



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

Politischer Dienst
politik@tcs.ch

VORSCHAU AUF DIE HERBSTSESSION 2021

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

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
Laura Salamin, 058 827 27 18, laura.salamin@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT 3

- 20.4573 Motion Français
Führerausweis ab 16 Jahren für vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge 3
- 21.477 Parlamentarische Initiative UREK-N
Verlängerung des Reduktionszieles im geltenden CO₂-Gesetz 3

STÄNDERAT 4

- 17.304 Standesinitiative Tessin
Sicherere Strassen jetzt!..... 4
- 21.046 Geschäft des Bundesrates
Veloweggesetz..... 5
- 21.3806 Postulat Caroni
Rechtsgleichere Behandlung von Alkohol und THC im Strassenverkehr 7



NATIONALRAT

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 cm³ ab 16 Jahren zugelassen. Diese Massnahme ist Teil des automatischen Nachvollzugs ans europäische Recht gemäss den bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU.

21.477 Parlamentarische Initiative UREK-N Verlängerung des Reduktionszieles im geltenden CO₂-Gesetz

Das Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011 ist so zu ändern, dass das Reduktionsziel für Treibhausgasemissionen im Inland bis Ende 2024 fortgeschrieben wird. Die im geltenden Recht vorgesehenen Massnahmen sollen weitergeführt werden. Es soll insbesondere verhindert werden, dass die Rückerstattung der CO₂-Abgabe an Betreiber mit Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ab dem 1. Januar 2022 wegfällt.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung

Der TCS unterstützt die parlamentarische Initiative der UREK-N.

Nach der Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der Volksabstimmung laufen einige der aktuellen Instrumente des CO₂-Gesetzes, die zur Erreichung der im Rahmen des Pariser Abkommens unterzeichneten Ziele beitragen, Ende 2021 aus. Mit der vorliegenden parlamentarischen Initiative werden die bestehenden Mechanismen des geltenden CO₂-Gesetzes bis Ende 2024 verlängert, Zeitpunkt ab welchem alsdann ein neues, revidiertes CO₂-Gesetz in Kraft treten soll. Was die individuelle Mobilität betrifft, so wird der Kompensationsmechanismus für Mineralölimporteure beibehalten.



STÄNDERAT

17.304 Standesinitiative Tessin Sicherere Strassen jetzt!

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) soll so geändert werden, dass für schwere Motorwagen zum Güter- 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 für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates 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.

Position

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.

Ablehnung

Fahrerassistenzsysteme können die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und in den Agglomerationen im Besonderen verbessern, nicht aber speziell auf Transitstrassen im Alpenraum. Die Massnahme erscheint ungeeignet.

Darüber hinaus 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 typengeprüft. Aus Sicht der Verkehrssicherheit gibt es daher keinen Grund, sie von der Strasse zu verbannen, wenn sie nicht über bestimmte (neue) 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 richtungstrennten Strassen auf den Alpentransitrouten.



21.046 Geschäft des Bundesrates Veloweggesetz

Velowege helfen, die Mobilität zu bewältigen. Sie tragen zu einer Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs bei und helfen Unfälle zu vermeiden. Das Veloweggesetz setzt den im Jahr 2018 geänderten Artikel 88 der Bundesverfassung (BV) auf Gesetzesstufe um. Es umschreibt im Sinne einer schlanken Grundsatzgesetzgebung sowohl die Begriffe als auch die Planungsgrundsätze für die Velowegnetze sowie die Aufgaben des Bundes und der Kantone. Der Bund übernimmt Aufgaben im Bereich der Vollzugsunterstützung sowie der Koordination und Information. Die Kantone werden verpflichtet, Velowegnetze zu planen und zu bauen. Das neue Bundesgesetz lehnt sich in Struktur und Inhalt weitgehend an das bewährte Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG) an. Das FWG wird, soweit es der ergänzte Artikel 88 BV erfordert, angepasst.

Stellungnahme des TCS

Der TCS hat 2018 den Gegenvorschlag zur Velo-Initiative aktiv unterstützt, der dem Velo einen Platz in der Bundesverfassung einräumt und eine solide Lösung für den Ausbau des Velowegnetzes, für die Verkehrssicherheit und für einen reibungslosen Verkehrsfluss insgesamt darstellt.

