

# Vorschau auf die Frühlingsession 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

<b>Sébastien Leprat</b>	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
<b>Gérard Métrailler</b>	058 827 27 21	gerard.metrailler@tcs.ch
<b>Lisa Rasch</b>	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



<b>Ständerat</b>			
			Seite
21.4516	Motion Schilliger – Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern		03
22.3078	Motion Storni – Erleichterung der Umrüstung von Gebrauchtwagen von Verbrennungs- auf Elektromotoren		03
<b>National- und Ständerat</b>			
22.061	Bundesgesetz – CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision		04
<b>Nationalrat</b>			
<b>Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EFD)</b>			
23.3747	Motion (Berthoud) Nantermod – Die Multimodalität stärken, indem der Abzug der Automobilsteuer ermöglicht wird		06
23.3783	Motion Schaffner – Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt		06
23.4073	Motion Marchesi – Stopp der Erhöhung des Benzinpreises! Begrenzung der Abgaben und der Mehrwertsteuer ab einer bestimmten Preisgrenze		06
<b>Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EJPD)</b>			
22.4311	Motion Egger Mike – Begrenzung der Verfahrenskosten bei Strafbefehlen infolge Von Geschwindigkeitsübertretungen (einfache Verkehrsverletzung)		07
<b>Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)</b>			
22.3130	Postulat Fraktion M-E – Krisentaugliche Referenzszenarien für die Energiepolitik der Zukunft		07
22.3131	Postulat Fraktion M-E – Das Potenzial von Speichertechnologien nutzen		08
22.3268	Motion Kamerzin – Stopp den Ungleichheiten bei der Finanzierung von Ausbau und Unterhalt der Strassen		08
22.3772	Postulat Roduit – Übergang zur Elektromobilität mit anderem Finanzierungsmodell für die Strassen		08
22.3269	Motion Schlatter – Tempo 50 statt 60 innerorts für Lärmschutz und Verkehrssicherheit. Endlich umsetzen!		09
22.3295	Motion Giezendanner – Kostenselbstbeteiligung im Veloverkehr		09
22.3458	Motion Brenzikofer – Autofreie Sonntage		10
22.3493	Motion Mahaim – Reduzieren wir die Geschwindigkeit auf der Autobahn, um unsere Abhängigkeit von fossilen Energien zu verringern!		10
22.3555	Motion Fraktion S – Ausgleich der steigenden Treibstoffkosten durch Rückverteilung der höheren Mehrwertsteuereinnahmen direkt an die Bevölkerung über Verbilligungen für den öffentlichen Verkehr		10
22.3580	Postulat Arslan – Ist die Schweiz "Fit for 55"? Gegenüberstellung der Schweizer und der EU-Klimapolitik		11
22.3814	Postulat Suter – Feinstaub durch Fahrzeug- und Strassenabrieb. Auslegeordnung zum gesetzgeberischen Handlungsbedarf		11



### Generelle Stellungnahme zu Vorstössen IV (UVEK) rund um vergünstigte öV-Angebote

22.3552	Motion Fraktion S – Mit ÖV-Aktion gegen steigende Energie- und Kraftstoffpreise		12
22.3553	Motion Fraktion S – Chance für eine ÖV-Offensive nutzen. Halbtaxabonnement für 100 Franken		12
22.3554	Motion Fraktion S – Attraktives ÖV-Angebot für Familien		12
22.3582	Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Eine Zugreise im Sommer des 18. Geburtstags		12
22.3669	Motion Brenzikofer – ÖV-Mobilitätsgutscheine für tiefere Einkommen		12
22.3752	Motion (Pasquier-Eichenberger) Schlatter – Für einen attraktiveren Halbtax-Preis		12
22.3769	Postulat Töngi – Öffentlicher Verkehr. Attraktive Angebote für junge Menschen		12
22.3832	Postulat Masshardt – "ÖV-Guthaben plus". Öffentlichen Verkehr stärken und damit die inländische Kaufkraft schützen		12

### Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EFD, EJPD, UVEK, WBF)

22.4544	Motion Pfister Gerhard – Versteckte Quersubventionierungen beim Automobilleasing. Fehlende Kostentransparenz		13
23.3936	Motion Grossen Jürg – Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum		13





