



Politische Leitlinien 2021 – 2025

1. Die politische Tätigkeit des TCS

1.1. Grundlagen

Die Grundlage der politischen Tätigkeit des TCS findet sich in den Statuten. Der statutarische Zweck des TCS umfasst unter anderem die Wahrung der Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr und im Bereich der Mobilität im Allgemeinen. Dabei muss dem Gesamtinteresse gebührend Rechnung getragen werden (Art. 2 Abs. 1 der Statuten). Der Verkehrssicherheit ist ein spezielles Augenmerk zu schenken (Art. 2 Abs. 3 der Statuten).

1.2. Zuständigkeiten

Die Organe des TCS bestimmen die Ausrichtung der politischen Tätigkeit. Die Delegiertenversammlung erlässt die Leitlinien im Bereich der Mobilitätspolitik (Art. 12 Abs. 2 lit. h der Statuten). Die politischen Leitlinien legen die politischen Grundsätze des TCS fest und geben dem Verwaltungsrat den Rahmen für seine politischen Entscheide vor. Darüber hinaus obliegt es der Delegiertenversammlung, über das Ergreifen von Initiativen und Referenden zu befinden (Art. 12 Abs. 2 lit. g der Statuten).

Der Verwaltungsrat setzt diese Vorgaben um (Art. 18 Abs. 9 lit. d der Statuten). Die Vorbereitung erfolgt im Politischen Ausschuss des Verwaltungsrats. Das Tätigkeitsfeld des Politischen Ausschuss umfasst die Bereiche Mobilität und Raumplanung, Finanzierung und Erstellung der Verkehrsinfrastruktur, Besteuerung der Mobilität, Umweltbelastung, Verkehrssicherheit und Konsumentenschutz (Ziff. 2.10.5.1 lit. a des Organisationsreglements des Verwaltungsrats).

1.3. Aktualisierung der politischen Leitlinien

Der Politische Ausschuss erarbeitet in der Regel alle fünf Jahre neue politische Leitlinien und legt sie dem Verwaltungsrat vor (Ziff. 2.10.5.1 lit. b des Organisationsreglements).

1.4. Urbane Mobilität

Die vom Verwaltungsrat am 28.11.2019 verabschiedeten Forderungen aus dem Bericht zur urbanen Mobilität sind in die politischen Forderungen dieser Leitlinien eingeflossen.



2. Fakten und Trends der Mobilität

2.1. Mobilität in Zahlen

Im Jahr 2019 wurden mehr als 138 Milliarden Personenkilometer auf Schweizer Strassen und Schienen zurückgelegt¹. Die Strasse ist mit drei Viertel der zurückgelegten Personenkilometer (108 Milliarden) nach wie vor der wichtigste Verkehrsträger. Auf der Strasse werden fünf Mal mehr Personenkilometern abgewickelt als mit der Bahn. Gemessen an der Anzahl Personenkilometer aller Verkehrsmittel hat sich die Mobilität in der Schweiz von 1970 bis 2019 mehr als verdoppelt.

Nach Prognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) wird die Mobilität weiter an Bedeutung gewinnen. Im Vergleich zu 2010 soll bis 2040 der öffentliche Verkehr um mehr als 50%, der Langsamverkehr um mehr als 30% und der motorisierte Individualverkehr um rund 20% zunehmen.²

Ursache für die stark zunehmende Mobilität ist die Tatsache, dass die Bevölkerung in der Schweiz im Vergleich mit anderen Ländern sehr mobil ist. Im Jahr 2015 betrug die durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Distanz pro Person 36,8 km³. Ein Drittel entfiel auf Arbeits- oder Ausbildungswege. 2019 pendelten 8 von 10 der Erwerbstätigen. 71% der Schweizer arbeitstätigen Wohnbevölkerung haben ihren Arbeitsplatz ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Etwas mehr als die Hälfte der Mobilität erfolgt zugunsten von Freizeitaktivitäten oder für Einkaufszwecke.⁴ Damit bleibt die Freizeit der Hauptgrund des Unterwegsseins.

