



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

**Politischer Dienst**  
politik@tcs.ch

# VORSCHAU AUF DIE FRÜHLINGSSESSION 2022

## 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

<b>STÄNDERAT .....</b>	<b>3</b>
21.039      Personenbeförderungsgesetz. Änderung.....	3
<b>NATIONALRAT UND STÄNDERAT .....</b>	<b>4</b>
21.046      Veloweggesetz.....	4
<b>NATIONALRAT .....</b>	<b>5</b>
21.055      Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkter Gegenentwurf .....	5
21.080      Strassenverkehrsgesetz. Änderung.....	6
20.3360      Motion Python. Personenwagen. Einfuhrsteuer proportional zum Fahrzeuggewicht festlegen.....	8
20.3119      Postulat Gysin. Langsamer fahren zugunsten von Gesundheit, Luft, Klima und Sicherheit .....	8
20.3255      Motion Klopfenstein Brogini. Abstandhalten auch unterwegs ermöglichen .....	9
20.3358      Postulat Python. Welche Auswirkungen hätte Tempo 40 generell oder Tempo 30 generell im städtischen Raum? .....	9
20.3359      Motion Python. Gesundheits- und Umweltkosten des motorisierten Verkehrs berücksichtigen .....	10
20.3599      Motion Suter. Verkehrsunfälle reduzieren: PS-Beschränkung für Auto- Junglenker*innen.....	11
20.492      Parlamentarische Initiative Bregy. Vision und Strategie von Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung: Dem Parlament verbindlich vorlegen!.....	11



## 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. Handlungsbedarf sieht er hingegen bei Artikel 17a Absatz 4, der vom Nationalrat in der Wintersession 2021 eingefügt wurde:

#### **Art. 17a Gemeinsame Vertriebsinfrastruktur**

[...]

**<sup>4</sup>Sie [die konzessionierten Unternehmen] regeln die diskriminierungsfreien Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte. Auf den Vertrieb findet das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 keine Anwendung.**

Mit der Ergänzung wird der Zugang von Dritten auf die Vertriebsinfrastruktur konzessionierter Unternehmen weiter erschwert. Der TCS erachtet die vom Nationalrat eingebrachte Ergänzung aus folgenden Gründen als nicht sinnvoll:

- Sie gehört nicht in das Personenbeförderungsgesetz. Es geht um den Anwendungsbereich des Kartellgesetzes und sollte entsprechend in Letzterem geregelt werden.
- Die Regelung ist ein tiefer Eingriff in die Marktordnung der Mobilität, der nicht leichtfertig geschehen sollte. Durch die Einschränkung werden Innovation und Konkurrenz nicht gefördert.
- Die Ergänzung erschwert die Verknüpfung von Verkehrsmitteln und schadet damit der Entwicklung in Richtung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität.

Der TCS fordert daher, dem Bundesrat zu folgen und den Vertrieb von öV-Tickets nicht den Bestimmungen des Kartellgesetzes zu entziehen. **Der Minderheit der UREK-S ist bezüglich Art. 17a, Abs. 4 zu folgen.**

Abschliessend weist der TCS darauf hin, dass der Bundesrat am 2. Februar die Vernehmlassung für ein Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (NADIM) gestartet hat. Diese gesetzliche Grundlage wird einen relevanten und umfassenderen Rahmen bieten, um sämtliche Probleme im Zusammenhang mit multimodaler Mobilität umfassend anzugehen.

\*\*\*



## NATIONALRAT UND STÄNDERAT

### 21.046 Veloweggesetz

Velowege helfen, die Mobilität zu bewältigen. Sie tragen zu einer Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs bei und helfen Unfälle zu vermeiden. Der Entwurf zum Veloweggesetz setzt den im Jahr 2018 geänderten Artikel 88 der Bundesverfassung (BV) auf Gesetzesstufe um. Dieses Rahmengesetz beschränkt sich darauf, Begriffe zu definieren, Grundsätze für die Planung von Radwegenetzen festzulegen und die Aufgaben des Bundes und der Kantone zu präzisieren.

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 unterstützt den vorliegenden Entwurf des Bundesrates für ein Bundesgesetz über die Velowege mit der folgenden, allgemeinen Empfehlung:

- **Die Trennung von Verkehrsströmen auf den Hauptverkehrsachsen muss als Grundsatz gesichert werden.** Dies trägt nicht nur zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bei, sondern führt auch zu einer generellen Erhöhung der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr.