## STÄNDERAT

### [21.4516](#) Motion Schilliger – Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern

Der Bundesrat wird beauftragt, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Die neuen Bestimmungen sollen nicht nur die Funktionen der verschiedenen Strassen erhalten, wie sie in den VSS-Normen festgelegt sind, sondern auch die entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere 50 km/h auf den innerörtlichen verkehrsorientierten Strassen und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Siedlungsstrassen zu reduzieren. Diese gesetzliche Klarstellung wird in der Folge eine Revision der Verordnung zum Strassenverkehrsgesetz bezüglich der Bezeichnung der innerörtlichen Strassen ermöglichen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt, wie der Nationalrat und eine klare Mehrheit der KVF-S, die Motion Schilliger. Er befürwortet ein differenziertes Geschwindigkeitsregime und die Wahrung der Hierarchie des Strassennetzes. Dadurch kann jeder Strassentyp seine Funktion wahrnehmen und die Funktionalität des Strassennetzes als Ganzes sichern. Innerorts bedeutet das konkret:

- Auf verkehrsorientierten Strassen soll grundsätzlich weiterhin 50 km/h gelten (kein flächendeckendes Tempo 30 auf dem gesamten Gemeindegebiet). In bestimmten Fällen (z. B. in der Nähe einer Schule, auf einer zu schmalen Fahrbahn oder falls es für den Schutz der Anwohner zwingend ist) kann die Geschwindigkeit auf solchen Strassen streckenweise auf 30 km/h begrenzt werden.
- Auf siedlungsorientierten (nicht-verkehrsorientierten) Strassen kann bei Bedarf die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h reduziert werden.

Differenzierte Geschwindigkeitsregimes gewährleisten, dass der Verkehr nicht in die Quartiere und Nebenstrassen ausweicht. Dies fördert einen effizienten Verkehrsfluss. Auch den lokalen Bedürfnissen in Zusammenhang mit Lärm und Sicherheit kann entsprochen werden. Schliesslich ermöglicht es ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel und sichert deren Attraktivität. Schliesslich unterstützt der TCS diese Motion, da ihre Annahme die Autonomie der Gemeinden nicht in Frage stellen würde. Stattdessen würde sie mit einer Gesetzesänderung klären, was die Behörden bei der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h beachten müssen – was wiederum der Rechtssicherheit zugutekommt.

### [22.3078](#) Motion Storni – Erleichterung der Umrüstung von Gebrauchtwagen von Verbrennungs- auf Elektromotoren

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen Gesetzes- und/oder Verordnungsanpassungen vorzunehmen, um die zu strengen Vorschriften anzupassen, die eine Umrüstung der Motoren von Strassenfahrzeugen, von Verbrennungsmotoren auf Elektromotoren verhindern. Dies betrifft insbesondere Hürden durch die Zertifizierungen für Komponenten, welche bereits eine Genehmigung haben, sowie Anforderungen für destruktive Tests.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Storni. Mit den aktuellen Regelungen ist der Umbau von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb schwierig und komplex. Das Bedürfnis für solche Umbauten war bisher (mit Bleibatterien) jedoch gering. Dank technologischem Fortschritt vor allem bei den Batterien werden die technischen Möglichkeiten für Umbauten immer grösser. Unter Wahrung der Verkehrssicherheit ist es sinnvoll, die Vorschriften an die Entwicklungen und den Bedürfnissen anzupassen.



## NATIONALRAT UND STÄNDERAT

### 22.061 Bundesratsgesetz – CO<sub>2</sub>-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Im September 2022 hat der Bundesrat seine Botschaft zum revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz verabschiedet. Bis 2030 will er die Emissionen an Treibhausgasen halbieren. Hierfür enthält das CO<sub>2</sub>-Gesetz konkrete Massnahmen. Zu den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen im Strassenverkehr gehört

- die Verschärfung der Flottenziele für neue Fahrzeuge;
- die Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, Betrieben und bei öffentlichen Parkplätzen;
- die Fortsetzung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure sowie eine neue Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe;
- die Befreiung elektrisch betriebener schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 von der LSVA.

Im Weiteren sind Massnahmen im öffentlichen Verkehr vorgesehen, darunter die Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe sowie ein verbessertes Angebot beim grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr.

