

**Touring Club Schweiz**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Service politique

Tél +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 51 24
gerard.metrailler@tcs.ch

Politische Governance 2016 - 2020

Der TCS ist viel stärker noch als andere Unternehmen, Organisationen oder Institutionen ins gesellschaftliche Umfeld integriert. Entsprechend ist sein Einfluss nicht auf seine Dienstleistungen und Angebote beschränkt sondern erstreckt sich auch auf seine Partner, seine Mitglieder, seine Mitarbeiter und die Öffentlichkeit ganz allgemein. Der TCS muss sich deshalb die Frage stellen, warum und vor allem auch wie er Politik machen will. Die Governance bildet so das Rückgrat seines politischen Handelns.

1) Gesamtinteresse

Die politischen Ziele des TCS werden aufgrund der Bedürfnisse seiner Mitglieder und der allgemeinen Verpflichtungen des Clubs festgelegt. Der TCS trägt dabei dem gesellschaftlichen Gesamtinteresse Rechnung.

Im Einklang mit Art. 2 Abs. 1. der Statuten trägt der TCS dem gesellschaftlichen Gesamtinteresse Rechnung. Dieses Interesse besteht grundsätzlich in der Sicherung der freien Wahl des Verkehrsmittels sowie in der Wahrung einer guten Grundversorgung an Verkehrsinfrastrukturen, unter Berücksichtigung des Nachhaltigkeits- und des Verursacherprinzips. Der Einbezug der Mitglieder in die Meinungsbildung dient dazu, die Bedürfnisse und Interessen der Mitglieder genauer zu identifizieren und den bestmöglichen Kontakt mit der Basis zu bewahren. Im Idealfall werden Mitglieder in den Prozess einbezogen. Die Mitglieder können sich für Angelegenheiten des Bundes direkt an den Politischen Dienst und für kantonale oder kommunale Geschäfte an ihre Sektion wenden. Stets um Verbesserungen bemüht, misst der TCS den Briefen und Botschaften seiner Mitglieder bezüglich der politischen Tätigkeit des Clubs grösste Bedeutung zu.

Der TCS legt seine politischen Ziele langfristig fest. Er sucht den Zugang zur Mobilität für alle zu verbessern und dabei die nachteiligen Folgen der Mobilität und einer fehlenden Mobilität für die Gesellschaft als Ganzes zu minimieren. Er zielt darauf ab, im Bereich der Mobilität eine führende und unverzichtbare politische Kraft zu sein.

2) Mehrwert

Die politischen Dienstleistungen des TCS schaffen einen Mehrwert für die Mitglieder des Clubs.

Art. 2 Abs. 1 der Statuten folgend bezweckt der TCS „die Wahrung der Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr und im Bereich der Mobilität im Allgemeinen.“ Das Engagement besteht darin, Massnahmen zu unterstützen, Entscheide zu beeinflussen sowie Lösungen im politischen Bereich zu suchen und vorzuschlagen, um die Mobilität der Mitglieder zu fördern. Können die politischen Ziele des TCS erreicht werden, stellt dies einen Mehrwert für die Mitglieder dar, etwa über die Begrenzung der Abgaben und eine verbesserte Infrastruktur.

3) Sachpolitik

Unter Wahrung seiner Unabhängigkeit arbeitet der TCS mit verschiedenen Partnern und politischen Akteuren zusammen. Er nutzt die Erfahrung, die er bei seinen Tätigkeiten gewonnen hat, um seine Argumente auf eine objektive Grundlage zu stellen.

Der TCS beteiligt sich aktiv an den Vernehmlassungsverfahren des Bundes.

Der TCS äussert sich zu konkreten politischen Fragen im Tätigkeitsbereich, der in den Leitlinien festgelegt ist und die Interessen des Clubs und seiner Mitglieder unmittelbar betrifft. Seine politische Tätigkeit ist gekennzeichnet durch Integrität, Ausgewogenheit, Verantwortungsbewusstsein und Transparenz.



Im Sinn des Clubgedankens vermeidet der TCS im Meinungsbildungsprozess die Ausgrenzung von anders denkenden Mitgliedern. In der Vorbereitung seiner Stellungnahmen stützt er sich deshalb auf Daten und Fakten, sowie auf einen breit abgestützten demokratischen Entscheidungsprozess. In jedem Fall nimmt er eine klare, gut und umfänglich begründete Haltung ein. Dazu stützt er sich auf gesammelte Erfahrungswerte.