In der persönlichen Mobilität hat der Personenwagen (PW) einen grossen Stellenwert. Rund zwei Drittel der Gesamttagesdistanzen werden mit dem Personenwagen zurückgelegt. Diese Tatsache widerspiegelt sich auch in der Zunahme des Fuhrparks. Er stieg seit 2000 um 33% auf 6,2 Millionen zugelassener Fahrzeuge (darunter 4,7 Millionen PW und 0,8 Millionen motorisierte Zweiräder)⁵. Gemäss Mikrozensus besaßen 2015 mehr als zwei Drittel der Haushalte in der Schweiz (78%) mindestens ein Auto, und mehr als ein Drittel sogar mehr als zwei Fahrzeuge⁶. In 65% der Haushalte steht mindestens ein Fahrrad, lediglich in 7% ein Elektrovelo. Der Besitz eines Autos oder Fahrrads ist daher im Vergleich zu motorisierten Zweirädern (Motorräder, Roller, Mopeds, usw.: 18%) nach wie vor sehr verbreitet. In der Schweiz hatten 82% der Bevölkerung im Jahr 2015⁷ einen Führerschein. Der Anteil der Jugendlichen im Alter von 18 bis 24 Jahren mit Führerschein sank zwischen 1994 und 2010 stetig (von 71% auf 59%), blieb aber zwischen 2010 und 2015 stabil (von 59% auf 61%). Führerscheine scheinen bei jungen Menschen an Attraktivität zu verlieren, insbesondere wegen der Kosten und bürokratischen Hürden. Das Leben ohne Auto ist vor allem bei jungen Studenten in

¹ Bundesamt für Statistik, Leistungen im Personenverkehr, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.html>

² Bundesamt für Raumentwicklung, *Verkehrsperspektiven 2040*, 2016, S. 5

³ Bundesamt für Statistik, *Verkehrsverhalten der Bevölkerung*, 2018, S. 16

⁴ Bundesamt für Statistik, *Pendlermobilität*, 2019, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.html>

⁵ Bundesamt für Statistik, *Fahrzeuge*, 2020, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge.html>

⁶ Bundesamt für Statistik, *Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015*, 2017, S. 11

⁷ Bundesamt für Statistik, *Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015*, 2017, S. 11



städtischen Gebieten weit verbreitet. Ein Grund liegt im gut ausgebauten städtischen öffentlichen Verkehr.

Laut den Mikrozensusdaten blieb der Anteil der Abonnenten des öffentlichen Verkehrs (57% der Bevölkerung über 16 Jahre) zwischen 2010 und 2015⁸ stabil. 36% der Schweizer Einwohner haben ein Halbtax-Abo, 15% eine Tarifverbund-Abo und fast 10% ein Generalabonnement. 73% der 16- bis 24-Jährigen haben ein ÖV-Abonnement. Allgemein variiert der Anteil der ÖV-Abonnementen je nach Wohnort; in städtischen Gebieten sind es 61% und in ländlichen 45%.

2.2. Mobilität unter dem Einfluss der Megatrends

Die Gesellschaft wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten durch verschiedene grundlegende Entwicklungen (Megatrends) beeinflusst. Darunter werden folgende die Mobilität ganz besonders beeinflussen:

- das Bevölkerungswachstum,
- die Alterung der Gesellschaft,
- die Urbanisierung,
- die Individualisierung,
- die Beweglichkeit (Nomadisierung),
- die Ökologisierung und Ressourcenverknappung
- sowie die Digitalisierung.

Verschiedene Prognosen⁹ gehen davon aus, dass die Schweiz in 20 bis 30 Jahren 10 Millionen Einwohner haben wird. Davon werden mehr als 50% über 65 Jahre alt sein. Der Urbanisierungsgrad wird stetig wachsen und die Pluralisierung und Ausdifferenzierung der Lebensstile verstärken sich. Unabhängig von der Zunahme von Arbeitsformen wie Home Office dürfte die Bevölkerung inskünftig weiterhin allgemein lange Wegstrecken für Arbeit, Einkauf und Freizeit zurücklegen. Wie auch das ARE in seinen Prognosen aufzeigt, werden in der Schweiz die jährlichen Personenkilometer sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr zunehmen. Der kombinierte Verkehr wird zunehmen und die Anforderungen bezüglich Anschlussfähigkeit von Systemen erhöhen. Die politische Agenda wird zunehmend durch das nachhaltige Wirtschaften und einen nachhaltigeren Lebensstil bestimmt.

