



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

**Politischer Dienst**  
politik@tcs.ch

# VORSCHAU AUF DIE SOMMERSESSION 2021

## DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

### Kontakt – Politischer Dienst

Sébastien Leprat, 076 577 05 71, [sebastien.leprat@tcs.ch](mailto:sebastien.leprat@tcs.ch)  
Gérard Métrailer, 058 827 27 21, [gerard.metrailer@tcs.ch](mailto:gerard.metrailer@tcs.ch)  
Laura Salamin, 058 827 27 18, [laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Inhalt

|   |          |
|---|----------|
| <b>STÄNDERAT .....</b>  | <b>3</b> |
| 20.4339 Motion UREK-N. Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren .....  | 3        |
| <b>NATIONALRAT .....</b>  | <b>4</b> |
| 17.304 Standesinitiative Tessin Sicherere Strassen jetzt! .....   | 4        |
| <b>NATIONALRAT – Vorstösse bereit zur Bearbeitung .....</b>   | <b>5</b> |
| 19.3985 Motion Chiesa. Strassenbenützungsgebühr für ausländische Fahrzeuge, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren .....            | 5        |
| 19.4052 Postulat FDP-Liberale Fraktion. Zukunftsfähige Mobilität ermöglichen .....  | 5        |
| 19.4254 Postulat Vogler. Übermässigen Motorenlärm endlich wirksam reduzieren .....  | 6        |
| 19.4631 Postulat Cattaneo. Ein sicheres und schnelles Velo-Nationalstrassennetz zwischen Schweizer Agglomerationen .....                  | 6        |
| 19.3425 Motion Feller. Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3,5 t.....   | 7        |
| 19.3465 Postulat Glättli. Die Preispolitik des öffentlichen Verkehrs soll so gestaltet sein, dass der ÖV-Anteil (Modalsplit) steigt ..... | 7        |
| 19.3480 Motion Quadri. Keine neuen Schikanen gegenüber Autofahrerinnen und Autofahrern! ..  | 8        |
| 19.3513 Motion Müller-Altarmatt. Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung .....                       | 8        |



## STÄNDERAT

### 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.

#### 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 von 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.



## NATIONALRAT

### **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 sicher allgemein und speziell in den Agglomerationen verbessern; auf Transitstrassen im Alpenraum ist dies aber nicht der Fall. Die Massnahme ist daher 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 typengeprüft. 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 Realisierung der getrennten Verkehrsführung auf den Alpen transitrouten.



## NATIONALRAT – Vorstösse bereit zur Bearbeitung

### **19.3985 Motion Chiesa.**

#### **Strassenbenützungsgebühr für ausländische Fahrzeuge, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren**

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Vorlage zur Einführung einer Strassenbenützungsgebühr für den Gotthard-Strassentunnel vorzulegen, anwendbar auf Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen, die im Ausland immatrikuliert sind.

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

Der TCS lehnt die Motion Chiesa ab. Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur funktioniert und ist langfristig durch den NAF sichergestellt.

Die Einführung einer Benützungsgebühr am Gotthard ausschliesslich für Fahrzeuge mit ausländischen Kontrollschildern würde zudem als diskriminierend aufgefasst. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat gerade das Vorhaben Deutschlands abgewiesen, mit welchem eine Vignette eingeführt werden sollte, deren Preis von Einheimischen hätte kompensiert werden können. Der EuGH befand, dass eine Vignette, deren Kosten je nach Residenzland des Fahrers rückerstattet würde, einer Ungleichbehandlung darstellen würde und damit diskriminierend wäre.

### **19.4052 Postulat FDP-Liberale Fraktion.**

#### **Zukunftsfähige Mobilität ermöglichen**

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie im Hinblick auf das langfristige Ziel der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs Pilotregionen etabliert werden können, um zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu testen. Der Bundesrat soll aufzeigen, wie entsprechende öffentliche und privatfinanzierte Projekte (PPP) unter Einbezug von Hochschulen und der Industrie gefördert werden können. Zudem soll er darlegen, wie die notwendige Infrastruktur (z.B. Ladestationen, Produktion und Verteilung alternativer Treibstoffe) für diese zukunftsfähigen Mobilitätsprojekte finanziert werden kann. Dabei soll er auf die Möglichkeit der Verwendung des Treibstoffkompensationsprogramms eingehen.