Sowohl Stände- wie auch Nationalrat haben an der Vorlage diverse Änderungen vorgenommen. Nun findet die Differenzenbereinigung statt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Vorlage grundsätzlich. Nach dem Ja des Schweizer Stimmvolks zum Klima- und Innovationsgesetz von letztem Juni braucht es nun griffige Massnahmen zur Umsetzung der ambitionierten Klimaziele. Hierfür ist auf Anreize zu setzen, statt auf neue Verbote und unverhältnismässige Abgaben. In diesem Zusammenhang fokussiert sich der TCS auf folgende Schwerpunkte, bei denen zwischen den Räten Differenzen bestehen:

#### 1. Zielwerte für neue Fahrzeuge (Art. 10)

Der TCS unterstützt den vom Ständerat angenommenen Vorschlag des Bundesrates, die Emissions-Zielwerte für neu in Verkehr gesetzte Personenwagen in Anlehnung an die EU weiter zu reduzieren. Dagegen lehnt er die im Nationalrat knapp angenommene (100:94 Stimmen) Version ab. Letztere will, abweichend von der EU, einen linearen Absenkpfad mit jährlich sinkenden Zielwerten gesetzlich vorschreiben.

Angesichts der Tatsache, dass über 99 Prozent der Fahrzeuge in der Schweiz aus der EU stammen, erachtet der TCS einen Alleingang der Schweiz als nicht opportun. Er empfiehlt deshalb, der Mehrheit der UREK-S zu folgen, welche wie der Bundesrat (und der Ständerat in der Erstberatung) einen Zielwert für die Periode 2025-2029 und einen zweiten für die Zeit nach 2030 vorschreibt.

#### 2. Treibstoff-Massnahmen: Kompensationspflicht für die Importeure (Art. 28c) und Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe (Art. 28f)

Der TCS befürwortet den für die Treibstoffe gewählten Ansatz. Die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure bleibt, gemäss den bisherigen Beschlüssen von National- und Ständerat, wie im geltenden Gesetz bei 5 Rappen pro Liter gedeckelt. Der Nationalrat hat die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe mit einer klaren Mehrheit gestrichen, in der UREK-S wurde dazu kein Gegenantrag eingereicht. Diese Beschlüsse gewährleisteten Transparenz und Kostensicherheit für die Verbraucherinnen und Verbraucher.

#### 3. Ladeinfrastrukturen für Elektroautos (Art. 41b)

Der TCS begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagene befristete Förderung der Ladeinfrastrukturen über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Ohne die schnelle Verbreitung von Elektroautos sind die ambitionierten Ziele für den Verkehrssektor nicht erreichbar. Umfragen zeigen, dass die Möglichkeit zu laden ein ausschlaggebender Faktor für die Beschaffung eines Elektroautos ist. Insbesondere in Mehrparteiengebäuden steht die Installation jedoch vor grösseren Hindernissen. Eine Anschubfinanzierung seitens Bund kann Hürden abbauen und die Bereitschaft für private Investitionen stärken. Diese moderate Unterstützung aus dem NAF stammt aus zweckgebundenen Abgaben auf Treibstoffe. Die allgemeine Bundeskasse wird dabei in keiner Weise beeinträchtigt.



Vor dieser Ausgangslage empfiehlt der TCS, der Minderheit der UREK-S zu folgen. Diese will – wie der Nationalrat – jährlich maximal CHF 20 Millionen in die Basisinstallation von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und auf öffentliche Parkplätze investieren.



## NATIONALRAT

### Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EFD)

#### **23.3747 Motion (Berthoud) Nantermod – Die Multimodalität stärken, indem der Abzug der Automobilsteuer ermöglicht wird**

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Änderung des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer und des Steuerharmonisierungsgesetzes vorzuschlagen, in deren Rahmen für die Gesamtheit der Steuerpflichtigen die Möglichkeit eingeführt wird, den effektiven Betrag der Automobilsteuer abzuziehen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Berthoud ab. Die Steuerhoheit des Bundes ist in der Bundesverfassung (BV) abschliessend geregelt. Sie bestimmt die Steuern, die der Bund erheben darf. Die Kantone können jedoch andere Steuern und Abgaben erheben, wie beispielsweise die kantonale Motorfahrzeugsteuer.

Es besteht bereits die Möglichkeit, bei der direkten Bundessteuer Berufskostenabzüge für die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte anzugeben. Dieser Abzug ermöglicht es, die Kosten für Fahrten mit dem Auto sowie andere Verkehrsmitteln (öV, Velo, Motorräder...) zu berücksichtigen.

