

**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 SOMMERSESSION 2019

## DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

**Kontakt****Gérard Métrailler**

Leiter Politik  
058 827 27 21  
[gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

**Laura Salamin**

Stellvertreterin Leiter Politik  
058 827 27 18  
[laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Inhalt

## **STÄNDERAT UND NATIONALRAT ..... 3**

- 18.065 Geschäft des Bundesrates. Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 ..... 3
- 18.066 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit. Zahlungsrahmen..... 4

## **STÄNDERAT ..... 7**

- 19.3237 Motion Hêche. Strassenlärm weiter verringern und die betroffene Bevölkerung schützen..... 7
- 17.462 Parlamentarische Initiative Rutz. Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen ..... 7
- 18.3420 Motion Bourgeois. Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie ..... 8



## STÄNDERAT UND NATIONALRAT

### **18.065 Geschäft des Bundesrates. Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019**

Der Bundesrat beantragt dem Parlament, im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 1'344,75 Millionen Franken als Bundesbeitrag an Agglomerationsvorhaben freizugeben. Er will damit Bauprojekte von 32 Agglomerationen unterstützen, die Verkehr und Siedlung koordinieren und die verschiedene Verkehrsmittel besser aufeinander abstimmen.

Stellungnahme des TCS: **Unterstützung der Vorschläge der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates**

Der TCS unterstützt die Vorschläge der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S). Diese Vorschläge bestätigen die Mehrheit der Beschlüsse des Nationalrates und ermöglichen, gewisse zusätzliche Projekte in das Programm des Bundesrates einzugliedern (+67.93 mio).

Während der jetzigen Übergangszeit zwischen dem Infrastruktur-Fonds und dem NAF, ist es nach Ansicht des TCS möglich, die zusätzlichen Projekte, die vom Nationalrat hinzugefügt und auch von der KVF-S vorgeschlagen werden, zu unterstützen. Es gilt jedoch klarzustellen, dass für die nächsten Generationen die Investitionsspanne von 9 bis 12% der NAF-Ausgaben, welche in der MinVG für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs festgelegt wird, auch eingehalten wird.

Ferner verweist der TCS auf die allzu geringen Beiträge an den motorisierten Individualverkehr (20,1%) im Vergleich zu den Anteilen für den Öffentlichen Verkehr (36,1%) und den Langsamverkehr (26,2%). Für die zukünftigen Generationen ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Agglomerationen die notwendigen Investitionen für die Strassen, welche das Hauptstrassennetz mit dem Sekundarnetz verbinden (Anschlüsse, Umfahrungen, Transitachsen) und für die Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten (P+R) tätigen können.

Der TCS verweist in diesem Zusammenhang auf den Widerspruch zwischen der Politik des Bundes, der die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen zu steigern sucht und jener der Städte, die in vielen Fällen Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung auf ihrem Netz ergreifen, sei es mittels Spurverengungen oder mit Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h auf Hauptverkehrsachsen. Dieser Widerspruch setzt sich bei den Investitionen auf eidgenössischer Ebene und bei Kantonen und Gemeinden fort.

Im Hinblick auf die nächste Generation der Agglomerationsprogramme fordert der TCS, dass die Kriterien für die Auswahl der Projekte für Bundesbeiträge überdacht werden. Die Investitionen in Agglomerationsprogramme müssen inskünftig auch dazu beitragen, den Verkehrsfluss und die Kapazität der Strassen in den Agglomerationen zu verbessern.



## **18.066 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit. Zahlungsrahmen**

Gemäss den Erwartungen des Bundes werden, ohne Gegenmassnahmen, bis 2040 fast 385 Kilometer oder fast 20 Prozent des Nationalstrassennetzes überlastet sein. Gegen 160 Kilometer werden täglich Staus oder Stockungen während zwei bis vier Stunden erfahren. Die grossen Städte und Agglomerationen werden am stärksten unter solchen Engpässen leiden. Um das Nationalstrassennetz leistungsfähig zu erhalten, sind gezielte Kapazitäts-Erweiterungen erforderlich. Dafür hat der Bundesrat ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen (STEP) ausgearbeitet. Vorhaben zum Ausbau der Nationalstrassen sollen bis 2030 für rund 14,8 Milliarden Franken ausgeführt werden. Der Bundesrat will so den Verkehrsfluss auf dem Hauptnetz verbessern.

