

Vorschau auf die Herbstsession 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	sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailler	058 827 27 21	gerard.metrailler@tcs.ch
Lisa Rasch	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



Ständerat			
			Seite
23.3613	Motion Chiesa – Einführung einer Autobahngebühr für Alpentunnel		03
22.3376	Motion UREK-S – Strategie für Wasserstoff in der Schweiz		03
22.3632	Motion Schaffner – Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote		04
23.032	BRG. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz		04
23.033	BRG. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr		05
22.061	BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision		05
Nationalrat – Vorstösse Kategorie IV			
23.3346	Motion Hess – Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen		07
21.4037	Motion Aeschi – Fünfjähriges Moratorium für die geplante UKW-Zwangsabschaltung. Erneute Vergabe von UKW-Funkkonzessionen für die Periode vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029		07
21.4091	Motion Pointet – Führen wir ein vernünftiges Vortrittsrecht auf Radwegen ein!		07
21.4146	Postulat Hurni – Tempo-30-Zonen ohne Fussgängerstreifen. Eine pädagogische Hürde?		08
21.4207	Motion Clivaz – Berücksichtigung der Auswirkungen von Kaltstarts bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die Luftverschmutzung		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		10
21.4369	Motion Clivaz – Für eine Aktualisierung des Konzepts betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes		10
21.4404	Motion Klopfenstein Broggin – Kritische Grenzwerte und Notmassnahmen. Schutz der Bevölkerung vor grenzwertüberschreitender Luftverschmutzung		11
21.4516	Motion Schilliger – Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern		11
21.4526	Motion Töngi – Für eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung. Nachhaltiges Verkehrsszenario als Grundlage von Infrastrukturentscheiden		12
21.4577	Motion Gafner – Flächendeckendes Wasserstofftankstellennetz bis 2025 in der Schweiz aufbauen		12
21.4658	Motion Suter – Bevölkerung vor gesundheitsschädlichem Lärm schützen. Beim Lärmschutz die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigen		13



22.3078	Motion Storni – Erleichterung der Umrüstung von Gebrauchtwagen von Verbrennungs- auf Elektromotoren		13
22.3089	Postulat Marchesi – Aktualisierung der Energiestrategie 2050 mit Szenarien für die tatsächliche Zuverlässigkeit und Stabilität der Stromversorgung		13
23.3101	Motion Pasquier-Eichenberger – Mehr Anreiz für weniger Umweltverschmutzung beim Kauf eines Autos		14
22.3436	Motion Romano – Es soll auch in der Schweiz einen Preisrechner für Treibstoffpreise geben, in Anlehnung an das österreichische Vorbild		15
22.4311	Motion Egger – Begrenzung der Verfahrenskosten der infolge von Geschwindigkeitsübertretungen (einfache Verkehrsverletzung)		15



STÄNDERAT

[23.3613](#) Motion Chiesa – Einführung einer Autobahngebühr für Alpentunnel

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Gesetzesentwurf zur Einführung einer Autobahngebühr für die Durchfahrt durch stark ausgelastete Alpentunnel vorzulegen; dieser Gebühr sollen Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen unterstellt werden.

Die Gebühr für diese Autobahntunnel darf nicht diskriminierend sein, für in der Schweiz zugelassene Fahrzeuge muss aber ein Kostenausgleich vorgesehen sein. Das heisst, für die Schweizer Nutzerinnen und Nutzer muss die Kostenneutralität gewährleistet sein und das neue Gesetz darf die Schweizer Bevölkerung nicht zusätzlich belasten.

Die Nutzung der Alpentunnel muss digital erfasst und in Rechnung gestellt werden. Der Zahlungsvorgang muss ohne physische Barriere über ein Free-Flow-System abgewickelt werden und die Zahlung muss innerhalb einer festgelegten Frist ab Durchfahrt erfolgen.

Die daraus gewonnenen zusätzlichen Mittel sollen für die Instandhaltung und Sicherheit der Infrastruktur sowie für die Instandhaltung der Nationalstrassen eingesetzt werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Chiesa ab.