In diesem Zusammenhang empfiehlt der TCS die Unterstützung der vom Ständerat formulierten Version von Artikel 6, Buchstabe b ("*...eine möglichst direkte Linienführung...*") sowie die Version des Bundesrat für Artikel 6, Buchstabe c ("*...möglichst sichere Radwege...*"). Mit dieser relativierten Formulierung soll verhindert werden, dass verkehrsintensive und strukturierende Achsen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen, städtebauliche Anpassungen oder Geschwindigkeitsreduktionen für den Veloverkehr "deklassiert" werden. In diesem Fall würde der Verkehrsfluss auf den Transitachsen beeinträchtigt.

Stattdessen ist es angebracht, die Verkehrsströme physisch nach Geschwindigkeiten zu trennen und den Veloverkehr weg von stark befahrenen Straßen zu verlagern. Nicht nur im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, sondern auch zur Aufrechterhaltung einer klaren Hierarchie im Strassennetz. Diese Trennung der Verkehrsströme entspricht dem Grundsatz von Artikel 6, Buchstabe c: "*die Velowege möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;*".

#### **Deshalb befürwortet der TCS bei der Differenzenbereinigung zu Art. 6 betreffend den Planungsgrundsätzen**

- **die Unterstützung der Version des Ständerats für die Buchstaben b und d.**
- **die Unterstützung der Version des Bundesrates für Buchstabe c.**

\*\*\*



## NATIONALRAT

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

Sowohl Gletscher-Initiative als auch der direkte Gegenentwurf des Bundesrates verfolgen dasselbe Ziel: Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050.

Gemäss Volksinitiative soll die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase ausstossen, 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 Bundesrat verzichtet in seinem Gegenentwurf auf ein grundsätzliches Verbot fossiler Energieträger ab 2050. Neben der Sozialverträglichkeit möchte er die spezielle Situation der Berg- und Randregionen berücksichtigen. Zudem darf die nationale Sicherheit nicht negativ beeinträchtigt werden, Schutz- und Rettungseinsätze sollen bei Bedarf auf fossile Treibstoffe zurückgreifen können. Weitere Ausnahmen sollen möglich sein, wenn alternative Technologien wirtschaftlich und sozial nicht tragbar oder nur in ungenügendem Ausmass vorhanden sind. Ausserdem möchte der Bundesrat offenlassen, ob die im Jahr 2050 verbleibenden Treibhausgasemissionen mit CO<sub>2</sub>-Speichern im In- oder im Ausland auszugleichen sind. Zudem soll die Forschung gefördert werden, damit die notwendige Innovation und Technologieentwicklung erfolgen.

#### Stellungnahme des TCS

Der TCS lehnt die Volksinitiative „Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)“ ab. Netto-Null bis 2050 mag anstrebenswert sein, die Initiative verfolgt jedoch den falschen Weg. Das komplette Verbot des Inverkehrbringens fossiler Energien ist übertrieben, gefährlich und unnötig. Für allfällige Ausnahmefälle verlangen die Initianten, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen ausschliesslich im Inland kompensiert werden müssen. Diese Vorgaben engen den Spielraum zu sehr ein und tragen den Aspekten der Sicherheit, Tragbarkeit und Verträglichkeit keine Rechnung. Somit ist die Volksinitiative eine Wette auf Ersatztechnologien, die nicht nur vorhanden sein, sondern in vollem Einsatz stehen müssen.



Zum vorliegenden direkten Gegenentwurf des Bundesrates fordert der TCS drei grundsätzliche Anpassungen:

1. Die Grundsätze der ökologischen Transition der Mobilität sind zu verankern. Erfolge sollen diese über Anreize, Unterstützung und Investitionen der öffentlichen Hand, nicht über Verbote und Verteuerungen.
2. Gemäss Bundesrat soll das Netto-Null Ziel bis *spätestens* 2050 erreicht werden (Art. 74a Abs. 3). Für die Planungs- und Investitionssicherheit fordert der TCS die Streichung des Wortes „*spätestens*“.
3. Gemäss Art 197 Ziff. 13<sup>4</sup> Abs. 2, soll der *mindestens lineare* Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen bis 2050 im Gesetz festgelegt werden. Die Einschränkung auf einen „mindestens linearen Absenkpfad“ nimmt die politische Debatte zum Gesetz unnötig vorweg. Zudem erfolgt die Absenkung in der Realität nie linear, sondern gemäss Marktreife der technologischen Neuerungen. Die genannte Spezifizierung des Absenkpfads ist daher aus dem direkten Gegenentwurf zu streichen.