#### **23.3783 Motion Schaffner – Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen so anzupassen, dass flüssige Brenn- und Treibstoffe nicht mehr auf Basis von Volumen resp. Gewicht, sondern nach Energiegehalt besteuert werden. Zudem ist zu überprüfen, ob eine analoge Regelung auch auf gasförmige und ggf. zukünftige feste Energieträger anzuwenden ist.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Schaffner ab. Beim Treibstoffkauf bezahlen Konsumenten jeweils den Preis für die Anzahl Liter bzw. Kilogramm des gekauften Produkts, inklusive Mehrwertsteuer. Aus diesem Grund ist es sinnvoll und verständlich die Steuertarife bezogen auf das Volumen respektive Gewicht zu erheben. Auch messtechnisch können Volumen und Gewicht von Produkten (trotz geringen Qualitäts-/Energiegehaltsunterschieden) einfacher erfasst werden als die Energiedichte und der Energiegehalt. Und in anderen Ländern werden Treib- und Brennstoffe nach Volumen und Gewicht besteuert.

#### **23.4073 Motion Marchesi – Stopp der Erhöhung des Benzinpreises! Begrenzung der Abgaben und der Mehrwertsteuer ab einer bestimmten Preisgrenze**

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zur Änderung der einschlägigen Gesetze vorzulegen, wonach Massnahmen zur Dämpfung und Kompensierung des Preisanstiegs einzuleiten sind, sobald der Treibstoffpreis an der Zapfsäule eine bestimmte Preisgrenze überschreitet.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Marchesi. Er befürwortet mit Hinblick auf die hohen Treibstoffpreise eine Entlastung der Bevölkerung, insofern die Massnahme zeitlich begrenzt ist und nicht die zweckgebundenen Steuereinnahmen betrifft – Also jene rund 40 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die in die allgemeine Bundeskasse fließen. Der zweckgebundene Teil, welcher u. a. in den Erhalt und Finanzierung der Strasseninfrastruktur und Bahn fließt, ist mit Blick auf die Planungs- und Finanzierungssicherheit nicht zu tangieren.



## Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (EJPD)

### **22.4311 Motion Egger Mike – Begrenzung der Verfahrenskosten bei Strafbefehlen infolge Von Geschwindigkeitsübertretungen (einfache Verkehrsverletzung)**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzliche Grundlage zu schaffen, welche die Verfahrenskosten der infolge von Geschwindigkeitsübertretungen nach Artikel 90 Absatz 1 SVG (einfache Verkehrsregelverletzung) im ordentlichen Verfahren erlassenen Strafbefehle auf maximal 50 Franken begrenzt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Egger ab. Das vereinfachte Ordnungsbussenverfahren ist im Bundesrecht abschliessend geregelt. Ist dieses Verfahren nicht anwendbar, erfolgt die Verfolgung von Straftaten nach den Grundsätzen der Bundesstrafprozessordnung, die vorschreibt, dass die Kosten dem Beschuldigten auferlegt werden, wenn er verurteilt wird (Art. 426 StPO). In der Praxis ist es möglich, dass diese Kosten von Kanton zu Kanton variieren: Dies ist ein Vorrecht der Kantone, die für die Verfolgung von Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG) zuständig sind.

Für Geschwindigkeitsüberschreitungen liegen die Kosten für einfache Fälle in der Regel zwischen CHF 100 und 200. Diese Kosten decken nicht nur das Verfahren, sondern auch einen Beitrag an den Justizbetrieb (insbesondere Personalkosten).

## Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)

### **22.3130 Postulat Fraktion M-E – Krisentaugliche Referenzszenarien für die Energiepolitik der Zukunft**

Der Bundesrat wird aufgefordert, das Referenzszenario für die unmittelbar drohende Winterstromlücke sowie den mittel- und langfristigen Umbau der Schweizer Energieversorgung zu überprüfen und allenfalls anzupassen. Dabei sind mögliche erschwerende Faktoren auf der Angebotsseite wie ein möglicher Wassermangel infolge ausbleibender Niederschläge oder verminderte Importmöglichkeiten infolge Umbaus der Energieversorgungsstrukturen auch im Ausland genauso zu berücksichtigen wie die Dynamik auf der Nachfrageseite beispielsweise durch die angestrebte Dekarbonisierung von Gebäuden und Verkehr. Der Krieg in der Ukraine und die daraus folgenden Versorgungsengpässe zeigen auf, wie wichtig es ist, das Referenzszenario ausgedehnten Stresstests unter Berücksichtigung auch extremer internationaler Entwicklungen zu unterziehen und die Ergebnisse transparent zu machen. Die Überprüfung soll unter Einbezug der Schweizer Energiewirtschaft erfolgen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat der Mitte-Fraktion. Der Bundesrat muss eine Lösung finden, um die Energieversorgung langfristig zu sichern. Die Schweiz steht vor verschiedenen Herausforderungen wie dem steigenden Stromerbrauch (wachsender Anteil Elektromobilität, Wärmepumpen) oder dem geplanten Atomausstieg. Darüber hinaus verstärkt der seit 2022 währende Krieg in der Ukraine die Unsicherheiten in der Versorgung und damit auch bei den Energiekosten. Angesichts dieser Ausgangslage hält der TCS eine neue Situationsanalyse durch den Bundesrat für berechtigt.