Aktuell arbeitet der Bundesrat an einer Auslegeordnung zur Verbesserung des Verkehrsmanagements und des Umgangs mit Ausweichverkehr (Postulat Stadler [22.4044](#)). Aus Sicht des TCS sind allfällige Massnahmen basierend auf den entsprechenden Erkenntnissen auszuarbeiten. Erste technische Massnahmen am Gotthard hat das ASTRA bereits am [10. August kommuniziert](#).

Darüber hinaus gibt der TCS zu bedenken, dass das Landverkehrsabkommen die Vertragsparteien – die EU und die Schweiz – verpflichtet, keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen. Es erscheint deshalb nicht möglich, unterschiedliche Gebühren für in- und ausländische Fahrzeuge anzuwenden (siehe auch Antwort des Bundesrates auf das Postulat Burkart [17.3363](#)).

[22.3376](#) Motion UREK-S – Strategie für Wasserstoff in der Schweiz

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zur Förderung der Entwicklung und zur Sicherstellung der Versorgung der Schweiz mit Wasserstoff vorzuschlagen. Diese Massnahmen können in Form von finanziellen Beiträgen oder nicht-finanziellen Massnahmen zur Förderung der Herstellung, Einfuhr, Lagerung oder Verteilung von Wasserstoff aus CO₂-neutralen Produktionsverfahren erfolgen.

Der Nationalrat hat die Motion in der Wintersession 2022 mit einer Ergänzung angenommen: *«[...] Dabei ist auch synthetisches Methan und Methanol zu berücksichtigen sowie die Gesamtenergieeffizienz, die Auswirkung auf die Versorgungssicherheit der Schweiz und die Umweltbelastung zu beachten.»*

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der UREK-S. Diese Technologie stösst derzeit zwar noch auf Produktions- und Kostenprobleme und in der Schweiz wurden im letzten Jahr weniger als hundert Autos zugelassen, die über eine Brennstoffzelle verfügen. Wasserstoff bietet jedoch interessante Entwicklungsmöglichkeiten: Deutschland und Frankreich setzen sich sehr aktiv für die Entwicklung dieser Technologie ein, und immer mehr Autohersteller



investieren in diese Antriebsart. Der TCS unterstützt daher diese Motion, welche den Bundesrat auffordert, Wege für die Entwicklung dieser Strategie in der Schweiz vorzuschlagen.

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)

Der Nationalrat hat die Motion in der Frühlingssession 2023 angenommen.

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.

23.032 BRG. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 2023 mit einem Verpflichtungskredit von rund 4,4 Milliarden Franken. Bei letzterem handelt es sich um fünf Projekte (Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergertunnel (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.

In der Sommersession hat der Nationalrat beschlossen, den Ausbauschnitt 2023 mit den beiden Projekte Le Vengeron-Coppet-Nyon zu ergänzen. Er hat deshalb den entsprechenden Verpflichtungskredit von 4,4 Milliarden auf 5,3 Milliarden Franken erhöht. Die Mehrheit der ständerätlichen Verkehrskommission hat dem Beschluss des Nationalrates zugestimmt. Unter Vorbehalt eines entsprechenden Bundesratsbeschlusses stimmte die KVF-S zudem der Kapazitätserweiterung Le Vengeron-Coppet-Nyon mit 9 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

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, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Sicherstellung der notwendigen Redundanz zwischen den beiden Verkehrsträgern Strasse und Schiene.

Wie die Mehrheit der KVF-S befürwortet der TCS, die beiden Projekte Le Vengeron-Coppet-Nyon in den Ausbauschnitt 2023-2027 zu integrieren. Auf diesen Autobahnabschnitten sind Investitionen zugunsten des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit voll und ganz berechtigt. In seiner Planung und dem Ausbau berücksichtigt der Bund mögliche Umweltauswirkungen. Zudem schafft ihre Aufnahme in den nächsten Ausbauschnitt, dessen Projekte ansonsten ausschliesslich in der Deutschschweiz verortet sind, einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Regionen.