Eine definitive Positionierung zum Gegenentwurf behält sich der TCS bis nach den Beratungen in den Eidgenössischen Räten vor. Daneben verfolgt der TCS auch mit Interesse die im Parlament laufende Ausarbeitung eines indirekten Gegenentwurfs.

\*\*\*

## **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, dies mit folgenden Bemerkungen und Vorbehalten:

#### **Der TCS befürwortet die vorgesehene Förderung umweltfreundlicher Technologien**

Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Technologien sollen künftig von der gesetzlichen Höchstlänge und Höchstgewicht abweichen dürfen, sodass der Einsatz der Technologien nicht zu einer Minderung der Ladekapazität führt.

- Mit der Gesetzesänderung wird dem Rechnung getragen, dass Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Technologien oft länger und schwerer als herkömmliche Fahrzeuge sind (z. B. wegen der Batterie oder aerodynamischen Führerkabinen). Die Fahrzeuge werden auf dem Markt konkurrenzfähiger.



### **Der TCS befürwortet die Delegation von Kompetenzen an Bund und ASTRA betreffend dem automatisierten Fahren**

Die Revision sieht die Delegation von Kompetenzen an den Bundesrat vor. Diese Kompetenzen betreffen die Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem sowie die Pflichten von Fahrzeuglenker/-innen. Das Bundesamt für Strassen soll die Möglichkeit erhalten, Versuche mit automatisierten Fahrzeugen zu bewilligen und finanziell zu unterstützen.

- Die Entwicklung der neuen Technologien geht schnell voran und ist mit Unsicherheit verbunden. Mit der Delegation von Kompetenzen können der Bundesrat und das ASTRA schnell und flexibel die Rahmenbedingungen anpassen.
- Der TCS weist aber auch darauf hin, dass diese Regelung nur für eine Übergangsphase gelten darf, es muss eine gesetzliche Verankerung folgen. Zudem bleibt es essentiell, dass die Verordnungen systematisch in den betroffenen Kreisen und Branchen in Konsultation gegeben werden.

### **Der TCS befürwortet die vorgeschlagenen Anpassungen zur Verkehrssicherheit (Via sicura)**

Gemäss Gesetzesentwurf soll auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von 24 auf 12 Monate gesenkt werden. Zudem will der Bundesrat die Rückgriffspflicht der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer bei Fahruntfähigkeits- und Raserdelikten durch ein Rückgriffsrecht ersetzen und auf die Einführung der Alkoholwegfahrsperre und der Blackbox verzichten.

- Mit den Anpassungen betreffend der Raserdelikte erhalten Richterinnen und Richter den richtigen und wichtigen Ermessensspielraum zurück. Damit kann den Umständen des Delikts besser Rechnung getragen werden. Der TCS befürwortet in diesem Zusammenhang den Antrag der KVF-N, welche Senkung der Mindestdauer eines Führerscheinentzugs auf 6 (statt 12) Monate vorsieht.
- Mit der Umwandlung der Rückgriffspflicht in ein Rückgriffsrecht für Versicherer wird auch hier wieder ein Ermessensspielraum zurückgegeben.
- Die Umsetzung der Massnahmen „Alkoholwegfahrsperren und Blackbox“ wäre teuer und steht in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen – von der Massnahme wäre nur eine sehr kleine Gruppe Wiederholungstäter betroffen.

### **Der TCS lehnt eine Velohelmpflicht für Kinder und Jugendliche ab**

Gemäss Gesetzesrevision soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, für Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren eine Velohelmpflicht einzuführen.

- Wie die KVF-N lehnt der TCS die vorgeschlagene Massnahme ab. Eine solche Velohelmpflicht würde grosse Vollzugsprobleme mit sich bringen. Der TCS setzt lieber auf Sensibilisierung und die Verantwortung der Erziehungsberechtigten.

\*\*\*



## **20.3360 Motion Python. Personenwagen. Einfuhrsteuer proportional zum Fahrzeuggewicht festlegen**

Der Bundesrat wird beauftragt, das Automobilsteuergesetz (AStG, SR 641.51) dahingehend zu revidieren, dass Personenwagen mit höherem Gewicht, die entsprechend die Umwelt stärker verschmutzen und klimaschädlicher sind, steuerlich nicht bessergestellt sind als leichtere Fahrzeuge. Artikel 13 AStG ist wie folgt zu ändern: Die Steuer beträgt durchschnittlich 4 Prozent. Der Steuersatz für Personenwagen wird nach Fahrzeuggewicht festgelegt. Elektroautos sind gemäss Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d der Automobilsteuerverordnung von der Steuer befreit.

