

# Vorschau auf die Sommersession 2022 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  
**Gérard Métrailer** 058 827 27 21  
**Lisa Rasch** 058 827 34 05

sebastien.leprat@tcs.ch  
gerard.metrailer@tcs.ch  
lisa.rasch@tcs.ch





<b>Ständerat</b>			
			Seite
21.055	Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkter Gegenentwurf (Fristverlängerung)		03
19.3513	Motion Müller-Altarmatt – Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung		03
19.4067	Motion Feller – Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30		03
21.3977	Motion KVF-N – Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr		04
22.3128	Motion Juillard – Einen Mechanismus zur Regulierung der Brenn- und Treibstoffpreise für den Krisenfall schaffen		04
22.3228	Motion Salzmann – Den Mittelstand aufgrund der stark gestiegenen Benzin- und Dieselpreise entlasten. Den Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 6000 Franken anheben		05
22.3243	Motion Knecht – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft		05
22.3244	Motion Chiesa – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft		05
22.3356	Motion Chiesa – Explodierende Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise für den Mittelstand und das Gewerbe senken		06
<b>National- und Ständerat</b>			
21.039	Personenbeförderungsgesetz. Änderung		07
21.080	Strassenverkehrsgesetz. Änderung		07
<b>Nationalrat</b>			
21.501	Parl. Initiative UREK-N – indirekter Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative. Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050		08
22.3281	Motion Wobmann. – Den Mittelstand aufgrund der stark gestiegenen Benzin- und Dieselpreise entlasten. Den Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 6000 Franken anheben		08
22.3255	Motion Giezendanner – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft		09
22.3280	Motion Wobmann – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft		09
22.3289	Motion Imark – Explodierende Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise für den Mittelstand und das Gewerbe senken		09
20.3599	Motion Suter – Verkehrsunfälle reduzieren. PS-Beschränkung für Auto-Junglenker und Auto-Junglenkerinnen		10
20.3682	Postulat Flach – Intelligenz statt Beton! Mehr Effektivität im Verkehr durch die Verknüpfung von Infrastrukturausbau mit der Reduktion von Verkehrsspitzen		10



## STÄNDERAT

### **21.055 Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkter Gegenentwurf (Fristverlängerung)**

Die Volksinitiative "Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)" verlangt, dass die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase ausstossen soll, als natürliche und technische CO<sub>2</sub>-Speicher aufnehmen können. Auch sollen ab diesem Zeitpunkt in der Schweiz grundsätzlich keine fossilen Brenn- und Treibstoffe (z. B. Öl, Gas, Benzin oder Diesel) mehr in Verkehr gebracht werden dürfen. Ausnahmen sind möglich bei Anwendungen, für die es keine technischen Alternativen gibt.

Der direkte Gegenentwurf des Bundesrates, angepasst durch den Nationalrat, verfolgt das gleiche Ziel wie die Initiative: Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050. Der Gegenentwurf verzichtet aber auf ein grundsätzliches Verbot fossiler Energieträger. Der Bundesrat wünscht zudem, dass die Schweizer Klimapolitik neben der Sozialverträglichkeit auch die spezielle Situation der Berg- und Randgebiete sowie die Bedürfnisse der Armee, Polizei und Rettungsdienste in der Verfassung berücksichtigt.

**Stellungnahme des TCS:**



Damit die Fristen für die Behandlung der Gletscher-Initiative verlängert werden können, muss der Ständerat den direkten Gegenentwurf in dieser Session annehmen. Die Fristverlängerung ermöglicht die gleichzeitige Behandlung von Volksinitiative, direktem Gegenentwurf und indirektem Gegenvorschlag – letzterer wird in dieser Session im Nationalrat behandelt.

Vor diesem Hintergrund befürwortet der TCS, analog zum Beschluss des Nationalrats vom März 2022, die Ablehnung der Gletscher-Initiative und die Annahme des direkten Gegenentwurfs, um so eine Fristverlängerung zu ermöglichen. Der TCS wird mit Hinblick auf die Gesamtbehandlung der Vorlagen ausführlich Stellung nehmen.

### **19.3513 Motion Müller-Altarmatt – Harmonisierung und Okologisierung 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:**



Der TCS lehnt die Motion Müller-Altarmatt ab. Die Festlegung 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.

Aus Sicht 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, Umwelt...).

### **19.4067 Motion Feller – Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30**

Anpassungen bei Via sicura. Die Blaulichtorganisationen sollen unter Bedingungen arbeiten können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erlauben, auch bei Tempolimit 30.



Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Feller, was dem Entscheid der UREK-S betreffend Änderung des Strassenverkehrsgesetzes entspricht. Die Blaulichtorganisationen (Polizei, Ambulanz, Feuerwehr) müssen ihren Auftrag im Dienste der Einwohner erfüllen können, ohne unangemessene Sanktionen gemäss Via sicura zu riskieren, solange sie die erforderliche minimale Vorsicht walten lassen (Prinzip der Verhältnismässigkeit). Im Falle von Noteinsätzen muss das Kriterium der Verhältnismässigkeit zwingend flexibler angewandt werden als bei normalen Fahrern.

### 21.3977 Motion KVF-N – Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr

Der Bundesrat wird aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen, Gemeinden und der öV-Branche eine gesamtheitliche Lösung für die Förderung und Finanzierung nichtfossiler Verkehrsträger im öffentlichen Busverkehr zu erarbeiten. Das Gesamtkonzept zur Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern, insbesondere der E-Mobilität, muss den Regionalen Personenverkehr und den Ortsverkehr berücksichtigen. Zusätzlich gilt es rasch die Mineralölsteuerbefreiung für den öV aufzuheben und die Mehreinnahmen zweckgebunden zur Förderung nichtfossiler Verkehrsträger einzusetzen, wie dies im abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz (Art 48 MinöStG) vorgesehen und kaum bestritten war.

Stellungnahme des TCS:



Das Anliegen der Motion wurde im Rahmen der laufenden Revision zum CO<sub>2</sub>-Gesetz berücksichtigt. Zur Förderung von fossilfreien Bussen und Schiffen sollen befristet, bis 2035, maximal CHF 35 Mio. pro Jahr eingesetzt werden. Diese Ausgaben sollen zumindest teilweise mit dem Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer für Dieselbusse konzessionierter Unternehmen kompensiert werden.

Der TCS hat diesbezüglich keine Einwände. Er fordert jedoch vergleichbare Konditionen für die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge, welche ebenfalls im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehen ist. Konkret soll der Bundesrat einen jährlichen Mindestbetrag von CHF 30 Mio. garantieren: Fallen die Förderbeiträge aus den Sanktionszahlungen der Fahrzeugimporteure tiefer als dieser Mindestbetrag aus, ist die Differenz mit zusätzlichen Mitteln aus dem allgemeinen Bundeshaushalt auszugleichen.

### 22.3128 Motion Juillard – Einen Mechanismus zur Regulierung der Brenn- und Treibstoffpreise für den Krisenfall schaffen

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) zu unterbreiten, damit die Brenn- und Treibstoffpreise reguliert und so zu starke Preisschwankungen insbesondere in Krisenzeiten (aussergewöhnliche Umstände, Ereignisse höherer Gewalt wie Epidemien, Kriege usw.) vermieden werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Juillard. Mit der beschriebenen gesetzlichen Anpassung könnte der Bundesrat in Krisen schneller reagieren und so die Bevölkerung angemessen unterstützen.

Hingegen weist der TCS darauf hin, dass sich allfällige Steuererleichterungen auf den nicht-zweckgebundenen Teil der Mineralölsteuer beschränken müssen (also die 40% der Mineralölsteuer zugunsten der allgemeinen Bundeskasse). Eine Reduktion der zweckgebundenen Mittel könnte schnell zu einer Vernachlässigung bei der Instandhaltung, dem Betrieb und Unterhalt unserer Infrastruktur führen. Dies hätte wiederum einen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit.



### **22.3228 Motion Salzmann – Den Mittelstand aufgrund der stark gestiegenen Benzin- und Dieselpreise entlasten. Den Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 6000 Franken anheben**

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen, welche den Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 6'000 Franken anhebt.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die Motion Salzmann. Im Jahr 2014 wurde mit der Annahme des neuen Gesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) auch die Verordnung über die Berufskosten geändert. Eine der vielen Massnahmen, die zur Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) vorgesehen waren, war die Beschränkung des Abzugs von berufsbedingten Reisekosten bei der direkten Bundessteuer. Seit 2016 sind die Pendlerabzüge auf einen Höchstbetrag von CHF 3'000 plafoniert. Die Kantone und Gemeinden können im Rahmen ihrer Zuständigkeiten eine andere Obergrenze anwenden.