Andererseits arbeitet der TCS mit einer Reihe von Partnern und politischen Akteuren zusammen. Er stellt diesen seine Sachkenntnis und seine Erfahrung zur Verfügung, um nach Lösungen im Tätigkeitsbereich zu suchen. So veranlasst der Club Studien und beteiligt sich an der Erarbeitung von Kenntnissen und Informationen. Er betrachtet sich als sachverständigen und konstruktiven Partner für staatliche Organe wie auch für andere Organisationen oder Unternehmen.

4) Politische Instrumente

Der TCS kann alle erforderlichen demokratischen Mittel einsetzen, Initiative und Referendum eingeschlossen. Er kann auch Abstimmungsempfehlungen abgeben und bei Kampagnen und bei Wahlen mitwirken.

Generell richtet sich das politische Engagement des TCS nach der Bedeutung der Fragestellung. In seiner politischen Tätigkeit kann der TCS alle verfügbaren demokratischen Mittel einsetzen, um sein Ziel zu erreichen. Nur Organisationen, die im Stande sind, Initiativen oder Referenden zu lancieren und die Abstimmungskämpfe zu bestreiten, können glaubwürdig an einer Entscheidungsfindung mitwirken. Die in Art. 12 Abs. 2 der Statuten definierten Kompetenzen zu Initiativen und Referenden sind deshalb Voraussetzung für die politische Tätigkeit des Clubs. In der Regel unterstützt der TCS Initiativen, die er mitgestalten konnte. Eine aktive Beteiligung vorausgesetzt, kann der TCS Abstimmungskämpfe finanziell unterstützen.

Zuhanden seiner Mitglieder und der übrigen Stimmberechtigten kann der TCS Abstimmungsempfehlungen abgeben, welche konkrete Vorlagen im Bereich seiner politischen Tätigkeit betreffen. Die Stellungnahmen des TCS dienen der öffentlichen Meinungsbildung.

5) Wahlkampfunterstützung

Der TCS betreibt keine Parteipolitik, kann jedoch auf Anfrage der Sektionen Mitglieder der Organe innerhalb des TCS bei Wahlen unterstützen. Die Benützung von Mitgliederdaten zu Wahlkampfzwecken ist nicht zulässig.

In der Interessenvertretung sind gute Kontakte zur Legislative wie auch zur Exekutive unerlässlich. Einerseits ermöglichen diese, die Themen des TCS in Entscheidungsgremien zu thematisieren, andererseits verfügen Politiker über einen Einfluss auf die öffentliche Debatte, welche die Öffentlichkeitsarbeit des TCS ergänzen kann. Die Präsenz von politischen Entscheidungsträgern, welche die Interessen des TCS teilen, erhöht die Schlagkraft der Sachpolitik des TCS. Dies führt zu einem direkten Mehrwert für alle Mitglieder. Der TCS kann Kandidatinnen und -kandidaten in einem vordefinierten Rahmen unterstützen. Eine mögliche Unterstützung des Zentralsitzes kommt nur für Bundeswahlen in Frage. Auf kantonaler Ebene sind die Sektionen ausschliesslich zuständig.

6) Demokratische Struktur

Die demokratische Struktur des TCS garantiert eine gerechte Vertretung der Mitgliederinteressen auf allen staatlichen Ebenen.

Der TCS ist in Sektionen gegliedert und pflegt eine dem schweizerischen Staatsverständnis entsprechende demokratische Struktur. Gemäss Art. 25 und 26 der Statuten sind die Sektionen rechtlich selbstständig und „verwirklichen den Vereinszweck auf ihrem Gebiet in Anlehnung an die Tätigkeit des Zentralsitzes und entsprechend den regionalen Gegebenheiten.“ Diese Struktur gewährleistet eine adäquate Vertretung sämtlicher Mitgliederinteressen. Die politischen Vorstösse des Clubs werden dadurch legitimiert und erhalten zusätzlich noch entsprechendes Gewicht.



Die Aktivitäten auf lokaler und regionaler Ebene werden durch das Engagement des TCS auf Bundesebene verstärkt.

7) Unité de doctrine

Öffentliche Verlautbarungen im Namen des TCS erfolgen im Rahmen der Zuständigkeit und auf Basis der Leitlinien unter Respektierung des Grundsatzes der "Unité de doctrine".

Unter Beachtung der föderalen Struktur des Zusammenhalts strebt der TCS in nationalen Fragen Einheitlichkeit an. Die grundsätzliche Positionierung des TCS wird in den politischen Leitlinien festgelegt. Diese dienen als gemeinsame Grundlage für Stellungnahmen des Zentralclubs und der Sektionen.

