



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

**Politischer Dienst**  
politik@tcs.ch

# VORSCHAU AUF DIE WINTERSESSION 2021

## DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

### Kontakt, politischer Dienst des TCS

**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)



# Inhalt

## **STÄNDERAT ..... 3**

19.4443	Motion Candinas. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr .....	3
19.4444	Motion Graf-Litscher. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr .....	3
19.4445	Motion Schaffner. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr .....	3
19.4446	Motion Töngi. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr .....	3
21.3648	Motion Noser. Keine voreilige Einstellung von UKW .....	4
16.3063	Motion Buttet. Elektromobilität. Der Bund muss ein Vorbild sein.....	5
21.4188	Motion Wicki. Homeoffice - gelebte und akzeptierte Flexibilität legalisieren .....	6

## **NATIONALRAT UND STÄNDERAT..... 7**

21.477	Parlamentarische Initiative UREK-N. Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO <sub>2</sub> -Gesetz.....	7
--------	--	---

## **NATIONALRAT – HÄNGIGE VORSTÖSSE..... 8**

21.425	Parlamentarische Initiative Grüne Fraktion. Ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zulassen .....	8
21.441	Parlamentarische Initiative Suter. Für mehr Sicherheit, weniger Lärm und mehr Lebensqualität. Tempo 30 innerorts soll die Regel, Tempo 50 die Ausnahme sein.....	9



## STÄNDERAT

### **19.4443 Motion Candinas. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr**

### **19.4444 Motion Graf-Litscher. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr**

### **19.4445 Motion Schaffner. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr**

### **19.4446 Motion Töngi. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr**

Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

#### Stellungnahme des TCS

#### **Ablehnung**

Der TCS lehnt diese vier Motionen ab, da er mit dem Bundesrat in Übereinstimmung ist, dass sowohl der öffentliche wie der private Verkehr in Spitzenzeiten überlastet sind. Es nützt daher nichts, die Verkehrsarten künstlich zu verlagern und einen Verkehrsteil auf einen andern übertragen zu wollen, der ihn nicht aufnehmen kann.

Mit dem technischen Fortschritt bei konventionellen Motoren und vor allem durch die Elektrifizierung des Individualverkehrs nähern sich die Emissionen des Privatverkehrs zudem jenen des öffentlichen Verkehrs an.

Schliesslich gilt es angesichts des Verkehrs zu Spitzenzeiten auch zu beachten, dass Pendler, die ihr privates Fahrzeug benutzen, oft je nach Fahrstrecke zwischen Wohn- und Arbeits- oder Ausbildungsort gar nicht ein öffentliches Verkehrsmittel wählen können. Die Häufigkeit des Umsteigens im öffentlichen Verkehr und die Dauer der Fahrt sind für diese Personen entscheidende Kriterien.

Anstatt Änderungen bei der Verkehrsart vorzuschreiben, empfiehlt es sich nach Ansicht des TCS eher, neue Techniken und den technischen Fortschritt zu fördern, welche den Ausstoss von CO<sub>2</sub> und anderer Schadstoffe mindern, Verkehrsspitzen mit Massnahmen wie flexiblen Arbeitszeiten oder sogar Home Office zu bekämpfen und angesichts der Verkehrssituation generell die Verkehrsinfrastruktur gesamthaft zu verbessern und das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum andern zu fördern, je nach Lage und Effizienz der verschiedenen Verkehrsarten.

\*\*\*



## 21.3648 Motion Noser. Keine voreilige Einstellung von UKW

Der Bundesrat wird beauftragt, UKW erst dann abzuschalten, wenn DAB und/oder der Internet-Radioempfang einen Marktanteil von etwa 90 Prozent erreicht haben. Die Erhebung des Marktanteils soll durch eine neutrale Stelle erfolgen.

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Noser ab. Seit der Einreichung der Motion Noser im Juni 2021 wurde in der Radiobranche eine Vereinbarung getroffen, die Abschaltung der UKW-Ausstrahlung auf den 31. Dezember 2024 zu verschieben. Dadurch haben die Konsumenten mehr Zeit, sich an die technologischen Veränderungen anzupassen. Nach Schätzungen des TCS wird bis zum 31. Dezember 2024 ein zufriedenstellender Anteil der Autofahrer mit DAB+ ausgestattet sein. Eine Unterstützung der Motion Noser würde bedeuten, die Entwicklung neuer Technologien zu verhindern, die sich im Übrigen im Bereich der Telekommunikation sehr schnell entwickeln. Schliesslich kann die Doppelausstrahlung von Programmen über UKW und DAB+ während fast einem Jahrzehnt noch von keinem Radiosender langfristig finanziell getragen werden und macht auch aus ökologischer Sicht keinen Sinn.