23.033 BRG. 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 Glattalbahn, 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.

Der Nationalrat hat die Vorlage in der Sommersession mit 196 zu 0 Stimmen gutgeheissen. Auf Antrag der Mehrheit seiner Verkehrskommission nahm der Nationalrat den Strassentunnel Moscia-Acapulco im Locarnese in das Programm auf und erhöhte die Kreditsumme um 38 Millionen Franken, dies gegen den Willen des Bundesrates. Die ständerätliche Verkehrskommission lehnte diese Ergänzung mit Verweis auf die Planungssicherheit ab.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Vorlage. Gut koordinierte Agglomerationsprogramme leisten einen bedeutenden Beitrag an eine multimodale Mobilität, welche insbesondere in dicht besiedelten Räumen eine zentrale Rolle einnimmt. Er empfiehlt daher, der Mehrheit der KVF-S zu folgen.

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.

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

Im September 2022 hat der Bundesrat seine Botschaft zum revidierten CO₂-Gesetz verabschiedet. Bis 2030 will er die Emissionen an Treibhausgasen halbieren. Hierfür enthält das CO₂-Gesetz konkrete Massnahmen. Insgesamt sollen 4,1 Milliarden Franken in den Klimaschutz investiert werden, darunter 2,8 Milliarden Franken in den Gebäudebereich und 800 Millionen Franken für die Mobilität.

Zu den Massnahmen im Strassenverkehr gehört

- die Verschärfung der Flottenziele für neue Fahrzeuge;



- die Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, Betrieben und bei öffentlichen Parkplätzen mit jährlich 30 Millionen Franken;
- 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 (47 Millionen Franken pro Jahr) sowie ein verbessertes Angebot beim grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (30 Millionen Franken pro Jahr).

Die UREK-S hat verschiedene Änderungen am Gesetzesentwurf vorgenommen. Besonders bedeutend sind aus Sicht des TCS 1) die Deckelung auf 5 Rappen pro Liter der Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe und 2) die ersatzlos gestrichene Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (7:5 Stimmen).

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 zwei Schwerpunkte:

1. Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe (Art. 28f und 28g):

Grundsätzlich begrüsst der TCS diese Massnahme. In der Botschaft des Bundesrates hat er die fehlende Transparenz bei den Mehrkosten zulasten der Konsumentinnen und Konsumenten kritisiert. Der TCS ist der Auffassung, dass ein maximaler Preisaufschlag für die Überführungspflicht zwingend im Gesetz festzulegen ist – so, wie es bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure bereits der Fall ist. Und diese beiden Plafonds sollten in der Summe unter den 10/12 Rappen jener Gesetzesrevision liegen, welche das Stimmvolk 2021 abgelehnt hat.

Entsprechend unterstützt der TCS die Änderung der UREK-S, welche für die Überführungspflicht einen Deckel von 5 Rappen pro Liter vorsieht.

2. Ladeinfrastrukturen für Elektroautos (Art. 41b):

Grundsätzlich begrüsst der TCS die vom Bundesrat vorgeschlagene befristete Förderung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Der Betrag von CHF 30 Mio. pro Jahr reicht jedoch bei weitem nicht aus. Der TCS schätzt den benötigten Bundesbeitrag einzig für Mehrparteiengebäude bis 2030 auf jährlich CHF 90 Mio. Dieser Betrag könnte ein wichtiger Beitrag an die Grundinstallation (Strom- und Kommunikationsanschlüsse) leisten, die Ladestation selbst müsste der Nutzer weiterhin selbst finanzieren. Der TCS verfügt noch nicht über Informationen zum Bedarf in Unternehmen mit mehreren Arbeitsplätzen und für öffentliche Parkplätze, weshalb die Schätzung von CHF 90 Mio. im Rahmen der aktuellen Revision des CO₂-Gesetzes als Minimalbeitrag zu betrachten ist.