Die entscheidenden Organe des TCS im politischen Bereich sind die Delegiertenversammlung, der Verwaltungsrat und der politische Ausschuss. Operativ werden politische Aktionen vom Zentralpräsidenten und vom Vorsitzenden des politischen Ausschusses geleitet. Ersterer wird von der Delegiertenversammlung gewählt und vertritt den Club auf nationaler und auf internationaler Ebene gegen aussen.

Der Politische Dienst führt die politischen Aktionen des Clubs gemäss den Beschlüssen seiner Organe aus. Er ist im politischen Bereich für die Koordination der Tätigkeiten aller Dienste der Zentralverwaltung zuständig. Dazu dient ihm die Plattform Public Affairs. Dieses Netzwerk gewährleistet die Koordination und den Informationsfluss zwischen der Zentrale, den Sektionen und den Mitgliedern.



Politische Leitlinien 2016 – 2020

I. Grundlagen politischer Tätigkeit

Der statutarisch festgelegte Zweck (Art. 2 der Statuten) des TCS ist die Wahrung der Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr sowie im allgemeinen Bereich der Mobilität. Dazu gehört seit jeher auch die politische Interessenwahrung. Der TCS hat dem Gesamtinteresse gebührend Rechnung zu tragen.

Gemäss Art. 12 Abs. 2 lit. h erlässt die Delegiertenversammlung Leitlinien im Bereich der Mobilitätspolitik. Die politischen Leitlinien legen die politischen Grundsätze des TCS fest und geben dem Verwaltungsrat den Rahmen seines politischen Engagements vor. Der Verwaltungsrat setzt die Vorgaben um (Art. 18 Abs. 9 lit. d der Statuten).

Zu beachten ist, dass der Entscheid über das Ergreifen von Initiativen und Referenden der Delegiertenversammlung zukommt (Art. 12 Abs. 2 lit. g der Statuten).

Der TCS orientiert sich im Rahmen seiner politischen Aktivitäten an den nachstehenden Grundsätzen:

- **Freie Wahl des Verkehrsmittels**

Das Recht der freien Wahl des Verkehrsmittels leitet sich vom Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit ab. Wer eine Dienstleistung im Verkehrsbereich nachfragt, muss frei und ohne staatlichen Einfluss zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln wählen können.

- **Infrastruktur orientiert sich an der Nachfrage**

Die Infrastruktur muss den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft genügen. Dabei gilt es, die geographische Lage der Schweiz im Herzen Europas, die besonderen topographischen Verhältnisse sowie die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Erwartungen zu berücksichtigen.

- **Sparsame Verwendung der Mittel**

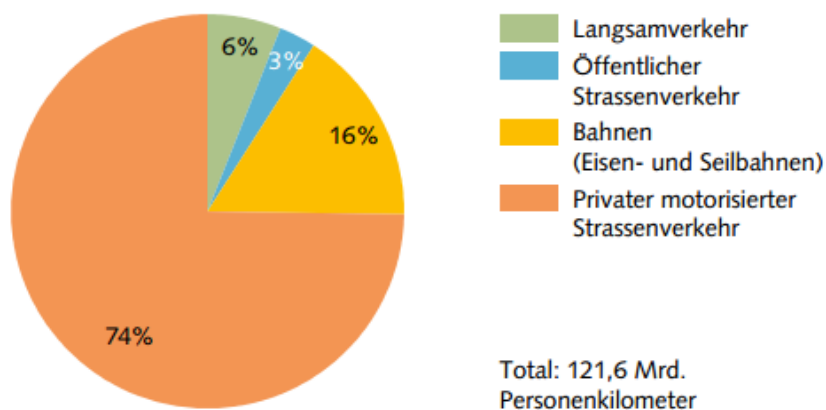
Eine liberale Verkehrspolitik hat die zweckmässige und sparsame Verwendung der finanziellen Mittel zur Folge. Das Wirtschaftlichkeits- und das Verursacherprinzip sowie der Grundsatz der Verhältnismässigkeit müssen bei jedem Entscheid im Bereich der Verkehrspolitik mitberücksichtigt werden.



II. Lagebeurteilung

Die Strasseninfrastruktur im Allgemeinen und der motorisierte Strassenverkehr im Besonderen erbringen in der Schweiz die weitaus grösste Verkehrsleistung – sowohl im Personenverkehr wie auch im Güterverkehr. Für sich alleine betrachtet, bringt es der private motorisierte Strassenverkehr auf eine Verkehrsleistung von knapp 90 Milliarden Personenkilometern pro Jahr. Insgesamt verzeichnete er zwischen 1970 und 2011 beinahe eine Verdoppelung der Verkehrsleistung. Besonders stark war das Wachstum in den 1970er- und 1980er-Jahren. Der motorisierte Strassenverkehr ist von enormem Nutzen für Gesellschaft und Wirtschaft. Der Nutzen des Verkehrs übersteigt die durch die Mobilität verursachten Gesamtkosten deutlich. Der Verkehr stellt bezüglich Beschäftigung und Wertschöpfung einen bedeutenden Wirtschaftsbereich dar. Die Nutzenüberschüsse liegen gesamthaft zwischen knapp 3 bis 8 Mrd. Franken pro Jahr.