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

Der TCS unterstützt das Postulat der FDP-Liberalen Fraktion, das vom Bundesrat konkrete Vorschläge verlangt, um den Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität zu beschleunigen. Die Belastungen durch die Mobilität müssen soweit als möglich durch technische Neuerungen und eine wirksamere Nutzung der verfügbaren Verkehrsmittel vermindert werden.



#### **19.4254 Postulat Vogler. Übermässigen Motorenlärm endlich wirksam reduzieren**

Der Bundesrat wird eingeladen, Möglichkeiten für neue rechtliche Grundlagen zu prüfen, damit übermässige Lärmemissionen im Strassenverkehr einfacher und stärker sanktioniert werden können. Der Bundesrat wird insbesondere gebeten:

1. Massnahmen auszuarbeiten, 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 geprüft werden.
2. Massnahmen zur Intensivierung der polizeilichen Kontrollen von Verkehrslärm zu prüfen; dabei soll insbesondere ein Vorgehen analog der Vereinbarung des Bundes mit den kantonalen Polizeien für die Schwerverkehrskontrollen geprüft werden.
3. vorzuschlagen, mit welchen Instrumenten der Bund die Vollzugstätigkeit unterstützen kann und welche rechtlichen Grundlagen dafür notwendig sind.

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

Lärm ist eine Belastung für die Anwohner einer Strasse. Ein einziger Fahrer, der absichtlich übermässigen Lärm verursacht, sei es durch seine Fahrweise (starkes Beschleunigen, unnötig hohe Motorbelastung), sei es als Folge illegaler technischer Modifikationen am Fahrzeug, kann (vor allem nachts) Hunderte, ja Tausende Personen in einem Stadtkern stören. Der TCS ist der Meinung, dass die Behörden die Möglichkeit haben sollen, Mittel zu ergreifen, um solche Missbräuche wirksam zu bekämpfen (Kontrollen, abschreckende Strafen).

#### **19.4631 Postulat Cattaneo. Ein sicheres und schnelles Velo-Nationalstrassennetz zwischen Schweizer Agglomerationen**

Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Entwicklung eines sicheren und schnellen Velo-Nationalstrassennetzes zwischen den Schweizer Agglomerationen zu prüfen. Dabei sollen insbesondere folgende Punkte erläutert werden: konkrete Vorschläge für mögliche Routen, die Aufteilung der Zuständigkeit zwischen Bund und Kantonen bei der Planung und Umsetzung, die Finanzierungsmethoden, die Umsetzungsfristen sowie die Bewertung der Vorteile für die Umwelt, die sich aus der Nutzung einer solchen Infrastruktur ergeben. Die Machbarkeitsstudie soll bis Ende 2020 vorliegen.

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

Der TCS unterstützt das Postulat Cattaneo. Der Bund muss nun, nach dem klaren Volksentscheid zum Gegenvorschlag zur Velo-Initiative, die Kantone unterstützen. Der verlangte Bericht fügt sich völlig in die Ziele des Verfassungsartikels ein, nämlich die Schaffung eines zusammenhängenden nationalen Netzes von Radwegen. Die Entwicklung von interkantonalen Verbindungen, welche die grossen Agglomerationen verknüpfen, ermöglichen eine günstige Entwicklung des Veloverkehrs in einem optimal sicheren Umfeld



und ist sowohl bezüglich der Entlastung gewisser Abschnitte durch Pendler zu Spitzenzeiten wie auch für den Veloverkehr in der Freizeit von grossem Interesse.

#### **19.3425 Motion Feller.**

##### **Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3,5 t**

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verkehrsregelverordnung (VRV) dahingehend anzupassen, dass Geldtransporter mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t nachts fahren dürfen.

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

Der TCS lehnt grundsätzlich vermehrte Ausnahmen ab, die dem Schwerverkehr nächtliche Fahrten ermöglichen. Zugunsten der Sicherheit für Güter und Menschen ist diese Ausnahme für Geldtransporter aber gerechtfertigt. Der TCS unterstützt sie daher.

#### **19.3465 Postulat Glättli.**

##### **Die Preispolitik des öffentlichen Verkehrs soll so gestaltet sein, dass der ÖV-Anteil (Modalsplit) steigt**

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie mit einer Zielsetzung zur Preispolitik in den strategischen Zielen der SBB der Modalsplit zugunsten des ÖV verschoben werden kann.