### **1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen**

Ein Ausgabenplafond von 8,156 Milliarden Franken wird für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen der Nationalstrassen für die Periode 2020-2023 beantragt.

#### **Stellungnahme des TCS: Zustimmung**

Der TCS unterstützt den Antrag des Bundesrates.

**Begründung:** Die Schweiz bedarf einer hochwertigen Strasseninfrastruktur, dies nicht nur aus Attraktivitätsgründen und für die wirtschaftliche Entwicklung, sondern auch aus Verkehrssicherheitsgründen. Der TCS unterstützt den vorgeschlagenen Ausgabendeckel; es muss investiert werden, um die Substanz des Strassennetzes auf dem heutigen Niveau zu erhalten und einen Verfall zu verhindern.

Der Betrag von 8'156 Millionen Franken, der für die Jahre 2020/2023 vorgeschlagen wird, setzt sich wie folgt zusammen :

Betrieb des bestehenden Nationalstrassennetzes	zw. 391 und 411 Mio Franken/Jahr
Betrieb der NEB-Strecken :	zw. 36 und 37 Mio Franken/Jahr
Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes	zw. 1,029 und 1,077 Mia Franken/Jahr
Unterhalt der NEB-Strecken :	zw. 72 und 74 Mio Franken/Jahr
Ausbau	zw. 574 und 693 Mio Franken/Jahr
Ausbau der NEB-Strecken	44 Mio Franken/Jahr

Gemäss der Bundesverfassung und den entsprechenden Bundesgesetzen verfolgen alle Projekte die nachstehenden sechs Ziele: Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit. Somit wurden, gemäss dem Verträglichkeitsgrundsatz, alle Projekte auf der Grundlage von Nachhaltigkeitskriterien überprüft und wurden zudem mit Alternativen konfrontiert. Die ausgewählten Varianten erlauben eine maximale Reduzierung ihrer Auswirkung auf die Umwelt und verhindern zudem eine Verkehrsverlagerung auf das Sekundarnetz.



## 2. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen

### Stellungnahme des TCS:

- Zustimmung zum Projekt des Bundesrates (Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und Umfahrung Le Locle).
- Zustimmung zu den Projekten, die vom Nationalrat integriert worden sind (Umfahrungen von La Chaux-de-Fonds und Näfels).
- Unterstützung des Vorschlags der Minderheit Häberli-Koller (Unterstützung des Projektes Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und Aufforderung an den Bundesrat, dem Parlament einen Verpflichtungskredit zu unterbreiten).
- Unterstützung der Vorschläge der Mehrheit der Kommission des Ständerates (Streichung: Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn und Muggenbergtunnel)
- Unterstützung des Postulates der KVF-S „Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und anderen Nationalstrassenbauprojekten“

**Begründung:** Die Verkehrsverhältnisse auf den Nationalstrassen verschlechtern sich seit gut 20 Jahren. Zwischen 2009 und 2017 hat sich die Zahl der Stautunden bei Engpässen mehr als verdoppelt und 26'000 Stunden erreicht.

Auf dem gesamten Strassennetz der Schweiz stiegen die Kosten für den Zeitverlust auf 1,2 Milliarden Franken. Dabei sind weder die Kosten für den Energieverlust oder die Umweltschäden, noch diejenigen von den Unfällen aufgrund der Verkehrsüberlastung eingerechnet (+400 Millionen Franken).

