung mit grossen Flottenbetreibern (V1)	Branchenvereinbarung mit Fokus auf Importeure und Verbände (V2)	Branchenvereinbarung mit Garagisten und Reifenhändler (V3)
Effektivität, Zielerreichung	gering/mittel	hoch	mittel
Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit	gut ¹⁾	eher schwierig	schwierig
Akzeptanz bei Akteuren	neutral/gut	eher gering ²⁾	eher gering ³⁾
Aufwand/Kosten für Umsetzung	gering	gering bis mittel	gering bis mittel
Zielkonflikte	-	Eine BV zum Thema Lärm könnte negative Auswirkungen auf die Sicherheit haben (falls Akteure durch die Branchenvereinbarung den Aspekt Lärm beim Reifenkauf stärker gewichten als – wie bisher – die Sicherheit).	

1) stark abhängig vom Angebot und der schweizweiten Verfügbarkeit von Reifen

2) stark abhängig von Handlungspotenzial

3) stark abhängig von Handlungspotenzial und Mehraufwand

Tabelle INFRAS.

Die Umsetzbarkeit einer **Branchenvereinbarung mit grossen Flottenbetreibern (V1)** wird als gut eingeschätzt. Grosse Flottenbetreiber setzen vorwiegend Standardreifen ein und solange ein leiser Reifen die Sicherheit und den Rollwiderstand nicht beeinträchtigt sowie schweizweit das Angebot genügend gross und vielfältig ist, sollten die Flottenbetreiber eine neutrale Einstellung dazu haben. Der Imagegewinn der Flottenbetreiber in der Gesellschaft durch den Einsatz von leisen Reifen, sollte die relativ geringen Kosten für die Umsetzung einer Branchenvereinbarung überwiegen (insbesondere auch das Monitoring). Die Behörden (Bund und Kantone) können dabei selbst eine aktive Vorbildrolle übernehmen und die eigene Fahrzeugflotte mit leisen Reifen ausrüsten. Hier bietet sich den Behörden eine Chance z.B. mit einem eigenen Pilotprojekt glaubwürdig aufzutreten, die Machbarkeit zu belegen und damit die Akzeptanz zu stärken. Eher negativ beurteilen wir den Zielerreichungsgrad. Obwohl schon mit wenigen grossen Akteuren eine Branchenvereinbarung realisiert werden kann, wird durch Flottenbetreiber nur ein Teil des Reifenmarktes abgedeckt. Darüber hinaus ist die Erstbereifung von Fahrzeugen ein kritischer Punkt, da hier gemäss Aussagen der Akteure kaum Einflussmöglichkeiten bestehen. Dafür ist eine solche Vereinbarung aufwärtskompatibel, indem laufend weitere Flottenbetreiber aufgenommen werden können.

Einen hohen Zielerreichungsgrad weist die Variante **Branchenvereinbarung mit Importeuren (V2)** auf. Importeure können das Angebot von Reifen in der Schweiz und somit die Verfügbarkeit von leisen Reifen auf dem Markt direkt beeinflussen (unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse). Die Realisierbarkeit ist jedoch tendenziell schwierig, da die Behörden auf die Eigeninitiative der Branche angewiesen sind, um eine solche Massnahme umzusetzen und über

keine direkten Sanktionsmöglichkeiten verfügen (daraus folgend geringe Verbindlichkeit). Ebenfalls ist die Akzeptanz als eher gering einzuschätzen und die Herausforderung liegt darin, die Akteure zu motivieren (z.B. mit Hilfe guter Vorzeigebispiele mit ausgewählten Akteuren). Falls das Angebot der Hersteller an leisen Reifen (ohne Abstriche bei der Sicherheit und bei Rollwiderstand) in Realität jedoch breit ist und genügend leise Reifen vorhanden sind, ist die Bereitschaft der Importeure, sich im Thema leise Reifen zu engagieren grösser, und die Hemmschwelle tiefer. Der Aufwand für die Umsetzung ist zwar relevant, aber überschaubar. Mit nur wenigen Akteuren (z.B. Mitglieder des RVS und offizielle Kanäle) kann ein Grossteil des Marktes abgedeckt werden, was die Datenerhebung und das Monitoring erleichterten. Je nach Beteiligung der Behörden an zentralen Aufgaben wie auch durch die Einbettung des Themas in ein Gesamtkonzept zu Strassenlärm (Strassenbelag, Fahrzeug, Reifen), kann ein Anreiz für die Branche zur Mitwirkung geschaffen werden.