Die Elektromobilität boomt, und dieser Trend darf nicht durch Schwierigkeiten bei der Stromversorgung gebremst werden oder zu Verbrauchsspitzen führen, die die Qualität der Stromversorgung für die gesamte Bevölkerung beeinträchtigen könnten.





### [22.3131](#) Postulat Fraktion M-E – Das Potenzial von Speichertechnologien nutzen

Der Bundesrat wird aufgefordert, Massnahmen (beispielsweise Anschubfinanzierung, Einmalvergütung etc.) zu prüfen, mit denen die Verbreitung von dezentralen Speichertechnologien für elektrische Energie möglichst rasch vorangetrieben werden kann. Zudem soll der Bundesrat prüfen, ob derzeit neben den bekannten Speichermöglichkeiten vielversprechende neue Technologien entwickelt oder erforscht werden, deren Marktreife mit öffentlichen Fördergeldern massgeblich beschleunigt werden könnte.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat der Mitte-Fraktion. Vor dem Hintergrund der Elektrifizierung der Mobilität und der Dezentralisierung der Energieproduktion sind kurzfristige und saisonale Speichertechnologien notwendig, um die Netzstabilität zu gewährleisten.

Aus Sicht des TCS ist dieses Postulat kohärent. Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass auch die rechtlichen und normativen Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden.

### [22.3268](#) Motion Kamerzin – Stopp den Ungleichheiten bei der Finanzierung von Ausbau und Unterhalt der Strassen

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen vorzulegen, die notwendig sind, damit alle Strassennutzerinnen und -benutzer gleichermaßen an Bau, Ausbau und Unterhalt der Strassen bezahlen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Kamerzin. Angesichts des notwendigen Ausbaus der Nationalstrassen ist es mittelfristig notwendig, dass alle Fahrzeuge (Benzin, Gas, Wasserstoff, Elektrizität usw.) zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur beitragen.

Mit der Annahme des Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) in der Volksabstimmung erhielt der Bund die Kompetenz, eine pauschale Abgabe auf Elektrofahrzeuge zu erheben. Der TCS hat sich für eine solche Steuer ausgesprochen, insofern eine gewisse Marktdurchdringung durch Elektrofahrzeuge erreicht ist (Entwicklung von der Nische zum Massenmarkt).

### [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. Zwar geht dieses in die richtige Richtung., aber der Bundesrat wird voraussichtlich sehr bald eine Vernehmlassung darüber eröffnen, wie Elektrofahrzeuge zur Finanzierung des nationalen Strassennetzes beizutragen haben. Ein zusätzlicher, wie von diesem Postulat geforderter Bericht, ist vor dieser Ausgangslage nicht erforderlich.



### **22.3269 Motion Schlatter – Tempo 50 statt 60 innerorts für Lärmschutz und Verkehrssicherheit. Endlich umsetzen!**

Der Bundesrat wird beauftragt, das Strassengesetz SVG so zu ändern, dass eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts nicht mehr möglich ist.

Dazu ist im SVG Artikel 32. Absatz 3 wie folgt zu ändern:

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herabgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Schlatter ab. Gemäss [Art. 32 Abs. 3 im geltenden SVG](#) kann die zuständige Behörde die vom Bundesrat festgelegte Höchstgeschwindigkeit sowohl senken als auch erhöhen. Diese Ausnahmen sind auf bestimmte Strassenabschnitte beschränkt, ein Gutachten ist obligatorisch.

Aus Sicht des TCS kann eine punktuelle Änderung der Höchstgeschwindigkeit berechtigt sein. Einerseits eine Reduktion, zum Beispiel aus Sicherheitsüberlegungen in der Nähe einer Schule, andererseits eine Erhöhung zugunsten eines effizienten Verkehrsflusses. Der TCS lehnt deshalb ein einseitiges "Anpassungsverbot", wie es die Motion fordert, ab.