Der TCS befürwortet eine Erhöhung der Obergrenze für den Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer. Eine Obergrenze von CHF 3'000 entspricht weder den Kosten eines Generalabonnements (GA Erwachsene 2. Klasse: 3'860.- / GA Erwachsene 1. Klasse: 6'300.-) noch jenen, um mit dem Auto zur Arbeit fahren. Zudem wäre eine solche Massnahme in der aktuellen Situation mit einem aussergewöhnlichen Anstieg der Treibstoffpreise eine willkommene Hilfe für die arbeitende Bevölkerung.

### **22.3243 Motion Knecht – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft**

Im Falle signifikanter und länger andauernder Anstiege der Energiepreise, welche aufgrund von plötzlichen Veränderungen seitens der Angebots- und/oder Nachfrageseite entstehen oder entstanden sind, wird der Bundesrat beauftragt, der Bundesversammlung einen Erlassentwurf vorzulegen, mit dem der Bund befristet ein Entlastungspaket z.B. über die Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen einführt. Dieses soll nicht zu Lasten der gebundenen Ausgaben ausfallen, sondern aus der allgemeinen Bundeskasse gespiesen werden.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die Motion Knecht. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlicher Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und darf nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40% der Mineralölsteuer die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).

### **22.3244 Motion Chiesa – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft**

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung einen Erlassentwurf vorzulegen, mit dem der Bund befristet ein Entlastungspaket über die Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen einführt.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die Motion Chiesa. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlicher Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40% der Mineralölsteuer die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).



## 22.3356 Motion Chiesa – Explodierende Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise für den Mittelstand und das Gewerbe senken

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen oder die notwendigen Massnahmen zu treffen, um die explodierten Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise abzufedern.

Diese Massnahmen beinhalten eine mindestens 50 Prozent Senkung jeglicher Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht (Kompensationsleistung) sowie der MWST. Die Speisung der zweckgebundenen Aufgaben im Zusammenhang mit den Steuern und Abgaben, d. h. insbesondere die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassen- resp. Luftverkehr und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, sind über das ordentliche Budget im bisherigen Ausmass zu gewährleisten.

Diese Massnahmen sind, aufgrund der neuen ausserordentlichen Lage, auf maximal 4 Jahre zu befristen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Chiesa ab, da sie verwaltungstechnisch kompliziert umzusetzen sind. Er zieht die einfachere Lösung einer Steuerbefreiung für den nicht zweckgebundenen Teil (40% der Grundsteuer) der Mineralöleinnahmen vor.



## NATIONALRAT UND STÄNDERAT

### 21.039 Personenbeförderungsgesetz. Änderung

Die Reform des regionalen Personenverkehrs sowie der Rechnungslegung im subventionierten öffentlichen Verkehr bezweckt klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Verfahren. Zudem will der Bundesrat den Service Public im öffentlichen Verkehr stärken. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2021 dazu die Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes verabschiedet und an das Parlament überwiesen. Mit der Vorlage sollen unter anderem auch Massnahmen zur Klärung der Verwendung von Subventionen gesetzlich verankert werden. Diese ergänzen die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Nachgang zum "Fall Postauto" bereits ergriffenen Massnahmen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS ist grundsätzlich mit den Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes einverstanden. Er unterstützt den Entscheid des Ständerates, in Artikel 17a auf einen expliziten Ausschluss des Kartellgesetzes zu verzichten. Dies entspricht dem ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates und wurde von der KVF-N am 5.04.2022 ohne Gegenstimme angenommen.

### 21.080 Strassenverkehrsgesetz. Änderung.

Im Zentrum der Revision des Strassenverkehrsgesetzes stehen die Reduktion von Treibhausgasen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Ermöglichung des automatisierten Fahrens.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS befürwortet grundsätzlich die vorliegende Gesetzesrevision, insbesondere die vorgeschlagenen Anpassungen zur Verkehrssicherheit (Via sicura). Mit den Anpassungen betreffend Raserdelikte wird Richterinnen und Richtern der richtige und wichtige Ermessensspielraum für die Beurteilung im Einzelfall gewährt.

Hinsichtlich der Mindestdauer des Führerscheinentzugs schlägt der TCS vor, den Vorschlag des Bundesrates (gleich wie die Mehrheit der UREK-S) zu unterstützen: die Mindestdauer ist auf 12 Monate zu reduzieren. Damit können in berechtigten Fällen die sozialen Folgen eines Führerausweisentzugs gemildert werden.