Diese sich abzeichnenden Megatrends lassen sich nicht mit allen Kundenbedürfnissen in Einklang bringen. Es sind zum Teil klare Widersprüche auszumachen, wie z.B. grössere Distanzen und mehr Fahrten gegenüber dem wachsenden Umweltbewusstsein oder die Bezahlung pro Nutzung (pay as you use) als Gegenstück zum Eigentum verknüpft mit Ansprüchen an Komfort, Privatsphäre und Zuverlässigkeit oder Komfortanspruch vs. Preis.

⁸ Bundesamt für Statistik, *Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015*, 2017, S. 14

⁹ U.a. Schweizerische Vereinigung für Zukunftsforschung, https://www.swissfuture.ch/fr/?noredirect=fr_FR



Es ist davon auszugehen, dass sich kurz- und mittelfristig in der Mobilität folgende Entwicklungen durchsetzen werden:

- Die Multimodalität wird an Bedeutung gewinnen (müssen), insbesondere um der Überlastung unserer wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen zu begegnen. Es macht keinen Sinn, das eine oder das andere Verkehrsmittel verdrängen zu wollen. Es wird vielmehr notwendig sein, die Kapazität aller verfügbaren Mittel zu kombinieren und diese voll auszuschöpfen. Dabei werden es die neuen Technologien ermöglichen, die verschiedenen Nutzer, Transportmittel und Dienstleister immer effizienter miteinander zu verbinden.
- Die Sharing Economy wird in Zukunft durch die Digitalisierung und die Notwendigkeit eines effizienten Umgangs mit den begrenzten Ressourcen gefördert; dies wird mit der Zeit auch das Verhalten und die Konsumgewohnheiten verändern.
- Die Elektrifizierung der Verkehrsmittel, sowohl des motorisierten Individualverkehrs als auch des städtischen öffentlichen Verkehrs, wird aufgrund der Megatrends der Ökologisierung und Ressourcenverknappung weiter voranschreiten.
- Schliesslich zeichnen sich im Bereich des Langsamverkehrs wesentliche Veränderungen ab. Auf der einen Seite boomt der Verkauf von Velos und Elektrovelos. Im Jahr 2018 wurden 345'313 klassische und elektrische Fahrräder verkauft. Der Verkauf von E-Bikes stieg gegenüber dem Vorjahr um 26.9%. Auf der anderen Seite setzt sich auf den kürzeren Distanzen, vor allem auf den ersten und letzten Kilometern, zunehmend eine neue Form der Mobilität durch: die Trendgeräte wie die E-Trottinette, Segway und Airwheel. Trendfahrzeuge bieten den Nutzern mehr Freiheit und Flexibilität und sind dank ihrer leichten Handhabung einfach mit anderen Verkehrsmitteln kombinierbar.

2.3. Die Legislaturziele 2019 – 2023 des Bundesrates

Der Bundesrat sieht in einer effizienten, flächendeckenden und verlässlichen Verkehrs- und IKT-Infrastruktur einen wesentlichen wirtschaftlichen Erfolgsfaktor. Er rechnet in der Legislaturperiode 2019–2023 wie auch darüber hinaus mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl und mit einem wachsenden Bedürfnis nach Mobilität und Kommunikationstechnologien.

Entsprechend setzt er die kontinuierliche Modernisierung der bestehenden Infrastruktur sowie bedürfnisgerechte Ausbauschritte als Legislaturziel. Dabei muss den wachsenden Ansprüchen an Leistungsfähigkeit, Finanzierbarkeit und Sicherheit angemessen Rechnung getragen werden.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur hält der Bundesrat höhere Kapazitäten sowohl im Strassen- als auch im Schienenverkehr für notwendig. Der Bundesrat will in den kommenden Jahren die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ebenso wie dringende Entlastungsprojekte in Agglomerationsgebieten weiter voran-treiben. Zudem will er den Umstieg auf umweltverträgliche und energieeffiziente Fahrzeuge begünstigen. Der Bundesrat wird auch im Schienenverkehr notwendige Ausbauschritte in Angriff nehmen, um mit den wachsenden Kapazitäts-erfordernissen Schritt zu halten und das Leistungsangebot auszubauen. Die



Digitalisierung soll helfen, die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur effizienter und gleichmässiger auszugestalten, und damit integrierten Mobilitätslösungen den Weg bereiten.

Die Eidg. Räte haben diese Legislaturziele in ihren Beratungen bestätigt.