Ein mittlerer Zielerreichungsgrad wird der Variante **Branchenvereinbarung mit Garagisten und Reifenhändlern** (V3) zugeschrieben. Diese haben zwar einen grossen Einfluss auf den Kaufentscheid von Reifen bei ihren Kunden, die Anzahl Anbieter ist jedoch sehr hoch und heterogen. Auch diese Variante ist schwierig umzusetzen, da die Behörden auf die Bereitschaft der Garagisten und Pneuhäuser angewiesen sind, das Thema Lärm aktiv anzugehen. Bei der Akzeptanz spielt nicht nur das Handlungspotenzial eine wichtige Rolle, sondern darüber hinaus der Mehraufwand für die einzelnen Garagisten, der durch die Vereinbarung mutmasslich entsteht. Ebenso orientieren sich die Garagisten primär an den Kundenbedürfnissen, welche sich nicht unbedingt mit den Zielen der Branchenvereinbarung decken. Insgesamt schätzen wir den Aufwand für eine Branchenvereinbarung mit Garagisten etwas höher ein als bei einer Branchenvereinbarung mit den Importeuren, da die Anzahl Akteure auf dieser Ebene sehr gross und heterogen ist und sich damit vor allem die Datenerhebung als schwierig erweist. Insbesondere bei einer Branchenvereinbarung mit Garagisten ist darauf hinzuweisen, dass eine Branchenvereinbarung mit dem Ziel zur Lärmreduktion nicht auf Kosten der Sicherheit gehen darf.

Weitere Hemmnisse und fördernde Faktoren, sind in der Tabelle 11 aufgeführt.

Tabelle 11: Hemmnisse und fördernde Faktoren

	Branchenvereinbarung mit grossen Flottenbetreibern (V1)	Branchenvereinbarung mit Fokus auf Importeure und Verbände (V2)	Branchenvereinbarung mit Garagisten und Reifenhändler (V3)
Hemmnisse	- Das Kriterium Lärm scheint für Flottenbetreiber kaum relevant zu sein (Sicherheit und Rollwiderstand sind die zentralen Aspekte). - Angebot muss schweizweit verfügbar sein und nicht nur an grossen Verteilzentren (z.B. bei einer Panne). - Für Flottenbetreiber ist insbesondere das Angebot an Winter- und Ganzjahresreifen zentral.	- Verkauf über nicht-offizielle Kanäle kann zu Wettbewerbsverzerrungen führen (Onlinehandel, Verkauf über ausländische Grosshändler), muss bei der Zielsetzung abgegrenzt werden. - Der Reifenentwicklungszyklus ist relativ träge (ca. 5 Jahre) → beeinflusst die Zielsetzung sehr stark. - Nicht alle Akteure sind Mitglied bei den relevanten Verbänden (z.B. RVS, AGVS), was die Erreichbarkeit aller Akteure sowie die Koordination erschwert.	
Fördernde Faktoren	- Keine direkten Abhängigkeiten zu anderen Flottenbetreibern. - Flottenbetreiber setzen meist Standardreifen ein. - Aussenwirkung/Image ist für Flottenbetreiber relevanter Faktor. Dabei stellt auch die Kombination mit anderen Umweltaspekten eine Chance dar (z.B. Fokus auf E-Fahrzeuge und leise Reifen). - Behörden können selbst Vorbildfunktion übernehmen (über ihre eigenen Flotten), um damit das Thema anstossen.	- Entwicklungen auf EU-Ebene sind zu koordinieren (neue Grenzwerte für Geräuschemissionen von Gesamtfahrzeug). - Es braucht einen ganzheitlichen Ansatz zum Thema Lärm (Reifen, Fahrzeug und Strassenbelag) oder aber z.B. den ganzen Lebenszyklus eines Reifens inklusive Recycling/Entsorgung. - Förderprogramme im Sinne einer Entschädigung pro Reifen helfen, die Akzeptanz bei Importeuren und Garagisten für eine Branchenvereinbarung zu erhöhen.	

Tabelle INFRAS.