### **22.3295 Motion Giezendanner – Kostenselbstbeteiligung im Veloverkehr**

Der Bundesrat wird beauftragt, die rechtliche Grundlage zu schaffen, damit die Nutzer die Kosten für die Infrastrukturkosten für den Veloverkehr möglichst selbst tragen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS hält es für verfrüht, eine neue Abgabe für Velofahrer/-innen zur Finanzierung der Veloinfrastruktur zu diskutieren. Er lehnt deshalb die Motion Giezendanner ab. Zunächst sollte man sich einen klaren Überblick über die Kosten für die Entwicklung einer kohärenten Veloinfrastruktur verschaffen und sehen, inwieweit diese bereits durch die Kofinanzierungen im Rahmen der Agglomerationsprogramme abgedeckt sind. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht keine Dringlichkeit, neue Finanzierungsquellen zu finden. Tatsächlich wurde bisher nur ein Teil der in den Agglomerationsprogrammen für diesen Zweck vorgesehenen Beträge ausgegeben, da die Projekte durch Einsparungen verlangsamt oder gar blockiert werden. Andererseits wäre es falsch, den Erfolg des Veloverkehrs frühzeitig zu bremsen, da dieser in den Agglomerationen vor allem für Pendler auf kurzen Distanzen eine wichtige Rolle spielen wird.

Im Verhältnis zu den generierten Einnahmen wäre eine Velosteuer mit einem hohen bürokratischen Aufwand verbunden (Registration etc.). Zudem unterliegt die Mobilität aktuell einem starken Wandel, beispielsweise mit der Elektrifizierung und der Diversifizierung des Langsamverkehrs. Aus Sicht des TCS ist die Kostenbeteiligung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden deshalb innerhalb des Gesamtkonzepts zur Strasseninfrastrukturfinanzierung zu regeln.



### **22.3458 Motion Brenzikofer – Autofreie Sonntage**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen anzupassen, damit an gewissen Tagen alle öffentlichen Plätze und Strassen inklusive Nationalstrassen der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr gewidmet sind. Solche Tage sollen viermal pro Jahr durchgeführt werden.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Brenzikofer ab. Ein solcher Vorschlag ist weder realistisch noch für alle Verkehrsteilnehmenden in einer immer mobileren Gesellschaft akzeptabel. Die Sperrung sämtlicher Strassenabschnitte für den motorisierten Privatverkehr hätte insbesondere negative Folgen für die mit dem öffentlichen Verkehr schwach oder schlecht erschlossenen Randregionen. Sie würde auch den Tourismus beeinträchtigen. Zudem wäre die Umsetzung einer solchen Massnahme komplex, da für viele motorisierte Fahrzeuge (z. B. öffentliche Verkehrsmittel oder Notdienste) Fahrten ermöglicht werden müssen. Für viele Arbeitnehmende (z. B. im Gesundheitswesen, im Gastgewerbe, im Tourismus usw.) hätte eine solche Initiative schwerwiegende Folgen.

### **22.3493 Motion Mahaim – Reduzieren wir die Geschwindigkeit auf der Autobahn, um unsere Abhängigkeit von fossilen Energien zu verringern!**

Der Bundesrat wird beauftragt, die erforderlichen Rechtsgrundlagen anzupassen und zweckdienliche Massnahmen zu treffen, um die Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen in der Schweiz auf 100 km/h zu beschränken.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Mahaim ab. Mit einer Senkung der generellen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen lassen sich Umweltprobleme nicht beheben. Einerseits würde eine solche Massnahme zu einer Verkehrsverlagerung auf die Nebenstrassen führen, auf denen die Unfallrate höher ist. Zum anderen würde sie den Verkehrsfluss behindern und damit sowohl der Umwelt als auch der Mobilität schaden. Schliesslich gilt zu beachten, dass eine solche Massnahme wahrscheinlich wirtschaftliche und finanzielle Folgen für die Unternehmen wie auch für die Verkehrsteilnehmenden hätte.

