

# Vorschau auf die Sommersession 2023 der eidgenössischen Räte



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

**Politischer Dienst**

#### **Kontakt politischer Dienst des TCS**

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



<b>Ständerat</b>			
			Seite
23.3225	Motion Maret – Steuerabzug der Kosten für die Installation von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden		02
22.3884	Motion WAK-N – Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe		02
23.3221	Motion Wicki – Planung städtischer Agglomerationen forcieren. Vorhandene Gelder des Bundes ausschöpfen		02
<b>Nationalrat</b>			
23.032	Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz		04
23.033	Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr		05
Nationalrat – parlamentarische Vorstösse in der Kategorie IV			
21.3880	Postulat Masshardt – Übernahme von EU-Recht im Bereich der Klimapolitik		05
21.3894	Postulat Töngi – Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds und Klimaschutz im Einklang		06
21.3906	Motion Ryser – Vorschriften betreffend CO <sub>2</sub> -Emissionen für neue Personen- und Lieferwagen schrittweise verschärfen		06
21.3916	Motion Egger – Für eine Umweltpolitik mit Anreizen statt Abgaben		07
21.3941	Motion Schaffner – Ersatz für Treibstoffzölle		07
21.4091	Motion Pointet – Führen wir ein vernünftiges Vortrittsrecht auf Radwegen ein!		08
21.4146	Postulat Hurni – Tempo-30-Zonen ohne Fussgängerstreifen. Eine pädagogische Hürde?		08
21.4216	Postulat Jauslin – Es braucht eine Gesamtschau über die Klima-, Energie- und Standortpolitik		09
21.4218	Postulat Clivaz – Prüfung der Möglichkeit, Filter an Bremssystemen von Motorfahrzeugen und Zügen anzubringen, um die Luftqualität zu verbessern und gesundheitlichen Problemen vorzubeugen		09
21.4223	Postulat Brenzikofer – Finanzielle Anreize für Sharing- und Mietmodelle		09
21.4369	Motion Clivaz – Für eine Aktualisierung des Konzepts betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes		10
21.4516	Motion Schilliger – Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern		11
23.3101	Motion Pasquier-Eichenberger – Mehr Anreiz für weniger Umweltverschmutzung beim Kauf eines Autos		11



## STÄNDERAT

### 23.3225 Motion Maret – Steuerabzug der Kosten für die Installation von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen Verordnungsänderungen vorzunehmen, damit die Installation von Ladeinfrastrukturen zu steuerlichen Abzügen berechtigt. Dadurch sollen die Eigentümerinnen und Eigentümer der Gebäude dazu bewegt werden, Ladestationen einzurichten, und die Entwicklung der elektrischen Mobilität soll so beschleunigt werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Maret. Lademöglichkeiten sind ein ausschlaggebendes Kriterium für den Kauf eines Elektroautos (siehe z. B. TCS-Barometer zur Elektromobilität). Entsprechend begrüssenswert sind Anreize zugunsten von Ladeinfrastrukturen, um die Transition zu einer nachhaltigeren Mobilität voranzutreiben.

### 22.3884 Motion WAK-N – Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Plattform (Online-Rechner) nach österreichischem Vorbild einzuführen, auf der die Treibstoffpreise der Tankstellen in der Schweiz abgerufen werden können. Eine solche Plattform beruht auf dem Wirtschaftsprinzip des Wettbewerbs, ist wirksam (gegen Preiserhöhungen) und nicht teuer. Auch könnte deren Einführung mit den laufenden Arbeiten des Preisüberwachers zu den Margen auf dem Treibstoffmarkt koordiniert werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion der WAK-N ab. Er teilt damit die Auffassung einer Mehrheit der WAK-S. Seit die Motion eingereicht wurde, haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Der Markt hat sich beruhigt und private Initiativen, u. a. der Treibstoffradar des TCS, wurden lanciert. Der Nationalrat sah deshalb bereits in der Frühlingssession keinen weiteren Handlungsbedarf und lehnte die ähnlich lautende Motion 22.3804 ab.