Fazit

Insgesamt sind aus unserer Sicht die Varianten 1 und 2 am positivsten zu beurteilen. Allerdings gibt es bei den beiden Varianten jeweils unterschiedliche Zielkonflikte zwischen Umsetzbarkeit und Wirksamkeit: eine Branchenvereinbarung mit Importeuren bringt nach unserer Einschätzung das grösste Potenzial mit sich, um das Thema leise Reifen über eine Branchenvereinbarung wirksam anzugehen. Trotz der relativ schwierigen Ausgangslage in Bezug auf die Umsetzbarkeit liegt bei den Importeuren der beste Bezugspunkt für eine Branchenvereinbarung, da die Anzahl Akteure relativ überschaubar ist und diese das Angebot direkt beeinflussen sowie darüber hinaus die Garagisten sensibilisieren können. Den Ansatz über die Flottenbetreiber erachten wir insgesamt als die am besten umsetzbare Massnahme mit voraussichtlich höchster Akzeptanz. Allerdings ist deren Wirkung eher beschränkt, da eine solche Branchenvereinbarung nur einen Teil des Reifenmarktes berücksichtigt und die Erstbereifung nur schwierig beeinflussbar ist. Als grosser Flottenbetreiber können der Bund oder die Kantone selbst aktiv werden und

ein eigenes Pilotprojekt starten. Als weniger zielführend schätzen wir aufgrund der grossen Akteursvielfalt eine Branchenvereinbarung mit Garagisten und Pneuhäusern (Variante 3) ein. Insgesamt liegt für das erfolgreiche Zustandekommen einer Branchenvereinbarung eine grosse Herausforderung darin, bei den Akteuren Akzeptanz und Motivation für eine gemeinsame Lösung zu schaffen.

4.4. Weiteres Vorgehen

Vertiefungs- und Konkretisierungsbedarf

Für das weitere Vorgehen ist in einem ersten Schritt zu evaluieren, wie hoch das realisierbare Potenzial bei leisen Reifen mit einer Schallwelle ist und ob der Schritt von zwei zu einer Schallwelle unter Berücksichtigung von Sicherheit, Energieeffizienz und Lärm technologisch möglich ist und eine genügend grosse Angebotspalette von Reifen schweizweit verfügbar sein wird. Dies erfordert den Einbezug der gesamten Branche: Importeure, Garagisten und Pneuhäuser, Verbände (RVS, ESA, auto-schweiz) und Vereine (TCS), Behörden (BAFU, ASTRA).

Weiterer Prozess und nächste Schritte

Der Prozess zur Umsetzung einer Branchenvereinbarung umfasst folgende Schritte:

- Grundsätzlicher Entscheid aus Sicht BAFU:
 - Soll eine Branchenvereinbarung angestossen werden?
 - Mit welchen Akteuren soll die Vereinbarung aufgesetzt werden (welche Variante)?
 - Sind Pilotprojekte mit einzelnen Akteuren (z.B. ausgewählten grossen Flottenbetreibern) ein möglicher erster Schritt (bevor eine umfassende Branchenvereinbarung umgesetzt wird)? Mit einem Pilotprojekt könnten verschiedene Aspekte (Wirkung, verfügbares Angebot, Chancen und Hindernisse) konkret geprüft werden.
 - Ist eine Branchenvereinbarung zu «leise Reifen» oder «bessere Reifen» geeigneter?
- Kontaktaufnahme mit ausgewählten Akteuren über ein Schreiben, persönliche Kontakte etc. (idealerweise über direkte persönliche Kontakte):
 - Verbände und die wichtigsten Akteure
 - Gesamtbranche oder nur Importeure, Garagisten oder Flottenbetreiber
 - Allgemeine Bereitschaft abholen, sich zu diesem Thema zusammenzusetzen und nach Lösungen zu suchen (Rahmenbedingungen der Akteure für eine Mitarbeit ausloten).
- Arbeitsgruppe gründen, die sich mit möglichen Varianten und Ausgestaltungsmöglichkeiten auseinandersetzt.
- Gemeinsamer Entscheid der Branche unter Miteinbezug des BAFU, ob eine Branchenvereinbarung umgesetzt werden soll.
 - Falls ja, welche Variante wird favorisiert und welche Akteure sollen angesprochen werden?

- Dialog suchen mit der gesamten Branche.
 - möglichst früh allen Akteuren Mitspracherecht ermöglichen, um die Akzeptanz zu fördern (z.B. durch Vertretung über den Verband) um Akzeptanz zu fördern.
 - Arbeitsgruppe bilden, Stakeholdergespräche führen etc.
- Konkretisierung und Ausarbeitung der Branchenvereinbarung (Ziele, Zeitraum, Monitoring, Verbindlichkeit, konkrete Inhalte, Rolle der Akteure, Prozesse, vgl. Tabelle 8).

