

Vorschau auf die Frühlingsession 2023 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
Gérard Métrailer 058 827 27 21
Lisa Rasch 058 827 34 05

sebastien.leprat@tcs.ch
gerard.metrailer@tcs.ch
lisa.rasch@tcs.ch





National- und Ständerat			
			Seite
21.080	Strassenverkehrsgesetz. Änderung		2
Nationalrat			
21.055	Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkter Gegenentwurf		3
22.3804	Motion Bischof – Treibstoffpreise. Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen		3
21.3371	Motion Grossen – Mieterinnen und Mieter sollen Elektroautos laden können		4
22.3632	Motion Schaffner – Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote		4
21.3113	Motion Egger – Schlechterstellung von Neulenkern, welche das 18. Altersjahr erreicht haben, aufheben		5
22.3640	Postulat Candinas – Raumplanerische Bedingungen für Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich verbessern		5
22.411	Parlamentarische Initiative Prezioso Batou – Fördern wir die Gratisbenützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Gemeinde- oder Kantonsebene		6
22.412	Parlamentarische Initiative Kamerzin – Bei aussergewöhnlichen Umständen vorübergehende Mineralölsteuererleichterungen ermöglichen		6
22.450	Parlamentarische Initiative Suter – Klimaziele im Verkehr erreichen. Keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr ab 2035		6



NATIONALRAT UND STÄNDERAT

21.080 Strassenverkehrsgesetz. Änderung

Im Zentrum der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) stehen die Reduktion von Treibhausgasen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Ermöglichung des automatisierten Fahrens. Seit der Erstberatung in der Frühlingssession 2022 haben sich die beiden Räte über einen Grossteil der Vorlage geeinigt. Die Frühlingssession 2023 fokussiert sich auf die letzten Differenzen bei den Raserbestimmungen (Art. 90 Abs. 3 und Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis}).

Der Kompromiss bei den Raserbestimmungen hat zum Ziel, ein allfälliges Referendum zu verhindern. Wie im geltenden Gesetz sollen Raserdelikte nach wie vor mit genügend Härte bestraft werden können, gleichzeitig will die Revision Richterinnen und Richtern mehr Ermessensspielraum verschaffen. Der Ständerat stimmte Ende November zwar seinerseits dem vom Nationalrat vorgelegten politischen Kompromiss grundsätzlich zu, hatte aber aufgrund rechtsdogmatischer Vorbehalte seitens der Fachkreise erneut Anpassungen vorgenommen. Dank dieser sollte mehr Klarheit in Bezug auf die Auslegung geschaffen werden. Die KVF-N beantragt ihrem Rat oppositionslos, dem Beschluss des Ständerates zu folgen.

Zuerst wird der Nationalrat sich mit dem Geschäft auseinandersetzen, im Programm des Ständerats ist das SVG provisorisch traktandiert.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Annahme der Änderungen und damit einen Abschluss der Behandlung. Der vorgeschlagene Kompromiss zu den Raserbestimmungen verbessert den Ermessensspielraum der Gerichte ohne dabei andere wichtige Änderungen im Strassenverkehrsgesetz, beispielsweise betreffend dem automatisierten Fahren, durch ein Referendum zu gefährden. Die letzten vorliegenden Differenzen sind nicht inhaltlicher Natur, sondern sollen Klarheit bei der Gesetzesauslegung schaffen.



NATIONALRAT

21.055 Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkten Gegenentwurf

Sowohl Gletscher-Initiative als auch der direkte Gegenentwurf des Bundesrates verfolgen dasselbe Ziel: Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050.

Gemäss Volksinitiative soll die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase austossen, als natürliche und technische CO₂-Speicher aufnehmen können. Auch sollen ab diesem Zeitpunkt in der Schweiz grundsätzlich keine fossilen Brenn- und Treibstoffe (z. B. Öl, Gas, Benzin oder Diesel) mehr in Verkehr gebracht werden dürfen. Ausnahmen sind möglich bei Anwendungen, für die es keine technischen Alternativen gibt.

