

Vorschau auf die Herbstsession 2024 der eidgenössischen Räte



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

Politischer Dienst
politik@tcs.ch

Kontakt politischer Dienst des TCS

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



Ständerat			
			Seite
24.021	BRG. «Für eine verantwortungsvolle Wirtschaft innerhalb der planetaren Grenzen (Umweltverantwortungsinitiative)». Volksinitiative		02
17.3784	Motion Imark – Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen		02
National- und Ständerat			
22.085	BRG. Umweltschutzgesetz. Änderung		03
Nationalrat			
22.423	Parlamentarische Initiative Bulliard – Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen		04
23.310	Standesinitiative Uri – Verkehrsregime Gotthard-Transitstrassenverkehr		04
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
22.4143	Motion Burgherr – Blitzkastenkarte für alle statt für wenige		05
22.4388	Motion Schlatter – Einsatz von künstlich generiertem Lärm bei Elektroautos verbieten		06
22.4432	Motion Kutter – Veloparkieranlagen bei Bahnhöfen. Finanzierung und Verantwortlichkeiten klären, Bahnunternehmen in die Verantwortung nehmen		06
22.4463	Motion Reimann Lukas – Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Neuwagenimport		06
22.4473	Motion (Romano) Stadler – Für Studierende ein Generalabonnement gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes		07
22.4494	Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Stärkere Einschränkung bei der Mobilität		07



STÄNDERAT

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

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

Bundesrat und eine deutliche Mehrheit im Nationalrat empfehlen die Initiative zur Ablehnung und wollen ihr auch keinen Gegenvorschlag entgegenstellen. Vielmehr ist auf die bestehenden Bestimmungen und laufenden Gesetzgebungsarbeiten zu setzen, um die natürlichen Ressourcen zu schonen.

Stellungnahme des TCS:



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

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

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

17.3748 Motion Imark – Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen

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

Stellungnahme des TCS:



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



NATIONALRAT UND STÄNDERAT

22.058 BRG. Umweltschutzgesetz. Änderung

Im Dezember 2022 hat der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG) verabschiedet. Die Gesetzesanpassungen betreffen die Sanierung von belasteten Standorten, die Abstimmung von Lärmschutz und Siedlungsentwicklung sowie die Verschärfung des Umweltstrafrechts bei organisierter Kriminalität.

Betreffend Lärmschutz sollen für Baubewilligungen die lärmrechtlichen Kriterien bereits im Bundesgesetz aufgelistet werden, dies zur Verbesserung der Rechtssicherheit. Weiter will der Bundesrat, dass bei der Planung von zusätzlichem Wohnraum in bereits überbauten Gebieten Freiräume für die Erholung geschaffen und weitere Massnahmen für den Schutz der Ruhe vorgesehen werden.

In der Herbstsession ist die Differenzenbereinigung zwischen den beiden Räten traktandiert. Die Differenzen betreffen insbesondere den Wohnungsbau in lärmbelasteten Gebieten (Art. 22 USG).

Stellungnahme des TCS:



Der TCS begrüsst die Revision des Umweltschutzgesetzes. Sie fördert die Siedlungsentwicklung nach innen und gewährleistet gleichzeitig einen angemessenen Lärmschutz. In dieser Hinsicht teilt der TCS die Position des Ständerates, welcher im Vergleich zum Nationalrat und seiner UREK-N mehr Varianten zulässt. Diese grössere Vielfalt an Lösungen erlaubt es, flexibler auf die Bedürfnisse im Wohnwesen einzugehen.



NATIONALRAT

22.423 Parlamentarische Initiative Bulliard – Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen

Die parlamentarische Initiative von Nationalrätin Bulliard-Marbach, deckt gemäss Initiatorin einen unbestrittenen Teil des im Februar 2022 vom Stimmvolk abgelehnten Medienpakets ab. Die Massnahmen sollen die Verlage finanziell entlasten und so Mittel für die digitale Transformation frei machen. Sie dienen somit als mittelfristige Übergangslösung für den Erhalt der Medienvielfalt.