Literatur

AGVS 2020: Durchführung der Kontrollen in den Bereichen Abwasser, Abfall, Lagerung von wassergefährdenden Flüssigkeiten und Lackiererei in den Betrieben des Auto- und Transportgewerbes, Umwelt-Inspektorat des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS), Mustervertrag, Bern.

BAFU 2014: Neue Werkzeuge im Vollzug des Umweltrechts. [<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/recht/dossiers/magazin-umwelt-gesetz-praxis/neue-werkzeuge-im-vollzug-des-umweltrechts.html>]

BAFU et. al 2019: Absichtserklärung zur Reduktion des Torfeinsatzes im produzierenden Gartenbau und Gartenhandel (Detail- und gärtnerischer Engroshandel) in der Schweiz

H. Keller 2004: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Art. 41a-III-VII, 2. Auflage, 1.-8. Lieferung, Vereinigung für Umweltrecht (VUR), Schulthess Juristische Medien AG

INFRAS 2019: Kosten-/Nutzenbetrachtung von Massnahmen zur Förderung leiser Reifen, im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Zürich.

Swiss Retail Federation, IG DHS 2016: Branchenvereinbarung zur Verringerung des Verbrauchs von Einweg-Plastiksäcken, Basel.

Touring Club Schweiz (2019): Analyse EU-Reifenlabel Klassen: Eine Abschätzung der Korrelation zwischen den Werten für Aussengeräusch, Nassbremsen und Rollwiderstand und deren Veränderung über die Jahre 2016 – 2019, im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU), Emmen, 2019

Anhang

Tabelle 12: Übersicht Branchenvereinbarungen im Umweltschutz

Titel	Partner (Unterzeichnende)	Inhalt /Rollen	Monitoring	Rechtsgrundlage/Motivation
Branchenvereinbarung zwischen Wirtschaft und Bund				
Absichtserklärung zur Reduktion des Torfeinsatzes in Sackerden (2017 - 2020) und im produzierenden Gartenbau und Gartenhandel (2019-2030)	▪ BAFU ▪ Unternehmen und der Unternehmerverband Gärtner Schweiz	▪ Absichtserklärung mit konkreten Reduktionszielen zum Torfeinsatz im Gartenbau und Gartenhandel sowie in der Hobbygärtnerei.	▪ Regelmässiges Monitoring des Zielerreichungsgrad durch BAFU ▪ Unternehmen stellen Daten zur Verfügung	▪ Torfausstiegskonzept des Bundesrats (vgl. Postulat 10.3377): In einem ersten Schritt ist die Reduktion der Torfverwendung vorrangig durch die Umsetzung von freiwilligen Massnahmen zu realisieren ▪ Bei Nichterreichen der Ziele werden handelspolitische Massnahmen geprüft (z.B. Torfimport oder -restriktionen)
Zielvereinbarung zur Reduktion der fossilen CO ₂ -Emissionen aus der Abfallverbrennung (2014 - 2020)	▪ UVEK ▪ Kehrichtverbrennungsanlagen vertreten durch Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverbrennungsanlagen VBSA	▪ Vereinbarung mit dem Ziel die fossilen CO₂-Emissionen der KVA bis 2020 gegenüber 2010 um 200'000 Tonnen zu reduzieren.	▪ VBSA ist verpflichtet ein elektronisches Monitoringtool zu aufzubauen, welches durch das BAFU genehmigt wird, sowie ein jährlicher Monitoringbericht zu verfassen ▪ Monitoringtool inklusive Daten wird dem BAFU und BFE zur Verfügung gestellt	▪ Grundlage ist das Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz, SR 671.71) und CO₂-Verordnung ▪ Im Gegenzug zur Zielvereinbarung mit dem UVEK sind die KVA von einer Teilnahme am Emissionshandelssystem befreit. ▪ Bei Nichterreichen der Ziele kann Vertrag gekündigt werden ▪ Vorbehalt geltend, dass bei Änderung der gesetzlichen Bestimmungen die Reduktionsziele der Vereinbarung übersteuert werden können und eine Anpassung notwendig ist.