Folgende Grafik zeigt den Anteil des privaten motorisierten Strassenverkehrs an den von den Verkehrsbenützern insgesamt zurückgelegten Distanzen (Quelle: BFS):



Quelle: BFS

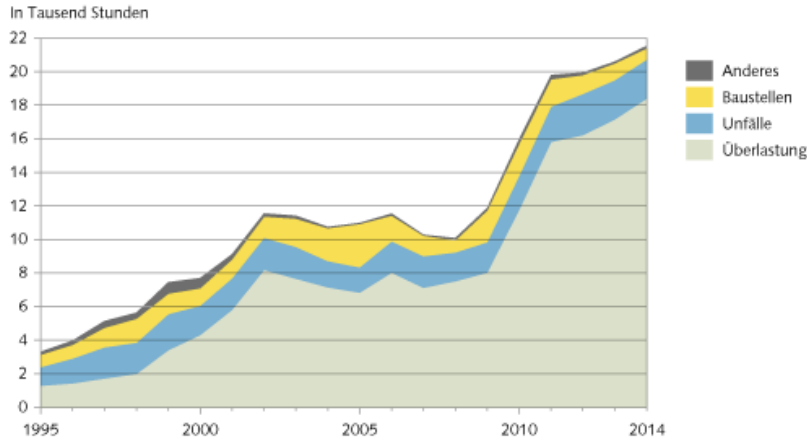
© BFS

Der wesentliche Faktor, der zu einem Anstieg der Mobilität führt, ist das Wachstum von Bevölkerung und Wohlstand. Die Nachfrage nach Mobilität wird akzentuiert durch die Wohnungsknappheit und das entsprechend hohe Preisniveau für Immobilien in grossen Agglomerationen. Da sich viele Arbeitsplätze häufig in Zentrumsnähe befinden, werden die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort tendenziell grösser. Auch die durch die Raumplanung angestrebte Verdichtung kann nicht verhindern, dass sich die Nachfrage nach Mobilität im Wesentlichen auf die Mittellandachse der Autobahn A1 und die Agglomerationen konzentriert.

Investitionen in die Strassenverkehrsinfrastruktur wurden seit dem Ende der neunziger Jahre vernachlässigt, insbesondere in Bezug auf das Nationalstrassennetz. Angesichts der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Wohlstand und den nationalen Zusammenhalt sowie für eine ausgewogene Regionalpolitik ist diese Entwicklung besorgniserregend.



Folgende Grafik zeigt die enorme Zunahme der Staustunden auf Nationalstrassen, insbesondere aufgrund der Verkehrsüberlastung (Quelle: BFS):