Ursprünglich sah der Infrastrukturfonds Investitionen von insgesamt 5,5 Milliarden Franken zwischen 2008 und 2028 für die Beseitigung von Engpässen vor. Der gesamte Aufwand für diese Aufgabe erreichte jedoch (gemäss Bundesrechnung) zwischen 2008 und 2016 nur 551 Millionen Franken. Wohl hatte das Parlament 2014 Kredite von 2,4 Milliarden Franken bewilligt (Botschaften 1 und 2 zu den Engpässen). Gemäss der Botschaft des Bundesrates zum Infrastrukturfonds sollten die Verpflichtungen für die Beseitigung von Engpässen 250 Millionen für 2014 und fast 400 Millionen für 2015 erreichen. Die Verspätungen bei den Projekten zur Kapazitäts-Steigerung erklären sich vor allem durch frühere mangelhafte Planung. Auch gilt es zu beachten, dass baureife Projekte oft durch Rekurse und Einsprachen verzögert werden, dies oft über Jahre.

Angesichts der Dringlichkeit bezüglich der Verkehrsüberlastung und der Verzögerungen bei der Anpassung des Strassennetzes an neue Bedürfnisse, fordert der TCS das Parlament auf, alle möglichen Massnahmen zu ergreifen, um so rasch wie möglich die Erweiterungen und Ergänzungen zu realisieren. Die Leistungsfähigkeit des Netzes muss gewährleistet und eine Blockierung vermieden werden. Ausserdem sollen die seit der Jahre 2010 baureifen



Umfahrungsprojekte die städtischen Zentren entlasten, die heute regelmässig von bedeutenden Pendlerverkehrsflüssen durchquert werden. Die Umfahrungsstrassen ermöglichen eine Entlastung der Städte/Agglomerationen und die damit verbundene Verbesserung der Lebensqualität ihrer Einwohner.

### **3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten**

#### **Stellungnahme des TCS: Zustimmung der Mehrheit (Verpflichtungskredit von 5,961 Milliarden Franken)**

Der TCS unterstützt den Verpflichtungskredit von 5,961 Milliarden Franken, der alle Projekte des Bundesbeschlusses über den Ausbausritt 2019 für die Nationalstrassen deckt. Er unterstützt auch den Vorschlag der Minderheit Häberli-Koller, dass der Bundesrat der Bundesversammlung einen Verpflichtungskredit für die Kapazitätserweiterung «Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)» unterbreitet.

**Begründung:** Im Jahre 2017 wurden insgesamt 26'000 Staustunden auf dem Nationalstrassennetz registriert, was einem Wachstum von 7,4% gegenüber 2016 entspricht. 89% dieser Staustunden hängen mit Verkehrsüberlastung zusammen. Diese Entwicklung wird sich ohne Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur rasch verschlechtern, umso mehr als die Mobilität weiterhin zunehmen wird. Die Kapazitätserweiterungen werden die Engpässe auf dem Strassennetz beseitigen, und so den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit verbessern. Eine Freigabe des Verpflichtungskredites von 5,961 Milliarden wird die im Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2019 für die Nationalstrassen (2) vom Bundesrat (Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und Umfahrung Le Locle), sowie die beiden vom Nationalrat hinzugefügten und von der KVF-S unterstützten Projekte (Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels), ermöglichen.



## STÄNDERAT

### **19.3237 Motion Hêche. Strassenlärm weiter verringern und die betroffene Bevölkerung schützen**

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, damit:

1. immer weniger Menschen dem Strassenlärm (der die Belastungsgrenzwerte nach der Lärmschutz-Verordnung überschreitet) ausgesetzt sind und die Bevölkerung damit dauerhaft vor dieser Art von Belästigung geschützt wird, wie dies die Bundesverfassung verlangt;
2. die finanzielle Unterstützung der Kantone und Gemeinden durch den Bund mittels Programmvereinbarungen gewährleistet bleibt, dies in derselben Grössenordnung wie in den drei vorangehenden Programmperioden (2008-2018).