Zielvereinbarung zur Senkung des Treibstoff-Normverbrauchs neuer Personenwagen (2000-2008)	▪ UVEK ▪ auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure)	▪ Vereinbarung mit dem Ziel den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von neu zugelassenen Personenwagen um 0.25 l/km pro Jahr zu senken. Neue Personenwagen sollen im Jahr 2008 statt 8,4 Liter durchschnittlich nur noch 6,4 Liter pro 100 Kilometer verbrauchen	▪ Jährliche Überprüfung des Zielpfads	▪ Energie- und CO₂-Gesetz im Rahmen vom Programm EnergieSchweiz (in einer ersten Phase sind freiwillige Massnahmen zu prüfen, in einer zweiten Phase eine CO₂-Abgabe auf fossile Energieträger) ▪ Im Gegenzug zur Vereinbarung verpflichtet sich das UVEK (im Rahmen von EnergieSchweiz) auto-schweiz zu unterstützen (Energieetikette, energieeffizientere Diesel, neue Motorentechnologien, innovative Verkehrskonzepte) ▪ Bei einer Abweichung von mehr als 3% vom Zielpfad kann der Bund die Vereinbarung kündigen und neue Massnahmen einführen werden.
Zielvereinbarung cemsuisse zur Begrenzung des CO ₂ -Ausstosses (2002-2010)	▪ UVEK ▪ Verband Schweizer Zementindustrie (cemsuisse)	▪ Die schweizerische Zementindustrie hat sich verpflichtet, die fossilen CO₂-Emissionen bis 2010 gegenüber 1990 um 44.2% zu reduzieren. ▪ Die durch den Fabrikationsprozess zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen sind bis 2010 gegenüber 1990 um 30.3% zu reduzieren	▪ Ja	▪ CO₂-Gesetz und Programm EnergieSchweiz (Reduktion der geogenen CO₂-Emissionen nicht durch CO₂-Gesetz vorgesehen (freiwillig, aber sanktionsfähig) ▪ Falls die Ziele nicht erreicht werden, könnte die Zielvereinbarung bei Einführung der CO₂-Abgabe in rechtlich verbindliche Verpflichtung überführt werden

Branchenvereinbarung zwischen Wirtschaft und Kantone				
NOx-Branchenvereinbarung mit der Zementindustrie (2017-2021)	- Standortkantone von Zementwerken - Verband Schweizer Zementindustrie (cemsuisse)	Freiwillige Branchenvereinbarung zur Reduktion der NOX bei den Zementwerken mit werksspezifischen und branchenspezifischen Jahresmittelwerten	- Bildung einer Kontrollkommission zur Kontrolle der Vereinbarung - BAFU unterstützt finanziell wie auch personell die Kontrollkommission	- Kantonale Behörden wie auch das BAFU verzichten während der Dauer der Vereinbarung darauf, bei Zementwerken verschärfte Luftreinhalte-Massnahmen zu erlassen - Art. 41a des Umweltschutzgesetzes -> vor Erlass von Ausführungsvorschriften prüft der Bund freiwillige Massnahmen der Wirtschaft - Bei Verletzung der Vereinbarung (oder Vertragsauflösung) wird eine Schlichtungsstelle gebildet, welche sich aus beiden Vertragsseiten zusammensetzt
Umweltschutz im Autogewerbe	- Kantone - Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)	Auslagerungsvereinbarung zur Übergabe von Organisation und Durchführung der Kontrollen Umweltschutz an den AGVS	Periodischer Report mit den Ergebnissen der Kontrolle pro Betrieb, jedoch kein Monitoring zum Zielerreichungsgrad bezüglich der Qualität im Umweltschutz	Art. 43 Auslagerung von Vollzugsaufgaben -> Behörden können Vollzugsaufgaben (u.a. Kontrolle und Überwachung) an die Branche übergeben
Freiwillige Naturschutzleistungen in Kiesgruben und Steinbrüchen (2014-2019)	- Abteilung Naturförderung Kanton Bern - Stiftung Landschaft und Kies	Vereinbarung mit dem Ziel das Potential von Kiesgruben und Steinbrüchen als naturnahe Lebensräume zu fördern und mind. 15% der genutzten Flächen naturnah zu belassen	- Laufende Dokumentation zu den erbrachten Leistungen und periodische Kontrolle der Wirkung - Kontrollbericht alle 5 Jahre - Eine paritätisch zusammengesetzte Steuerungsgruppe stellt das Reporting sicher	- Vereinbarung übersteuert keine rechtlichen Rahmenbedingungen - Der Kanton verzichtet auf Ersatzmassnahmen, sofern die Bestimmungen der Vereinbarung eingehalten werden - Bei Streitigkeiten ist zuerst eine einvernehmliche Lösung zu suchen - Der Kanton beteiligt sich an den Kosten zur Erarbeitung von wesentlichen Grundlagen oder aufwändiger Aufwertungsmassnahmen