Vor dieser Ausgangslage lehnt der TCS den Antrag der Mehrheit der UREK-S ab, auf die finanzielle Förderung der Ladeinfrastrukturen zu verzichten. Insbesondere in Mehrparteiengebäuden stösst die Installation von Ladeinfrastrukturen auf grosse Hindernisse. Hinzu kommt: Die bis 2030 befristete Förderung über den NAF, der über eine hohe Reserve (ca. CHF 3,7 Mia.) verfügt, hätte keine zusätzliche Belastung für den allgemeinen Bundeshaushalt – und damit die Steuerzahlenden – zur Folge.



NATIONALRAT – VORSTÖSSE IN DER KATEGORIE IV

[23.3346](#) Motion Hess – Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen

Der Bundesrat wird beauftragt, die Autobahn A1 auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf auf mindestens sechs Spuren auszubauen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Hess. Die A1 weist viele chronisch überlastete Streckenabschnitte auf, was einen entsprechenden, etappenweisen Ausbau der Autobahn A1 rechtfertigt.

[21.4037](#) Motion Aeschi – Fünfjähriges Moratorium für die geplante UKW-Zwangabschaltung. Erneute Vergabe von UKW-Funkkonzessionen für die Periode vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029

Der Bundesrat wird beauftragt, per 1. Januar 2025 erneut für fünf Jahre gültige UKW-Funkkonzessionen zu vergeben.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Aeschi ab. Der Bundesrat hat im Juli kommuniziert, dass das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) derzeit eine Verlängerung der UKW-Funkkonzessionen bis 2026 prüft. Eine Anpassung der entsprechenden Verordnung werde vorbereitet. Voraussichtlich bis Ende 2023 entscheidet der Bundesrat, ob er die Verlängerung genehmigen möchte. Vor diesem Hintergrund sieht der TCS keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

[21.4091](#) Motion Pointet – Führen wir ein vernünftiges Vortrittsrecht auf Radwegen ein!

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. Die laufende Vernehmlassung «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr» soll den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für die wachsende Vielfalt an Transportmitteln verbessern. Dazu gehört insbesondere die geregelte Nutzung der verschiedenen Verkehrsflächen. Aktuell sieht der TCS deshalb keinen zusätzlichen Handlungsbedarf. Den kantonalen und kommunalen Vollzugsbehörden stehen genügend Gestaltungs- und Signalisationsmöglichkeiten zur Verfügung, um situativ auf die Anforderungen für den Veloverkehr und die Verkehrssicherheit einzugehen.



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

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:

- Tempo-30-Zonen dienen der Verkehrsberuhigung im Quartier mit dem Zweck, beispielsweise Lärm und schwere Unfälle in diesen Gebieten zu reduzieren. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden, brauchte es eine entsprechend qualitativ hochwertige Gestaltung dieser Zonen, unter anderem mit baulichen Elementen. In der Praxis erfolgt die Umsetzung in den Gemeinden nur bedingt konsequent, was sich wiederum negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt, beispielsweise Fussgänger oder Velofahrer.
- Fehlende Markierungen verunsichern die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, beispielsweise bezüglich Vortrittsrecht an einer Kreuzung oder bei Querung durch einen Fussgänger. Die fehlende Klarheit wirkt sich wiederum negativ auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aus, beispielsweise von Kindern.
- 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 Verkehrsregelnverordnung. 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.

21.4207 Motion Clivaz – Berücksichtigung der Auswirkungen von Kaltstarts bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die Luftverschmutzung

Der Bundesrat wird beauftragt, die Vorschriften in Bezug auf Abgase zu verschärfen, um den Abgasemissionen bei Kaltstarts von Verbrennungsmotoren Rechnung zu tragen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Clivaz ab. Die Schweiz sollte einen Alleingang in Bezug auf neue Emissionsnormen für Personenwagen vermeiden und wie bis anhin die europäisch gültigen Normen übernehmen, so dass keine unnötigen Handelshemmnisse entstehen. Es ist geplant, dass bei der von der EU angestrebten neuen Abgasnorm



Euro 7 neben Einführung zusätzlicher limitierter Schadstoffe auch das Prüfverfahren angepasst werden soll. Ein neues Prüfverfahren, welches neben niedrigeren Aussentemperaturen bei den Messungen auch den Kaltstart mit einbezieht, steht zur Diskussion.

