

# Vorschau auf die Wintersession 2023 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

<b>Sébastien Leprat</b>	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
<b>Gérard Métrailer</b>	058 827 27 21	gerard.metrailer@tcs.ch
<b>Lisa Rasch</b>	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch





<b>Ständerat</b>			
			Seite
<a href="#">23.033</a>	BRG. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr		02
<a href="#">22.085</a>	BRG. Umweltschutzgesetz. Änderung		03
<a href="#">23.3346</a>	Motion Hess – Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen		03
<a href="#">23.055</a>	BRG. Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»		04
<b>National- und Ständerat</b>			
<a href="#">23.041</a>	BRG. Voranschlag 2024 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2025-2027		05
<b>Nationalrat</b>			
<a href="#">23.3225</a>	Motion Maret – Steuerabzug der Kosten für die Installation von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden		06
<a href="#">22.061</a>	BRG. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision		06



## STÄNDERAT

### 23.033 BRG. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Ende Februar hat der Bundesrat seine Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation verabschiedet. 32 Agglomerationen möchten in den nächsten Jahren ihre Verkehrsinfrastrukturen mit Unterstützung des Bundes verbessern und weiterentwickeln.

Gegenüber der Vernehmlassungsvorlage vom Juni 2022 sind zusätzliche Projekte hinzugekommen. Zu den grössten gehören die Glattalbahn, die vom Flughafen Kloten ins Industriegebiet weitergeführt werden soll, und die Ostumfahrung von Suhr im Kanton Aargau. Diese und weitere Projekte sowie der Ausgleich der Teuerung für pauschal mitfinanzierte Massnahmen haben zur Folge, dass der Anteil des Bundes um rund 285 Millionen auf 1,6 Milliarden Franken steigt.

In der Wintersession wird der Ständerat sich mit der letzten Differenz gegenüber dem Nationalrat befassen. Sie betrifft die Aufnahme des Strassentunnel Moscia-Acapulco in das Programm für die Agglomeration Locarnese. Die Mehrheit der KVF-S beantragt, dem Nationalrat zuzustimmen und den Strassentunnel in einer separaten Botschaft dem Parlament zu unterbreiten.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die Vorlage. Gut koordinierte Agglomerationsprogramme leisten einen bedeutenden Beitrag an eine multimodale Mobilität, welche insbesondere in dicht besiedelten Räumen eine zentrale Rolle einnimmt. Er empfiehlt daher, der Mehrheit der KVF-S zu folgen.

Für die zukünftigen Generation der Agglomerationsprogramme fordert der TCS eine stärkere Ausrichtung auf die multimodale Mobilität. Die Verkehrsnetze in den Agglomerationen werden immer komplexer, entsprechend anspruchsvoll ist ihre Planung und Realisierung. Ein funktionierendes und effizientes Gesamtverkehrssystem muss sämtliche Verkehrsmittel angemessen berücksichtigen. Gerade bei der Vernetzung der Agglomerationen mit ihrem Umland und weiter entfernten Siedlungen bleibt der motorisierte Individualverkehr unverzichtbar. Entsprechend sind seine Anforderungen zu integrieren. Grosses Potential sieht der TCS bei multimodalen Verkehrsdrehscheiben, insbesondere an den Agglomerationsrändern.



## 22.085 BRG. Umweltschutzgesetz. Änderung

Im Dezember 2022 hat der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG) verabschiedet. Die Gesetzesanpassungen betreffen die Sanierung von belasteten Standorten, die Abstimmung von Lärmschutz und Siedlungsentwicklung sowie die Verschärfung des Umweltstrafrechts bei organisierter Kriminalität.

Betreffend Lärmschutz sollen für Baubewilligungen die lärmrechtlichen Kriterien bereits im Bundesgesetz aufgelistet werden, dies zur Verbesserung der Rechtssicherheit. Weiter will der Bundesrat, dass bei der Planung von zusätzlichem Wohnraum in bereits überbauten Gebieten Freiräume für die Erholung geschaffen und weitere Massnahmen für den Schutz der Ruhe vorgesehen werden.

Gemäss der UREK-S sollen Baubewilligungen in klar definierten Fällen bewilligt werden können, auch wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden (Art. 22). Dafür hat die Kommission per Mehrheitsentscheid die Vorgaben bei der Lärmmessung flexibilisiert. Eine Minderheit der UREK-S zielt per Strassenverkehrsgesetz darauf ab, den Gemeinden mehr Handlungsbefugnisse zuzuweisen, um die Höchstgeschwindigkeit auf dem Ortsgebiet auf 30 km/h zu beschränken (3 zu 4 Stimmen).