Im Frühjahr 2024 hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) eine Vernehmlassung über Beiträge zur indirekten Presseförderung durchgeführt. Mit der Änderung des Postgesetzes (PG) will die Kommissionsmehrheit unter anderem die jährlichen Beiträge für die Zustellung wie folgt erhöhen:

- a. für die Tageszustellung von abonnierten Zeitungen und Zeitschriften der Regional- und Lokalpresse von heute 30 auf 45 Millionen;
- b. für die Mitgliedschafts- und Stiftungspressen von heute 20 auf 30 Millionen Franken.

Die Erhöhung der Beiträge ist auf sieben Jahre befristet. Nach der Übergangsphase werden die Massnahmen wieder aufgehoben und die indirekte Presseförderung wird im heute geltenden Umfang weitergeführt.

Stellungnahme des TCS:



Mit der Zeitschrift *Touring* übt der TCS auch eine wichtige journalistische Tätigkeit aus, die von vielen Lesern, insbesondere den TCS-Mitgliedern, geschätzt wird. Er leistet damit einen Beitrag an Schweizer Medienvielfalt. Der TCS begrüsst daher die von der KVF-N vorgeschlagene mittelfristige Übergangslösung. In einer Zeit, in der die Medienlandschaft unter akutem Druck steht, ist die befristete Erhöhung der Beiträge an die Postzustellung eine sinnvolle Massnahme, um Mittel für die digitale Transformation frei zu machen.

23.310 Standesinitiative Uri – Verkehrsregime Gotthard-Transitstrassenverkehr

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) reicht der Kanton Uri die folgende Standesinitiative zum Verkehrsregime am Gotthard ein:

Die Bundesversammlung wird ersucht, die Rechtsgrundlagen zu schaffen bzw. das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) so zu ändern, dass es möglich wird, das Verkehrsaufkommen auf der Gotthardtransitachse über Massnahmen besser zu steuern und die Stausituation am Gotthard auch für den Kanton Uri erträglich zu machen und zu optimieren. Für die Rechtsgrundlage sind insbesondere die folgenden Elemente als Massnahmen zur Steuerung des Verkehrsaufkommens bzw. des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu prüfen:

- Es sind Verkehrsmanagement-Massnahmen zu treffen, um den Verkehr durch den Gotthardstrassentunnel zu verflüssigen, ohne die Kapazität der Strasse zu erhöhen. (Ampelschaltung mit Sekundenanzeige, Minimalgeschwindigkeit 80 km/h usw.).
- Es sind Massnahmen zu treffen, damit die Autobahn die Hauptroute für den Strassentransitverkehr ist. Die Kantonsstrasse soll hauptsächlich der innerkantonalen Erschliessung dienen. (Bewirtschaftung der Autobahn Ab- und Auffahrten bei Überlastung usw.).
- Mittelfristig sind Massnahmen zu planen, um den maximalen Verkehrszustrom auf der Strasse dem aktuellen und künftig bestehenden Kapazitätsvolumen des Gotthardstrassenkorridors anzugleichen und somit die negativen Transitimmissionen auf den Kanton Uri zu minimieren. Insbesondere soll die Machbarkeit eines «Slot-Systems» für den Gotthardstrassenverkehr abgeklärt werden. Dies sowohl in technischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Rechtmässigkeit eines solchen digitalen Buchungssystems.
- Die Problematik des Strassentransitverkehrs über die Alpen ist bei weiteren Verhandlungen zum Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union einzubringen. Diese Aufforderung gilt auch für ein allfälliges Verhandlungspaket «Bilaterale III».
- Das gesetzliche Ziel, den alpenquerenden Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, konnte noch nicht im angestrebten Umfang umgesetzt werden. Es sind daher weiterhin, international



koordinierte Massnahmen erforderlich, damit die Ziele der Verlagerungspolitik erreicht werden können. Dazu gehört auch die Entwicklung konkurrenzfähiger Angebote mit entsprechenden Kapazitäten im Schienenverkehr, welche mithelfen, die Strasse zu entlasten.

