

Vorschau auf die Sommersession 2024 der eidgenössischen Räte



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE

Politischer Dienst
politik@tcs.ch

Kontakt politischer Dienst des TCS

Sébastien Leprat	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailer	058 827 27 21	gerard.metrailer@tcs.ch
Lisa Rasch	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch





Ständerat			
			Seite
24.028	BRG. Forschungsförderinstrument SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction) für die Jahre 2025-2036. Verpflichtungskredit		02
17.3748	Motion Imark – Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen		02
24.3382	Postulat Stocker – Bewertung der Umweltauswirkungen von Mikroplastikpartikeln in der Luft		03
24.3126	Postulat Poggia – Wie wirken sich Mikroplastikpartikel in der Luft auf die Gesundheit aus?		03
Nationalrat			
24.021	BRG. «Für eine verantwortungsvolle Wirtschaft innerhalb der planetaren Grenzen (Umweltverantwortungsinitiative)»		04
22.061	BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision (Entwurf 6)		05
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EJPD)			
23.3490	Motion Egger Mike – Prävention gegen Klimaextremismus		05
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (WBF)			
23.3936	Motion Grossen – Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum		06
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
22.3772	Postulat Roduit – Übergang zur Elektromobilität mit anderem Finanzierungsmodell für die Strassen		06
22.3669	Motion Brenzikofer – ÖV-Mobilitätsgutscheine für tiefere Einkommen		07
22.3752	Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Für einen attraktiveren Halbtax-Preis		07
22.3769	Postulat Töngi – Öffentlicher Verkehr. Attraktive Angebote für junge Menschen		07



STÄNDERAT

24.028 Forschungsförderinstrument SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction) für die Jahre 2025-2036. Verpflichtungskredit

SWEET (SWiss Energy research for the Energy Transition) ist ein laufendes Förderinstrument, das sich auf anwendungsorientierte Forschung fokussiert. Es fördert transdisziplinäre Konsortien zwischen Wissenschaft, Privatwirtschaft und der öffentlichen Hand, um Forschungsfragen während sechs bis acht Jahren zu untersuchen. Inhaltlich soll SWEET einen Beitrag zur Erreichung der Ziele aus der Energiestrategie 2050 sowie der Klimaziele leisten.

Mit dem beantragten Verpflichtungskredit von 106,8 Millionen Franken will der Bundesrat nun SWEET zu SWEETER erweitern (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction). Es wird Fragestellungen zur Versorgungssicherheit und den Umbau zu einem klimafreundlichen Energiesystem bearbeiten.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt den beantragten Verpflichtungskredit. Sowohl in der Energieversorgung wie auch bei den Klimazielen steht die Schweiz weiterhin vor grossen Herausforderungen. Die Mobilität spielt dabei nicht nur eine zentrale Rolle, sie kann auch einen bedeutenden Beitrag an Lösungen leisten – beispielsweise durch die geschickte Verwendung von Elektroautos zugunsten der Netzstabilität. Grosses Potenzial sieht der TCS deshalb in Forschungsbereichen wie beispielsweise der Energiespeicherung und -netze, der Raumplanung, der Digitalisierung und «smart grids», aber auch alternativen Antriebstechnologien wie erneuerbaren Treibstoffen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der TCS dem Ständerat, der Mehrheit seiner Kommission zu folgen und die Vorlage vollständig anzunehmen.

17. 3748 Motion Imark – Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen

Der Bundesrat wird beauftragt, das Nationalstrassengesetz und die Nationalstrassenverordnung so anzupassen, dass Pannestreifenumnutzungen (PUN) im Rahmen von vereinfachten Plangenehmigungsverfahren abgewickelt werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Imark. Die Pannestreifenumnutzung (PUN) gehört zu den Verkehrsmanagementmassnahmen des ASTRA, welche auf stark befahrenen Autobahnabschnitten zum Einsatz kommen ([PUN-Projekte des ASTRA](#)). PUN erhöht die Kapazitäten während hohem Verkehrsaufkommen und leitet so einen wichtigen Beitrag an den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Mit einer Vereinfachung der Planungsgenehmigungsverfahren liessen sich die Projekte an besonders überlasteten Nationalstrassenabschnitten schneller realisieren.