### 23.3221 Motion Wicki – Planung städtischer Agglomerationen forcieren. Vorhandene Gelder des Bundes ausschöpfen

Der Bundesrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass bei Agglomerationsprogrammen (4. und 5. Generation) nicht nur eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr für einzelne Projekte gemacht werden, sondern die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in erster Linie für Orts-, städtische Agglomerations- sowie Stadtplanungen eingesetzt werden. Priorität soll dabei die innere Siedlungsentwicklung (Verdichtung gemäss RPG) haben. Agglomerationen sind etwa städteplanerisch als Wirtschafts-, Lebens- und Kulturräume zu gestalten. Mobilitätsbedürfnisse sind in Abhängigkeit dieser Prinzipien zu planen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Wicki ab. Ziel und Zweck der Agglomerationsprogramme ist die Finanzierung von grossen und abgestimmten Infrastrukturprojekten im Agglomerationsverkehr. Die dafür zweckgebundenen Mittel stammen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Die NAF-Einlagen werden im Strassenverkehr erhoben, unter anderem mit dem Mineralölsteuerzuschlag, der Automobilsteuer und der



Autobahnvignette. Eine Verwässerung der Zweckbindung dieser Mittel ist mit Blick auf eine sichere und stabile Finanzierung der Mobilitätsinfrastrukturen abzulehnen.



## NATIONALRAT

### 23.032 Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Ende Februar hat der Bundesrat seine Botschaft für Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes verabschiedet. In der Vorlage enthalten sind der Zahlungsrahmen von rund 8,8 Milliarden Franken für Betriebs- und Unterhaltsarbeiten sowie der Ausbauschritt 2023 mit einem Verpflichtungskredit von rund 4,4 Milliarden Franken. Bei letzterem handelt es sich um fünf Projekte (Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergtunnel (inklusive Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel). Die Projekte dienen der gezielten Kapazitätserweiterung, um Staus sowie die Rückverlagerung des motorisierten Strassenverkehrs auf die Kantons- und Gemeindestrassen zu verringern beziehungsweise in Zukunft vorzubeugen. Damit will der Bundesrat die Verfügbarkeit und die Sicherheit der Nationalstrassen weiter erhöhen und einen Beitrag zur besseren Verträglichkeit des Strassenverkehrs leisten.

Während der Zahlungsrahmen für die Betriebs- und Unterhaltsarbeiten in der KVF-N weitgehend unbestritten war, gingen die Meinungen bezüglich Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen auseinander. Eine Kommissionmehrheit beantragt, die beiden Projekte zum Ausbau von Le Vengeron-Coppet-Nyon im Umfang von 911 Millionen Franken in den Ausbauschritt 2023 aufzunehmen. Hinzu kommen verschiedene Minderheiten.

#### Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Vorlage. Sie leistet einen unerlässlichen Beitrag an ein funktionierendes und leistungsfähiges Nationalstrassennetz. Davon profitiert die Schweizer Mobilität als Ganzes, sei es durch die Reduktion von Staus, die Verminderung von Ausweichverkehr auf das angrenzende Strassennetz und in die Gemeinden oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Wie die Mehrheit der KVF-N befürwortet der TCS, die beiden Projekte Le Vengeron-Coppet-Nyon in den Ausbauschritt 2023 vorzuziehen. Der Handlungsdruck an diesen Abschnitten ist hoch. Zudem schafft ihre Aufnahme in den nächsten Ausbauschritt, dessen Projekte ansonsten ausschliesslich in der Deutschschweiz verortet sind, einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Regionen.



### 23.033 Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Ende Februar hat der Bundesrat seine Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation verabschiedet. 32 Agglomerationen möchten in den nächsten Jahren ihre Verkehrsinfrastrukturen mit Unterstützung des Bundes verbessern und weiterentwickeln.

Gegenüber der Vernehmlassungsvorlage vom Juni 2022 sind zusätzliche Projekte hinzugekommen. Zu den grössten gehören die Glatttalbahn, die vom Flughafen Kloten ins Industriegebiet weitergeführt werden soll, und die Ostumfahrung von Suhr im Kanton Aargau. Diese und weitere Projekte sowie der Ausgleich der Teuerung für pauschal mitfinanzierte Massnahmen haben zur Folge, dass der Anteil des Bundes um rund 285 Millionen auf 1,6 Milliarden Franken steigt.

