

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
politique@tcs.ch  
www.politiquetcs.ch

**Gérard Métrailler**

Tel +41 58 827 27 21  
Mobile +41 79 777 83 27  
Fax +41 58 827 23 92  
gerard.metrailler@tcs.ch

# VORSCHAU AUF DIE FRÜHLINGSSESSION 2021

## DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

**Kontakt, politischer Dienst des TCS**

Gérard Métrailler, 058 827 27 21, [gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

Laura Salamin, 058 827 27 18, [laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Inhalt

## **NATIONALRAT..... 3**

|         |   |   |
|---------|---|---|
| 20.3210 | Motion Müller Damian. CO <sub>2</sub> -Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken ..... | 3 |
| 20.4339 | Motion UREK-N. Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren.....                                     | 3 |
| 17.304  | Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!.....  | 4 |

## **STÄNDERAT ..... 5**

|         |  |   |
|---------|--|---|
| 19.4381 | Motion KVF-S. Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge.....   | 5 |
| 20.4573 | Motion Français. Führerausweis ab 16 Jahren für vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge | 5 |



## NATIONALRAT

### 20.3210 Motion Müller Damian. CO<sub>2</sub>-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verordnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes dahingehend zu ergänzen ändern, dass für Fahrzeuge von Klein- und Nischenherstellern dieselben CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben gelten wie für die übrigen Fahrzeugmarken.

#### Stellungnahme des TCS:

#### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Müller ab. Spezialziele für Klein- und Nischenhersteller tragen dazu bei, Rahmenbedingungen für den Import und den Handel solcher Fahrzeuge zu gewährleisten und übermässig hohe Strafen für Klein- und Nischenhersteller zu vermeiden. Die von der Schweiz erlassenen Rahmenbedingungen sollten denen der Europäischen Union so gleichwertig wie möglich sein. Um den Markt nicht zu verzerren und Importeure von Klein- und Nischenherstellern zu benachteiligen, wird die Motion zur Ablehnung empfohlen.

Ausserdem hätte der Wegfall der Spezialziele keinen signifikanten Effekt auf den CO<sub>2</sub>-Durchschnitt der Neuzulassungen von Fahrzeugen.

### 20.4339 Motion UREK-N. Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren

Der Bundesrat wird beauftragt, ein Massnahmenpaket zu erarbeiten und dem Parlament entsprechende Gesetzesänderungen vorzulegen, damit übermässige Lärmemissionen im Strassenverkehr einfacher und stärker sanktioniert werden können. Der Bundesrat soll:

1. Massnahmen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe ausarbeiten, mit denen die Verwendung von illegalen Bauteilen oder Veränderungen an Fahrzeugen bspw. durch zu laute Ersatzschalldämpfer besser sanktioniert oder eingeschränkt werden können; dabei soll neben höheren Bussen auch der Führerausweisentzug oder die Beschlagnahme des betroffenen Fahrzeugs sowie ein generelles Fahrverbot für besonders laute Fahrzeuge auf gewissen Strecken geprüft werden;
2. die gesetzlichen Bestimmungen so anpassen, dass Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen, welche übermässigen Lärm verursachen, in Zukunft mit vernünftigem Aufwand zur Rechenschaft gezogen werden können. Zudem soll der Bundesrat die Kantone im Vollzug besser unterstützen;
3. Massnahmen zur Intensivierung der polizeilichen Kontrollen von Verkehrslärm prüfen; dabei soll insbesondere ein Vorgehen analog der Vereinbarung des Bundes mit den kantonalen Polizeien für die Schwerverkehrskontrollen geprüft werden;
4. darlegen, mit welchen Instrumenten der Bund die Vollzugstätigkeit unterstützen kann, insbesondere durch die Entwicklung und den Einsatz von Lärmblitzern, und welche rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind.

Eine Minderheit der Kommission (Wobmann, Egger Mike, Imark, Page, Rüeegg, Ruppen, Steinemann) beantragt, die Motion abzulehnen.



### **Stellungnahme des TCS:**

### **Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Motion der UREK-N. Die ersten drei Massnahmen ermöglichen es, Fahrer von illegal gehandhabten Fahrzeugen zu bestrafen. Illegal getunte Fahrzeuge sollen auf Schweizer Strassen nicht verkehren. Übermässiger und unnötiger Lärm soll bekämpft werden.

Der TCS hat jedoch einen Vorbehalt gegenüber dem Einsatz von Lärmradar als Repressivmassnahme. Ob der Einsatz des zukünftigen Lärmradars effektiv und geeignet ist, um übermässigen Lärm zu bekämpfen, lässt sich nach heutigem Kenntnisstand nicht beurteilen. Die Anwendung wäre nicht so einfach wie bei der Geschwindigkeitskontrolle, da neben dem Motor- und Getriebegeräusch auch andere Faktoren (z. B. Strasse, Reifen, Wind, Umgebungsgeräuschpegel usw.) von Belang sind.

## **17.304 Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!**

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) soll so geändert werden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die vorgeschlagene Änderung des Strassenverkehrsgesetzes das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann.

### **Stellungnahme des TCS:**

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Standesinitiative des Kantons Tessin und die Vorlage der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates ab; er ist der Meinung, dass der erhoffte Gewinn an Verkehrssicherheit nicht erreicht werden kann.