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

Der TCS lehnt das Postulat Glättli ab. Das Verkehrssystem sollte als eine zusammenhängende Gesamtheit von verschiedenen Verkehrsträgern gesehen werden. Die Mobilität von heute ist vielfältig und multimodal. Die Nutzer kombinieren bei ihren Fahrten mehrere Verkehrsmittel entsprechend ihren Bedürfnissen und Möglichkeiten. Es ist daher nicht sinnvoll, die verschiedenen Verkehrsträger in Konkurrenz zueinander zu setzen. Darüber hinaus erscheint die Festlegung mittelfristiger Ziele für den Modalanteil im Zusammenhang mit den aktuellen Entwicklungen (neue Technologien, neue Mobilitätsmuster usw.) im Verkehrssektor nicht angemessen. Der öffentliche Verkehr spielt schon heute eine wichtige Rolle in der Mobilität. Doch die Kapazitäten von Zügen, Strassenbahnen und Bussen stossen zunehmend an ihre Grenzen. Verlagerungsmassnahmen würden das gesamte Verkehrssystem paralisieren. Es ist daher nicht angebracht, die Verkehrsverlagerung zu fördern. Vielmehr gilt es, neue Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

Anstatt aus ideologischen Gründen finanzielle Anreize einzuführen, die eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr fördern sollen, fordert der TCS, die verschiedenen Angebote besser zu entwickeln und zu koordinieren, die verschiedenen Verkehrsträger besser zu ergänzen, Kapazitätserweiterungen zu planen, Infrastrukturen anzupassen (z.B. multimodale Umsteigeknoten, Schnellladestationen) sowie die für die Entwicklung der Multimodalität notwendigen Infrastrukturen aufzubauen.



### **19.3480 Motion Quadri. Keine neuen Schikanen gegenüber Autofahrerinnen und Autofahrern!**

Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, keine neuen Massnahmen mehr vorzuschlagen, welche die Autofahrerinnen und Autofahrer benachteiligen. Dies angefangen bei den Massnahmen, die in der Studie zu nachhaltigem Strassenverkehr aufgeführt sind, welche vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Auftrag gegeben wurde.

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

Der TCS unterstützt die Motion Quadri. Die Studie des ARE zum nachhaltigen Strassenverkehr missachtet die Zuständigkeiten der Kantone und Gemeinden und überträgt diesem Amt Vorrechte, die jeglicher gesetzlicher Grundlage entbehren. Es liegt nicht in der Kompetenz des ARE, die Opportunität von Parkplätzen oder deren Aufhebung zu prüfen. Auch verfügt dieses Amt nicht über die Legitimität, für eine Tarifpolitik im Hinblick auf eine Lenkung des Strassenverkehrs zu werben.

Der TCS spricht sich seit jeher gegen Verbote und Beschränkungen des Verkehrs wie auch gegen Lenkungsabgaben auf Treibstoffe oder Benutzungsgebühren zur Verkehrssteuerung; die Zeiten, in welchen eine Verkehrsart gegen die andere ausgespielt wird, sind vorbei. Angesichts der Auslastung der zwei hauptsächlichsten terrestrischen Verkehrsarten ist es heute wichtiger denn je, auf Multimodalität und die effiziente Nutzung aller verfügbaren Verkehrsträger zu setzen.

### **19.3513 Motion Müller-Altarmatt. Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung**

Der Bundesrat wird aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen ein Bemessungssystem für die Erhebung der Motorfahrzeugbesteuerung zu erarbeiten, welches in das Bundesrecht überführt werden kann und somit zu einem schweizweit gleich bemessenen Steuersystem führt. Das Bemessungssystem soll den Kantonen die Freiheit lassen, über das Mass der Besteuerung selber zu bestimmen. Emissionsarme Fahrzeuge sollen in diesem Bemessungssystem begünstigt werden.

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

Der TCS lehnt die Motion Müller-Altarmatt ab. Die Festsetzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer ist Sache der Kantone. Die unterschiedliche Bemessung durch die Kantone ist vor allem auf die unterschiedliche Finanzierung von Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen sowie auf gewisse Aspekte der finanziellen, wirtschaftlichen und geographischen Situation zurückzuführen.

Nach Ansicht des TCS müssen die Kantone völlig unabhängig über die kantonalen Steuern entscheiden können und die Möglichkeit haben, Steuermodelle so zu gestalten, dass sie ihre Besonderheiten so gut wie möglich berücksichtigen (Topographie, Infrastruktur, Bedarf...).