Selbstverpflichtung (einseitig staatlich anerkannte Branchenvereinbarung)				
Selbstverpflichtungserklärung zu SF6 in Schaltanlagen und Teilchenbeschleunigern bis 2020	▪ Koordination durch Swissmem ▪ getragen durch teilnehmende Unternehmen	▪ Freiwillige Branchenlösung mit dem Ziel bis im Jahr 2020 die SF6-Emissionen aus Anlagen von Hoch- und Mittelspannung auf 3.2t pro Jahr und die SF6-Emissionen aus Teilchenbeschleunigern auf 0.45 t pro Jahr zu beschränken.	▪ Unternehmen sind verpflichtet Swissmem jährlich die Emissionen und den SF6-Umsatz zu rapportieren ▪ Swissmem erstellt eine jährliche Stoffbilanz der SF6, die in das Treibhausgasinventar fließt	▪ Art. 41a des Umweltschutzgesetzes -> Selbstverpflichtungserklärung ist vom BAFU als freiwillige Branchenvereinbarung anerkannt ▪ Memorandum of Understanding zwischen BAFU und Swissmem ▪ Als Gegenleistung zur Branchenvereinbarung entbindet das BAFU die Unternehmen von der gesetzlich verankerten direkten Meldepflicht durch die Chemikalien-Risikoreduktionsverordnung ▪
Subsidiäre Rücknahmepflicht bei Einwegverpackungen aus PET und Metall	▪ Verband ▪ Unternehmen	▪ Die Vereinbarung definiert eine bestimmte Verwertungsquote von Getränkeverpackungen. Falls diese Quote nicht erreicht würde, kann die Behörde die Händler, Hersteller und Importeure verpflichten ein Pfand für die Rücknahme zu erheben.	▪ Ja	▪ Als eigenverantwortlich wahrgenommene Anstrengungen der Wirtschaft, die jedoch auf spezifischen Vorschriften und Verordnungen beruhen z.B. Getränkeverpackungsverordnung VGV: Rücknahme und Entsorgungspflicht, sowie quantitative Zielsetzung für das Recycling von Getränkeverpackungen. ▪ Bei Nichteinhaltung der quantitativen Recycling-Zielsetzung droht Einführung einer gesetzlich vorgeschriebenen Pfandlösung.
vorgezogene Entsorgungsbeiträge zur Finanzierung von Sammlung, Verwertung und Entsorgung von Elektroschrott	▪ SENS-eRecycling Swico Recycling. ▪ teilnehmende Unternehmen	▪ Durch die Vereinbarung verpflichten sich die Unternehmen ausgediente Geräte und Verpackungsmaterialien kostenlos zurückzunehmen und eine vorgezogene Recyclinggebühr auf Neugeräte zu erheben	▪ -	▪ Verordnung über die Rückgabe, die Rücknahme und Entsorgung von elektrischen bzw. elektronischen Geräten (VREG) ▪ Art. 41a des Umweltschutzgesetzes -> vor Erlass von Ausführungsvorschriften prüft der Bund freiwillige Massnahmen der Wirtschaft

Branchenvereinbarung zur Verringerung des Verbrauchs von Einweg-Plastiksäcken (2016-2020)	▪ Swiss Retail Federation ▪ Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz ▪ sowie beitretende Unternehmen	▪ Mit der Vereinbarung sollen gleichwertige Ziele wie in der EU erzielt werden ▪ Am 2018 sollen keine kostenlose Einweg-Plastiksäcke mehr abgegeben werden und der Verbrauch von leichten Kunststofftragetaschen soll bis 2025 um 70-80% verringert werden	▪ Unternehmen verpflichten sich Daten zur Verfügung zu stellen ▪ Periodische Überprüfung des Fortschritts ▪ Steuerausschuss übernimmt Prüfung der Zielerreichung der Branchenvereinbarung und informiert die zuständige Behörde (BAFU dar Einsitz in Steuerausschuss nehmen)	▪ Motion 10.3850 «Stopp der Verschmutzung durch Wegwerf-Plastiksäcke» → Branche hat auf die Motion reagiert und eine Branchenlösung aufgesetzt, daraufhin wurde Motion abgeschrieben ▪ Falls Zielsetzung nicht erreicht wird, könnte eine regulatorische Umsetzung wieder in Betracht kommen
---	---	---	--	---