## NATIONALRAT

### 21.501 Parl. Initiative UREK-N – indirekter Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative. Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050

Im Gegensatz zu Gletscher-Initiative und direktem Gegenvorschlag setzt der indirekte Gegenentwurf nicht auf Verfassungsebene, sondern auf Gesetzesstufe an. Das Rahmengesetz verfolgt dieselben Ziele wie die Volksinitiative (Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050), ist aber bereits mit Zwischenzielen und sektoriellen Richtwerten konkretisiert. Mit Ausnahme von finanziellen Unterstützungen für Unternehmen (1.2 Mia.) und Gebäuden (2 Mia.) sollen Massnahmen für die einzelnen Sektoren, einschliesslich der Mobilität, weiterhin im Rahmen der Revisionen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz beschlossen werden.

#### Stellungnahme des TCS:



Grundsätzlich unterstützt der TCS die Stossrichtung des indirekten Gegenvorschlags zur Gletscher-Initiative.

Er spricht sich jedoch klar gegen die Minderheit der UREK-N zu Artikel 11 Absatz 5 aus. Gemäss diesem Absatz soll der Bundesrat

- schrittweise Vorschriften bis hin zu 0g CO<sub>2</sub>/km für alle neu in Verkehr gesetzten Personen- und Nutzfahrzeuge erlassen;
- für alle bestehenden Fahrzeuge Vorschriften zur Verwendung erneuerbarer Treibstoffe erlassen.

Aus Sicht des TCS haben solche spezifischen Regelungen innerhalb der Revision zum CO<sub>2</sub>-Gesetz zu erfolgen.

Angesichts der grossen Herausforderung, die Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren, bedauert der TCS das Fehlen jeglicher direkter Unterstützung für die ökologische Transition des Individualverkehrs. Er erwartet vom Parlament, dass es diese Lücke füllt, indem es substanzielle Unterstützungen für die Entwicklung einer geeigneten Ladeinfrastruktur vorsieht, sowohl auf privater Ebene (Wohnhäuser) als auch im öffentlichen Raum oder in Unternehmen.

### 22.3281 Motion Wobmann – Den Mittelstand aufgrund der stark gestiegenen Benzin- und Dieselpreise entlasten. Den Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 6000 Franken anheben

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen, welche den Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte auf 6000 Franken anhebt.

#### Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Wobmann. Im Jahr 2014 wurde mit der Annahme des neuen Gesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) auch die Verordnung über die Berufskosten geändert. Eine der vielen Massnahmen, die zur Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) vorgesehen waren, war die Beschränkung des Abzugs von berufsbedingten Reisekosten bei der direkten Bundessteuer. Seit 2016 können Arbeitnehmer gemäss Bundessteuerrecht die Reisekosten nur bis zu einem Höchstbetrag von 3'000 Franken abziehen. Die Kantone und Gemeinden haben die Möglichkeit, für ihre kantonale und kommunale Besteuerung eine andere Obergrenze anzuwenden.

Der TCS befürwortet eine Erhöhung der Obergrenze für den Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer. Eine Obergrenze von CHF 3'000 entspricht weder den Kosten eines Generalabonnements (GA Erwachsene 2. Klasse: 3'860.- / GA Erwachsene 1. Klasse: 6'300.-) noch jenen, um mit dem Auto zur Arbeit fahren. Zudem wäre eine solche Massnahme in der aktuellen Situation mit einem aussergewöhnlichen Anstieg der Treibstoffpreise eine willkommene Hilfe für die arbeitende Bevölkerung.





### 22.3255 Motion Giezendanner – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung einen Erlassentwurf vorzulegen, mit dem der Bund befristet ein Entlastungspaket über die Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen einführt

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt den Vorstoss Giezendanner. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlicher Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40% der Mineralölsteuer die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).

### 22.3280 Motion Wobmann – Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft

Im Falle signifikanter und länger andauernder Anstiege der Energiepreise, welche aufgrund von plötzlichen Veränderungen seitens der Angebots- und/oder Nachfrageseite entstehen oder entstanden sind, wird der Bundesrat beauftragt, der Bundesversammlung einen Erlassentwurf vorzulegen, mit dem der Bund befristet ein Entlastungspaket z.B. über die Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen einführt. Dieses soll nicht zu Lasten der gebundenen Ausgaben ausfallen, sondern aus der allgemeinen Bundeskasse gespiesen werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt den Vorstoss. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlicher Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40% der Mineralölsteuer die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).

### 22.3289 Motion Imark – Explodierte Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise für den Mittelstand und das Gewerbe senken

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen oder die notwendigen Massnahmen zu treffen, um die explodierten Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise abzufedern.

Diese Massnahmen beinhalten eine mindestens 50 Prozent Senkung jeglicher Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht (Kompensationsleistung) sowie der MWST. Die Speisung der zweckgebundenen Aufgaben im Zusammenhang mit den Steuern und Abgaben, d. h. insbesondere die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassen- resp. Luftverkehr und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, sind über das ordentliche Budget im bisherigen Ausmass zu gewährleisten.