\*\*\*



## **16.3063 Motion Buttet. Elektromobilität. Der Bund muss ein Vorbild sein**

Der Bundesrat wird beauftragt, alle Organe des Bundes dazu zu verpflichten, im Rahmen des wirtschaftlich und technisch Möglichen die Elektromobilität zu bevorzugen.

### Stellungnahme des TCS

### **Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Motion Buttet. Der TCS befürwortet die Schaffung der politischen und institutionellen Grundlagen für die Entwicklung der Elektromobilität in der Schweiz. Der Bund verfolgt derzeit eine zurückhaltende und passive Rolle bei der Entwicklung der Elektromobilität (keine marktbezogenen Fördermassnahmen für den Verkauf von Elektroautos oder finanzielle Unterstützung für Ladeinfrastrukturen). Im Bericht zur Elektromobilität vom 13.05.2015 schreibt sich der Bund unter „weitere Massnahmen“ hingegen folgende Aktivitäten zu: Information und Beratung, Begleitforschung, Vorbildfunktion Bund (Bericht in Erfüllung der Motion 12.3652, S.8).

Die Motion Buttet ist demzufolge entsprechend dem Auftrag des Bundes und dient der Marktentwicklung der Elektromobilität. Dort wo möglich und sinnvoll (bezüglich Fahrtenprofil und Fahrzeugangebot), ist die Bundesflotte zu elektrifizieren. Der TCS begrüsst im Übrigen die Absichtserklärung des Bundesrates und verschiedener Akteure der Initiative "Vorbild Energie und Klima" vom 19. Oktober 2021, bis 2030 die Energieeffizienz weiter zu steigern und den Umstieg auf erneuerbare Energien voranzutreiben. Die Akteure gehen als Vorbild voran und zeigen anhand guter Beispiele und mit praxistauglichen Hilfsmitteln, wie das Ziel einer klimaneutralen Schweiz erreicht werden kann.

\*\*\*



## **21.4188 Motion Wicki. Homeoffice - gelebte und akzeptierte Flexibilität legalisieren**

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Vorschlag zur Revision des Arbeitsrechts vorzulegen, damit Homeoffice hindernisfrei praktiziert werden kann. Die Gesetzgebung ist so zu gestalten, dass die Arbeit im Homeoffice flexibel auf die Bedürfnisse der Arbeitgeber und Arbeitnehmer abgestimmt werden kann. Die Vorlage soll sich an folgenden Eckwerten orientieren:

Der Begriff des Homeoffice soll möglichst einfach umschrieben werden im Sinne, dass jene Arbeit unter Homeoffice verstanden wird, die Arbeitnehmer ganz oder teilweise, regelmässig oder unregelmässig von zu Hause aus verrichten. Der Arbeitsplatz zu Hause ist durch elektronische Kommunikationsmittel mit dem Arbeitsplatz im Betrieb verbunden.

Die Arbeitnehmer sollen ihr Einverständnis geben müssen. Eine schriftlich abgeschlossene Vereinbarung soll die gegenseitige Erreichbarkeit, die Arbeitszeiterfassung, Vorschriften betreffend Datenschutz, den Schutz von Geschäftsgeheimnissen und Regeln betreffend Arbeitsgeräte und -material umfassen.

Die Arbeitnehmer sollen das Recht haben, unter Wahrung der betrieblichen Notwendigkeiten Arbeitszeiten, Pausen und Ruhezeiten eigenständig festzulegen. Gelegentliche Arbeitsleistungen von kurzer Dauer unterbrechen die Ruhezeit nicht. Die Nachruhe soll von Mitarbeitenden in Eigenverantwortung festgelegt werden können. Mit Zustimmung der Arbeitnehmer können Beginn und Ende der Tages- und Abendarbeit anders definiert werden.

Für Nacht- und Sonntagsarbeit im Homeoffice ist keine Bewilligung erforderlich, wenn der Arbeitnehmer bzw. die Arbeitnehmerin diese nach eigenem, freiem Ermessen erbringt. Ein Lohnzuschlag ist nicht geschuldet. Die Unterstellung unter ein Jahresarbeitszeitmodell soll möglich sein.

### Stellungnahme des TCS

### **Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Motion Wicki. Die neuen Arbeitsmodelle und flexiblen Arbeitszeiten haben erhebliche Auswirkungen auf die Mobilität. Das Homeoffice reduziert insbesondere den Pendlerverkehr, die Überlastung der Infrastruktur und den Energieverbrauch.