Der TCS unterstützt in grundsätzlicher Weise den aktuellen Gesetzesentwurf des Bundesrates zu den Velowegen. Er stellt jedoch die folgenden drei Forderungen:

- **Der Grundsatz der Trennung der Verkehrsströme auf Hauptverkehrsachsen muss gefestigt werden.** Dies trägt nicht nur zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer bei, sondern erhöht auch generell die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr.
- **Schlüsselkompetenzen (Planung und finanzielle Beiträge) dürfen nicht an spezialisierte Velo-Fachorganisationen delegiert werden.** Velo-Fachorganisationen sollten jedoch die Möglichkeit haben, mit den Behörden bei Aufgaben zusammenzuarbeiten, die die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigen.
- **Das besondere Beschwerderecht für spezialisierte Velo-Fachorganisationen ist abzulehnen.**

Diese drei Forderungen entsprechen den folgenden detaillierten Bemerkungen zu den betreffenden Artikeln:

Art. 9. Ersatz

Der TCS unterstützt den Vorschlag des Bundesrates und lehnt den Änderungsvorschlag der Minderheit I (Zopfi, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz) ab.

Begründung: Der TCS lehnt den Antrag der Minderheit I (Zopfi, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz) ab, der die Durchführung von Fahrbahnmassnahmen oder Geschwindigkeitsreduktionen aus Sicherheitsgründen erlaubt. Die "Deklassierung" von Hauptverkehrsachsen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen, bauliche Massnahmen oder Geschwindigkeitsreduktionen ist dem Verkehrsfluss abträglich und kann zu Staus an den Schnittstellen zwischen den nationalen, kantonalen und Agglomerationsnetzen beitragen.

Statt verschiedener baulicher Massnahmen wäre es sinnvoller, die Verkehrsströme nach Geschwindigkeiten zu trennen und den Veloverkehr von den stark befahrenen Strecken zu verlagern, nicht nur zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, sondern auch um eine klare Strassenhierarchie zu erhalten.



Art. 10 – Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen

Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab und beantragt, den Hinweis auf die Planung in Artikel 10, Absätze 1 und 2 zu streichen.

Begründung: Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, die **Planungshoheit** an Fachorganisationen zu übertragen. In Anbetracht der anstehenden Fragen muss die Planung in der Zuständigkeit der öffentlichen Hand liegen und darf nicht einem privaten Verein oder einer privaten Organisation übertragen werden.

Art. 16 – Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen

- **Absatz 1, Buschstabe b:** Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab und beantragt die **Streichung von Absatz 1 Buchstabe b**
- **Absätze 2 und 3:** Der TCS lehnt die **Bereitstellung von Entscheidungsgrundlagen durch private Fachorganisationen ab und unterstützt deshalb den Änderungsantrag der Minderheit (Dittli, Français, Germann, Salzmann, Wicki).**

Begründung: Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, die **Bereitstellung von Entscheidungsgrundlagen** an Fachorganisationen zu übertragen und Letztere zu **finanzieren**. Der TCS ist der Ansicht, dass es in der Verantwortung der öffentlichen Hand liegt, Entscheidungsgrundlagen für die Entwicklung von Velowegenetzen zu erarbeiten. Bei der Beschlussfassung müssen die Behörden die Interessen der verschiedenen Nutzer der Strasseninfrastruktur (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Nutzer der Langsamverkehr) abwägen. Die Strasse muss als Allgemeingut betrachtet werden, das verschiedenen Nutzern gehört.

Art. 18 – Beschwerdelegitimation

- **Absatz 1 Buchstabe b:** Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab und beantragt die **Streichung von Absatz 1 Buchstabe b. Er unterstützt deshalb die von der Mehrheit der Kommission des Ständerates vorgeschlagene Änderung.**
- **Absatz 3:** Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab und beantragt, **Absatz 3 zu streichen. Er unterstützt deshalb die von der Mehrheit der Kommission des Ständerates vorgeschlagene Änderung.**

Begründung: Der TCS lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, den Velo-Fachorganisationen ein spezielles Beschwerderecht einzuräumen. Die Gewährung eines Beschwerderechts nur für Velo-Organisationen führt zu einem Ungleichgewicht und einer Ungleichbehandlung mit Organisationen, die die Interessen anderer Nutzer vertreten.



21.3806 Postulat Caroni **Rechtsgleichere Behandlung von Alkohol und THC im Strassenverkehr**

Der Bundesrat wird beauftragt in einem Bericht darzulegen, wie die Ungleichbehandlung des THC-Konsums gegenüber dem Alkoholkonsum im Strassenverkehrsrecht gemildert werden könnte.

Stellungnahme des TCS

Ablehnung

Der TCS lehnt das Postulat Caroni ab. THC ist ein Betäubungsmittel (BetmG, Art. 2 Buchst. a), dessen Konsum Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit hat (Störung der Wahrnehmung und der motorischen Fähigkeiten, Verlängerung der Reaktionszeit...). Nach unangepasster Geschwindigkeit ist der Konsum von Alkohol, Medikamenten oder Drogen die zweithäufigste Ursache für tödliche Unfälle auf Schweizer Strassen. Der TCS lehnt den Konsum von Drogen am Steuer generell ab und ist deshalb gegen jegliche Lockerung der Strafen für den Konsum von THC am Steuer.