



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 WINTERSESSION 2018

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt

Gérard Métrailler
Leiter Politik
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Laura Salamin
Stellvertreterin Leiter Politik
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



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

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

INHALT

STÄNDERAT	1
18.3772 Motion Wicki. Lernfahrausweis erst ab dem 18. Altersjahr	3
NATIONALRAT	4
17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO ₂ -Gesetzes nach 2020	4
17.462 Parlamentarische Initiative Rutz. Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen	6



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

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

STÄNDERAT

18.3772 Motion Wicki. Lernfahrausweis erst ab dem 18. Altersjahr

Der Bundesrat wird beauftragt, im Strassenverkehrsgesetz eine Bestimmung aufzunehmen, welche die Erteilung des Lernfahrausweises für Motorfahrzeuge, bei denen nach geltendem Recht das Führen ab 18 Jahren erlaubt ist, erst ab dem Erreichen des 18. Altersjahres ermöglicht.

Stellungnahme des TCS: Ablehnung

Der TCS befürwortet die sogenannte vorgezogene Fahrausbildung (VFA) und lehnt in diesem Sinne die Motion Wicki ab. Die Statistiken belegen, dass junge Fahrer, die den Fahrausweis erst seit kurzem besitzen, häufiger an Unfällen beteiligt sind als der Durchschnitt aller Fahrer. Erfahrungen in andern Ländern wie Schweden oder Deutschland, die die vorgezogene Fahrausbildung schon vor vielen Jahren eingeführt haben, zeigen auf, dass die Risiken durch Fahranfänger deutlich verringert werden können, wenn der Zeitraum ausgedehnt wird, in dem Lernende im Verkehr begleitet werden und so in einem „geschützten Rahmen“ Erfahrungen sammeln können. VFA ermöglicht es Fahrschülern länger zu üben, so dass sie in den ersten zwei bis drei Jahren selbständigen Fahrens zwischen 25 bis 45 Prozent weniger Unfälle verursachen.

Indem der Erwerb des Lernfahrausweises ab dem vollendeten 17. Lebensjahr und die praktische Fahrprüfung der Kategorie B ab dem vollendeten 18. Lebensjahr ermöglicht wird, können Fahrschüler begleitet von einem Fahrer praktische Erfahrungen sammeln; so kann die Unfallgefahr durch Neulenker gesenkt werden. Der TCS will praktische Fahrerfahrung vor der Fahrprüfung fördern und lehnt die vorliegende Motion daher ab.



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

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

NATIONALRAT

17.071 **Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020**

Der Bundesrat hat seine Botschaft zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 vorgelegt und die Modalitäten für eine Reduktion der Treibhausgasemissionen ab 2021 festgelegt. Das Verkehrswesen soll erheblich zur Erreichung der Ziele beitragen, insbesondere durch die Verschärfung der Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge, der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure oder mit der Überführung erneuerbarer Treibstoffe.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS ist sich der Herausforderung, welche die Klimaerwärmung für die ganze Welt und für die Schweiz mit sich bringt, bewusst und begrüsst die Bestrebungen des Bundesrates, die negativen Konsequenzen auf unsere Gesellschaft zu minimieren.

Die Klimaerwärmung kann aber nicht lokal begrenzt werden und ist deshalb per se eine internationale Herausforderung. In diesem Sinne begrüsst der TCS, dass sich die Schweiz für die Ziele des Pariser Abkommens bezüglich der Begrenzung des CO₂-Ausstosses stark macht. Dabei soll die Schweiz auch der Tatsache, dass aufgrund der technischen Begebenheiten die Grenzkosten für die Kompensation einer Tonne CO₂ im Ausland bis zu zehnmal tiefer sind als jene in der Schweiz, Rechnung tragen (können). Zudem ist zu berücksichtigen, dass die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung der in die Schweiz importierten Produkte entstehen einen beträchtlichen Anteil ausmachen.

Verminderungsziele: Flexibilität im In- und Ausland (Art. 3, Abs. 2)

Angesichts dieser Tatsachen ist es widersinnig, der Inlandkompensation in der Gesetzesvorlage einen so hohen Stellenwert einzuräumen. Einerseits führt dies zu höheren Preisen für alle Beteiligten, andererseits wird damit dem Klima nicht geholfen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, Massnahmen an der Quelle auch im Inland zu verwirklichen – dabei dürfen jedoch die Kosten nicht vergessen werden. Angesichts des immensen Investitionsbedarfs in Entwicklungsländern und mangelnder Disponibilität von vergleichbaren Projekten im Inland plädiert der TCS dafür, fixe Quoten bezüglich Inland- und Auslandkompensation aus dem Artikel zu streichen.

Festlegung eines Maximalziels für die Inlandkompensation (Art. 27, Abs. 2b)

Was den Anteil der Kompensation in der Schweiz betrifft, so kann dieser nicht auf der Grundlage eines Minimums festgelegt werden, besteht doch gemäss Entwurf ein Spielraum von bis zu 90 Prozent für die Kompensation des von den Treibstoffen herrührenden CO₂-Ausstosses ! Es ist daher für die Schweiz ein Maximalziel festzulegen.