2.4. Covid-19

Die Covid-19 Pandemie hat die gesamte Welt im Jahre 2020 auf den Kopf gestellt. Die teilweise einschneidenden Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt dauern weiterhin an und es ist heute noch nicht abzuschätzen, welche langfristig einen Einfluss haben werden. Unter anderem wird sich erst noch zeigen müssen, inwiefern das Mobilitätsverhalten längerfristig beeinträchtigt bzw. geändert wird (im Besonderen in Bezug auf das Home-Office).

Es scheint hingegen jetzt bereits klar, dass die Einbrüche bei den Passagierzahlen die Ertragslage der öffentlichen Verkehrsbetriebe noch auf Jahre belasten werden. Hinzu kommt, dass die finanzielle Situation der Gemeinwesen auf allen Stufen aufgrund der Pandemie (Unterstützungsleistungen zu Gunsten der Wirtschaft, höhere Sozialausgaben, Ertragsausfälle bei den Steuern) auf die nächsten Jahre hinaus angespannt sein wird. Das heisst, dass bei den Ausbauplänen im öffentlichen Verkehr den Folgekosten eine viel stärkere Beachtung geschenkt werden muss.

Der politische Druck in Richtung eines Zugriffs auf die Strassenfinanzierung wird zunehmen, da der NAF aufgrund von verschobenen oder gar gestrichenen Projekten (Westast Biel) auf die nächsten Jahre hinaus ausreichend dotiert sein wird.



3. Ziele des TCS

Aufgrund der aufgeführten Trends, aber auch aufgrund des neu gewählten Parlaments, ist es wichtig, die Grundsätze, auf welchen der TCS seine politische Tätigkeit bis anhin aufgebaut hat, beizubehalten:

- die freie Wahl des Verkehrsmittels
- der effiziente Mitteleinsatz
- der verantwortungsvolle Umgang mit den natürlichen Ressourcen
- der Erhalt einer leistungsfähigen, sicheren und zuverlässigen Verkehrsinfrastruktur

Diese Grundsätze sollen nicht als Abwehrposition verwendet werden, sondern sie sind offensiv zu kommunizieren und kommunikativ zu besetzen. Sie sollen im Sinne und in Form zielführender Ansätze und Forderungen in die politische Diskussion eingebracht werden. Es soll nicht darum gehen, einen Aspekt der Mobilität zu verteidigen, sondern die gesamte Mobilität der Zukunft mitzugestalten, stehen doch diese Grundsätze auch mit den Legislaturzielen des Bundesrates im Einklang.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich die folgenden Ziele und Forderungen:

3.1. Bezahlbare Mobilität auf leistungsfähigen Infrastrukturen

Unser Wohlstand basiert auf einer modernen arbeitsteiligen Gesellschaft. Mobilität spielt dabei eine zentrale Rolle. Die Grundlage dafür bildet eine leistungsfähige, sichere und zuverlässige Infrastruktur. Davon profitieren alle, Unternehmen, die mit Waren handeln oder Dienstleistungen anbieten, Arbeitnehmer, die zu ihrem Arbeitsplatz pendeln und Konsumenten, die ihre Bedürfnisse einfach befriedigen können.

Mobilität hat aber nicht nur eine ökonomische Bedeutung. Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Mobilität bedeutet auch soziale Teilhabe. Sie hat also auch einen zwischenmenschlichen Mehrwert: sie verbindet Menschen. Dies gilt nicht nur für die Menschen in den Städten und Agglomerationen, sondern auch für die Menschen im ländlichen Raum. Und trifft sowohl auf junge Menschen zu, für die Flexibilität und Mobilität zum Alltag gehören, als auch auf ältere Menschen, die bis ins hohe Alter mobil bleiben wollen. Entsprechend muss der Zugang zur Mobilität für alle finanziell möglich sein. Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden.

Bestrebungen, den Anteil der Nutzer an die Finanzierung der Mobilität zu erhöhen, sind mit Bedacht anzugehen.¹⁰ Der Anteil der Nutzerfinanzierung kann verbessert werden, indem beim privaten Strassenverkehr die negativen Effekte an der Quelle bekämpft werden (d.h. weniger Lärm, Luftbelastung und weniger Unfälle). Im öffentlichen Verkehr stehen Effizienzsteigerungen und die konsequente

¹⁰ Beim motorisierten Individualverkehr auf der Strasse bezahlen die Benutzer rund 90% und beim öffentlichen Verkehr auf der Schiene rund 50% aller Kosten (inklusive Kosten für Unfälle, Luftverschmutzung und Lärm).