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die vom Bundesrat und der Mehrheit der UREK-S beantragten Änderungen im USG. Die Anpassungen rund um die Flexibilisierung der Lärmmessmethoden unterstützen die Verdichtung innerhalb der Siedlung und gewährleisten gleichzeitig den Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm.

Demgegenüber lehnt er die Minderheit klar ab, welche eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes betreffend Tempo 30 anstrebt (Art. 32 Abs. 4 SVG). Der Ständerat wird sich bald mit der Motion Schilliger ([21.4516](#)) auseinandersetzen, welche die Hierarchie des Strassennetzes und die damit verbundenen Geschwindigkeitsbegrenzungen stärken möchte. Vor dieser Ausgangslage sieht der TCS keinen Grund, die damit verbundene Debatte in der vorliegenden USG-Revision vorwegzunehmen.

## 23.3346 Motion Hess – Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen

Der Bundesrat wird beauftragt, die Autobahn A1 auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf auf mindestens sechs Spuren auszubauen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die Motion Hess. Die A1 weist viele chronisch überlastete Streckenabschnitte auf, was einen entsprechenden, schrittweisen Ausbau der in der Motion genannten Streckenabschnitte rechtfertigt. Der TCS begrüsst in diesem Zusammenhang das Vorgehen des Bundesrates, das Nationalstrassennetz etappenweise auf Bedarf und Auslastung zu prüfen und dem Parlament gezielte Ausbauten zu beantragen. Parallel dazu bleibt es essenziell, weitere Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement zugunsten des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit beizuziehen.



### 23.055 BRG. Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050»

Im Sommer 2023 hat der Bundesrat seine Botschaft zur neuen Langfriststrategie «Perspektive BAHN 2050» und zur Botschaft zum Stand der Eisenbahn-Ausbauschritte verabschiedet. Mit der «Perspektive BAHN 2050» will der Bundesrat beim Bahnausbau künftig den Schwerpunkt in und zwischen den Agglomerationen setzen. Auf längeren Strecken will der Bundesrat die Bahn dort ausbauen, wo sie gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig ist.

Die Änderungen in den laufenden Ausbauprogrammen betreffen unter anderem folgende Projekte: den neuen Tunnel zwischen Morges und Perroy (Strecke Lausanne-Genf), den durchgehend zweispurigen Ausbau am Lötschberg-Basistunnel, den Ausbau der Bahnhöfe Genf und Olten sowie Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels. Gegenüber den bisher gesprochenen Krediten entspricht das einer Erhöhung um 2,6 Milliarden Franken.

Die KVF-S beantragt gegenüber der Botschaft verschiedene Änderungen an den Ausbauschritten, 2025 und 2030. Dazu gehört beispielsweise die Fortsetzung der Planung für die Entflechtung Pratteln (AS 2025) und die Aufnahme des Ausbaus des Bahnhofs Ebikon (AS 2035). Entsprechend verlangt die KVF-S eine Erhöhung der Verpflichtungskredite.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen in den laufenden Ausbauprogrammen. Ebenso unterstützt er die Stossrichtung der neuen Strategie des Bundesrates «Perspektive BAHN 2050», beispielsweise zur Effizienz, Pünktlichkeit und der Koordination zwischen Raumplanung, Bahninfrastruktur sowie den verschiedenen Verkehrsträgern. Demgegenüber ist die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öV kein eigentliches Ziel, sondern wäre Resultat eines attraktiveren öV-Angebots. Entsprechend ist der Modalsplit aus der Strategie zu streichen.



## NATIONALRAT UND STÄNDERAT

### 23.041 BRG. Voranschlag 2024 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2025-2027

Im Voranschlag 2024 sind sämtliche Einnahmen und Ausgaben des Bundes aufgeführt, wie sie für das Jahr 2024 vorgesehen sind, sowie die Aussichten für die drei darauffolgenden Planjahre. Zur Einhaltung der Schuldenbremse hat der Bundesrat verschiedene Bereinigungsmassnahmen in die Vorlage integriert. Ein Teil davon betrifft die Mobilität, darunter den regionalen Personenverkehr sowie die Einnahmen aus der Mineralölsteuer.