24.3382 Postulat Stocker – Bewertung der Umweltauswirkungen von Mikroplastikpartikeln in der Luft

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht über die Auswirkungen von Mikroplastikpartikeln in der Luft auf die Umwelt und die Biodiversität vorzulegen. Er prüft, ob es zweckmässig ist, entweder einen Entwurf für einen Erlass der Bundesversammlung vorzulegen oder Massnahmen zu ergreifen. Der Bericht sollte sich auf Herkunft, Auswirkungen und mögliche Massnahmen zur Verringerung ihres Vorkommens konzentrieren.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Stocker ab. EMPA und Bundesrat haben den Handlungsbedarf bereits erkannt, ein zusätzliches Mandat aus dem Parlament ist deshalb nicht nötig.

Im Bereich des Verkehrs wurde Reifenabrieb bereits als eine gewichtige Quelle von Mikroplastik identifiziert (siehe z. B. Bundesratsbericht zum Postulat 19.3559). Neu soll die Abgasvorschrift EURO 7 deshalb auch Vorschriften zum Reifenabrieb beinhalten. Basierend auf einer aktuell laufenden und gross angelegten Marktanalyse soll spätestens 2026 ein Grenzwert für C1 Fahrzeuge (Personenwagen) definiert werden.

24.3126 Postulat Poggia – Wie wirken sich Mikroplastikpartikel in der Luft auf die Gesundheit aus?

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen, ob es in Bezug auf die Auswirkungen von Mikroplastikpartikeln in der Luft auf die menschliche Gesundheit zweckmässiger ist, dem Parlament einen Entwurf für einen Erlass vorzulegen oder aber Massnahmen zu ergreifen und einen Bericht über die Auswirkungen von vorzulegen. Im Bericht soll dargestellt werden, woher diese Partikel stammen, wie sie sich auswirken und wie sich deren Konzentration verringern lässt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Poggia ab. EMPA und Bundesrat haben den Handlungsbedarf bereits erkannt, ein zusätzliches Mandat aus dem Parlament ist deshalb nicht nötig.

Im Bereich des Verkehrs wurde Reifenabrieb bereits als eine gewichtige Quelle von Mikroplastik identifiziert (siehe z. B. Bundesratsbericht zum Postulat 19.3559). Neu soll die Abgasvorschrift EURO 7 deshalb auch Vorschriften zum Reifenabrieb beinhalten. Basierend auf einer aktuell laufenden und gross angelegten Marktanalyse soll spätestens 2026 ein Grenzwert für C1 Fahrzeuge (Personenwagen) definiert werden.



NATIONALRAT

24.021 BRG. «Für eine verantwortungsvolle Wirtschaft innerhalb der planetaren Grenzen (Umweltverantwortungsinitiative)»

Die Volksinitiative «Für eine verantwortungsvolle Wirtschaft innerhalb der planetaren Grenzen (Umweltverantwortungsinitiative)» fordert, dass wirtschaftliche Tätigkeiten nur so viele Ressourcen verbrauchen und Schadstoffe freisetzen dürfen, dass die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten bleiben. Bund und Kantone wären für die Einhaltung innerhalb von 10 Jahren verantwortlich, die Massnahmen sollen insbesondere der Sozialverträglichkeit im In- und Ausland Rechnung tragen.

Der Bundesrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung und will ihr auch keinen Gegenvorschlag entgegenstellen. Vielmehr setzt er auf die bestehenden Bestimmungen und laufenden Gesetzgebungsarbeiten, um die natürlichen Ressourcen zu schonen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Umweltverantwortungsinitiative klar ab. Sie geht deutlich weiter als das letzten Sommer angenommene Klima- und Innovationsgesetz, welches Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050 zum Ziel hat.

Die Begrenzung der wirtschaftlichen Aktivitäten würde anhand der sogenannten planetaren Belastungsgrenzen (ähnlich «ökologischer Fussabdruck») in den Bereichen Klimaveränderung, Biodiversitätsverlust, Wasserverbrauch, Bodennutzung sowie Stickstoff- und Phosphoreintrag gemessen. Massnahmen von Bund und Kantonen müssten innert 10 Jahren umgesetzt werden, also sehr schnell und mit entsprechend massiven Kosten für Gesellschaft und Wirtschaft.

