

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
politique@tcs.ch  
www.politiquetcs.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 FRÜHLINGSSESSION 2020

## DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

**Kontakt****Gérard Métrailler**

Leiter Politik  
058 827 27 21  
[gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

**Laura Salamin**

Stellvertreterin Leiter Politik  
058 827 27 18  
[laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Inhalt

## **NATIONALRAT..... 3**

- 17.071      Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 ..... 3
- 19.064      Geschäft des Bundesrates. Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung ..... 4

## **STÄNDERAT ..... 5**

- 19.4381      Motion Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR. Rahmenbedingungen für immissionsärmere Nutzfahrzeuge..... 5
- 17.3952      Motion Bühler. Zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen ..... 5
- 19.3741      Motion Müller Damian. Mobility-Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ..... 6
- 19.3708      Motion Schmid Martin. Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer ..... 6
- 19.4403      Motion Wicki. Bedingten Führerausweisentzug ermöglichen ..... 7
- 17.3893      Motion Guhl. Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führer-ausweis entzogen wurde ..... 7



## NATIONALRAT

### 17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020

Das aktuelle CO<sub>2</sub>-Gesetz regelt im Rahmen des Kyoto-Protokolls das Engagement der Schweiz zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020. Die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes soll nun die Ziele des Pariser Abkommens umsetzen und legt die Massnahmen zur Halbierung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 fest. Der Bundesrat hat seine Botschaft zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 vorgelegt. Diese sieht die Modalitäten für die Reduktion der Treibhausgasemissionen bereits ab 2021 vor. Der Verkehrssektor soll einen wichtigen Beitrag an die Erreichung der gesetzten Ziele leisten, insbesondere durch die Verschärfung der Emissionsanforderungen für Neufahrzeuge, die Erhöhung der obligatorischen Kompensation für Kraftstoffimporteure oder die Einführung erneuerbarer Kraftstoffe.

#### Stellungnahme des TCS:

Der TCS ist sich der ökologischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung bewusst und unterstützt daher die von der Schweiz und der Europäischen Union im Abkommen von Paris eingegangene Verpflichtung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um die Hälfte zu reduzieren. Zur Erreichung dieses Ziels muss auch der Verkehrssektor einen Beitrag leisten.

Für den TCS ist jedoch zentral, dass der Konsument auf dem Weg zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität auch unterstützt wird. Der aktuelle Gesetzesentwurf enthält in dieser Beziehung keine konkreten Massnahmen. Vielmehr laufen die vorgeschlagenen Massnahmen im Wesentlichen nur auf eine Verteuerung der Mobilität und Bestrafung der Konsumenten hinaus. Es fehlt ihnen insgesamt auch die Kohärenz mit der beschlossenen Energiestrategie und sie sind untereinander zum Teil auch widersprüchlich. Nicht zuletzt fehlt die Sicherheit, ob damit die Zielsetzungen unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen tatsächlich erreichbar sind.

Neben diesen allgemeinen Bemerkungen zum Gesetzesentwurf macht der TCS die folgenden Bemerkungen und Forderungen:

**Die Frage des maximalen Aufschlages (Art. 27 Abs. 3ter) muss im globalen Umfeld betrachtet werden:** Neben den gemäss Gesetzesentwurf fälligen Kompensationskosten von 10 bzw. 12 Rappen werden die Konsumenten bald weitere 4 Rappen aufwenden müssen, um den NAF zu öffnen, und nochmals 4 Rappen, um die fiskalische Entlastung von Bio-Treibstoffen aus der Vergangenheit auszugleichen. Diese würde nicht nur zu einer Verteuerung der Treibstoffpreise um gegen 20 Rappen für die Automobilisten führen und die Lebenskosten allgemein erhöhen (Verteuerung transportierter Güter), sondern durch eine gleichzeitig drohende Umkehr des Tanktourismus auch zu Verlusten in der Bundeskasse und bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur führen. Vor diesem Hintergrund erscheint der maximale Aufschlag zu hoch.

**Die Weiterführung der Förderung von Biotreibstoffen muss wie heute auf freiwilliger Basis erfolgen (Art. 27 Abs. 3):** Die Bio-Treibstoffe sind wichtig, um die Klimaziele zu erreichen und Lenkungsmaßnahmen wie deren fiskalische Entlastung können zu deren Förderung beitragen. Dabei ist in Zukunft auf eine Kompensation der Steuerausfälle zu verzichten. Eine *obligatorische* Kompensation von 5 % für Bio-Treibstoffe wäre dagegen mit Blick auf einen vernünftigen Maximalaufschlag nicht zielführend. Tatsächlich wären etwa 4 Rappen/Liter erforderlich, um eine Kompensation von nur 5% von gesamthaft 90 % zu finanzieren.