**Stellungnahme des TCS:**



Wie die klare Mehrheit der KVF-N unterstützt der TCS die Vorlage. Gut koordinierte Agglomerationsprogramme leisten einen bedeutenden Beitrag an ein multimodale Mobilität, welche insbesondere in dicht besiedelten Räumen eine zentrale Rolle einnimmt.

Für die zukünftigen Generation der Agglomerationsprogramme fordert der TCS eine stärkere Ausrichtung auf die multimodale Mobilität. Die Verkehrsnetze in den Agglomerationen werden immer komplexer, entsprechend anspruchsvoll ist ihre Planung und Realisierung. Für ein funktionierendes und effizientes Gesamtverkehrssystem müssen sämtliche Verkehrsmittel angemessen berücksichtigt werden. Gerade bei der Vernetzung der Agglomerationen mit ihrem Umland und weiter entfernten Siedlungen bleibt der motorisierte Individualverkehr unverzichtbar. Entsprechend sind seine Anforderungen zu integrieren. Grosses Potential sieht der TCS bei multimodalen Verkehrsdrehscheiben, insbesondere an den Agglomerationsrändern.

## NATIONALRAT – Vorstösse in der Kategorie IV

### 21.3880 Postulat Masshardt – Übernahme von EU-Recht im Bereich der Klimapolitik (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, welche Auswirkungen eine teilweise Übernahme von EU-Recht im Bereich der Klimapolitik auf die Schweiz hätte. Im Rahmen des European Green New Deal schlug die Kommission im September 2020 vor, die Zielvorgabe für die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 auf mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 anzuheben (COM(2020) 562 final). Zur Umsetzung dieser Zielvorgabe werden gegenwärtig die zentralen klimabezogenen Rechtsakte aktualisiert und bis Juli 2021 vorgelegt. Der Bericht ist insbesondere auf die Übernahme dieser Rechtsakte sowie der Offenlegungsverordnung 2019/2088, welche Offenlegungspflichten bei Nachhaltigkeitsrisiken in Investitionsprozessen auf Unternehmensebene für verbindlich erklärt, zu fokussieren.

Die EU bekämpft den Klimaschutz konsequenter als die Schweiz dies tut. Das aktuelle Ziel der Schweiz geht mit einer angestrebten Reduktion um 50 Prozent bis 2030 weniger weit als die EU (55 % Reduktion gegenüber 1990 bis 2030). Gleichzeitig sieht die EU im Rahmen des European Green New Deal weit grössere öffentliche Investitionen in den sozialökologischen Umbau vor als die Schweiz. Ein wichtiger Grund besteht darin, dass die Schweiz ihre Covid-19-Massnahmen kaum mit Klimaschutz und Industriepolitik verknüpft. Die EU macht zudem vorwärts mit der Investitionslenkung zugunsten des sozialökologischen Umbaus. Die Verordnung 2019/2088 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungsverpflichtungen im Finanzdienstleistungssektor setzt an zwei Punkten an. Sie erklärt Offenlegungspflichten auf Unternehmensebene für verbindlich. Firmen müssen öffentlich klarstellen, wie sie Nachhaltigkeitsrisiken in ihren Investitionsprozess einbeziehen. Zudem müssen sie belegen, dass ihr



Entschädigungsmodell damit vereinbar ist und ihre internen Reglemente für Risikomanagement, Entschädigungen und Marketing anpassen. In der Schweiz gibt es keine Ansätze für eine entsprechende Offenlegungspflicht.