Die Erfahrung mit dem Covid-19-Lockdown hat gezeigt, dass die in verschiedenen Wirtschaftszweigen bereits gut eingeführte Praxis des Homeoffice auch in einem grösseren Rahmen funktionieren kann. Eine physische Anwesenheit am Arbeitsplatz ist nicht immer erforderlich. Es ist nun an der Zeit, die Rahmenbedingungen für ein flexibleres Homeoffice zu verbessern, um dessen Potenzial zu steigern.

\*\*\*



## NATIONALRAT UND STÄNDERAT

### **21.477 Parlamentarische Initiative UREK-N. Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz**

Das Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Gesetzes in der Volksabstimmung laufen einige der aktuellen Instrumente des CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Gesetzes bis Ende 2024 verlängert, sobald eine neue Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in Kraft tritt. Was die individuelle Mobilität betrifft, so wird der Ausgleichsmechanismus für Mineralölimporteure beibehalten.

\*\*\*



## NATIONALRAT – HÄNGIGE VORSTÖSSE

### **21.425 Parlamentarische Initiative Grüne Fraktion. Ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zulassen**

Das Parlament schafft die rechtlichen Grundlagen, damit ab 2023 in der Schweiz keine mit fossilen Energieträgern betriebene Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden (Zero Emission Strategie).

#### Stellungnahme des TCS

#### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative der Grünen Fraktion ab. Im Rahmen der Gesetzgebung zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen werden in der Schweiz und im Ausland verschiedene Massnahmen in unterschiedlichen Sektoren ergriffen. Um die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, hat der Bundesrat kürzlich Massnahmen angekündigt, die demnächst im Rahmen des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes, das seine Wirkung von 2025 bis 2030 entfalten wird, zur Vernehmlassung vorgelegt werden sollen.

Gleichzeitig wird die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften einen Anreiz für eine verstärkte Entwicklung alternativer Antriebe und die Elektrifizierung der Neuwagenflotte bieten.

Auch andere Massnahmen des Bundes tragen bereits dazu bei, die Zahl der fossil betriebenen Fahrzeuge zu reduzieren, wie z.B. die derzeitige Befreiung von der Kfz-Steuer und die Tatsache, dass Elektrofahrzeuge zurzeit nicht mit einer der Mineralölsteuer gleichwertigen Steuer belastet werden. Die Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, die der Bundesrat am 10. November 2021 verabschiedet hat, sieht ausserdem vor, die Effizienz der Fahrzeuge auf den Strassen zu verbessern, indem die Zulassung von schwereren Fahrzeugen, die über alternative Antriebsarten verfügen, ermöglicht wird.

All diese Massnahmen tragen dazu bei, die Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren. Schon jetzt ist erkennbar, dass der Anteil der Elektrofahrzeuge stetig steigt, während die Zahl der Neuzulassungen bei Pkws mit Verbrennungsmotor zwischen 2019 und 2020 zurückging (-38 % bei Benzin-, -35 % bei Dieselfahrzeugen). Die Zahl der Neuzulassungen bei Autos mit alternativen Antriebsformen stieg stark (+49 % bei normalen Hybriden, +226 % bei Plug-in-Hybriden und +50 % bei reinen Elektrofahrzeugen).

Damit wurden zahlreiche Massnahmen ergriffen, die nun Ergebnisse zeigen. Der TCS lehnt die vorliegende parlamentarische Initiative ab, da sie nicht auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung eingeht und völlig unrealistisch ist.

\*\*\*





## **21.441 Parlamentarische Initiative Suter. Für mehr Sicherheit, weniger Lärm und mehr Lebensqualität. Tempo 30 innerorts soll die Regel, Tempo 50 die Ausnahme sein**

Die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) seien so zu anzupassen, dass innerorts generell Tempo 30 gilt. Begründete Ausnahmen auf Hauptstrassen/verkehrsorientierten Strassen sollen möglich sein. Die Streckenabschnitte, auf denen ein höheres Tempolimit gilt, sollen besonders gekennzeichnet werden.

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Suter ab und spricht sich gegen eine Verallgemeinerung von Tempo 30 in Ortschaften aus. Für den TCS ist es wichtig, dass die Hierarchie des Netzes respektiert wird, dass das Strassennetz funktionsfähig ist und dass der Verkehr reibungslos fliesst. Es ist wichtig, die Mobilität als ein zusammenhängendes Ganzes zu betrachten und die Kapazitäten und die Flüssigkeit der Hauptverkehrs- und der Zubringerachsen in den Städten zu erhalten. Der TCS stellt Tempo 30 in Ballungszentren oder in Wohngebieten nicht in Frage, ist aber gegen systematische Tempo-30-Beschränkungen. Die Innenstädte müssen für die Nutzer zugänglich sein und attraktiv bleiben.

\*\*\*