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

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

Kompensation bei fossilen Treibstoffen: Maximalaufschlag (Art. 27, Abs. 3ter)

Um die unberechenbaren Auswirkungen auf die Treibstoffpreise zu begrenzen, wird heute ein zulässiger Maximalaufschlag von 5 Rp./Liter im Gesetz vorgeschrieben (Art. 26 Abs. 3). Der TCS fordert, diese wichtige Schutzmassnahme auch weiterhin beizubehalten. Die Begrenzung des Preisaufschlags ist keine unnötige Überregulierung, sondern ein notwendiger Schutz der Konsumenten, der Bundesfinanzen und der Volkswirtschaft. Dieser Aufschlag ist in Konkurrenz mit künftigen Aufschlägen zum Ziel der Infrastrukturfinanzierung.

Erleichterungsmassnahmen für Fahrzeuge (Phasing-in u. Supercredits) (Art. 11, Abs. 2 und 4)

Bisher haben sich Emissionsvorschriften als effektiv erwiesen, um die CO₂-Emissionen des Individualverkehrs zu reduzieren. Deshalb unterstützt der TCS die Weiterführung und Verschärfung dieser Massnahme, in Übereinstimmung mit den EU-Vorschriften.

Dabei sollen aber die bis anhin angewandten Erleichterungen (Phasing-in und Supercredits) in der Einführungsphase der verschärften Bestimmungen beibehalten werden, so wie sie vom Bundesrat in der Verordnung zum Energiegesetz vorgeschlagen wurden.

Angesichts der neuen Situation auf dem Fahrzeugmarkt, des Rückgangs der Verkäufe bei Dieselfahrzeugen und angesichts auch der mittleren CO₂-Emissionen neu immatrikulierter Fahrzeuge (2017: 134g/km, statt 130 ab 2015), benötigen wir mehr denn je ein phasing-in, (eine gestaffelte Einführung mit progressiver Berücksichtigung der emissionsstärkeren (CO₂) Fahrzeugen bei der Berechnung) und für Supercredits (für Fahrzeuge mit geringstem CO₂-Ausstoss).



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

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

17.462 Parlamentarische Initiative Rutz. Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen

Diese parlamentarische Initiative beantragt, dass die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) dahingehend zu ergänzen seien, dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gilt und dieser Grundsatz nur aus Gründen der Sicherheit, nicht aber durch Lärmschutzgründe umgangen werden kann.

Stellungnahme des TCS: Unterstützung

Für effiziente Verbindungen zwischen der Autobahn und die Zentren

Im letzten Juni hat das ASTRA festgestellt, dass Verkehrsüberlastungen in den Städten und Agglomerationen immer stärker zunehmen. Städte und Gemeinden schaffen auf Verkehrsachsen künstlich Überlastungsprobleme, insbesondere durch die vermehrte Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, welche Funktionalität und Hierarchie des Strassennetzes beeinträchtigen. Guter Verkehrsfluss ist unbestreitbar ein wichtiger Teil der Lösung, um Bevölkerungswachstum, Wirtschaftsdynamik und Lebensqualität miteinander in Einklang zu bringen.

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) investiert der Bund Milliarden von Franken in die kantonalen und kommunalen Infrastrukturen in den Städten und wichtigsten Agglomerationen. Profitieren die Kantone und Gemeinden von Bundessubventionen, welche bis zu 50% der Kosten decken, so haben sie auch die Pflicht, die Effizienz dieser Investitionen sicherzustellen, indem sie die Kapazitäten ihrer Infrastrukturen maximal auslasten.

Keine Verkehrsverlagerung in die Quartiere

Zahlreiche Wohnquartiere erreicht man heute über 30er Zonen. Damit diese funktionieren und um den Transitverkehr durch die Quartiere einzuschränken, müssen die Hauptverkehrsachsen schneller und flüssiger bleiben, um attraktiv zu sein. Die Einführung von Beschränkungen auf 30 km/h auf Verkehrsachsen führt dagegen zu einer Verlagerung des Verkehrs in die Quartiere, was wiederum den Lärm und das Unfallrisiko in den Wohngebieten erhöhen wird.

Für effiziente Massnahmen an der Quelle

Im Kampf gegen den Verkehrslärm sollten die Städte und Gemeinden Massnahmen privilegieren, mit denen das Problem wirklich gelöst und gleichzeitig der Verkehrsfluss auf den Hauptachsen garantiert werden kann. Eine Verlagerung des Verkehrs wird so verhindert und die Funktionalität der Hauptverkehrsachsen bleibt sichergestellt. Besonders lärmabsorbierende Strassenbeläge bieten ein grösseres Lärmreduktionspotential (-4.5 bis -8db), ohne den Verkehrsfluss behindern, und auch dreifachverglaste Fenster bieten eine ausgezeichnete Schallisolierung.

Keine Anpassungen an der Fahrbahn

Die Geschwindigkeitsbeschränkung und die Anpassungen der Fahrbahn zur Verkehrsverlangsamung führen zu hohen Zeitverlusten, zu einer Zunahme des Stop-and-Go-Verkehrs und folglich zu mehr Lärm (Verlust des Gewinnes durch die Temporeduzierung). Weiter geht mangelnder Verkehrsfluss mit zunehmender Luftverschmutzung einher: muss ein Fahrzeug immerzu anhalten und neu starten, so verbraucht es deutlich mehr Treibstoff. Schliesslich verringern das Verspätungsrisiko und der verminderte Passagierkomfort die Attraktivität des Busfahrens in der Stadt.