Der Bundesrat verzichtet in seinem Gegenentwurf auf ein grundsätzliches Verbot fossiler Energieträger ab 2050. Neben der Sozialverträglichkeit möchte er die spezielle Situation der Berg- und Randregionen berücksichtigen. Zudem darf die nationale Sicherheit nicht negativ beeinträchtigt werden, Schutz- und Rettungseinsätze sollen bei Bedarf auf fossile Treibstoffe zurückgreifen können. Weitere Ausnahmen sollen möglich sein, wenn alternative Technologien wirtschaftlich und sozial nicht tragbar oder nur in ungenügendem Ausmass vorhanden sind. Ausserdem möchte der Bundesrat offenlassen, ob die im Jahr 2050 verbleibenden Treibhausgasemissionen mit CO₂-Speichern im In- oder im Ausland auszugleichen sind. Zudem soll die Forschung gefördert werden, damit die notwendige Innovation und Technologieentwicklung erfolgen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Volksinitiative „Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)“ klar ab. Netto-Null bis 2050 ist anzustreben, die Initiative verfolgt jedoch den falschen Weg. Das komplette Verbot des Inverkehrbringens fossiler Energien ist übertrieben, gefährlich und unnötig. Für allfällige Ausnahmefälle verlangen die Initianten, dass CO₂-Emissionen ausschliesslich im Inland kompensiert werden müssen. Diese Vorgaben engen den Spielraum zu sehr ein und tragen den Aspekten der Sicherheit, Tragbarkeit und Verträglichkeit keine Rechnung. Somit ist die Volksinitiative eine Wette auf Ersatztechnologien, die nicht nur vorhanden sein, sondern in vollem Einsatz stehen müssen.

Die UREK-N beantragt dem Nationalrat einstimmig, den direkten Gegenvorschlag abzulehnen und die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen. Der TCS schliesst sich der Haltung an, ein Rahmengesetz (indirekter Gegenentwurf) gegenüber einem Verfassungsartikel (Initiative und direkter Gegenvorschlag) zu bevorzugen.

22.3804 Motion Bischof – Treibstoffpreise. Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen

Der Bundesrat wird beauftragt, die Grundlagen für die Einführung eines frei zugänglichen Online-Rechners schaffen, mit dem sich die Preise für Treibstoff, Gas und Strom für Fahrzeuge in der Schweiz berechnen lassen, dies nach dem Modell des Projekts www.spritpreisrechner.at, das 2011 in Österreich umgesetzt wurde.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Bischof welche mehr Transparenz für Konsumentinnen und Konsumenten erreichen will. Der im November letzten Jahres lancierte Preisvergleich des TCS zeigt tatsächlich erhebliche Unterschiede bei den Treibstoffpreisen. Eine Übersicht würde es Konsumenten ermöglichen, beim Tanken fundierte Entscheidungen zu treffen. Angesichts des Erfolgs der vom TCS lancierten Plattform ist klar: Konsumenten achten auf die Treibstoffpreise und sind bereit, einen kostenlosen Beitrag zu leisten, indem sie die an den Tankstellen festgestellten Preise erfassen. Es ist daher legitim, sich die Frage zu stellen, ob es die Aufgabe des Bundes ist, eine Rechtsgrundlage und ein IT-Tool zu schaffen. Dessen Realisierung würde Jahre beanspruchen und noch dazu sehr viele Ressourcen kosten. Sollte die Motion die Unterstützung des Parlaments erhalten, würde der TCS begrüssen, dass der Bund dieses Projekt an private Organisationen delegieren könnte.



21.3371 Motion Grossen- Mieterinnen und Mieter sollen Elektroautos laden können

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für einen Anspruch von Mietern und Stockwerkeigentümern auf den Zugang zu einer Ladestation für Elektroautos zu schaffen. Private Ladeinfrastrukturen sollen dort entstehen, wo Autos am längsten stehen; in gemeinschaftlich genutzten Einstellhallen und auf Parkflächen. Vermieter und Stockwerkeigentümergeinschaften sollen das Recht haben, die im Sinne von Gesamtlösungen für intelligentes, steuerbares Laden notwendigen Massnahmen festzulegen und zu realisieren.