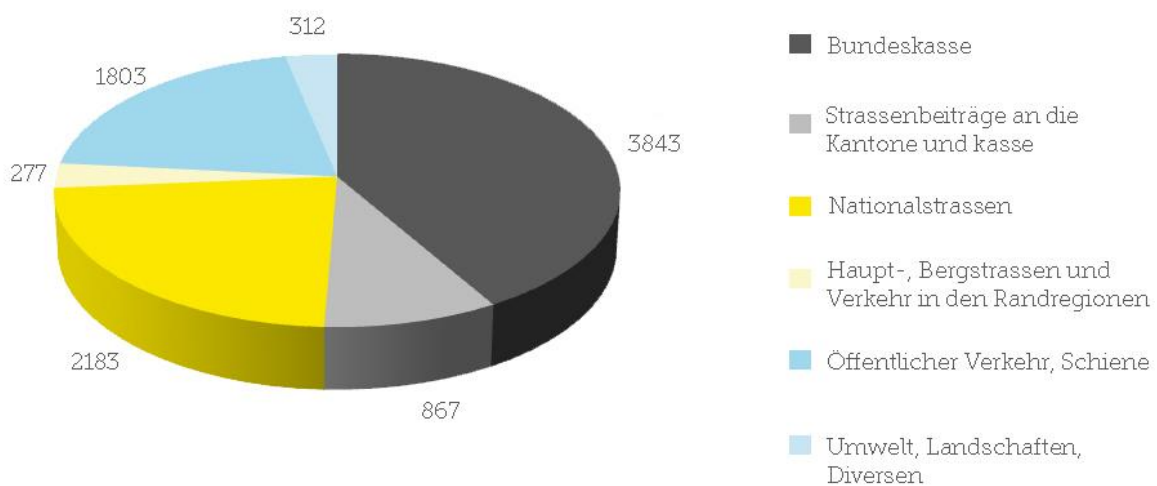


Quelle: ASTRA – Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen

© BFS, Neuchâtel 2015

Die Fortschritte im Bereich der Antriebstechnologie führen zu einer Effizienzsteigerung sowie zu einer Reduktion des Verbrauchs und verringern somit die mit dem Individualverkehr verbundenen Nachteile. Der geringere Verbrauch wirkt sich zwar positiv auf die Umwelt aus, hat aber auch Folgen für die Infrastrukturfinanzierung. Denn diese wird wesentlich durch Treibstoffabgaben alimentiert.

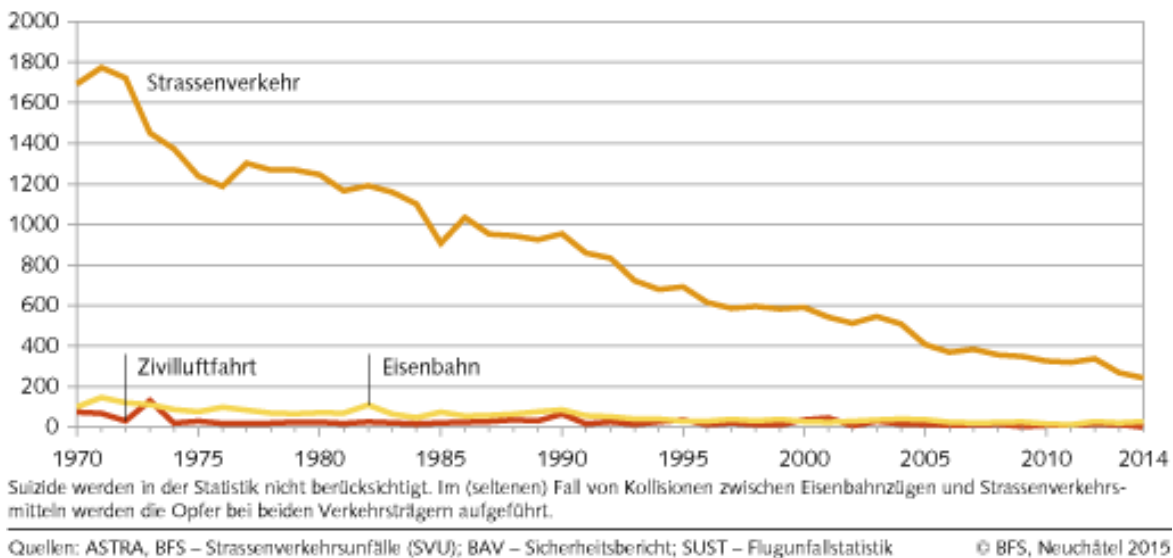
Folgende Grafik zeigt die Verteilung der Erträge des Bundes aus Strassenabgaben in Millionen Franken im Jahr 2013 (Quellen: Staatsrechnung, Strasseschweiz):





Die Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen wurde seit Beginn der 1970er Jahre stetig verbessert. Die Opferzahlen nehmen von Jahr zu Jahr ab. Wesentliche Ursache für diese Entwicklung ist der enorme Fortschritt in Bezug auf die Sicherheit der Fahrzeuge sowie der Verkehrsinfrastruktur. Zudem zeigen auch die gestiegenen Anforderungen bei der Fahrerausbildung einen positiven Effekt auf die Sicherheit im Strassenverkehr.

Folgende Grafik zeigt die deutliche Zunahme der Verkehrssicherheit. Die tödlichen Verkehrsunfälle haben seit 1970 um 86 % abgenommen (Quelle BFS):



III. Herausforderungen

Die Mobilitätspolitik ist in einer entscheidenden Phase: Die Politik wird in den Bereichen Infrastruktur, Finanzierung, Besteuerung, Raumplanung, Umwelt- und Energiepolitik sowie Verkehrssicherheit und Konsumentenschutz wesentliche Entscheidungen zu fällen haben.