Die Autoindustrie bereitet ihre Fahrzeuge aber schon heute auf die Zukunft vor. Abgasmessungen an modernen Diesel-Pkw, welche im Zuge des europäischen Förderprojekts „Green Vehicle Index“ (Green NCAP) durchgeführt wurden zeigen, dass es schon heute Diesel-Pkw gibt, welche bei verschärften Messbedingungen inkl. Kaltstartemissionen die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 einhalten.

21.4216 Postulat Jauslin – Es braucht eine Gesamtschau über die Klima-, Energie- und Standortpolitik

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 aufgrund der neueren Entwicklungen in der Energieversorgungssicherheit, der kürzlichen Annahme des Klima- und Innovationsgesetzes sowie der zukünftigen Revisionen des CO₂-Gesetzes.

21.4218 Postulat Clivaz – Prüfung der Möglichkeit, Filter an Bremssystemen von Motorfahrzeugen und Zügen anzubringen, um die Luftqualität zu verbessern und gesundheitlichen Problemen vorzubeugen

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 unterstützt das Postulat Clivaz, das eine umfassende Studie über den Verschleiss von Bremssystemen fordert. Der Bremsenabrieb ist neben dem Strassenverkehr auch beim Schienenverkehr relevant. Ein quantitativer Vergleich von Strassen- und Schienenverkehr kann derzeit nicht vorgenommen werden, da keine Daten vorliegen. Als Ergänzung zum kürzlich veröffentlichten [Bericht des Bundesrates «Reifenabrieb als grösste Quelle von Mikroplastik. Massnahmen zur Verminderung»](#) könnte der vom Postulat geforderte Bericht weitere offene Fragen zur Thematik beantworten.

Wichtig ist zu erwähnen, dass schon 2019 bei Personenwagen Prototypen, die es erlauben Bremsenpartikel direkt an den Bremsscheiben zurückzuhalten. Eine technische Lösung des Problems steht also in Aussicht.



21.4223 Postulat Brenzikofer – Finanzielle Anreize für Sharing- und Mietmodelle

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. Die Sharing Economy ist eine attraktive Alternative zu anderen Mobilitätsformen, insbesondere im urbanen Raum. Der TCS ist der Meinung, dass sich die neuen Verkehrsangebote, zur Förderung der einer gesunden Konkurrenz und Wirtschaftlichkeit, selbst entwickeln und finanzieren müssen.

Schliesslich verweist der TCS auf die laufende Vernehmlassung «Verkehrsflächen Langsamverkehr», welches die neuen Verkehrsformen besser ins Verkehrssystem integrieren und so den Verkehrsfluss und -sicherheit weiter verbessern soll. Hiervon profitieren auch Sharing-Angebote im Langsamverkehr.

21.4369 Motion Clivaz – Für eine Aktualisierung des Konzepts betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes

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. Zwar ist die Aktualisierung der schweizerischen Luftreinhaltestrategie nach 12 Jahren (resp. 21 Jahre bei NO₂) grundsätzlich sinnvoll. Der Erhalt der Luftqualität ist aber eine grenzübergreifende Herausforderung. Der TCS spricht sich deshalb gegen einen Alleingang der Schweiz und stattdessen für die Abstimmung mit den Strategien und Werten der Europäischen Union aus.

Bereits jetzt hat die Schweiz bei den Immisionsgrenzwerten (IGW) Vorbildcharakter. 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 NO₂ 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 über nimmt 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 NO₂, gegeben. Auch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird diesen Trend weiter unterstützen.