Der Bundesrat hat im Nachgang zum Abbruch der Verhandlungen mit der EU über ein institutionelles Abkommen beschlossen, die Möglichkeit von eigenständigen Anpassungen im nationalen Recht zu prüfen, mit dem Ziel, die bilateralen Beziehungen zu stabilisieren. Im Prozess soll auch geprüft werden, wie eine sinnvolle rechtliche Angleichung im Bereich Klimapolitik ausgestaltet werden könnte und welche konkreten Auswirkungen dies hätte

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt das Postulat Masshardt ab. Aktuell befasst sich der Ständerat mit der neuen Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024. Bei der Vorbereitung der entsprechenden Botschaft hat der Bundesrat bereits die laufenden Arbeiten in der EU analysiert und mitberücksichtigt. Eine erneute Analyse in einem Bericht ist weder mit Blick auf den Zeitpunkt noch auf den Inhalt erforderlich.

#### **21.3894 Postulat Töngi – Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds und Klimaschutz im Einklang** (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, welche Massnahmen zu treffen seien, um die Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) möglichst klimaschonend einzusetzen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt das Postulat Töngi ab. Der NAF ist kürzlich (2018) in Kraft getreten und wurde in einer Volksabstimmung mit überwältigender Mehrheit angenommen. Damit sind auch seine Einnahmen und deren Verteilung legitimiert.

Bereits heute werden Umweltkriterien bei Investitionen in das Nationalstrassennetz und die Agglomerationsinfrastrukturen mitberücksichtigt. Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024 sieht vor, Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge befristet mit Mitteln aus dem NAF zu fördern. Der TCS unterstützt dies mit Blick auf die Transition zu einer nachhaltigeren Mobilität. Vor diesem Hintergrund sieht der TCS, gleich wie der Bundesrat, keinen weiteren Handlungsbedarf.

#### **21.3906 Motion Ryser – Vorschriften betreffend CO<sub>2</sub>-Emissionen für neue Personen- und Lieferwagen schrittweise verschärfen** (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, die Grenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neue Personen- und Lieferwagen an die europäischen Grenzwerte zu koppeln.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Ryser ab. Aktuell befasst sich der Ständerat mit der neuen Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024. Bei der Vorbereitung der entsprechenden Botschaft hat der Bundesrat bereits die laufenden Arbeiten in der EU betreffend Emissionsvorschriften für Fahrzeuge analysiert und mitberücksichtigt. Dies ist grundsätzlich sinnvoll, da ein Grossteil der Fahrzeuge der Schweiz aus der EU importiert wird. Aufgrund der laufenden Beratungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz sieht der TCS keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.



### 21.3916 Motion Egger – Für eine Umweltpolitik mit Anreizen statt Abgaben

(Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird im Hinblick auf das Nein zum CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 13. Juni 2021 beauftragt, eine neue Vorlage oder neue Massnahmen auszuarbeiten, welche schwerpunktmässig mit Steuerabzügen und anderweitigen finanziellen Entlastungen den CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Schweiz verringern sollen. Dabei soll gezielt mit Steuer- und Abgabenerleichterungen und -abzügen sowie bürokratischer Entlastungen (z.B. vereinfachte Bewilligungsverfahren oder einfachere Nutzung des öffentlichen Raumes) gearbeitet werden. Auf die Einführung neuer oder die Erhöhung bestehender Abgaben und Steuern ist zu verzichten, ebenso auf ein verstärktes ausgabenseitiges staatliches Engagement.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Egger. Dessen Anliegen ist in der aktuellen Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024 zu berücksichtigen. Der TCS befürwortet pragmatische Lösungen für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, um die von der Schweiz im Rahmen des Pariser Abkommens ratifizierten Ziele zu erreichen. Ein zentrales Anliegen des TCS ist in diesem Zusammenhang die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Demgegenüber lehnt der TCS jegliche Lenkungsabgaben ab.

### 21.3941 Motion Schaffner – Ersatz für Treibstoffzölle

(Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zu einer Änderung der Bundesverfassung vorzulegen, der eine fahrleistungsabhängige Bepreisung der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur erlaubt.