Aufgrund der Bevölkerungszunahme, des Wirtschaftswachstums und der räumlichen Verdichtung werden die Verkehrsinfrastrukturen künftig noch höheren Belastungen ausgesetzt. Die Kapazitätsgrenzen werden an noch mehr Orten überschritten. Deshalb sind Lösungen gefragt, die leistungsfähige Infrastrukturen gewährleisten und es gleichzeitig erlauben, die notwendigen Anpassungen trotz voraussichtlich rückläufiger Erträge zu finanzieren. Ohne die notwendigen Anpassungen und den Unterhalt des Netzes muss mit einer Verschlechterung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit gerechnet werden. Die Vernachlässigung der Investitionen führt langfristig zu einem markant höheren Investitionsbedarf.

Die Innovationen in der Fahrzeugtechnologie haben zu immer sichereren, umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Fahrzeugen geführt. Parallel zu dieser Entwicklung werden aus den Fahrzeugen aber auch immer mehr Daten für die Analyse der Fahrzeugtechnik und des Fahrverhaltens der Benutzer erhoben. Vor dem Hintergrund der Möglichkeiten zur Erstellung von Nutzerprofilen – etwa zur Nutzung für Abgabenerhebungen – kommt daher dem Schutz der Privatsphäre und dem Eigentum der Daten besondere Bedeutung zu.



IV. Forderungen des TCS

A. Infrastruktur und Verkehr

Die Leistungsfähigkeit unserer oft stark geforderten Verkehrsnetze muss erhalten und der wachsenden Nachfrage angepasst werden. Es gilt, die Netze gezielt zu erweitern, Engpässe zu beseitigen und die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Systemen im Zuge der technischen Entwicklung zu optimieren.

Diese Forderung ist insbesondere mit folgenden Massnahmen zu verwirklichen:

- **Unterhalt der bestehenden Netze sicherstellen**

Die starke Nutzung der Nationalstrassen führt zu einem gesteigerten Verschleiss. Unterhaltsarbeiten stellen eine vorrangige Aufgabe dar.

- **Anpassen der Kapazitäten an die wachsende Nachfrage**

Der Verkehr auf den Autobahnen hat von 1990 bis 2013 um 109% zugenommen. Bis 2030 wird eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um weitere 19% erwartet. Die Nationalstrassen werden einen überproportionalen Teil des Verkehrs aufnehmen, was zu einer erwarteten Zunahme von 25% führt. Die Beseitigung von Engpässen und der Ausbau der Strassen sind unabdingbar, um die Nutzbarkeit des Netzes zu erhalten.

- **Lösungen für die dringenden Probleme finden**

Kurzfristig sind Massnahmen zur Verkehrsregelung vorzusehen, zur Linderung der dringendsten Kapazitätsprobleme. Es könnten Massnahmen wie die Benützung der Pannestreifen und dynamische Geschwindigkeitsbegrenzungen usw. vorgesehen werden. Solche Massnahmen können allerdings immer nur kurzfristiger Natur sein und dürfen den notwendigen Ausbau der Strassen nicht verzögern.

- **Zweckmässige Nutzung der Infrastruktur begünstigen**

Weiter sind neue Formen der Mobilität und die Nutzung verschiedener Verkehrsarten zu fördern. Insbesondere sind Car Sharing und Car Pooling sowie das Teilen von privaten Parkplätzen zu unterstützen.

- **Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen neu ausrichten**

Bis jetzt dienen die Agglomerationsprogramme vornehmlich dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse. Finanziert durch Abgaben der Strassenbenützer sollten diese Subventionen eigentlich zur Verbesserung des Strassenverkehrs dienen. Bahnprojekte sollten von jetzt an durch Mittel des Bahninfrastrukturfonds gedeckt werden.

- **Ladestationen für Elektrofahrzeuge schaffen**

Fahrzeuge mit Elektromotoren (einschliesslich Hybridantriebe) benötigen für ihre Attraktivität ein entsprechendes Netz von Schnellladestationen, gerade auch entlang der Hauptachsen.



B. Finanzierung und Abgaben

Abgabenerhöhungen und neue Gebühren zu Lasten der Strassenbenützer sind zu vermeiden. Im Falle von verbrauchsbedingten Ertragsausfällen bei den Mineralölabgaben sind Korrekturen bei der Verwendung der Abgaben der Strassenbenützer angezeigt, um den ausgewiesenen Bedürfnissen der Strasse zu entsprechen.