### **22.3555 Motion Fraktion S – Ausgleich der steigenden Treibstoffkosten durch Rückverteilung der höheren Mehrwertsteuereinnahmen direkt an die Bevölkerung über Verbilligungen für den öffentlichen Verkehr**

Seit dem letzten Jahr steigen die Treibstoffkosten an, woraus höhere Mehrwertsteuereinnahmen resultieren. Der Bundesrat wird beauftragt, einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um diese höheren Mehrwertsteuereinnahmen an die Bevölkerung rückzuverteilen, indem die Ermässigung von Abonnements oder Billetten für den öffentlichen Verkehr finanziert wird.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion der Sozialdemokratischen Fraktion ab. Er wehrt sich strikt gegen eine verstärkte Quersubventionierung zwischen Strasse und Schiene, indem die Mehrwertsteuereinnahmen auf Treibstoffe an ÖV-Benutzer umverteilt werden. Ungerechterweise müssten sonst Personen, die insbesondere aus beruflichen Gründen auf ihr Privatauto angewiesen sind, hohe Steuern auf Treibstoffe hinnehmen, ohne selbst von Preisreduktionen im ÖV profitieren zu können.

Schliesslich weist der TCS darauf hin, dass der Bund im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes zwar Grundsätze zur Tarifstrukturierung vorschreibt, jedoch müssen Transportunternehmen weiterhin selbst die Tarife für die von Ihnen angebotenen Leistungen festlegen können. Ausserdem bestehen bereits zahlreiche attraktive Angebote für ÖV-Nutzende.



### **22.3580 Postulat Arslan – Ist die Schweiz "Fit for 55"? Gegenüberstellung der Schweizer und der EU-Klimapolitik**

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung eine systematische Gegenüberstellung der Schweizer und der Europäischen Klimaschutzpolitik vorzulegen. Der Bericht soll insbesondere aufzeigen, wie sich die im Europäischen Green Deal und im "Fit for 55-Klimapaket" vorgestellten Klimaschutzmassnahmen von den in der Schweiz bereits ergriffenen und den vom Bundesrat geplanten Klimaschutzmassnahmen unterscheiden (sowohl in Bezug auf die Ambitionen als auch in Bezug auf deren konkrete Umsetzung). Auch soll der Bundesrat darlegen, an welchen Teilen des Europäischen Green Deal respektive des "Fit for 55-Klimapakets" sich die Schweiz direkt beteiligen kann und wo sich aus Sicht des Bundesrates ein Nachvollzug der jeweiligen EU-Regulierungen anbietet.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt das Postulat Arslan ab. Die geforderte Analyse ist Teil der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, welches bald vom Parlament verabschiedet werden dürfte. In diesem Zusammenhang fordert der TCS, mehr auf die ökologische Transition der Mobilität zu setzen (u. a. Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur), da diese als einziger Sektor keine substantielle Unterstützung für die Reduktion von Treibhausgasemissionen erhält.

### **22.3814 Postulat Suter – Feinstaub durch Fahrzeug- und Strassenabrieb. Auslegeordnung zum gesetzgeberischen Handlungsbedarf**

Die Luftverschmutzung durch Bremsstaub, Reifen- und Strassenabrieb wird bisher nicht reguliert. Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, welchen gesetzgeberischen Handlungsbedarf er sieht.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Suter ab, dies aufgrund von staatsvertraglichen Verpflichtungen sowie laufenden Innovationen bei der Produktion und bei den Testverfahren.

Der Bundesrat hat in der Antwort zu Postulat 21.4218 zum Thema Stellung bezogen. Er verwies darauf, dass die Schweiz in den Bereichen Strassen- sowie Schienenverkehr staatsvertragliche Vereinbarungen mit der Europäischen Union getroffen hat. Des Weiteren wird erwähnt, dass sich dank der verfügbaren Technik – sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei den Strassenbelägen – die Menge der Reifenfragmente begrenzen lässt, welche in die Umwelt gelangt.

Seit 2019 testen Hersteller (z. B. Volkswagen) Filtersysteme, die den Bremsenabrieb abfangen. Es gibt also Prototypen, die einen Rückhalt der Partikel an der Quelle erlauben. Überdies sind auf internationaler Ebene und namentlich im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) Arbeiten im Gange, die auf die Entwicklung von Bremssystemen abzielen, welche eine geringere Menge an schädlichen metallischen Partikeln in die Umwelt freisetzen.

Auch die Reifenhersteller sind bemüht, Produkte zu entwickeln, welche langlebiger sind und dadurch auch weniger Abrieb in die Umwelt freisetzen. Ebenso sind bei den Testverfahren Anpassungen im Gange. So entwickelt der TCS in Zusammenarbeit mit dem ADAC neue Testkriterien im Bereich Nachhaltigkeit und Ökologie, um den Reifentest weiterzubringen. Diese werden im Jahr 2023 ins Testprozedere aufgenommen. Die neuen Testkriterien werden den Druck auf die Reifenhersteller erhöhen, damit die Reifen in Zukunft noch nachhaltiger und verschleissfester werden. Schliesslich werden, wie die [EMPA am 13. Februar 2024](#) kommunizierte, «*bei Hochleistungsstrassen Massnahmen am Entwässerungssystem im Rahmen der Unterhaltsplanung der Nationalstrassen bereits umgesetzt*».