Berücksichtigung der Folgekosten bei Investitionen im Vordergrund; vorübergehend auch die aufgrund der Coronakrise unumgängliche Defizit-finanzierung.

Die heutigen Verkehrsinfrastrukturen genügen den modernen Mobilitätsansprüchen nicht mehr und müssen laufend angepasst werden. Die starke Auslastung der Infrastrukturen erhöht zudem den Unterhaltsaufwand. Der Ausbau des Verkehrsnetzes ist eine ökonomische und ökologische Notwendigkeit: Den Preis für die Versäumnisse bei den Verkehrsinfrastrukturen bezahlen die künftigen Generationen. Die Grundlagen für den Ausbau sind mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und dem Fonds zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) gelegt. Nun geht es um die Umsetzung.

Ablösung der Mineralölsteuer im Strassenverkehr durch Mobility Pricing.

Die Abnahme des spezifischen Verbrauchs der Fahrzeuge und die zunehmende Anzahl Fahrzeuge, die mit alternativen Antrieben unterwegs sind, lassen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zurückgehen. Der Einnahmen-ausfall dürfte in der kürzeren Frist durch preisliche Anpassungen und die Besteuerung der e-Fahrzeuge kompensiert werden können. Eine Ablösung der Mineralölsteuer zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist aber mittelfristig notwendig. Mobility Pricing kann als Ersatzfinanzierung beigezogen werden, aber nur sofern damit keine Ziele der Verkehrlenkung (Spitzenbrechen) oder –Vermeidung (allgemeine Teuerung) verfolgt werden. Sämtliche Strassennutzer haben zur Finanzierung beizutragen. Der Bundesrat hat angekündigt, hierzu im 2021 eine Auslegeordnung vorzulegen.

Politische Forderungen des TCS:

- **Eine Steuer- und Abgabenbelastung mit Augenmass:** D.h. konkret ein klares Kostendach beim CO₂-Gesetz und Steuererhöhungen nur im Rahmen der bereits beschlossenen Massnahmen.
- **Keine Lenkungsabgaben:** Die negativen Effekte der Mobilität sind an der Quelle zu bekämpfen. Diese Massnahmen kosten. Darüber hinaus sind keine weiteren Abgaben zu erheben.
- **Realisierung der beschlossenen Ausbauprojekte** auf der Schiene und auf der Strasse.
- **Gezielte Entwicklung von Infrastrukturen**, die das Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln erleichtern (intermodale Mobilitätsketten, attraktive multimodale Schnittstellen unter Einbezug des motorisierten Individualverkehrs).
- **Einfacher Zugang zu den Städten für alle Mobilitätsteilnehmer.** Aufrechterhaltung der Kapazität und des Verkehrsflusses auf Zubringern und Hauptverkehrsachsen für den öffentlichen Strassenverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr.
- **Mobility Pricing:** Oberstes Ziel muss es sein, die bestehende Verkehrsfinanzierung über Mineralölsteuern, Vignette, Ticketeinnahmen und Abonnemente durch ein neues Finanzierungssystem abzulösen. Auf zusätzliche Experimente zur Verkehrlenkung ist zu verzichten.



- **Integration des motorisierten Individualverkehrs in die intelligenten urbanen Verkehrssysteme.** Die Rahmenbedingungen sind so zu stellen, dass dieser das Potenzial für eine effiziente individuelle Mobilität ausschöpfen kann (neue Grundlagen für «Anrainerparkplätze», Quartierparkhäuser als Ersatz für Oberflächenparkplätze in Wohnquartieren usw.)

3.2. Innovative Mobilität

Für die Nutzer wird es immer dringender, dass die neuen Angebote der Sharing Economy in die Mobilitätsplanung einbezogen und günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung integrierter multimodaler Mobilitätsdienste geschaffen werden.

Die Mobilität wird immer vernetzter. Grosse Datenmengen werden automatisch erfasst und verarbeitet. Die Digitalisierung ist ein zentrales Element der künftigen Mobilität. Kommunikationsnetze sind nahezu überall verfügbar und ermöglichen den Zugang zu neuartigen, auf Informationen aufbauenden Dienstleistungen – an jedem Ort, zu jeder Zeit z.B. über Mobilitätsplattformen. Um den Mehrwert der neuen Entwicklung nutzen zu können, braucht es entsprechende Investitionen in die Fahrzeuge und die Infrastruktur.