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Python ab. Schwerere Fahrzeuge sind meistens auch teurer. Die Kernforderung der Motion ist daher mit der Besteuerung im aktuellen Gesetz von 4 Prozent auf dem Normalwert bereits erfüllt. Stossend ist vor allem, dass durch die Motion Familienfahrzeuge mit drei Sitzreihen oder zumindest genügend Platz für drei Kindersitze auf der Rückbank sowie Fahrzeuge mit Plug-In Hybrid verteuert würden, weil diese schwerer sind.

\*\*\*

## **20.3119 Postulat Gysin. Langsamer fahren zugunsten von Gesundheit, Luft, Klima und Sicherheit**

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen, welche positiven Auswirkungen in Bezug auf die Luftverunreinigung, den Ausstoss von Treibhausgasen, die Volksgesundheit und die Strassensicherheit eine Tempobeschränkung auf 100 km/h auf den Schweizer Autobahnen hätte.

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt dieses Postulat ab. Er erachtet eine Beschränkung von 100 km/h auf Autobahnen nur angezeigt im Rahmen von Verkehrsmanagement-Massnahmen bei überlasteten Netzen. Eine solche Senkung der Höchstgeschwindigkeit erfolgt heute schon mittels dynamischer Signalisation. Eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h würde einen Teil des Verkehrs veranlassen, auf kantonale Hauptstrassen mit deutlich geringerer Sicherheit auszuweichen.

Zudem hätte eine pauschale Senkung der Geschwindigkeit von 120 auf 100 km/h auf Nationalstrassen bei der heutigen Zusammensetzung des Automobilparks (90% der Autos in der Schweiz bestehen aus Fahrzeugen gemäss Euro-Norm 4 bis 6) keinen signifikanten Einfluss auf den Schadstoffausstoss.

\*\*\*





## **20.3255 Motion Klopfenstein Broggin. Abstandhalten auch unterwegs ermöglichen**

Der Bundesrat wird beauftragt, die nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Kantone ihr Strassennetz so anpassen können, dass es rasch mehr Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger aufnehmen kann (Senkung der Geschwindigkeit, Verbreiterung von Radstreifen und Trottoirs, Schliessung von Strassen usw.). Er wird zudem beauftragt, an den Schweizerischen Städteverband und den Schweizerischen Gemeindeverband entsprechende Empfehlungen zu richten.

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS unterstützt die Schaffung eines Gesetzes über Velowege. Die Differenzenbereinigung für das entsprechende Rahmengesetz (Veloweggesetz) findet in dieser Frühlingssession statt. Hingegen lehnt der TCS die vorliegende Motion ab, da diese zu einseitig auf die Interessen des Veloverkehrs ausgerichtet ist.

Mobilität muss als Ganzes betrachtet werden; die verschiedenen Verkehrsmittel und ihre Planung sind zu koordinieren. Es gilt, die Hierarchie der Verkehrsnetze zu gewährleisten, damit die Strassen ihre jeweilige Funktion erfüllen. So müssen die verkehrorientierten Strassen den motorisierten Individualverkehr bewältigen können, was bei einer Umsetzung der Motion ohne Gesamtblick auf die Mobilität nicht gewährleistet wäre.

\*\*\*

## **20.3358 Postulat Python. Welche Auswirkungen hätte Tempo 40 generell oder Tempo 30 generell im städtischen Raum?**

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, welche Auswirkungen eine Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im städtischen Raum auf 40 km/h oder auf 30 km/h hätte, und diese beiden Szenarien mit der heutigen Regelung von 50 km/h zu vergleichen. Zu berücksichtigen sind dabei die folgenden Punkte:

- Luftverschmutzung
- Lärmbelastung
- Emission von Treibhausgasen
- Anzahl und Schweregrad der Unfälle
- Verkehrsfluss (Staus)
- Nachfrage in Bezug auf den öffentlichen Verkehr
- Nachfrage in Bezug auf den Langsamverkehr (Fussverkehr, Velos und ähnliche Geräte).