Aus unserer Sicht sind somit genügend technische Lösungen, so dass aktuell kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht. Sollte die EU bei der Einführung der Abgasnorm Euro 7 die Emissionen von Brems-, Reifen- und Strassenabrieb limitieren, wäre eine Übernahme dieser Grenzwerte für die Schweiz (wie bei Euro 6) zu prüfen.



## Generelle Stellungnahme zu Vorstössen IV (UVEK) rund um vergünstigte öV-Angebote

### [22.3552](#) Motion Fraktion S – Mit ÖV-Aktion gegen steigende Energie- und Kraftstoffpreise

Der Bundesrat wird beauftragt zusammen mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben und SwissPass, eine zeitlich beschränkte Aktion zu lancieren, welche das Portemonnaie der Bürgerinnen und Bürger entlastet und zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr animiert.

### [22.3553](#) Motion Fraktion S – Chance für eine ÖV-Offensive nutzen. Halbtaxabonnement für 100 Franken

Der Bundesrat wird beauftragt die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit das Halbtax-Abonnement im öffentlichen Verkehr in Zukunft für 100 Franken pro Jahr erworben werden kann. Der Preis kann periodisch der Teuerung angepasst werden.

### [22.3554](#) Motion Fraktion S – Attraktives ÖV-Angebot für Familien

Der Bundesrat wird beauftragt, das Personenbeförderungsgesetz so zu ändern, dass attraktive Angebote für Familien geschaffen werden.

### [22.3582](#) Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Eine Zugreise im Sommer des 18. Geburtstags

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit die Jugendlichen im Sommer ihres 18. Geburtstags einen Gutschein für eine kostenlose oder ermässigte Bahnfahrt innerhalb von Europa erhalten.

### [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.

### [22.3832](#) Postulat Masshardt – "ÖV-Guthaben plus". Öffentlichen Verkehr stärken und damit die inländische Kaufkraft schützen

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen, wie der Bund das geplante Guthabensystem der öV-Branche mit einem Plus für die Konsumentinnen und Konsumenten unterstützen könnte.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die verschiedenen Vorstösse aufgrund der Zuständigkeiten im Tarifsysteem ab. Auch wenn der Bund im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Grundsätze zur Tarifstrukturierung vorschreibt, müssen Transportunternehmen weiterhin selbst die Tarife für die von Ihnen angebotenen Leistungen festlegen können. Zudem wird der Personenverkehr der Bahn bereits jetzt zu über 50 Prozent staatlich subventioniert.

Schliesslich gibt es bereits zahlreiche Tarifangebote für verschiedene Personengruppen (z. B. Jugend-Halbtax für unter 25-Jährige, Senioren-GA oder Interrail).





## Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (WBF)

### **22.4544 Motion Pfister Gerhard – Versteckte Quersubventionierungen beim Automobilleasing. Fehlende Kostentransparenz**

Die Gesetzgebung ist so anzupassen, dass bei Quersubventionen durch Fahrzeughersteller respektive Generalimporteure die Finanzierungskosten von Leasinggesellschaften, die mit Fahrzeugherstellern oder Generalimporteuren verbunden sind (sog. "Captives"), zwecks Preistransparenz und Verhinderung von Täuschungsangeboten ("0%-Leasing") für Leasingnehmerinnen und -nehmer offengelegt werden müssen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Pfister ab. Die Kalkulation bei Autoleasingverträgen ist im Konsumkreditgesetz KKG Art. 33 Abs 4 geregelt. Aus Sicht der Konsumenten ist die Preistransparenz damit ausreichend geregelt.

### **23.3936 Motion Grossen Jürg – 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. Er plädiert deshalb für eine (finanzielle) Unterstützung von Ladeinfrastrukturen im CO<sub>2</sub>-Gesetz. Ergänzend könnte die Möglichkeit des Bundesrates weiterverfolgt werden, den Kantonen einen Gesetzgebungsauftrag zur Regelung der Installation von Ladestationen und den notwendigen baulichen Massnahmen zu erteilen.