Mit der Erhebung einer fahrleistungsabhängigen Gebühr sollen verschiedene anderen Steuern und Gebühren ganz oder mehrheitlich ersetzt werden. Dies betrifft insbesondere den Mineralölsteuerzuschlag, aber eventuell auch die Autobahnvignette und die Automobilsteuer.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Schaffner ab. Aktuell vertieft der Bund seine Untersuchungen zu Mobility Pricing mit fünf Machbarkeitsstudien in verschiedenen Regionen der Schweiz. Dabei arbeitet er mit interessierten Kantonen, Gemeinden und der SBB zusammen. Ein zusätzlicher Auftrag gemäss Motion erübrigt sich daher.

Im Übrigen weist der TCS darauf hin, dass er ein einseitiges Road Pricing zulasten des motorisierten Individualverkehrs ist aus Sicht kategorisch ablehnt. Demgegenüber befürwortet er die laufenden Arbeiten des Bundes betreffend der mittelfristigen Besteuerung des Individualverkehrs (einschliesslich Elektroautos). Diese soll die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen sichern, da mit der zunehmenden Elektrifizierung der Mobilität die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zurückgehen werden. Der TCS verfolgt mit grosser Aufmerksamkeit, wie diese Besteuerung zukünftig ausgestaltet werden soll.





### 21.4091 Motion Pointet – Führen wir ein vernünftiges Vortrittsrecht auf Radwegen ein!

(Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verkehrsregelverordnung dahingehend zu ändern, dass auf Radwegen, die parallel zu einer Hauptstrasse verlaufen, bis auf gewisse Ausnahmen das Vortrittsrecht gegenüber Nebenstrassen, die in die Hauptstrasse einmünden, gilt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Pointet ab. Er teilt die Auffassung des Bundesrates, dass den kantonalen und kommunalen Vollzugsbehörden insgesamt genügend Gestaltungs- und Signalisationsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, um eine situationsgerechte Lösung für die Ansprüche an die Verkehrssicherheit sowie den Veloverkehr Rechnung zu finden. Mit dem Veloweggesetz kann der Bundesrat zudem die Vollzugsbehörden bei der Gestaltung und Planung ihrer Veloinfrastrukturen unterstützen.

### 21.4146 Postulat Hurni – Tempo-30-Zonen ohne Fussgängerstreifen. Eine pädagogische Hürde?

(Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, sich mit folgenden Fragen und Problematiken im Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen zu befassen:

1. Welche konkreten Rückmeldungen gibt es aus der Praxis hinsichtlich der Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen, insbesondere bezüglich ihres Vorkommens je nach Region oder Lage (Wohngebiete, Gewerbezone etc.) oder bezüglich ihrer Beachtung?
2. Welche pädagogischen Auswirkungen hat das Fehlen von Fussgängerstreifen auf das Erlernen der Verkehrsregeln und auf die Sicherheit, insbesondere für Kinder und andere besonders gefährdete Personen?
3. Würde die Wiedereinführung von Fussgängerstreifen in den Tempo-30-Zonen nicht die Sicherheit erhöhen und das Erlernen der Verkehrsregeln erleichtern? Könnten ansonsten andere Massnahmen im Bereich Mobilität in Betracht gezogen werden, um die Sicherheit solcher Übergänge zu erhöhen, insbesondere für Kinder? Gibt es im Ausland bewährte Vorgehensweisen in diesem Bereich, die der Schweiz als Modell dienen könnten?

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Hurni aus folgenden Gründen:

- Verkehrsteilnehmende in Tempo-30-Zonen, d. h. von Zonen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und entsprechenden Einrichtungen, sind betreffend Vortrittsregeln verunsichert. Regelmässig lassen sich Konfliktsituationen beobachten. In der Regel verlaufen diese zwar unfallfrei, verursachen aber Stress und Aggressivität. Eine Klärung dieser Regeln wäre für die gesamte Bevölkerung wünschenswert.
- Was die Verkehrsschulung betrifft, so erleichtern Fussgängerstreifen Kindern aber auch Erwachsenen die Orientierung auf der Strasse. Diese Einrichtungen sind deutlich erkennbar und allen Fussgängern, aber auch den Fahrern von motorisierten und nicht motorisierten Fahrzeugen bekannt. Die systematische Einführung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen verstösst jedoch gegen Art. 5 Abs. 2 der Verkehrsregelverordnung. Zudem würde sie die Freiheit einschränken, eine Strasse in einer Tempo-30-Zone an jeder beliebigen Stelle zu überqueren, was das Grundprinzip einer Verkehrsberuhigungszone ist. Ein Postulat könnte hierzu Klärung bringen.