#### Stellungnahme des TCS: **Unterstützung**

Dem TCS ist die Lärmproblematik durchaus bewusst. Die gesundheitlichen Auswirkungen können für Menschen, die einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzt sind, gravierend sein. Wie in der Motion hervorgehoben, verlieren zudem Gebäude an Wert und die sozialen Folgen sind nicht unerheblich. Zudem können Kompensationszahlungen von den Strassenbetreibern einverlangt werden.

Der TCS unterstützt Massnahmen an der Quelle. Insbesondere im Bereich der lärmarmen Beläge sowie sicheren, energieeffizienten und leisen Reifen. Ersteres ist mit hohen finanziellen Investitionen verbunden. Ähnliche Massnahmen wie der Bau von Lärmschutzwänden oder dort, wo dies nicht möglich ist, von Schallschutzfenstern, sind ebenfalls mit nicht zu unterschätzenden Kosten verbunden. Stehen keine zusätzlichen finanziellen Mittel Seitens Bund zur Verfügung werden Gemeinden wohl oder übel vermehrt auf kostengünstige, aber nicht wirklich wirkungsvolle Massnahmen wie z.B. Temporeduktionen, zurückgreifen.

### **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**

Der TCS unterstützt die parlamentarische Initiative Rutz. Der Bund investiert nicht nur beträchtliche Summen in den Ausbau der Nationalstrassen im Bereich der Agglomerationen, sondern auch in Anpassungen des Strassennetzes der Agglomerationen selbst



(Agglomerationsprogramme). Dabei handelt es sich um ein gesamtheitliches Netz, für dessen Funktionalität die öffentliche Hand auf allen Ebenen haften muss.

Diese Politik des Bundes für eine gezielte Anpassung des Netzes an die Nachfrage, um das rasche Ansteigen der Stautunden zu bremsen, wird von gewissen Städten und Agglomerationen gekontert, welche auf Transit- und verkehrsorientierten Hauptverkehrsstrassen weitgehend Tempo 30 anordnen. Diese Temporeduzierung muss dann oft von baulichen Massnahmen begleitet werden (zur konkreten Einhaltung des neuen Tempolimits), die auf die Hierarchie und den Verkehrsfluss des gesamten Netzes störend wirken. Dies führt dann, kurz zusammengefasst, zu einer Verkehrsverlagerung durch die Quartiere, zu mehr Lärm wegen dem Bremsen und Beschleunigen (Annullierung der Lärminderung durch die Temporeduzierung) und zu mehr Emissionen.

Zur Wahrung der Kohärenz zwischen der Verkehrspolitik und den Investitionen des Bundes einerseits und der Agglomerationen andererseits, ist es äusserst wichtig, dass die Funktionalität der Hauptverkehrsstrassen, die das Bindeglied zwischen den erweiterten Nationalstrassen und dem nachgelagerten Netz für die Feinverteilung der Quartiere bilden, erhalten bleibt.

### **18.3420 Motion Bourgeois. Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass das Gewicht elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie kompensiert wird.

#### Stellungnahme des TCS: **Unterstützung**

Der TCS begrüsst Bestrebungen, Lärmemissionen und Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Aus Sicherheitsgründen gelten heute in der Schweiz wie in der EU für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen (unabhängig von der Antriebsart) und deren Lenker erhöhte Anforderungen. Sie betreffen die technischen Anforderungen an das Fahrzeug und die Vorschriften für den Lenker (Führerausweiskategorie, medizinische Anforderungen) und Verwendungsvorschriften (Arbeits- und Ruhezeit, Weiterbildungsvorschriften).

Gemäss jüngsten Entwicklungen will die EU eine entsprechende Regelung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb ermöglichen: Die Richtlinie (EU) 2018/645 vom 18. April 2018 sieht eine Ergänzung der Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG vor, wonach Fahrzeuge zum Gütertransport mit alternativem Antrieb und einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, jedoch weniger als 4,25 Tonnen von Inhabern eines Führerausweises der Kategorie B geführt werden dürfen, sofern die zusätzlich gestattete Masse ausschliesslich dem zusätzlichen Gewicht des alternativen Antriebssystems geschuldet ist.