Einerseits können Fahrerassistenzsysteme die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und in den Agglomerationen im Besonderen verbessern; dies gilt aber nicht speziell auf Transitstrassen im Alpenraum. Die Massnahme ist darum ungeeignet.

Andererseits ist die vorgeschlagene Regelung zu extrem und neigt dazu, bestimmte Fahrzeuge, die sich in einem sehr guten Zustand befinden und die alle zum Zeitpunkt ihrer Erstzulassung geforderten technischen Anforderungen erfüllt haben, zu einem späteren Zeitpunkt vom Verkehr auszuschliessen. Die zurzeit auf der Strasse verkehrenden Schweizer Fahrzeuge sind typgeprüft. Aus Sicht der Verkehrssicherheit gibt es daher keinen Grund, sie von der Strasse zu verbannen, wenn sie nicht über bestimmte Assistenzsysteme verfügen. Für den TCS soll eine zusätzliche Nachrüstung nur dann verlangt werden, wenn sie technisch möglich und mit angemessenem Aufwand verbunden ist, was bei Assistenzsystemen nicht der Fall ist.

Viel effizienter wäre es, den Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zu fördern, wie z.B. die Engpassbeseitigung oder die Realisierung von Einbahnstrassen auf den Alpen transitrouten.



## STÄNDERAT

### 19.4381 Motion KVF-S. Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge

Der Bundesrat wird beauftragt, Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig den neuen technologischen Entwicklungen anzupassen. Damit sollen vorteilhafte Rahmenbedingungen geschaffen werden mit dem Ziel, die Umstellung auf **fossilfrei angetriebene** Nutzfahrzeuge nicht regulatorisch zu hemmen, sondern eher zu fördern.

Folgende aktuelle Anliegen sind einer Lösung zuzuführen:

1. Nutzfahrzeuge mit **fossilfreiem** Antrieb sollen bis auf Weiteres von der Befreiung bzw. Reduktion der LSVA-Pflicht profitieren (allenfalls unter gleichzeitiger Erhöhung der LSVA für besonders emissionsreiche Nutzfahrzeuge).
2. Nutzfahrzeuge, die als (Plug-in-) Hybridfahrzeuge ausgelegt sind, sollen für die elektrisch zurückgelegten Kilometer von der LSVA befreit werden. Aus Praktikabilitätsgründen kann dabei auch eine Pauschalierung in Betracht gezogen werden.
3. Erhöhung der maximalen Länge von mit Wasserstoff betriebenen Sattelmotorfahrzeugen (1 m bis 1.2 m), Motorwagen und Anhängerzüge, damit die Wasserstoffbehälter Platz finden, ohne dass eine Reduktion des Transportvolumens erfolgen muss.
4. Weitere aufgrund technologischer Entwicklungen.

#### **Stellungnahme des TCS:**

#### **Unterstützung**

Für den TCS ist es angebracht, alle sinnvollen Massnahmen zur Förderung alternativer Antriebsarten und der Elektromobilität im Hinblick auf eine ökologische Transition des Fahrzeugparks zu ergreifen. Der TCS unterstützt daher diese Motion in der abgeänderten Form der Kommission für Verkehr (KVF) des Nationalrates (siehe fett gedruckte Passagen). Er erachtet Letztere als terminologisch präziser und finanziell ausgewogener. Eine Senkung der LSVA scheint tatsächlich zweckmässiger als ein völliger Erlass für Fahrzeuge, die sonst praktisch nicht mehr zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen würden.

### 20.4573 Motion Français. Führerausweis ab 16 Jahren für vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge

Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 6 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) dahingehend zu ändern, dass das Führen von vierrädrigen Leichtmotorfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h ab 16 Jahren erlaubt ist. Dies, damit die für die verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer geltenden Vorschriften besser aufeinander abgestimmt sind und sich die Schweizer Regeln denjenigen der Nachbarländer annähern.

#### **Stellungnahme des TCS:**

#### **Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Motion Français und damit die Fahrerlaubnis für vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h ab dem Alter von 16 Jahren. Da die Motorleistung und die Geschwindigkeit begrenzt sind, weisen diese Fahrzeuge die gleichen Eigenschaften auf wie Roller (Kleinmotorräder der Klasse A1), die ab 15 Jahren gefahren



werden dürfen. Eine Fahrerlaubnis ab 16 Jahren (statt ab 18 Jahren) sollte nicht zu einem exzessiven Verhalten oder zusätzlichen Unfällen führen.

Ausserdem ist zu beachten, dass die Anordnung von zwei mal zwei parallel angereihten Rädern (4 Räder in rechteckiger Anordnung) eine höhere Fahrzeugstabilität bietet. Das vierrädrige Leichtmotorfahrzeug verhält sich im Verkehr wie ein Auto und nicht wie ein Zweirad (z. B. E-Bike, Roller). Die Sicherheit ist im Vergleich zu einem Zweirad stark erhöht, dies sowohl für den Fahrer als auch für andere Verkehrsteilnehmer.

Schliesslich sind seit dem 01.01.2021 Kleinmotorräder mit 11 kW und 125 cm<sup>3</sup> ab 16 Jahren zugelassen. Diese Massnahme ist Teil des automatischen Nachvollzugs ans europäische Recht gemäss den bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU.