



Vernier/Ostermundigen, 8. Januar 2026

Abgabe auf Elektrofahrzeuge: Infrastrukturfinanzierung sichern – E-Mobilität nicht ausbremsen

Damit die Schweizer Verkehrsinfrastruktur langfristig finanziert ist, muss auch die Elektromobilität ihren Beitrag leisten. Bei der Ausgestaltung der Abgabe plädiert der TCS für ein etappiertes Vorgehen, das den Bedürfnissen der Strassenfinanzierung gerecht wird, gleichzeitig aber die E-Mobilität nicht ausbremst. Dabei muss sichergestellt werden, dass Autofahrerinnen und -fahrer nicht mehr bezahlen als bisher.

Der Bundesrat will, dass künftig auch Elektrofahrzeuge Geld für die Verkehrsinfrastruktur beisteuern. Heute werden die Investitionen in Unterhalt, Betrieb und Weiterentwicklung der Strasseninfrastrukturen grösstenteils durch die Einnahmen aus den Mineralölsteuern finanziert, die die Besitzer von Verbrennern beim Tanken bezahlen. Und auch die Bundeskasse profitiert von diesen Einnahmen. Wenn immer mehr E-Autos auf den Strassen unterwegs sind, gehen diese Einnahmen zurück, insbesondere schwinden die Reserven des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Dadurch ist die verfassungsmässige Finanzierung unserer Strasseninfrastruktur mittelfristig in Gefahr, für welche sich die Bevölkerung 2017 klar ausgesprochen hat. Der TCS teilt deshalb die Auffassung des Bundesrates, dass sich in Zukunft alle Motorfahrzeugfahrerinnen und -fahrer an den Infrastrukturkosten beteiligen müssen, unabhängig davon, ob sie mit einem Elektroantrieb oder einem Verbrenner unterwegs sind.

Im Rahmen der Vernehmlassung hat sich der TCS ausführlich mit den beiden Vorschlägen des Bundesrates befasst. Sowohl eine Abgabe auf den gefahrenen Kilometern wie auch die Besteuerung des Ladestroms über die Ladeinfrastruktur haben Vor- und Nachteile und die Umsetzung beider Varianten dürfte sich als zu komplex erweisen. Eine Abgabe auf die Fahrleistung berücksichtigt die im Ausland zurückgelegten Kilometer nur ungenau und bei einer Variante mit Geolokalisierung wäre der Datenschutz gefährdet. Eine Besteuerung des Ladestroms an der Ladeinfrastruktur birgt ein Missbrauchsrisiko durch nicht registrierte Ladeeinrichtungen und wäre kostspielig, weil jede Ladestation mit einem Zähler ausgerüstet werden müsste.

Zuerst eine Pauschale, danach den Verbrauch messen

Der TCS plädiert deshalb für ein etappiertes Vorgehen. In einem ersten Schritt soll die Besteuerung der E-Autos mittels einer Pauschale erfolgen. Die Pauschale, die sich nach Gewicht des Fahrzeugs richtet, soll zu Beginn moderat ausfallen, damit die Verbreitung der Elektromobilität nicht gebremst wird. Denn die Verbreitung der Elektromobilität spielt beim Erreichen der ambitionierten Klimaziele eine wichtige Rolle. Mittelfristig soll diese Pauschale dann durch eine verursachergerechte Besteuerung des Stromverbrauchs erfolgen, dies anhand von zuverlässigen und standardisierten Daten aus dem Fahrzeug, für welche zurzeit internationale Standards in Erarbeitung sind.

Für den TCS ist es zentral, dass die Finanzierung unserer Verkehrsinfrastrukturen langfristig gesichert ist. Diesbezüglich führt Peter Goetschi, Zentralpräsident des TCS an: «Eine zukünftige Abgabe für Elektroautos ist nicht nur gerecht, sondern ist auch notwendig, um die Strassenfinanzierung zu sichern.»

Der TCS wird sich im laufenden politischen Prozess im Namen seiner über 1,6 Millionen Mitgliedern dafür einsetzen, dass das Modell des NAF auch in Zukunft Bestand hat und alle Strassennutzende ihren Beitrag leisten, wobei dieser nicht höher als heute sein darf. Dabei darf die Entwicklung der Elektromobilität nicht mit unverhältnismässigen Massnahmen ausgebremst werden. Es gilt, die finanz- und klimapolitischen Ziele für die Mobilität unter einen Hut zu bringen.

Kontakt

Vanessa Flack, Mediensprecherin TCS
Tel. 058 827 34 41 | vanessa.flack@tcs.ch
pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)



Touring Club Schweiz – immer an meiner Seite.

Seit seiner Gründung 1896 in Genf steht der Touring Club Schweiz im Dienst der Schweizer Bevölkerung. Er engagiert sich für Sicherheit, Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in der persönlichen Mobilität, politisch wie auch gesellschaftlich. Mit über 2000 Mitarbeitenden und 23 regionalen Sektionen bietet der grösste Mobilitätsclub der Schweiz seinen über 1,6 Millionen Mitgliedern eine breite Palette von Dienstleistungen rund um Mobilität, Gesundheit und Freizeitaktivitäten an. Alle 70 Sekunden erfolgt eine Hilfeleistung. 200 Patrouilleure sind jährlich mit etwa 361'000 Einsätzen auf Schweizer Strassen unterwegs und ermöglichen in mehr als 80 % der Fälle eine sofortige Weiterfahrt. Die ETI-Zentrale organisiert jährlich etwa 63'000 Hilfeleistungen, darunter 3500 medizinische Abklärungen und über 1300 Repatriierungen. TCS Ambulance ist der grösste private Akteur für Rettungsdienst und Krankentransport in der Schweiz mit 400 Mitarbeitenden, 23 Logistikbasen und rund 45'000 Einsätzen pro Jahr. Die Rechtsschutz-Büros bearbeiten 52'000 Fälle und geben rund 10'000 Rechtsauskünfte. Seit 1908 setzt sich der TCS ein für mehr Sicherheit in der Mobilität – möglich dank der Mitgliedschaft. Er entwickelt Lehrmittel, Sensibilisierungs- und Präventionskampagnen, testet Mobilitätsinfrastrukturen und berät Behörden. Der TCS verteilt jedes Jahr rund 115'000 Leuchtgürtel und 90'000 Leuchtwesten an Kinder, damit auch ihre Mobilität sicher ist. 42'000 Teilnehmende zur Aus- und Weiterbildung zählen die Fahrzentren in allen Kategorien von Fahrzeugen jährlich. Mit 32 Plätzen und rund 900'000 Logiernächten ist der TCS auch der grösste Campinganbieter der Schweiz. Die Mobilitätsakademie des TCS beforscht und gestaltet die Transformationen im Verkehr, wie die vertikale Mobilität der Drohnen oder die geteilte Mobilität, etwa mit den 400 elektrischen Lastenvelos «carvelo» und 43'000 Nutzenden. Der TCS ist Mitunterzeichner der Roadmap Elektromobilität 2025.