Die Motion wird als Vorstoss der Kategorie IV (WBF) behandelt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Grossen ab. Zwar teilt der TCS das Anliegen des Motionärs, Investitionen in den Bau von Ladestationen für Elektroautos zu beschleunigen. Die Umsetzung über eine gesetzliche Verpflichtung könnte jedoch zu grossen Schwierigkeiten führen. Der juristische Ansatz des Motionärs ist unzureichend: Indem er versucht, den Vorrang des Bundesrechts durchzusetzen, berücksichtigt der Text nicht die grosse Vielfalt an beteiligten Akteuren und die sehr unterschiedlichen Auflagen, mit denen sie konfrontiert sind.

Diese Motion birgt die Gefahr, zahlreiche Widersprüche aufzuwerfen und damit die gewünschte flächendeckende Verbreitung von Ladestationen zu verzögern. Stattdessen verweist der TCS auf die finanzielle Unterstützung für Ladeinfrastrukturen durch den Bund, welche in der Revision des CO₂-Gesetzes ab 2025 vorgesehen ist. Die in der Gesetzesrevision vorgeschlagenen CHF 30 Millionen pro Jahr sind aus Sicht des TCS jedoch massiv zu erhöhen, sollen die angestrebten Klimaziele erreicht werden.

22.3632 Motion Schaffner – Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Aktionsplan unter Einbezug der Kantone und Gemeinden zu erstellen, der innovative und klimateffiziente kollektive Mobilitätsangebote fördert und deren Auslastung erhöht.

Unter anderem sollen folgende Kernpunkte berücksichtigt werden:

- Abbau der regulatorischen Hürden für neue, klimateffiziente Mobilitätsangebote (z.B. Mobility on Demand/Shared Mobility). Dies soll sowohl für Pilotprojekte als auch für Angebote, die den Regelbetrieb beginnen, gelten.
- Förderung der Vernetzung dieser neuen Mobilitätsangebote mit dem klassischen ÖV und dem Langsamverkehr. Ziel der Vernetzung ist, zeitlich effiziente und benutzerfreundliche Wege zur Verfügung zu stellen (intermodaler Verkehr)

Die Motion wird als Vorstoss der Kategorie IV (UVEK) behandelt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Schaffner unter Vorbehalt. Er begrüsst den Abbau regulatorischer Hürden für innovative und klimateffiziente Mobilitätsangebote. Gleichzeitig betont er die Notwendigkeit einer besseren Vernetzung aller Verkehrsmittel, also nicht nur wie in der Motion vorgeschlagen von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr, sondern auch mit dem Individualverkehr. Weiter sollten Fördermassnahmen für die Shared Mobility deren Eigenwirtschaftlichkeit stärken und nicht in Form von finanziellen Subventionen erbracht werden.



21.3113 Motion Egger – Schlechterstellung von Neulenkern, welche das 18. Altersjahr erreicht haben, aufheben

Der Bundesrat wird beauftragt, die 12-monatige Lernphase für Junglenker, welche das 18. Altersjahr bereits erreicht haben, abzuschaffen. Der Artikel 22 Absatz 1^{bis} der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr ist entsprechend anzupassen.

Die Motion wird als Vorstoss der Kategorie IV (UVEK) behandelt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Egger ab. Er ist der Ansicht, dass die über einen längeren Zeitraum gesammelte Erfahrung vor der praktischen Prüfung zu einer sichereren Fahrweise der Neulenkenden beiträgt. Das verbessert nicht nur die Verkehrssicherheit für die Neulenkenden selbst, sondern für sämtliche Verkehrsteilnehmenden – einschliesslich der schwächsten. Die Unfallstatistik zeigt, wie wichtig die Lernphase für Neulenkenden und -lenker ist: In den ersten Jahren des Führerscheinbesitzes ereignen sich bei jungen Fahrern verhältnismässig mehr Verkehrsunfälle als in den Folgejahren (Durchschnitt 2011 - 2020).

Junge Erwachsene, welche z. B. aus beruflichen Gründen auf einen Führerausweis angewiesen sind, können seit dem 1. Januar 2021 ihren Lernfahrausweis bereits mit 17 Jahren erwerben. Mit dieser Regelung lassen negative Auswirkungen auf die Stellensuche vermeiden.