**Die vorgesehene Umleitung der Einnahmen aus den Sanktionen vom NAF in den Klimafonds lehnt der TCS entschieden ab (Art. 38h, Abs. 3 und 42):** Mit Inkrafttreten des aktuellen CO<sub>2</sub>-Gesetzes am ersten Januar 2013 wurden die Sanktionszahlungen nicht mehr an die Bevölkerung zurückverteilt, sondern flossen in den Infrastrukturfonds. Mit Inkrafttreten des NAF am 1. Januar 2018 fliessen sie in den NAF. Dieser wurde von mehr als 60 % der Bevölkerung und allen Kantonen angenommen. Für den TCS gibt es keinen Grund, an dieser Lösung knapp zwei Jahre nach deren Inkrafttreten bereits wieder Elemente herauszubrechen. Das ist erstens keine verlässliche Politik und zweitens dienen die Investitionen in den NAF gemäss Zweckartikel der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität in allen Landesgegenden.

## **19.064 Geschäft des Bundesrates. Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung**

Der Bundesrat verlangt eine Erhöhung des Zahlungsrahmens und seine Verlängerung bis 2026 für den unbegleiteten kombinierten alpenquerenden Schienen-Güterverkehr. Es gilt also den Zahlungsrahmen, der für die Jahre 2011 bis 2023 beschlossen worden ist, um drei Jahre zu verlängern und um 90 Millionen Franken zu erhöhen. Diese Erhöhung um 30 Millionen Franken pro Jahr für die Periode 2024 bis 2026 betrifft nur die Förderung des unbegleiteten kombinierten Transports. Ziel ist es, sich dem Verkehrsziel von 65'000 alpenquerenden Fahrten anzunähern und eine allfällige Verlagerung des Gütertransports auf die Strasse zu vermeiden. Der Bundesrat sieht keine Verlängerung über 2026 hinaus vor.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) beantragt, den Zahlungsrahmen um zusätzliche 389 Millionen Franken und eine Verlängerung um 7 Jahre (rund 55 Millionen pro Jahr). Der Zahlungsrahmen würde damit auf 2'060 Millionen Franken erhöht und bis 2030 verlängert.

### **Stellungnahme des TCS: Unterstützung des Vorschlages des KVF-N**

Der TCS setzt sich für die Ko-Modalität von Strasse und Schiene ein und unterstützt die Verlagerung des Güterfernverkehrs. Der Bund muss über die notwendigen Mittel verfügen, um den kombinierten Güterverkehr zu fördern und die Verlagerung des Güterverkehrs über die Alpen erfolgreich fortzusetzen. Aus diesem Grund unterstützt der TCS den Vorschlag des KVF-N.



## STÄNDERAT

### **19.4381 Motion Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR. Rahmenbedingungen für immissionsärmere Nutzfahrzeuge**

Der Bundesrat wird beauftragt, Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig den neuen technologischen Entwicklungen anzupassen. Damit sollen vorteilhafte Rahmenbedingungen geschaffen werden mit dem Ziel, die Umstellung auf schadstoffärmere Nutzfahrzeuge nicht regulatorisch zu hemmen, sondern eher zu fördern.

Folgende aktuelle Anliegen sind einer Lösung zuzuführen:

1. Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb sollen bis auf Weiteres von der Befreiung bzw. Reduktion der LSVA-Pflicht profitieren (allenfalls unter gleichzeitiger Erhöhung der LSVA für besonders emissionsreiche Nutzfahrzeuge).
2. Nutzfahrzeuge, die als (Plug-in-) Hybridfahrzeuge ausgelegt sind, sollen für die elektrisch zurückgelegten Kilometer von der LSVA befreit werden. Aus Praktikabilitätsgründen kann dabei auch eine Pauschalierung in Betracht gezogen werden.
3. Erhöhung der maximalen Länge von mit Wasserstoff betriebenen Sattelmotorfahrzeugen (1 m bis 1.2 m), Motorwagen und Anhängerzüge, damit die Wasserstoffbehälter Platz finden, ohne dass eine Reduktion des Transportvolumens erfolgen muss.
4. Weitere aufgrund technologischer Entwicklungen.

#### **Stellungnahme des TCS: Unterstützung**

Der TCS befürwortet die Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge. Wichtig ist, dass dies technologieneutral geschieht (Hybrid, Elektro, Gas, Wasserstoff, synthetischer Treibstoff).