#### **21.4216 Postulat Jauslin – Es braucht eine Gesamtschau über die Klima-, Energie- und Standortpolitik** (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht eine Gesamtschau vorzulegen, die es erlaubt, Kohärenz zwischen der Klima-, Energie- und Standortpolitik zu schaffen. Darin soll unter anderem aufgezeigt werden, wie die Synergien zwischen den unterschiedlichen Politikbereichen besser genutzt werden können, um das gemeinsame Ziel des Umbaus der Energieversorgung zu erreichen. Denn nur in einer gesamtheitlichen Sicht kann Klima- und Energiepolitik sich gegenseitig positiv beeinflussen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt das Postulat Jauslin. Ein Bericht über den Stand der aktuellen Klima-, Energie- und Wirtschaftspolitik und deren Kohärenz untereinander ist notwendig, insbesondere mit Blick auf die ambitionierten klimapolitischen Ziele und die schwierige Ausgangslage bei der Energieversorgung.

#### **21.4218 Postulat Clivaz – Prüfung der Möglichkeit, Filter an Bremssystemen von Motorfahrzeugen und Zügen anzubringen, um die Luftqualität zu verbessern und gesundheitlichen Problemen vorzubeugen** (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht über den Einbau von Filtern in Motorfahrzeugen und Zügen, die den beim Bremsen freigesetzten Feinstaub auffangen, zu erstellen. Dieser Bericht soll insbesondere Informationen bezüglich der Kosten und der Wirksamkeit solcher Filter sowie bezüglich der Änderungen der Rechtsgrundlagen, die für deren systematische Verwendung erforderlich sind, enthalten.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt das Postulat Clivaz ab. Im Rahmen der kommenden Abgasvorschrift Euro 7 werden voraussichtlich ab dem Jahr 2025 erstmals auch Grenzwerte für Bremspartikelemissionen und für den Reifenabrieb eingeführt. Die Schweiz übernimmt üblicherweise die Abgasvorschriften der EU, und sie wird voraussichtlich auch die Abgasnorm Euro 7 übernehmen. In Anbetracht der kommenden Vorschriften erachtet der TCS es derzeit nicht für sinnvoll zum Bremsabrieb einen Bericht zu erarbeiten.

#### **21.4223 Postulat Brenzikofer – Finanzielle Anreize für Sharing- und Mietmodelle** (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird eingeladen, finanzielle Anreize (z. B. Gebührenreduktion) für Geschäftsmodelle wie Sharing-, Leih-, Tausch- und Mietsysteme zu prüfen. Solche Modelle müssen gefördert werden, da sie den Ressourcenverschleiss reduzieren und zu längerer Nutzung von Geräten beitragen,

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt das Postulat Brenzikofer ab. Sicher kann die Sharing Economy (Prinzip des Teilens und Vermietens) eine Optimierung der Ressourcennutzung ermöglichen und die Mobilität weiterentwickeln, insbesondere in städtischen Gebieten. Der TCS ist aber der Meinung, dass sich neue Formen des Teilens selbst entwickeln und finanzieren müssen, auch im Rahmen der geteilten Mobilität (Fahrgemeinschaften, Mietwagen mit Fahrer, Autovermietung oder gemeinsame Nutzung von Parkplätzen usw.). Nur so entwickeln sich auch innovative und kompetitive Geschäftsmodelle.