Diese Forderung ist insbesondere mit folgenden Massnahmen zu verwirklichen:

- **Einen Strassenfonds schaffen und in der Verfassung verankern**

Um die Finanzierung der Strasseninfrastruktur und die Zweckbindung der Erträge zu gewährleisten, muss ein in der Verfassung verankerter Strassenfonds geüffnet werden. Dieser muss das ausdrücklich festgehaltene Ziel haben, der Bevölkerung ein leistungsfähiges Strassennetz zur Verfügung zu stellen. Dieselbe Zielsetzung gilt für die Kantone. Spezialfinanzierungen und Fonds führen zu regelmässigen Investitionen und Unterhaltsarbeiten an der Verkehrsinfrastruktur.

- **Die Bedürfnisse mit den bestehenden Mitteln befriedigen**

Die Strassenbenützer liefern dem Bund mit den bestehenden Steuern und Abgaben jedes Jahr mehr als 9 Milliarden Franken ab. Bloss rund 3 Milliarden Franken werden wieder zugunsten des Strassenverkehrs eingesetzt. Zwei Drittel der Strassenabgaben werden für andere Aufgaben verwendet. Um dem wachsenden Finanzbedarf zu begegnen, ist daher eine ausgewogenere Verteilung der Erträge der Strassenabgaben erforderlich. Eine moderate Erhöhung der Abgaben kann höchstens als letztes Mittel ins Auge gefasst werden – und nur dann, wenn die zusätzlichen Mittel ausschliesslich für konkrete und rasch realisierbare Vorhaben eingesetzt werden, die den Strassenbenützern einen unmittelbaren und konkreten Mehrwert liefern.

- **Quersubventionen begrenzen**

Die Strassenbenützer erbringen den Grossteil der Erträge für den Bahninfrastrukturfonds und andere Subventionen. Diese Querfinanzierung ist auf das verfassungsmässige Minimum zu begrenzen.

- **Die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs plafonieren**

Im Zeitraum 2005 – 2015 sind die Kredite für den Agglomerationsverkehr rascher aufgebraucht worden als geplant, wobei Autobahnprojekte allerdings kaum voran gekommen sind. Um ein Ungleichgewicht zu vermeiden und vorrangige Projekte des Nationalstrassennetzes nicht zu gefährden, müssen die Mittel zur Mitfinanzierung von Agglomerationsvorhaben plafoniert werden.

- **Lenken und Finanzieren sind nicht vereinbar**

Eine Änderung der Besteuerung ist längerfristig unausweichlich. Eine Reform der Besteuerung im Verkehrsbereich kann allerdings nur mit Blick auf eine gesicherte Finanzierung der Infrastruktur ins Auge gefasst werden. Insbesondere sind Lenkungsabgaben ausgeschlossen, da sie mit einer sicheren und nachhaltigen Finanzierung nicht vereinbar sind.



C. Raumplanung

Die Raumplanungspolitik muss im Verkehr die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsarten nutzen. Eine Anpassung der Infrastrukturen drängt sich auf, um den wachsenden Bedürfnissen aufgrund der baulichen Verdichtung zu begegnen, welche im Rahmen der ersten Revision des Raumplanungsgesetzes beschlossen worden ist.

Diese Forderung ist insbesondere mit folgenden Massnahmen zu verwirklichen:

- **Bedeutung der Strasse anerkennen**

Derzeit setzt die eidgenössische Raumplanungspolitik ausschliesslich auf den öffentlichen Verkehr, obwohl drei Viertel der Verkehrsleistungen vom motorisierten Individualverkehr erbracht werden. Diese einseitige Sicht des Bundes genügt nicht, um einen leistungsfähigen Verkehr zu gewährleisten. Der Beitrag des Strassennetzes für die Grundversorgung und den Mobilitätsbedarf muss anerkannt werden, im Sinne sich ergänzender Verkehrsmittel.

- **Ausbau der Infrastruktur fördern**

Mit der baulichen Verdichtung und der Bevölkerungszunahme müssen gute Strassenverbindungen zwischen Agglomeration und Peripherie gewährleistet werden. Die Zentren müssen erreichbar bleiben.

- **Unzweckmässige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vermeiden**

Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren müssen pragmatisch sein. Generell ist die Erschliessung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitzone mit leistungsfähigen Verkehrsnetzen sicherzustellen.

- **Angemessene Parkplatz-Möglichkeiten gewährleisten**

Parkplatzmöglichkeiten sind mit der räumlichen Entwicklung untrennbar verbunden. Erst diese erlauben es, vom individuellen Verkehrsmittel auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Mit Blick auf die Verdichtung muss das Parkplatzangebot angepasst werden. Die Beschränkung von Parkplätzen darf nicht als (untaugliches) Mittel verwendet werden, um die Zufahrt zur Innenstadt zu begrenzen oder zu lenken.