Darüber hinaus gilt es die Privatsphäre jedes Einzelnen zu schützen. Damit sind weitere Massnahmen notwendig zum Schutz der Nutzer im Zusammenhang mit der Digitalisierung. Fahrzeug-Software, neue Kontrollmechanismen, Umgang mit Fahrzeugdaten oder Mobilitätsapplikationen benötigen neue Sicherheitsvorkehrungen und klare Regelungen, um Missbräuche zu verhindern.

Politische Forderungen des TCS:

- **Entwicklung von Informations- und Verkehrsmanagementsystemen** zur Aufrechterhaltung der Netzwerkfunktionalität
- **Glättung der Verkehrsspitzen** durch Flexibilität im Arbeits- und Ausbildungsbereich z.B. durch Home Office, Coworking-Spaces, Ansetzung des Schulbeginns usw.
- **Anpassung der Infrastruktur** an eine kommende (teil-)automatisierte Mobilität. Prüfung von Infrastruktur-Erweiterungen unterirdisch sowie in der Luft.
- **Anpassung der Strassenverkehrsgesetzgebung** zur Erleichterung von Pilotversuchen und zur schrittweisen Einführung von automatisierten Fahrzeugen.
- **Verankerung des Grundsatzes der Übertragbarkeit der Daten** (persönlich, fahrzeugbezogen) und des Zugangs zu technischen Fahrzeugdaten in der Gesetzgebung.
- **Zugang zu den Mobilitätsdienstleistungen des öffentlichen Verkehrs** auch für nicht ÖV-Unternehmen öffnen, damit der Nutzer von umfassenden und massgeschneiderten Mobilitätsangebotsbündel profitieren kann. Damit soll nicht zuletzt auch eine bessere Auslastung und Nutzung Verkehrsangebote erreicht werden (Multimodalität, Fahrgemeinschaften, Carsharing, integrierte Mobilitätsdienste).

3.3. Nachhaltige Mobilität

Mobilität stösst dort an Grenzen, wo ihre Auswirkungen keine gesellschaftliche Akzeptanz mehr finden. Dieser Umstand zeigt sich in Städten und Agglomerationen deutlich akzentuierter. Zwischen den divergierenden Interessen muss ein Ausgleich geschaffen werden. Dazu muss der Verkehr leiser und sauberer und damit auch stadtverträglicher werden. Wichtige und erfolgreiche Schritte in diese Richtung wurden schon unternommen. Die Entwicklung muss weiterverfolgt werden, indem die Politik verlässliche Rahmenbedingungen für strenge Emissionsgrenzwerte, aber auch zur Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffe schafft. Verbote hingegen sind nicht zielführend.

Politische Forderungen des TCS:

- **Die Luftqualität ist durch strenge, aber realistische Abgasgrenzwerte** konsequent zu verbessern und nicht durch nachträglich eingeführte generelle Mobilitätsbeschränkungen, welche den privaten Nutzer unverhältnismässig stark treffen.
- Die **Nutzung erneuerbarer Energien** (Biotreibstoffe, Wasserstoff, Entwicklung synthetischer Treibstoffe) **sowie die ökologische Transformation der Mobilität** sollen konsequent gefördert werden.
- **Nachhaltige Technologien gilt es zu fördern:** die Rahmenbedingungen sind so zu setzen, dass sich diese durchsetzen können.
- **Die Elektromobilität muss nutzerfreundlich gestaltet und über alle Staatsebenen gefördert werden.** Es braucht leistungsfähige Ladeinfrastrukturen im öffentlichen und privaten Bereich und Laden muss zu transparenten und marktüblichen Preisen möglich sein. Anreize steuerlicher Art für E-Fahrzeuge sowie zur Installation privater Ladesäulen für E-Fahrzeuge in Neu- und Umbauten sind zu setzen.
- Auch **andere alternative Antriebsarten** sind in der **Entwicklung** und der **Umsetzung** zu fördern.
- **Der Weg zur CO₂-Neutralität** des Verkehrs ist planungssicher und kostenbewusst umzusetzen.
- **Reduktion der Verkehrslärmimmissionen** durch technische und bauliche Massnahmen (Flüsterbeläge, Lärmschutzfenster, lärmarme Reifen, Lärmschutzwände und Motor).