21.4404 Motion Klopfenstein Broggini – Kritische Grenzwerte und Notmassnahmen. Schutz der Bevölkerung vor grenzwertüberschreitender Luftverschmutzung

Der Bundesrat wird beauftragt, im Umweltschutzgesetz kritische Grenzwerte für die Luftreinhaltung zu verankern, die es den Kantonen ermöglichen würden, Notmassnahmen zu treffen, sobald Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Klopfenstein Broggini ab. Bei den Immissionsgrenzwerten (IGW) der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung handelt es sich um sogenannte Unbedenklichkeitswerte. Sie werden auf Basis von wissenschaftlichen Studien festgelegt (WHO Air Quality Guideline). Kritische Grenzwerte für Notmassnahmen basierend auf Unbedenklichkeitswerten zu definieren, ist aus Sicht des TCS nicht zielführend.

Zudem ist bei gewissen Schadstoffen nicht alleine die Quelle für Schadstoffspitzen verantwortlich. Tatsächlich sind andere Faktoren, wie Schadstoffimport und Wetterlage, weit dominanter als die Quellen selbst. Diese Faktoren verursachen eine zeitliche Akkumulation und lassen keine Elimination hoher Schadstoffkonzentrationen über Notmassnahmen zu.

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 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. 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.

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



21.4526 Motion Töngi – Für eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung. Nachhaltiges Verkehrsszenario als Grundlage von Infrastrukturentscheiden

Der Bundesrat wird beauftragt, bei zukünftigen Entscheiden zur Infrastruktur im Mobilitätsbereich das Szenario "Nachhaltige Gesellschaft" der Verkehrsperspektiven 2050 als Grundlage zu nehmen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Töngi ab, seine Haltung zu den Verkehrsperspektiven als Planungsgrundlage ist grundsätzlich kritisch. So hatten die Verkehrsperspektiven 2040 (publiziert 2016) noch einen Verkehrsanstieg von 55 Prozent für den Bahn- und 18 Prozent für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2040 prognostiziert. Im Basisszenario der Verkehrsperspektiven 2050 geht der Bund plötzlich von 11 Prozent für den gesamten Personenverkehr und 3 Prozent für den MIV bis 2050 aus. Zum Vergleich: zwischen 2009 und 2019 stieg der effektive MIV auf den Nationalstrassen jedes Jahr um 2 Prozent. Das in der Motion vorgeschlagene Szenario „Nachhaltige Gesellschaft“ ist noch weiter von den realen Entwicklungen entfernt.

Ideologisch geprägte Verkehrsperspektiven sind als Instrument für die Planung der Verkehrsentwicklung unbrauchbar. Für eine konstruktive und realitätsnahe Planung fordert der TCS deshalb die Ablehnung der Motion. Die Verkehrsperspektiven 2050 sind, basierend auf realistischen Annahmen, zu überarbeiten, u. a. betreffend der Elektrifizierung des Fahrzeugparks.

21.4577 Motion Gafner – Flächendeckendes Wasserstofftankstellennetz bis 2025 in der Schweiz aufbauen

Der Bundesrat wird beauftragt, sich für den raschen Aufbau eines flächendeckenden und öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellennetzes in der Schweiz einzusetzen. Hierfür sollen mindestens 100 Tankstellen an den Hauptverkehrsachsen, insbesondere bei Raststätten, Autobahnanschlüssen und allenfalls weiteren wichtigen Verkehrsknotenpunkten (u. a. für die Mitbenutzung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs) bis 2025 realisiert werden. Der Bund soll spätestens ab Ende 2023 Mittel für die Förderung im Sinne einer Anschubfinanzierung zur Verfügung stellen, damit mindestens 100 Tankstellen bis Ende 2025 realisiert werden können. Um den Ausbau der Tankstelleninfrastruktur nicht zu gefährden, sollen auch heute sich im Bau befindliche Tankstellen mit einem angemessenen Beitrag unterstützt werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Gafner ab. Zwar ist das Anliegen des Motionärs hinsichtlich Technologieneutralität grundsätzlich begrüssenswert. Der Stand der Entwicklungen und der Anwendung von Wasserstoff im Verkehr steht jedoch in keinem Verhältnis zum bis 2025 kurzfristig geforderten Ausbau.

