

**Touring Club Schweiz**

Ch. de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
politik@tcs.ch
www.politiktcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

VORSCHAU AUF DIE HERBSTSESSION DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakte**Gérard Métrailler**

Leiter Politik
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Olivier Fantino

Stv. Leiter Politik
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Inhalt (chronologisch)

NATIONALRAT 3

15.3382 Mo. UREK-NR. CO₂-Kompensation im Ausland. Änderung des CO₂-Gesetzes 3

STÄNDERAT 4

15.023 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm
Nationalstrassen 4

13.440 In. Pa. Müri. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz 5

13.4186 Mo. Eberle. Zukunft des Netzbeschlusses 5

15.3799 Mo. KVF-SR. Netzbeschluss und E-Vignette 5

13.074 Energiestrategie 2050, erstes Massnahmenpaket. Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie (Atomausstiegsinitiative). Volksinitiative 6



NATIONALRAT

15.3382 Mo. UREK-NR. CO₂-Kompensation im Ausland. Änderung des CO₂-Gesetzes

Diese Motion will das CO₂-Gesetz dahingehend ändern, dass mindestens 50 % Zertifikate im Ausland gekauft werden dürfen, damit die Reduktionsziele bei den Treibhausgasemissionen erreicht werden können.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt diesen Vorstoss vollumfänglich; er ist notwendig, um die Klimaziele zu erreichen. Das Klimaproblem stellt sich auf der ganzen Welt und die hauptsächlichen Ursachen finden sich ausserhalb unserer Grenzen, namentlich in Ländern, die weniger entwickelt und dichter bevölkert sind als die Schweiz. Indem dort eingegriffen wird, wo die Emissionen die grössten Probleme verursachen, ist das System nicht nur aus Sicht der Umwelt wirksamer, sondern auch wirtschaftlich vorteilhaft, und dies sowohl bezüglich der Kosten als auch der Entwicklung dieser Länder.



STÄNDERAT

15.023 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr –Fonds (NAF) will die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge zugunsten des Agglomerationsverkehrs langfristig sicherstellen. Der in der Verfassung verankerte NAF wird durch zwingend zweckgebundene Erträge geüfnet. Um die vorhersehbaren Defizite zu beheben, hat der Bundesrat beschlossen, den Ertrag der Automobilsteuer dem Fonds zuzuweisen und den Mineralölsteuerzuschlag um 6 Rappen/Liter zu erhöhen. Nach dem Muster des Bahn-Infrastrukturfonds und anders als der heutige Infrastrukturfonds ist der NAF zeitlich unbegrenzt; Planung und Ausführung werden dadurch zuverlässiger, der Geldfluss wird überschaubarer und transparenter.

Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) der Nationalstrassen enthält Projekte für ein Gesamtvolumen an Investitionen von 16 Milliarden Franken. Er enthält die Module 1, 2 und 3, welche bis anhin im Engpassbeseitigungsprogramm (PEB) enthalten waren, sowie die Netzergänzungen in Morges und im Glattal, die in den Netzbeschluss integriert werden.

Stellungnahme des TCS

Der TCS begrüsst die verfassungsmässige Verankerung eines Zweckartikels analog der Vorlage zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Der TCS begrüsst zudem die Zuweisung des gesamten Ertrages der Automobilsteuer (Importsteuer) an den NAF, sofern dies unabhängig von der Finanzlage des Bundes (keine Verwendung ausserhalb des NAF) erfolgt. Er erachtet ferner das Eintreten einer Mehrheit der KVF-SR auf einen höheren Anteil der Mineralölsteuer für die Strasse als einen Schritt in der richtigen Richtung. Dieser Anteil sollte indessen auf mindestens 60 % erhöht werden. Wird der Bundesbeschluss von 2012 über die Nationalstrassen wieder aufgenommen, muss der Anteil auf über 60 % erhöht werden.

Aufgrund dieser Überlegungen übersteigt die von der Kommission geforderte Preisanpassung die vom TCS gesetzte Grenze von 3 Rappen deutlich. Eine derartige Erhöhung kommt für den TCS nur in Frage, wenn trotz einer fairen Neuaufteilung der Zweckbindung baureife Projekte nicht ausgeführt werden könnten. In diesem Zusammenhang lehnen wir es auch ab, dass dem Bundesrat neu die Kompetenz erteilt werden soll, periodisch einen Teuerungsausgleich vornehmen zu können.



Was das Entwicklungsprogramm anbetrifft, unterstützt der TCS die Ergänzung des Nationalstrassennetzes mit der Umfahrung Morges und Glattal-Autobahn.

Dagegen erachten wir es als politisch angebracht, dass auf die grundsätzlich zu begrüssende Integration des Netzbeschlusses 2012 verzichtet wird, sofern diese an eine neuerliche Diskussion um die Nationalstrassenabgabe / Vignette (Erhöhung oder Umwandlung in eine E-Vignette) gebunden ist.

Objekte im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz 2012:

13.440 In. Pa. Müri. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Dieser Vorstoss will den Bundesbeschluss 2012 über das Nationalstrassennetz in Kraft setzen, wobei die bisher von den Kantonen getragenen Kosten kompensiert werden sollen. Die Kosten für die Netzergänzungen sind über zweckgebundene Erträge gemäss Artikel 86 BV zu finanzieren.

13.4186 Mo. Eberle. Zukunft des Netzbeschlusses

Diese Motion will den Netzbeschluss von 2012 über die Nationalstrassen gleichzeitig mit der Annahme der NAF-Vorlage in Kraft setzen. Sie will ferner die Finanzierung im Rahmen des neuen Strassenfonds sicherstellen und bietet dafür mehrere Optionen an.