Diese Massnahmen sind, aufgrund der neuen ausserordentlichen Lage, auf maximal 4 Jahre zu befristen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Imark ab, da sie verwaltungstechnisch kompliziert umzusetzen sind. Er zieht die einfachere Lösung einer Steuerbefreiung für den nicht zweckgebundenen Teil (40% der Grundsteuer) der Mineralöleinnahmen vor.



## 20.3599 Motion Suter – Verkehrsunfälle reduzieren. PS-Beschränkung für Auto-Junglenker und Auto-Junglenkerinnen

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament die nötigen Gesetzesanpassungen zu unterbreiten, um eine PS-Beschränkung für Auto-Junglenker\*innen einzuführen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Suter ab. Seit 2010, also schon vor den Massnahmen von Via sicura (in Kraft getreten am 1. Januar 2013), hat die Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle zuerst abgenommen und sich anschliessend stabilisiert, bei denen der Fahrer als verantwortlich galt. Die Zahl der jungen Verkehrstopfer hat sich von 2018 auf 2019 halbiert.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist bei Junglenkern grundsätzlich die Ausbildung, und nicht der Fahrzeugtyp ausschlaggebend. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass nicht alle leistungsstarken Fahrzeuge betreffend Sicherheit pauschal gleich zu bewerten sind. Beispielsweise lässt sich ein modernes Fahrzeug mit diversen Ausstattungen nicht direkt mit einem älteren Fahrzeug vergleichen, das dieselbe Anzahl PS hat.

## 20.3682 Postulat Flach – Intelligenz statt Beton! Mehr Effektivität im Verkehr durch die Verknüpfung von Infrastrukturausbau mit der Reduktion von Verkehrsspitzen

Der Bundesrat wird gebeten zu prüfen, wie

1. sichergestellt werden kann, dass Verkehrsinfrastrukturausbauten, die durch den Bund erstellt werden, nur unter der Bedingung finanziert werden, dass die kantonalen Nutzniesser ergänzend dazu auch Massnahmen umsetzen, welche der Glättung der Verkehrsspitzen dienen,

2. diese Bemühungen für die Glättung der Pendlerspitzen möglichst einfach aufgezeigt und bewertet werden können.

und

3. zu überprüfen, wie die Definition von "Stau" angepasst werden kann, um den Auftrag des ASTRA zur Stauvermeidung nachhaltiger zu gestalten. Das ASTRA definiert Stau als „Fahrzeuggeschwindigkeit unter 10 km/h während mindestens einer Minute mit häufigem Stillstand“. Stockender Verkehr ist definiert als Fahrzeuggeschwindigkeit unter 30 km/h während mindestens einer Minute und/oder teilweise kurzem Stillstand. Bei der Stauerfassung wird in der VSS-Norm zwischen Verkehrssituationen mit "Stau" und solchen mit "stockendem Verkehr" unterschieden. Das ASTRA macht diese Unterscheidung nicht. Beide Zustände werden als "Stau" bezeichnet. Eine Verlustzeit von mehr als 5 min gilt als Stau. Das ASTRA hat also einen politischen Auftrag, den Verkehrsfluss zu gewährleisten, und muss schon bei Verlustzeiten von über 5min aktiv werden und entweder schlaufenlenken, oder neue Strassen bauen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Flach ab. Bereits jetzt wird der Ausbau und die Instandhaltung der Strasseninfrastruktur im Rahmen verschiedener Programme koordiniert (STEP Nationalstrassen, Agglomerationsprogramme usw.). Die Priorisierung der Projekte basiert auf einer Vielzahl von Kriterien, einschliesslich Umweltkriterien und auf dem vom ASTRA gemessenen Grad der regelmässigen Überlastung.

Nach Ansicht des TCS besteht nun Handlungsbedarf bei der Umsetzung der Projekte, die vom Parlament genehmigt und deren Verpflichtungskredite bewilligt wurden. Denn viele dieser Projekte sind heute aufgrund der komplexen Prozesse und vor allem aufgrund von Einsparungen und Blockaden nach der Präsentation des definitiven Projekts erheblich im Rückstand. Eine Vereinfachung der Prozesse und eine Begrenzung der Anzahl der Phasen, in denen Rechtsmittel eingelegt werden können (ähnlich wie es heute im Energiesektor vorgeschlagen wird), könnte dazu beitragen, die Situation zu deblockieren.