D. Umwelt und Energie

Lenkungsabgaben für Energie und Umwelt sind im Bereich der Mobilität ausgeschlossen. Es gilt, die Effizienz der Fahrzeuge zu verbessern, um Nachteile der Mobilität zu mindern, ohne der Mobilität selbst zu schaden.

Diese Forderung ist insbesondere mit folgenden Massnahmen zu verwirklichen:

- **Schadstoffausstoss kostengünstig herabsetzen**

Die Minderung von CO₂-Ausstoss und Lärm muss pragmatisch erfolgen mit möglichst kostengünstigen Massnahmen für Wirtschaft und Gesellschaft. Dieses Ziel kann vor allem mit Fortschritten bei der Motoreffizienz erreicht werden, welche es daher zu fördern gilt. Eine Ausrichtung auf europäische Normen drängt sich auf, ein Alleingang wäre nicht im Interesse der Konsumenten.

- **Verzicht auf ökologische Lenkungsabgaben**

Eine neue ökologische Lenkungsabgabe für Strassenbenützer ist unannehmbar, da eine solche Massnahme die sichere Finanzierung der Infrastruktur in Frage stellen würde. Zudem beruht sie nicht auf einer sachlich, sondern auf einer politisch festgelegten Berechnung der externen Kosten.

E. Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist über folgende drei Bereiche zu erhöhen: Optimierung der Infrastruktur, Technik der Fahrzeuge und Verhalten der Strassenbenützer. Vorrang geniessen die Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmer sowie die Verbesserung des Zustands der Strasseninfrastruktur.

Diese Forderung ist insbesondere mit folgenden Massnahmen zu verwirklichen:

- **Vorbeugen und Sensibilisieren**

Im Bereich der Verkehrssicherheit sind Schäden oft nicht rückgängig zu machen. Vorbeugen ist daher besser als heilen, vor allem mittels Verkehrserziehung, Fahrschulung und freiwilliger Weiterbildung. Auch wird die Beteiligung an Kampagnen unterstützt, welche auf Gefahren aufmerksam machen und das Unfallrisiko zu mindern versuchen. Die kantonalen Sektionen des TCS engagieren sich aktiv und gemeinsam mit den Behörden zugunsten der Prävention und der Verkehrssicherheit.



- **Kohärente Sanktionen gewährleisten**

Soll eine Regelung beachtet werden und wirksam sein, muss sie von der Bevölkerung verstanden und akzeptiert werden. Unerwünschte Nebenwirkungen sind daher zu vermeiden, Strafen müssen der Schwere einer Verfehlung entsprechen.

- **Sicherheit der Infrastruktur prüfen**

Tests und sachgerechte Ratschläge zu Strassentechnik im Zusammenhang mit Infrastruktur erlauben es, allfällige Problemfelder zu erkennen. Wenn Sicherheitsmängel erkannt werden, sind Massnahmen zur Verbesserung der Lage zu ergreifen.

F. Konsumentenschutz

Der TCS bietet den Verkehrsteilnehmern umfassende Informationen zu Produkten und Diensten an, die für sie von Belang sind. Er setzt sich bei Industrie und Handel für die Konsumenten ein, agiert unabhängig und sachgerecht. Er wacht zudem über den Schutz der Privatsphäre und unterstützt den Einsatz von modernster Technik.

Diese Forderung ist insbesondere mit folgenden Massnahmen zu verwirklichen:

- **Information und Prüfung von Produkten und Dienstleistungen**

Neue technische Fortschritte bringen unausweichlich eine grössere Komplexität der angebotenen Produkte oder Dienste mit sich. Für eine optimale Wahl muss der Mobilitätskonsument direkten Zugang zu umfassenden und sachlichen Angaben von hoher Qualität haben. Vergleichstests zur Information des Konsumenten müssen durchgeführt werden.

- **Verwendung und Schutz der Daten**

Der technische Fortschritt und die Digitalisierung der Fahrzeugsysteme erfordern besseren Datenschutz. Es ist transparent anzugeben, wo welche Daten gespeichert werden. Der Konsument muss jederzeit Zugriff zu seinen eigenen Daten haben und frei entscheiden können, wer Zugang zu seinen eigenen Daten hat. Bei jeder Datenerhebung ist eine missbräuchliche Verwendung zu verunmöglichen.

- **Kollaborative Lösungen fördern**

Neue Informationsmittel und gemeinsame Nutzungssysteme „vom Einen zum Andern“ eröffnen neue Möglichkeiten im Bereich der Mobilität. Solche Lösungen sind im Interesse der Nutzer zu fördern. Dabei dürfen keine unnötigen Regulierungen diese Entwicklungen behindern.