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt das Postulat ab. Es gibt schon genug Studien über die Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Städten.

Aus Sicht des TCS ist der richtige Ansatz keine generelle Einführung von tieferen Geschwindigkeiten, sondern der Erhalt der Hierarchie und der Funktionalität des Strassennetzes.



Konkret soll auf den verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich 50 km/h beibehalten werden. Demgegenüber können auf siedlungsorientierten Strassen Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen eingeführt werden. Dieses differenzierte Geschwindigkeitsregime stellt sicher, dass der Verkehr nicht auf der Suche nach der schnellsten Route in die Quartiere ausweicht – mit all seinen negativen Begleiterscheinungen.

\*\*\*

## **20.3359 Motion Python. Gesundheits- und Umweltkosten des motorisierten Verkehrs berücksichtigen**

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu treffen, damit die Gesundheits- und Umweltkosten des motorisierten Verkehrs internalisiert werden.

Die Umwelt- und Gesundheitskosten des motorisierten Verkehrs in der Schweiz betragen 12,1 Milliarden Franken pro Jahr. Davon gehen 3,9 Milliarden auf die Luftverschmutzung zurück, 2,6 auf den Lärm, 2,7 auf die Treibhausgase und 2,9 auf andere Auswirkungen, insbesondere die Beeinträchtigung von Lebensräumen, Böden und Produktionsprozessen (2016, Quelle: ARE/BFS). (Hinzu kommen 10,0 Milliarden Franken für Unfallkosten.)

Zum jetzigen Zeitpunkt wird weniger als 1 Prozent dieser Kosten durch die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer internalisiert.

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Python ab. Bei den externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) schwanken die Schätzungen sehr stark. Sie bieten keine solide Grundlage, um eine zusätzliche Besteuerung des motorisierten Verkehrs vorzunehmen.

Auch wenn Nutzer des MIV ihre Gesamtkosten nicht vollständig decken (Kostendeckungsgrad 86%, inklusive externer Kosten), gilt es daran zu erinnern, dass der Kostendeckungsgrad bei der Schiene deutlich tiefer ist (45%, inklusive externer Kosten). Der restliche Kostenanteil wird mehrheitlich von der Allgemeinheit getragen, beispielsweise über direkte und indirekte Subventionen des Bundes.

Aus Sicht des TCS macht es ausserdem keinen Sinn, den MIV einseitig mehrbelasten zu wollen, da sowohl MIV und ÖV während Spitzenzeiten überlastet sind. Eine Verkehrsverlagerung ist somit nicht realistisch. Schliesslich gilt es auch hervorzuheben, dass der Individualverkehr dank alternativer Antriebstechnologien immer sauberer wird und sich bezüglich Effizienz und Emissionen dem ÖV annähert.

\*\*\*



## **20.3599 Motion Suter. Verkehrsunfälle reduzieren: PS-Beschränkung für Auto-Junglenker\*innen**

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

### Stellungnahme des TCS

### **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Suter ab. Seit 2010, schon vor den Massnahmen für Via Sicura (in Kraft getreten am 1. Januar 2013), wurde eine Abnahme und Stabilisierung der Opferzahlen bei tödlichen Verkehrsunfällen festgestellt, bei denen der Fahrer als verantwortlich galt. Die Zahl der jungen Verkehrstopfer hat sich auch von 2018 auf 2019 halbiert.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit liegt die Herausforderung grundsätzlich bei der Erfahrung und Ausbildung von Lenkerinnen und Lenkern und nicht beim Fahrzeugtyp. 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 PS hat.

\*\*\*

## **20.492 Parlamentarische Initiative Bregy. Vision und Strategie von Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung: Dem Parlament verbindlich vorlegen!**

Das Raumplanungsrecht (SR 700, RPG) in Artikel 13 soll dergleichen ergänzt werden, dass die Leitlinien der Vision und der Strategie von Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung, die sogenannten Sachpläne, dem Parlament verbindlich vorlegt werden müssen.

### Stellungnahme des TCS

### **Annahme**

Der TCS unterstützt die Parlamentarische Initiative Bregy. Die Sachpläne haben substantielle Konsequenzen für viele öffentliche Massnahmen auf bundes-, kantons- und Gemeindeebene (STEP Nationalstrassen, Agglomerationsprogramme etc.). Diese Grundlagen für die Raum- und Infrastrukturplanung müssen deshalb dem Parlament vorgelegt und von diesem verabschiedet werden.