Für Personenwagen sind Elektrofahrzeuge derzeit die effizienteste Alternative zu fossilen Antriebstechnologien. Wasserstoff ist in der Herstellung ein vergleichsweise energieintensiver Treibstoff. Ein wasserstoffbetriebenes Fahrzeug verbraucht zwei- bis dreimal so viel Strom wie ein batterieelektrisches Auto für dieselbe Strecke benötigt. Die Nutzung von Wasserstoff ist deshalb vor allem bei Fahrzeugen sinnvoll, die weite Strecken ohne Lademöglichkeit zurücklegen müssen. Die EU identifiziert hierfür als zukünftigen Markt den Schwerverkehr und den maritimen Transport.

Zur Förderung erneuerbarer Treibstoffe hat der Bundesrat im revidierten CO₂-Gesetz mehrere Massnahmen vorgesehen: Einerseits mit der befristeten Befreiung von Elektro- und Wasserstofffahrzeugen des Schwerverkehrs von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Andererseits mit dem direkten Inverkehrbringen



erneuerbarer Treibstoffe als Kompensationsmassnahme für Treibstoff-Importeure. Aufgrund der oben beschriebenen Ausgangslage sieht der TCS gegenwärtig keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

21.4658 Motion Suter – Bevölkerung vor gesundheitsschädlichem Lärm schützen. Beim Lärmschutz die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigen

Der Bundesrat wird beauftragt, die neusten Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung eingehend zu prüfen und die rechtlichen Grundlagen so anzupassen, dass diese den Anforderungen der Verfassung und des Umweltschutzgesetzes genügen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Suter ab. Die neusten Empfehlungen aus dem Ende 2021 vorgestellten Berichts der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK) liegen der Bundesverwaltung zur eingehenden Prüfung vor. Ein zusätzliches Mandat durch das Parlament ist nicht erforderlich.

Wie die EKLK festhält, kann die Umsetzung der im Bericht gemachten Vorschläge und Empfehlungen zum Teil erhebliche Auswirkungen haben, insbesondere auf die Verkehrsinfrastrukturen und die Siedungsentwicklung. Die Massnahmen sind im Weiteren detailliert zu untersuchen und ihre Realisierbarkeit sowie Verhältnismässigkeit im Zuge der Umsetzung zu berücksichtigen.

Für den TCS insbesondere relevant ist, welche Massnahmen die Strasseninfrastruktur betreffen würden. Zudem ist wichtig, Anpassungen und Massnahmen auf Strategien und Vorgaben der EU abzustimmen. Der TCS ruft hierzu zur frühzeitigen Zusammenarbeit und Konsultation der betroffenen Wirtschaftsbereichen auf.

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 sind werden die technischen Möglichkeiten für Umbauten immer grösser. Unter Wahrung der Verkehrssicherheit ist es sinnvoll, die Vorschriften an den Fortschritt und den Bedürfnissen anzupassen.

22.3089 Postulat Marchesi – Aktualisierung der Energiestrategie 2050 mit Szenarien für die tatsächliche Zuverlässigkeit und Stabilität der Stromversorgung

Angesichts der Tatsache, dass unser Land offensichtlich ein Problem mit der Stromversorgung hat, wird der Bundesrat beauftragt, einen Entwurf zur Aktualisierung der Energiestrategie 2050 zu erarbeiten, der eine zuverlässige und stabile Stromerzeugung und -verteilung sicherstellt. Dabei sollen die folgenden Punkte berücksichtigt werden:

1. die steigende Stromnachfrage aufgrund der Dekarbonisierung und der Zunahme der Elektromobilität;