Konkret möchte der Bundesrat 10 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer (auf Benzin und Diesel) in den allgemeinen Bundeshaushalt umleiten. Da diese Mittel gemäss Verfassung in der Regel in den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) fliessen, würden für den NAF daraus Mindereinnahmen resultieren. Um diese Mindereinnahmen für den Fonds auszugleichen, hat der Bundesrat bereits per Verordnung beschlossen, die Steuerbefreiung von 4 Prozent beim Import von Elektroautos per 2024 aufzuheben.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die vorgeschlagene Umleitung der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse ab. Grund dafür ist ein zugrundeliegender Finanzierungsmechanismus: Bei Unterdeckung des zweiten wichtigen Strassenfonds, der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), fliesst die Automobilsteuer nicht in den NAF, sondern in die SFSV. Entsprechend besteht das Risiko, dass der NAF gleichzeitig weniger Einnahmen aus der Mineralölsteuer und der Automobilsteuer verkraften muss. Darunter leidet schlussendlich die Sicherheit und Stabilität der Finanzierung unserer Strassenverkehrsinfrastruktur.



## NATIONALRAT

### **23.3225 Motion Maret – Steuerabzug der Kosten für die Installation von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden**

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen Verordnungsänderungen vorzunehmen, damit die Installation von Ladeinfrastrukturen zu steuerlichen Abzügen berechtigt. Dadurch sollen die Eigentümerinnen und Eigentümer der Gebäude dazu bewegt werden, Ladestationen einzurichten, und die Entwicklung der elektrischen Mobilität soll so beschleunigt werden.

#### Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Maret. Lademöglichkeiten sind ein ausschlaggebendes Kriterium für den Kauf eines Elektroautos (siehe z. B. TCS-Barometer zur Elektromobilität). Entsprechend begrüssenswert sind Anreize zugunsten von Ladeinfrastrukturen, um die Transition zu einer nachhaltigeren Mobilität voranzutreiben. Steuerliche Erleichterungen werden allein aber nicht ausreichen, um die ambitionierten Klimaziele innerhalb der gesteckten Fristen zu erreichen. Deshalb plädiert der TCS parallel dazu für die finanzielle Förderung von Ladeinfrastrukturen via dem zu revidierenden CO<sub>2</sub>-Gesetz. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz bietet die Möglichkeit für ein relativ schnell greifendes Impulsprogramm für die Zeit von 2025 bis 2030. Demgegenüber ist noch nicht klar, wann die in der Motion Maret geforderte Steuererleichterung greifen wird.

### **22.061 BRG. CO<sub>2</sub>-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision**

Im September 2022 hat der Bundesrat seine Botschaft zum revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz verabschiedet. Bis 2030 will er die Emissionen an Treibhausgasen halbieren. Hierfür enthält das CO<sub>2</sub>-Gesetz konkrete Massnahmen. Insgesamt sollen 4,1 Milliarden Franken in den Klimaschutz investiert werden, darunter 2,8 Milliarden Franken in den Gebäudebereich und 800 Millionen Franken für die Mobilität.

Zu den Massnahmen im Strassenverkehr gehören

- die Verschärfung der Flottenziele für neue Fahrzeuge;
- die Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, Betrieben und bei öffentlichen Parkplätzen;
- die Fortsetzung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure sowie eine neue Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe;
- die Befreiung elektrisch betriebener schwerer Nutzfahrzeuge bis 2030 von der LSVA.

Im Weiteren sind Massnahmen im öffentlichen Verkehr vorgesehen, darunter die Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe (47 Millionen Franken pro Jahr) sowie ein verbessertes Angebot beim grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (30 Millionen Franken pro Jahr).

Der Ständerat hat in der Herbstsession verschiedene Änderungen am Vorschlag des Bundesrates beschlossen. Anfang November schloss die UREK-N ihre Vorberatung ab und beantragt dem Nationalrat diverse Anpassungen. Sie betreffen unter anderem die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Zielwerte für neue Fahrzeuge und die Massnahmen zu den Treibstoffen (Kompensations- und Überführungspflicht).