Stellungnahme des TCS:



Grundsätzlich unterstützt der TCS das Anliegen der Standesinitiative Uri. Aufschlussreich ist der im [Mai 2024 veröffentlichte Bundesratsbericht](#) zum Postulat Stadler 22.4044 «Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr». Der Bericht beinhaltet eine umfassende Auslegeordnung bestehender Massnahmen und eine Evaluation möglicher weiterer Lösungsansätze.

Begrüssenswert sind die bisherigen Massnahmen des Bundes und der betroffenen Kantone, um die Verkehrssituation vor Ort zu verbessern. Dazu gehören unter anderem Einfahrtssperrungen, die Verlängerung von Ausfahrtsspuren, punktuelle Dosierungen bei den Ausfahrten und umfassende Informationskampagnen.

Die Möglichkeiten, um die Auslastung der bestehenden Nationalstrassenkapazitäten weiter zu optimieren, sind beschränkt. Trotzdem sollte aus Sicht des TCS dort Verbesserungen vorgenommen werden, wo die Massnahmen zweckmässig und machbar sind. Demgegenüber hat der Bundesratsbericht den TCS in seiner Haltung bestärkt, dass eine Tunnelgebühr nicht opportun wäre.

Vor dieser Ausgangslage verfolgt der TCS mit Interesse den neuen Prüfungsauftrag der KVF-N an den Bund. Letzterer soll zusätzliche Massnahmen vertieft prüfen, um die das Verkehrsmanagement am Gotthard weiter zu optimieren.

Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)

22.4143 Motion Burgherr – Blitzkastenkarte für alle statt für wenige

Der Bundesrat wird aufgefordert, entsprechende Vorschriften zu erlassen und falls nötig gesetzliche Grundlagen dem Parlament zu unterbreiten, die eine Schweizweite einheitliche Regelung zur Veröffentlichung von Radarstandorten durch die Kantonspolizei vorschreibt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Burgherr. Damit werden kantonsübergreifend gleiche Bedingungen für die Verkehrsteilnehmenden geschaffen. Die verbesserte Transparenz würde zudem die Nachvollziehbarkeit bei der Wahl der Radarstandorte verbessern, insbesondere im Sinne der Verkehrssicherheit.



22.4388 Motion Schlatter – Einsatz von künstlich generiertem Lärm bei Elektroautos verbieten

Der Bundesrat wird beauftragt, den Einsatz von künstlichen Soundgeneratoren bei einer Geschwindigkeit über 20km/h gesetzlich zu verbieten.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Schlatter ab. Aus Sicherheitsgründen sind Soundgeneratoren, auch bekannt als akustische Warnvorrichtungen (AVAS), von 0 bis 20 km/h für den TCS unbestritten. Sie verbessern die Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger und Velofahrer. Dabei gelten für Fahrzeuge mit Elektroantrieb dieselben Lärmgrenzwerte wie für Verbrennungsmotoren.

Ein Verbot von AVAS ab einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h wäre ein Swiss Finish und kaum mit internationalen Abkommen vereinbar. Die Schweiz hat sich gegenüber der EU zur gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsbewertungen verpflichtet. Fahrzeuge, die für den europäischen Markt zugelassen sind, müssen aufgrund dieses Abkommens auch in der Schweiz zugelassen werden.

22.4432 Motion Kutter – Veloparkieranlagen bei Bahnhöfen. Finanzierung und Verantwortlichkeiten klären, Bahnunternehmen in die Verantwortung nehmen

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zur Anpassung der Eisenbahngesetzgebung vorzulegen, welche bei Bahnhöfen ein adäquates Veloparkier-Angebot sicherstellt, die Mitverantwortung der Bahnunternehmen für die Erstellung und den Betrieb solcher Anlagen regelt und die Mitfinanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gewährleistet

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Kutter. Der Vorstoss kann einen Beitrag an eine kohärente, multimodale und damit auch effiziente Mobilität leisten. Hingegen ist dem TCS ein Anliegen, dass die Motion keine negativen Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel mit sich bringt, beispielsweise durch den Abbau von Parkflächen. Gerade der motorisierte Individualverkehr steht in Agglomerationen bereits unter hohem Druck, von einer weiteren Verschärfung ist deshalb abzusehen.