2. die Zuverlässigkeit und Stabilität des Netzes
3. die notwendigen Massnahmen zur Anpassung des Netzes;
4. der Einbezug der lokalen Stromerzeugung;
5. die Steigerung der Produktion erneuerbarer Energien ohne Erhöhung der derzeitigen Fördergelder;
6. die grösstmögliche Unabhängigkeit und die gleichzeitige Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der Schweiz;
7. stabile und wettbewerbsfähige Energiepreise;
8. die Zeitpläne für die Umsetzung, in denen das Risiko von Stromlücken und Stromausfällen berücksichtigt ist;
9. die klare Angabe der Produktionskosten pro kWh für die einzelnen Energien vor und nach den Subventionen.

Der Entwurf soll die folgenden Energiequellen berücksichtigen:

1. Energie aus Wasserkraft;
2. Erneuerbare Energien (unterteilt nach Kategorien);
3. Kernenergie;
1. 4 Gas;
4. weitere Quellen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Marchesi. Derzeit steht die Schweiz vor verschiedenen Herausforderungen wie dem Strommangel im Winter, dem steigenden Verbrauch oder dem Atomausstieg. Darüber hinaus verstärkt der Krieg in der Ukraine die Unsicherheiten in der Versorgung und treibt die Preise in die Höhe. Angesichts dieser neuen Konstellation muss der Bundesrat eine neue Situationsanalyse vornehmen. Die Elektromobilität leistet einen unverzichtbaren Beitrag an die ökologische Transition der Mobilität. Ihre Attraktivität darf nicht durch Schwierigkeiten bei der Stromversorgung gebremst werden oder zu Verbrauchsspitzen führen, die die Qualität der Stromversorgung für die gesamte Bevölkerung beeinträchtigen könnten.

23.3101 Motion Pasquier-Eichenberger – Mehr Anreiz für weniger Umweltverschmutzung beim Kauf eines Autos

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 CO₂-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 vom Bundesrat vorgesehene Förderung von Ladeinfrastrukturen im CO₂-Gesetz.



22.3436 Motion Romano – Es soll auch in der Schweiz einen Preisrechner für Treibstoffpreise geben, in Anlehnung an das österreichische Vorbild

Der Bundesrat soll 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 lehnt die Motion Romano ab. Diese wurde vergangenen Mai zur Entlastung der Bevölkerung eingereicht. Zwischenzeitlich hat der TCS eine private Initiative lanciert, welche als Bezinpreisrechner einen Beitrag an transparentere Treibstoffpreise leistet. Vor diesem Hintergrund schlägt der TCS vor, gegenwärtig auf neue rechtliche Vorgaben zu verzichten.

22.4311 Motion Egger – Begrenzung der Verfahrenskosten der 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. Formell greift die Motion in die Kompetenzen der Kantone ein. Inhaltlich würde die Motion eine Ungleichbehandlung zwischen Geschwindigkeitsüberschreitungen und anderen Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG) schaffen, welche ebenfalls dem Ordnungsbussenverfahren unterstehen.

Das vereinfachte und kostenfreie 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, die die Schwellenwerte für Ordnungsbussen überschreiten, empfiehlt die Konferenz der Schweizer Staatsanwälte eine Busse von CHF 400 (Minimum). Die Kosten für einfache Fälle liegen in der Regel zwischen CHF 100 und 200. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kosten nicht nur das Verfahren, sondern auch einen Beitrag zum Justizbetrieb (insbesondere Personalkosten) abdecken.

Seit dem 1.1.2020 gilt das Ordnungsbussengesetz auch in anderen Bereichen als dem SVG (Schiffahrtsgesetz, Asylgesetz, Betäubungsmittelgesetz, Waffengesetz usw.) für häufig vorkommende, kleinere und/oder leicht feststellbare Verstösse. Auch hier gilt, dass jeder Verstoß, der nicht in der Ordnungsbussenverordnung aufgelistet ist, im ordentlichen Verfahren (mit Gebühren) behandelt wird.