3.4. Sichere Mobilität

Die stark verbesserte Sicherheit der Fahrzeuge und der Infrastruktur sowie die intensivierete Ausbildung der Lenkerinnen und Lenker (z.B. die sog. 2-Phasen-Ausbildung) haben zu stark abnehmenden Unfallzahlen im Strassenverkehr geführt. Um die Unfallzahlen auf den Schweizer Strassen weiter senken zu können, braucht es weiterhin intensive Anstrengungen. Der Wandel der Mobilität bringt nämlich neue Herausforderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Die Risikosensibilisierung und Stärkung der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer werden für die Verkehrs-sicherheitsarbeit des TCS inskünftig noch wichtiger, aufgrund:



- der zunehmenden Überlastung der Infrastruktur wegen des Mobilitätswachstums und deren Alterung,
- der notwendigen Anpassung der Infrastruktur an die Automatisierung der Fahrzeuge,
- den eBikes und allgemein neuen Mobilitätswerkzeugen im Langsamverkehr (fahrzeugähnliche Geräte) und den sich immer weiter ausdehnenden Mischverkehrszonen und
- der demographischen Struktur: Umgang mit älteren Fahrzeugkern, Mobilität als soziale Teilhabe, auch für ältere Menschen, Förderung von Kursprogrammen und Weiterbildung; keine Obligatorien (in der Praxis nicht handelbar).

Politische Forderungen des TCS:

- **Mobilitätskompetenz durch lebenslanges Lernen unterstützen.** Die schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist zu stärken. Die Sensibilisierung für ein lebenslanges Lernen ist konsequent zu fördern.
- **Sicherheit der Strasseninfrastruktur erhöhen.** Der Grundsatz der „Einheit von Bau und Betrieb“ im Sinne der selbsterklärenden Strasse ist innerorts und ausserorts zu stärken. Unfallauffällige Abschnitte sind gezielt zu untersuchen und zu entschärfen.
- **Verkehrsentflechtung auf Hauptachsen verbessern.**
- **Entwicklung eines kohärenten Radwegenetzes** auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene fördern
- **Integration von Trendgeräten in die Verkehrsinfrastrukturplanung.** Insbesondere ist dabei zu klären, wer, wo, mit welchem Fahrzeug und unter welchen Bedingungen fahren darf (Fahrräder, Elektrofahrräder, fahrzeugähnliche Geräte und fahrzeugähnliche elektrische Geräte), mit dem Ziel, **das Sicherheitsgefühl** aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

3.5. Konsumentenschutz

Mit der zunehmenden Digitalisierung der Mobilität wachsen die Herausforderungen, das Schutzniveau für die mobilen Menschen zu erhalten und zu stärken sowie einen fairen Ausgleich zwischen den Interessen der Konsumenten und denen der Anbieter (von Mobilitätsdienstleistungen und Fahrzeugen) zu schaffen. Im Bereich des Konsumentenschutzes setzt sich der TCS dafür ein, die Qualitätsunterschiede der verschiedenen Marktangebote transparent zu machen. Dabei steht nicht die Kritik an einem Produkt oder einer Dienstleistung im Vordergrund. Vielmehr ist es das Ziel, den Konsumenten eine Entscheidungshilfe zu bieten und den Anbietern Hinweise zu liefern, die es ihnen erlauben, geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Angebote zu ergreifen. Davon sollen die Mitglieder und Kunden profitieren.



Politische Forderungen des TCS:

- **Das Instrumentarium zum Schutz und zur Durchsetzung der Konsumentenrechte** ist zu prüfen und gezielt zu verbessern. Dazu gehören z.B. das Verbandsklagerecht für gemeinnützige Organisationen und die Einführung eines Gruppenvergleichsverfahrens.
- **Es braucht klare gesetzliche Rahmenbedingungen** für die Durchführung von automatisierten Kontrollen zur Durchsetzung des Strassenverkehrsrechts
- **Datensicherheit stärken.** Der Nutzer von vernetzten Mobilitätsdiensten ist vor dem Ausspähen persönlicher Daten und illegalen Zugriffen auf seine persönliche Daten zu schützen.

Martigny, 27. August 2021