In diesem Zusammenhang geht die Volksinitiative viel zu weit und würde neue Unsicherheiten schaffen. In Bezug auf die Mobilität müssten überstürzt neue, harte Massnahmen ergriffen werden. Und dies, obwohl mit dem Klima- und Innovationsgesetz ein klares und vom Volk bestätigtes Ziel bis 2050 festgelegt wurde und das CO₂-Gesetz konkrete Massnahmen bis 2030 beinhaltet.



22.061 BRG. CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Mit dem revidierten CO₂-Gesetz will der Bundesrat die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 halbieren. Es knüpft an das geltende CO₂-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hat, und umfasst die Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030. Zu den meistdebattierten Massnahmen gehörten jene für die Mobilität

- Zielwerte für neue Fahrzeuge (insb. Art. 10)
- Massnahmen betreffend der Treibstoffe, namentlich die Kompensationspflicht (insb. Art. 28b et 28c) und die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe (ehemals Art. 28f und 28g)
- Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (ehemals Art. 41b)

Die beiden Räte haben das CO₂-Gesetz in der Frühlingssession bereinigt. Einzig der Entwurf 6 «Bundesbeschluss über die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge 2025–2030» ist in der Frühlingssession im Nationalrat traktandiert.

Stellungnahme des TCS:



Grundsätzlich befürwortet der TCS die getroffenen Beschlüsse betreffend der Mobilität. Bei den Zielwerten für neue Fahrzeuge hat das Parlament keinen Swiss Finish eingeführt sondern orientiert sich weiterhin an der EU. Die Kosten betreffend den Treibstoffen (Kompensationspflicht) bleiben transparent bei 5 Rappen pro Liter gedeckelt, die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe ist aus dem Gesetz gestrichen.

Demgegenüber bedauert der TCS die fehlenden Investitionen in die ökologische Transition der Mobilität. Insbesondere die Förderung von Ladeinfrastrukturen hätte Hürden für private Investitionen abbauen können – ohne den allgemeinen Bundeshaushalt zusätzlich zu belasten. Dem TCS ist bewusst, dass der Nationalrat seiner Kommission folgen und den Entwurf 6 ablehnen wird (in Kohärenz mit der Streichung von Art. 41b). Umso wichtiger wird in den nächsten Jahren daher das Engagement der Kantone und Gemeinden sein, um die ökologische Transition in der Mobilität voranzutreiben. Parallel dazu wird der TCS die weiteren Entwicklungen auf nationaler Ebene verfolgen und sich für konstruktive Lösungen, basierend auf Anreizen statt Verboten, engagieren.

Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EJPD)

23.3490 Motion Egger Mike – Prävention gegen Klimaextremismus

Der Bundesrat wird eingeladen, das Strafgesetzbuch mit einer Bestimmung zu ergänzen die besagt, dass mutwillig herbeigeführte Verkehrsblockaden mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Egger ab. Zwar kann er das Anliegen hinsichtlich Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und zur Wahrung eines effizienten Verkehrssystems nachvollziehen. Aufgrund der geltenden gesetzlichen Grundlagen sieht er aktuell keinen weiteren gesetzgeberischen Handlungsbedarf (siehe Antwort des Bundesrates auf die Motion).



Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (WBF)