### **17.3952 Motion Bühler. Zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen**

Der Bundesrat wird beauftragt, die Gesetzgebung, insbesondere die Signalisationsverordnung, so anzupassen beziehungsweise einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen, dass bei der Signalisation von Autobahnanschlüssen die Namen der Anschlüsse (sowohl bei Ortschaften als auch gegebenenfalls bei Stadtteilen) in zwei Landessprachen aufgeführt werden können; dies soll möglich sein in zweisprachigen Ortschaften, in denen die kleinere Sprachgruppe wenigstens 30 Prozent der Bevölkerung umfasst. Die zweisprachige Benennung soll mindestens auf der Tafel "Ankündigung des nächsten Anschlusses" (4.60), auf dem Vorwegweiser und dem Wegweiser bei Anschlüssen (4.61 und 4.62) und auf der Einspurtafel über Fahrstreifen (4.69) zulässig sein.

#### **Stellungnahme des TCS: Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion ab. Wie der Bundesrat unterstreicht, können zweisprachige Hinweistafeln auf Autobahnen verwirren und Fahrer ablenken, welche die Orte nicht kennen, und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.



## **19.3741 Motion Müller Damian. Mobility-Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zu einem Mobility-Pricing für alle Verkehrsträger, welche keine Mineralölsteuer oder andere Abgaben entrichten (Elektrofahrzeuge, Wasserstoff, LNG usw.), vorzulegen. Damit werden gleichzeitig mehrere Ziele erreicht: Sicherung der Strassenverkehrsfinanzierung, das Erreichen der Emissionsreduktion und faire Kostenbeteiligung.

### **Stellungnahme des TCS: Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Müller ab. Der TCS ist sich bewusst, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verschiedene Gebühren auf Treibstoffe nicht entrichten und damit nicht zur Finanzierung der Verkehrs-Infrastruktur beitragen.

Der Bund ist aber bereits an der Erarbeitung einer Vorlage für eine Gestaltung der Mobilitätstarife, die definitionsgemäss für alle Verkehrsarten gilt. Dabei werden viele offenen Fragen noch beantwortet werden.

Der TCS bevorzugt daher kurz und mittelfristig die im Rahmen des NAF bereits vorgesehenen pauschalen Abgaben für Elektro-Fahrzeuge, als angemessene Beteiligung dieser Fahrzeuge an der Finanzierung der Infrastruktur.

## **19.3708 Motion Schmid Martin. Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Strassenverkehrsgesetzgebung so anzupassen, dass Jugendliche ab 12 Jahren E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer ohne Fahrausweis fahren dürfen.

### **Stellungnahme des TCS: Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Motion Schmid. Ein Elektro-Velo, das mit 25 km/h fährt, ist nicht schneller und nicht schwieriger zu handhaben als ein Fahrrad ohne elektrische Unterstützung. Die Fachleute des TCS für Verkehrssicherheit sehen keine Zunahme junger Unfallopfer durch eine solche Änderung voraus und auch gemäss bfu sind die Unfallopfer vor allem Erwachsene von mehr als 45 Jahren. In diesem Sinne, und um Versicherungsprobleme für 12 bis 14 jährige Kinder zu vermeiden, unterstützt der TCS eine Senkung des Grenzalters auf 12 Jahre.



### **19.4403 Motion Wicki. Bedingten Führerausweisentzug ermöglichen**

Der Bundesrat wird beauftragt, das Strassenverkehrsrecht so anzupassen, dass ein Führerausweisentzug auch bedingt ausgesprochen werden kann.

**Stellungnahme des TCS: Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Wicki ab. Die Erweiterung des Systems mit der Möglichkeit eines bedingten Entzugs des Führerausweis ist weder notwendig noch zielführend. Die schweizerische Gesetzgebung sieht bereits ein System mit Mahnungen und Massnahmen bei Fahrausweisentzügen vor, welches die Schwere der Verfehlung, die Umstände und die Vorgeschichte des Fahrers berücksichtigt. Die Einführung einer weiteren Möglichkeit würde das System nur noch zusätzlich kompliziert machen. Vielmehr müsste gegebenenfalls eine Überarbeitung des gesamten Systems ins Auge gefasst werden.

### **17.3893 Motion Guhl. Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führer-ausweis entzogen wurde**

Der Bundesrat wird aufgefordert, Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) (Änderung vom 15. Juni 2012 im Rahmen von Via sicura, vom Bundesrat noch nicht in Kraft gesetzt) wie folgt anzupassen:

4 Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen worden ist.

**Stellungnahme des TCS: Ablehnung**

Der TCS lehnt diese Motion ab, denn die Polizei hat heute schon die Möglichkeit, diese Informationen abzurufen.