Schliesslich hält der TCS es für verfrüht, diese per 1. Januar 2021 in Kraft getretene Bestimmung zu ändern. Vor einer allfälligen Anpassungen sollten die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden.

22.3640 Postulat Candinas – Raumplanerische Bedingungen für Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich verbessern

Der Bundesrat wird beauftragt für verkehrsentensive Angebote und Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich gezielt darzulegen, mit welchen gesetzlichen Anpassungen und Anreizen der Anteil des öffentlichen Verkehrs an diesem Verkehrsaufkommen massgeblich erhöht werden kann. Ebenso sind Kriterien zu entwickeln, damit verkehrsentensive Anlagen nur an solchen Standorten erstellt werden, die mit dem öV mit verhältnismässigem Aufwand attraktiv erschlossen werden können.

Das Postulat wird als Vorstoss der Kategorie IV (UVEK) behandelt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Candinas ab. Aus Sicht des TCS ist es höchst problematisch, einseitig den öffentlichen Verkehr und mit raumplanerischen Massnahmen zu fördern. Der öffentliche Verkehr profitiert gegenwärtig von hohen Subventionen. Es ist Aufgabe des öV, wettbewerbsfähige und attraktive Angebote bereitzustellen.

Sinnvoller wäre es, Massnahmen zur Förderung der multimodalen Mobilität zu ergreifen und Mobilitätsketten zu entwickeln.



22.411 Parlamentarische Initiative Prezioso Batou (Phase 1) – Fördern wir die Gratisbenützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Gemeinde- oder Kantonebene

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81a Abs. 2: Die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise für den öffentlichen Verkehr stellen einen starken Anreiz dar. Unentgeltliche Leistungen sind möglich.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Prezioso Batou ab. Die Kostenstruktur des öffentlichen Verkehrs variiert zwischen Kantonen und Städten, generell deckt der von den öV-Nutzenden gezahlte Fahrpreis zwischen 20 und 50 Prozent der Transportkosten. Die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden also bereits stark von Bund, Kantonen und Gemeinden subventioniert. Das von der Initiative vorgeschlagene Finanzierungssystem würde eine höhere Belastung aller Steuerzahlenden bedeuten. Bürgerinnen und Bürger, die nicht das Glück haben, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen zu können (z. B. die Bevölkerung in Randregionen), würden somit ungerechtfertigt belastet.

22.412 Parlamentarische Initiative Kamerzin (Phase 1) – Bei aussergewöhnlichen Umständen vorübergehende Mineralölsteuererleichterungen ermöglichen

Die geltenden Bestimmungen des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) (Art. 12ff. und Anhang 1) sollen dahingehend geändert werden, dass der Bundesrat bei aussergewöhnlichen Umständen und Ereignissen höherer Gewalt wie Epidemien, Kriegen usw. Steuererleichterungen beschliessen und ihre Höhe festlegen kann.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die die parlamentarische Initiative Kamerzin. Mit der beschriebenen gesetzlichen Anpassung könnte der Bundesrat in Krisen schneller reagieren und so die Bevölkerung angemessen unterstützen.

Hingegen weist der TCS darauf hin, dass sich allfällige Steuererleichterungen auf den nicht-zweckgebundenen Teil der Mineralölsteuer beschränken müssen (also die 40 % der Mineralölsteuer zugunsten der allgemeinen Bundeskasse). Eine Reduktion der zweckgebundenen Mittel könnte schnell zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation beitragen und den Unterhalt unserer Infrastrukturen erschweren.

22.450 Parlamentarische Initiative Suter (Phase 1) – Klimaziele im Verkehr erreichen. Keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr ab 2035

Die gesetzlichen Grundlagen seien so anzupassen, dass das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die mit dem Führerausweis der Kategorie B gefahren werden dürfen, ab 2035 nicht mehr zulässig ist.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Suter ab, welche dem Grundsatz der Technologieneutralität nicht gerecht wird. Die CO₂-Reduktionsziele sollen nicht durch Verbote, sondern mit einer schrittweisen Reduktion bis Netto-Null 2050 erreicht werden. Flüssige und/oder gasförmige Brennstoffe und damit auch Verbrennungsmotoren können zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele beitragen.