## 21. 4369 Motion Clivaz – Für eine Aktualisierung des Konzepts betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, das Konzept betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes aus dem Jahr 2009 unter Berücksichtigung der im September 2021 veröffentlichten "WHO global air quality guidelines", der neuen globalen Luftgüteleitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO), zu aktualisieren. Die überarbeitete Version soll die Methoden enthalten, die der Bundesrat vorsieht, um die Empfehlungen der WHO einzuhalten. Der Bundesrat soll darin ausserdem die beabsichtigten Änderungen seiner Politik zur Bekämpfung der Luftverschmutzung sowie die für das Erreichen dieser Ziele nötige Überarbeitung der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) erläutern. Der Bundesrat soll zudem die Wirksamkeit der bisherigen Massnahmen bewerten und quantitativ angeben, welche Massnahmen insbesondere gegen die Feinstaubpartikel PM2.5 und PM10, Ozon, Stick- und Schwefeloxid sowie Kohlenmonoxid zu ergreifen sind.

### Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Clivaz ab. Eine Aktualisierung der Schweizer Luftreinhaltestrategie nach 12 Jahren (resp. 21 Jahre bei NO<sub>2</sub>) ist zwar grundsätzlich sinnvoll. Der Erhalt der Luftqualität ist aber eine grenzübergreifende Herausforderung. Der TCS befürwortet deshalb die Abstimmung mit den Strategien und Werten der Europäischen Union statt einen Schweizer Alleingang der Schweiz.

Bereits jetzt nimmt die Schweiz bei den Immissionsgrenzwerten (IGW) eine Vorbildrolle ein. Die Normen für die Fahrzeuge übernimmt die Schweiz direkt von der EU. Hier sollte der Status Quo erhalten werden. In Bezug auf die IGW stimmt sich die Schweiz mit der EU ab, übernimmt aber nicht zwingend diese Werte. Beispielsweise ist die Schweiz bei IGW für NO<sub>2</sub> aktuell strikter als die EU.

Eine zielführende Massnahme ist die Förderung der technischen Voraussetzungen bei den für die Emissionen verantwortlichen Prozessen. Bei den Normen für die Fahrzeuge übernimmt die Schweiz diese direkt von der EU. Durch die aktuellen Euronorm 6d bei Personenwagen und der Euronorm 6 bei Lastwagen sind die technischen Voraussetzungen für eine weitere signifikante Reduktion der Schadstoffe, insbesondere bei NO<sub>2</sub>, gegeben. Auch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird diesen Trend weiter fördern.



### 21.4516 Motion Schilliger – Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

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 die Motion Schilliger. Der TCS spricht sich für ein differenziertes Geschwindigkeitsregime aus. Es ist wichtig, die Hierarchie des Strassennetzes zu respektieren. Dadurch kann jeder Strassentyp seine Funktion wahrnehmen und die Funktionalität des Strassennetzes als Ganzes sichern. Innerorts bedeutet das konkret:

- Auf verkehrsorientierten Strassen soll weiterhin 50 km/h gelten. In bestimmten Fällen (z. B. in der Nähe einer Schule oder auf einer zu schmalen Fahrbahn) kann die Geschwindigkeit auf solchen Strassen streckenweise auf 30 km/h begrenzt werden.
- Auf siedlungsorientierten Strassen kann bei Bedarf die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h reduziert werden.

Getrennte 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. Es garantiert ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel und sichert deren Attraktivität.

### 23.3101 Motion Pasquier-Eichenberger – Mehr Anreiz für weniger Umweltverschmutzung beim Kauf eines Autos (Vorstoss in der Kategorie IV, UVEK)

Der Bundesrat wird beauftragt, das Automobilsteuergesetz dahingehend anzupassen, dass eine zusätzliche Abgabe in Abhängigkeit von Gewicht und/oder Leistung des Fahrzeugs ermöglicht wird.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Pasquier-Eichenberger ab. Gemäss geltendem CO<sub>2</sub>-Gesetz bestehen bereits Zielwerte für die Fahrzeugflotten von Importeuren. Wird der individuelle Zielwert überschritten, wird beim jeweiligen Fahrzeugimporteur eine Sanktion fällig. Im Weiteren definieren die Kantone ihre jeweilige Fahrzeugsteuer nach verschiedenen Kriterien, darunter beispielsweise das Gewicht. Statt einer zusätzlichen Abgabe befürwortet der TCS neue Anreize für eine nachhaltigere Mobilität, beispielsweise die im neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehene Förderung von Ladeinfrastrukturen.