#### Stellungnahme des TCS:



Grundsätzlich unterstützt der TCS die Gesetzesrevision. Nach dem Ja des Schweizer Stimmvolks zum Klima- und Innovationsgesetz von letztem Juni braucht es griffige Massnahmen zur Umsetzung der ambitionierten Klimaziele. Hierfür ist auf Anreize zu setzen, statt auf neue Verbote und unverhältnismässige Abgaben. In diesem Zusammenhang fokussiert sich der TCS auf folgende Schwerpunkte:



### **1. Zielwerte für neue Personenwagen (Art. 10)**

Aus Sicht des TCS sollte die Reduktion der Zielwerte für Fahrzeuge in Abstimmung mit der EU erfolgen. Er empfiehlt deshalb, der Kommissionsminderheit (Jauslin, ...) zu folgen, welche für Personenwagen einen Zielwert für die Jahre 2025-2029 (max. 93.6g CO<sub>2</sub>/km) und einen Zielwert ab 2030 (49.5 g CO<sub>2</sub>/km) vorsieht. Diese absoluten Werte entsprechen dem vom Ständerat angenommenen Vorschlag des Bundesrates. Die jährlichen Zwischenziele auf Gesetzesstufe zu regeln, hält der TCS dagegen nicht für opportun. Stattdessen wäre zweckmässiger, dem Bundesrat die Umsetzung auf Stufe Verordnung zu überlassen. Entsprechend empfiehlt er, den Vorschlag der Kommissionsmehrheit abzulehnen.

### **2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure (Art. 28c)**

Betreffend der Kompensationspflicht beantragt der TCS, beim Kostendeckel (Art. 28c Abs. 3) der Kommissionsminderheit und damit dem Entwurf des Bundesrates zu folgen. Diese will, dass die aus der Massnahme resultierenden Mehrkosten für den Konsumenten an der Tanksäule nicht mehr als 5 Rappen betragen darf. Dieser 5-Rappen-Deckel entspricht der Regelung im geltenden Gesetz. Eine Kommissionsmehrheit möchte diesen Deckel flexibilisieren: Er würde nicht mehr permanent, sondern für den Durchschnitt der Jahre 2021-2030 gelten. Da die Treibstoffimporteure ihren Deckel bisher nicht ausgeschöpft haben, hätte das zur Folge, dass Konsumenten in den nächsten Jahren mehr als 5 Rappen zahlen müssten (Schätzungsweise 7-8 Rappen pro Liter). Mit Blick auf die generell steigenden Kosten und das 2021 abgelehnte CO<sub>2</sub>-Gesetz fordert der TCS deshalb, von dieser Flexibilisierung zugunsten der Treibstoffimporteure abzusehen.

### **3. Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe (Art. 28g):**

Grundsätzlich befürwortet der TCS die Förderung von erneuerbaren Treibstoffen via Überführungspflicht für Importeure. Er begrüsst den Antrag der Mehrheit der UREK-N, welche für die Überführungspflicht einen Deckel von 5 Rappen pro Liter vorsieht (gemäss Beschluss Ständerat). Ein maximaler Preisaufschlag für die Überführungspflicht ist zwingend im Gesetz festzulegen – so, wie es bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure bisher der Fall war.

### **4. Ladeinfrastrukturen für Elektroautos (Art. 41b):**

Aus Sicht des TCS ist mindestens der Minderheitsantrag I zu übernehmen, welcher (gemäss Bundesrat) CHF 30 Mio. pro Jahr für Ladeinfrastrukturen fordert. Insbesondere in Mehrparteiengebäuden stösst die Installation von Ladeinfrastrukturen auf grosse Hindernisse. Eine Beteiligung an den Kosten für die Grundinstallation kann hier Hürden abbauen und private Investitionen in die Ladeinfrastruktur ankurbeln. Hinzu kommt: Die bis 2030 befristete Förderung über die Mineralölsteuer würde den allgemeinen Bundeshaushalt nicht belasten. Die Finanzierung des Impulsprogramm folgt dem Grundsatz «von der Strasse für die Strasse» und ist nicht vergleichbar mit einer konventionellen Subvention.

In seiner Botschaft geht der Bundesrat nicht darauf ein, wie er den Bedarf von CHF 30 Mio. berechnet hat. Der TCS schätzt den benötigten Bundesbeitrag bis 2030 deutlich höher: einzig für Mehrparteiengebäude auf jährlich CHF 90 Mio. Der Betrag basiert auf den BFE-Schätzungen zu den Kosten für eine Grundinstallation (Strom- und Kommunikationsanschlüsse) und der prognostizierten Entwicklung der Elektromobilität. Die Kosten für die eigentliche Ladestation («Wallbox») sind nicht eingerechnet, da diese aus Sicht des TCS grundsätzlich durch die Konsumenten zu tragen sind. Zum Bedarf in Unternehmen und für öffentliche Parkplätze verfügt der TCS gegenwärtig nicht über ausreichende Informationen.