23.3936 Motion Grossen – Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum

Der Bundesrat wird beauftragt, den Zugang zu Ladeinfrastrukturen für Elektroautos auch im Mietverhältnis und im Stockwerkeigentum sicherzustellen. Langsamladestationen für Elektroautos sind für die Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende von zentraler Bedeutung. Diese Bedeutung wird durch die neusten Beschlüsse des Parlamentes im Rahmen des Mantelerlasses untermauert. Es sind deshalb verbindliche Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der Ausbau des privaten und verteilnetzschonenden Heimpladernetzes rasch und ohne Einschränkungen vollzogen wird.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS teilt das Anliegen des Motionärs, die Elektromobilität zu fördern. Die Elektrifizierung des Fahrzeugparks ist ein unverzichtbarer Faktor, um die ambitionierten klimapolitischen Ziele zu erreichen. Aus Umfragen ist bekannt, dass Lademöglichkeiten entscheidend für den Kauf eines Elektroautos sind. Jedoch verfolgt der Vorstoss den falschen Ansatz. Ein gesetzlich verankertes «Recht auf Laden, wie dies bereits in der Motion 21.3371 gefordert wurde, ist juristisch heikel – gleiches gilt für einen «garantierten Zugang». Zudem liegt die Federführung für Energieverbrauch in Gebäuden bei den Kantonen (BV Art. 89 Abs. 4). Der Bericht des Bundesrates «Fossilfreien Verkehr bis 2050 ermöglichen» (Juni 2023) zeigt die Problematik anschaulich auf. Der TCS lehnt deshalb die Motion Grossen ab.

Stattdessen befürwortet der TCS die Förderung über Anreize. In diesem Zusammenhang bedauert er den Entscheid des Parlaments, im CO₂-Gesetz auf eine befristete Anschubfinanzierung für Ladeinfrastrukturen via Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zu verzichten. Umso mehr stehen die Kantone und Gemeinden in der Verantwortung, sinnvolle Instrumente zu schaffen. Der TCS wird die Entwicklung auf nationaler Ebene verfolgen und sich für konstruktive Lösungen einsetzen.

Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)

22.3772 Postulat Roduit – Übergang zur Elektromobilität mit anderem Finanzierungsmodell für die Strassen

Die Erträge aus Mineralölsteuern nehmen stetig und rasant ab, und Beiträge von Elektrofahrzeugen fehlen gänzlich. Vor diesem Hintergrund wird der Bundesrat beauftragt, unverzüglich eines oder mehrere Finanzierungsmodelle für die Strasseninfrastruktur zu prüfen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Roduit ab, auch wenn er der zugrunde liegenden Forderung zustimmt. Der Bundesrat arbeitet bereits an Varianten, wie Elektrofahrzeuge zur Finanzierung des Nationalstrassennetzes beitragen sollen. Er wird diese demnächst in die Vernehmlassung schicken. Ein zusätzlicher Bericht, wie ihn das Postulat fordert, ist daher nicht notwendig.



22.3669 Motion Brenzikofer – ÖV-Mobilitätsgutscheine für tiefere Einkommen

Der Bundesrat wird beauftragt, gemeinsam mit den Transportunternehmen ein System für Mobilitätsgutscheine auszuarbeiten, welches Menschen mit tieferem Einkommen den Zugang zur öV-Mobilität - in einem festzulegenden Umfang - garantiert und Mobilität ohne eigenes Auto fördert.

22.3752 Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Für einen attraktiveren Halbtax-Preis

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Lösung zu unterbreiten, damit die Alliance SwissPass preislich attraktivere Angebote unterbringen kann, sodass der Erwerb von Halbtax-Abos durch Personen, die derzeit kein solches besitzen, gefördert wird.

22.3769 Postulat Töngi – Öffentlicher Verkehr. Attraktive Angebote für junge Menschen

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen, wie er sich für Massnahmen einsetzen kann, die für Jugendliche die Benützung des öffentlichen Verkehrs preislich attraktiver machen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die verschiedenen Vorstösse hauptsächlich aus folgenden Gründen ab.

Zum einen sind die Kompetenzen im Bereich des Tarifsystems klar geregelt. Auch wenn der Bund im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Tarifierungsgrundsätze vorschreibt, muss es den Transportunternehmen weiterhin möglich sein, die Tarife für die von ihnen angebotenen Leistungen selbst festzulegen.

Andererseits wird der Schienenpersonenverkehr bereits zu über 50 Prozent staatlich subventioniert. Eine weitere Erhöhung dieses Anteils würde nicht nur die Preistransparenz verschlechtern, sondern auch die Umverteilung von den Nutzern des öffentlichen Verkehrs zu Lasten derjenigen, die auf das Auto angewiesen sind, verstärken. Zudem gibt es bereits zahlreiche, von den öV-Unternehmen entwickelte, Tarifangebote für verschiedene Personengruppen (z. B. das Halbtax für Jugendliche unter 25 Jahren, das GA für Senioren oder Interrail).