14.3152 Mo. Fournier. National bedeutsame Strasseninfrastruktur. Gesamtschau der Erweiterung und Finanzierung

Die Motion will den Sachplan Verkehr vom 26. April 2006 für den Bereich Strasse umgehend umsetzen und die Modalitäten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur so anpassen, dass die Mittel gewährt werden können, die für die langfristige Finanzierung und den Unterhalt des Grundnetzes (Nationalstrassen) und des Ergänzungsnetzes (Schweizer Hauptstrassen) sowie für den Agglomerationsverkehr erforderlich sind.

15.3799 Mo. KVF-SR. Netzbeschluss und E-Vignette

Der Bundesrat wird mit dieser Motion beauftragt, dem Parlament bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette vorzulegen. In der Vorlage ist die



Verknüpfung der E-Vignette mit der Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz abzubilden. Dabei sind die Preise für die E-Vignette so zu gestalten, dass die nicht von den Kantonen kompensierten Mehrkosten des Bundes gedeckt sind.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt grundsätzlich die Wiederaufnahme des Netzbeschlusses über Nationalstrassen ins strategische Entwicklungsprogramm. Dieser Beschluss, Frucht langwieriger Verhandlungen zwischen allen Beteiligten, soll aber nicht durch die Überwälzung bisher von den Kantonen getragenen Lasten auf die Benutzer finanziert werden. Eine angemessene Kompensation durch die Kantone ist vorzusehen, die von Betrieb und Unterhalt von 400 km Strassen entlastet werden.

Die meisten dieser Strassenabschnitte unterstehen jedoch nicht der Vignettenpflicht, sodass der TCS die Verbindung zwischen der Integration des Netzbeschlusses und die Erhöhung des Vignettenpreises verwirft. Um die Kosten für Ausbauten zu decken, die im Rahmen des Netzbeschlusses von 2012 vorzunehmen sind, fordert der TCS neben einem Beitrag der Kantone einen zusätzlichen Beitrag aus den Erträgen der Mineralölsteuer.)

Schliesslich lehnt der TCS eine elektronische Vignette ab. Das System mit selbstklebenden Vignetten ist einfach und vorteilhaft für eine Vignette mit niedrigen Betriebskosten. Die systematische Erfassung der Fahrten der Strassenbenutzer wäre ausserdem problematisch bezüglich des Datenschutzes.

13.074 Energiestrategie 2050, erstes Massnahmenpaket. Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie (Atomausstiegsinitiative).Volksinitiative

Der Bundesrat hat beschlossen, die Energiestrategie 2050 als indirekten Gegenvorschlag zur Atomausstiegsinitiative („Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie“) zu unterbreiten. Er will so den Verbrauch von Energie und Elektrizität herabsetzen und im Energiegesetz quantitative Etappenziele festlegen. Im Bereich der Mobilität zielt das erste Massnahmenpaket auf eine gesteigerte Energieeffizienz und auf einen gesicherten Zugang zum internationalen Energiemarkt, namentlich für Treibstoffe. In einer späteren Phase zielt die Energiestrategie auf die Einführung eines Lenkungssystems im Bereich der Energiebesteuerung.



Stellungnahme des TCS

Der TCS widersetzt sich dem Antrag und lehnt die Massnahmen und die mittelfristigen Ziele kategorisch ab (lenkendes Steuersystem). Nicht den Gebrauch der Mobilität gilt es zu bekämpfen, sondern gezielt deren Umweltbelastung zu reduzieren. Entsprechend empfiehlt der TCS, die Massnahmen für höhere Energieeffizienz im Bereich der Fahrzeuge weiterzuführen. Es ist jedoch undenkbar, langfristig verbindliche Ziele festzulegen ohne gleichzeitig die notwendigen Massnahmen aufzuführen, um diese zu erreichen.

Im Bereich der Fahrzeuge befürwortet der TCS technische Massnahmen wie Emissionsnormen für neu zugelassene Fahrzeuge, vorausgesetzt, dass auf den Einsatz von Lenkungsabgaben verzichtet wird, und dass keine restriktiveren Normen angewandt werden als in der EU.

Im Einzelnen nimmt der TCS wie folgt Stellung :

Paket 1 : Energiegesetz

Art. 45, al. 1

Diese Bestimmung betrifft die Energie-Etikette, insbesondere für Fahrzeuge. Der TCS legt Wert darauf, dieses Instrument dem Stand der Technik anzupassen, um den Konsumenten die bestmögliche Information zu liefern.

Art. 45, al. 2

Dieser Absatz ermächtigt den Bundesrat, technische Massnahmen zugunsten marktwirtschaftlicher Instrumente aufzuheben.

Die technischen Anforderungen an Fahrzeuge stellen ein wirksames Mittel zur Minderung des Ausstosses von CO₂-Emissionen dar. Sie dürfen auf keinen Fall zugunsten von wirtschaftlichen Lenkungsmassnahmen aufgehoben werden (Subventionen/Bussen/Abgaben), die weniger wirksam und für die Gemeinschaft deutlich kostspieliger wären. Diese Bestimmung öffnete überdies allerlei Lenkungsmassnahmen im Fahrzeugbereich Tür und Tor. Angesichts des Gesagten und um einen Alleingang in Europa zu vermeiden empfiehlt der TCS, diesen Absatz zu streichen oder dann Fahrzeuge davon auszunehmen.