22.4463 Motion Reimann Lukas – Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Neuwagenimport

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Zulassung von Fahrzeugen (Fzg.) dahingehend anzupassen, dass auch Bescheinigungen, die von Landesimporteuren, ausländischen Behörden oder Herstellern der betreffenden Fahrzeuge ausgestellt wurden, sogenannte EG-Übereinstimmungsbescheinigungen gleichgestellt werden, sofern sie die entsprechenden Informationen enthalten. Davon nicht betroffen sind Fahrzeuge, welche über ein eCoC verfügen.

Stellungnahme des TCS:



Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes lehnt der TCS die Motion Reimann ab. Für die Zulassung von Personenwagen sind bestimmte Standards (Typengenehmigung) oder eine Bescheinigung des Herstellers, dass das importierte Fahrzeug mit einer typgenehmigten Version übereinstimmt (EG-Übereinstimmungsbescheinigung) unerlässlich.

Gelingt es weder dem Verkäufer im Ausland noch dem Händler/Käufer in der Schweiz die Konformität mit den schweizerischen Vorschriften wahrheitsgemäss zu bescheinigen, kann man nicht einfach, «...vergleichbare Papiere z. B. aus der Türkei...» zulassen, wie die Begründung der Motion beschreibt. Fahrzeuge mit gleicher



Handelsbezeichnung, die aber für einen anderen Markt gebaut wurden, müssen nicht zwingend dieselben technischen Anforderungen erfüllen (siehe auch [Motion 18.3825](#)).

22.4473 Motion (Romano) Stadler – Für Studierende ein Generalabonnement gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundesrat wird beauftragt, einzugreifen, damit für alle Studierenden, die ein Vollzeitstudium in einer Einrichtung der nachobligatorischen Bildung absolvieren, bezüglich des Generalabonnements (GA) gleichwertige Bedingungen gelten, wie dies Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) den Transportunternehmen vorschreibt: «Sie sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor. Sie dürfen die Wahl zwischen verschiedenen Angeboten nicht unverhältnismässig beeinträchtigen».

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion (Romano) Stadler 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. Alliance Swispass rechtfertigt die Aufhebung des Studenten-GA für die 25 bis 30-jährigen damit, dass dieses Abonnement eine Alterskategorie ungleich behandle, da sie nur 25- bis 30-jährige an einer Universität oder Fachhochschule begünstigen würde.

Schliesslich weist der TCS darauf hin, dass die Kosten für die Bahnfahrten bereits jetzt mehrheitlich staatlich subventioniert werden.

22.4494 Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer – Stärkere Einschränkung bei der Mobilität

Angesichts der Dringlichkeit, in Klimafragen zu handeln, aber auch aufgrund der Energiekrise soll der Bundesrat einen Aktionsplan und konkrete Ziele zur Weiterentwicklung unseres Mobilitätsverhaltens vorlegen, um die Menge zurückgelegter Kilometer insbesondere im motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Ausserdem sollen Massnahmen zur Vermeidung von Fahrten vorgestellt werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die unverhältnismässige und einseitig ausgerichtete Motion (Pasquier-Eichenberger) Brenzikofer ab. Wie andere Sektoren muss auch die Mobilität ihren Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele beitragen. Den langfristigen Rahmen bildet das Klima- und Innovationsgesetz, welches das Stimmvolk im Sommer 2023 angenommen hat und «Netto-Null bis 2050» zum Ziel hat. Konkrete Massnahmen, auch für die Mobilität, finden sich am frisch revidierten CO₂-Gesetz. Beide Vorlagen hat der TCS unterstützt.

Dagegen lehnt der TCS Verbote und Einschränkungen zur Reduktion der Mobilität klar ab. Die ökologische Transition der Mobilität wird die direkten Emissionen von CO₂ und Schadstoffen weiter reduzieren. Verbote oder preisliche Lenkungen des Verkehrs schaden langfristig der Umwelt, der Gesellschaft und der Wirtschaft. Und wirtschaftliche und soziale Konsequenzen würden insbesondere jene Personen unverhältnismässig treffen, welche beispielsweise beruflich auf die (individuelle) Mobilität angewiesen sind.