



Vorschau auf die Frühlingsession 2026 der eidgenössischen Räte

Kontaktieren Sie uns



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE



Politischer Dienst
politik@tcs.ch

Kontakt Politischer Dienst



Sébastien Leprat
076 577 05 71
sebastien.leprat@tcs.ch



Lisa Rasch
058 827 34 05
lisa.rasch@tcs.ch



Ständerat			
			Seite
22.3166	Motion Mitte-Fraktion. Auf in die smarte Energie-Schweiz! Das Potenzial intelligenter Netze nutzen		02
25.3948	Motion FDP-Fraktion. Für gesunde Bundesfinanzen. Subventionsüberprüfung optimieren		02
National- und Ständerat			
25.063	BRG. Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt (EP 27)		03
Nationalrat			
25.049	BRG. Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz		05
23.3783	Motion Schaffner. Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt		06
25.3744	Motion Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung		06
25.4402	Motion KVF-N. Digitalisierung der Führerausweise		07



Ständerat

22.3166 Motion Mitte-Fraktion. Auf in die smarte Energie-Schweiz! Das Potenzial intelligenter Netze nutzen

Wir fordern den Bundesrat auf, eine Gesetzesvorlage vorzulegen, welche die flächendeckende Entwicklung intelligenter Netze (Smart Grids) fördert und dafür sorgt, dass deren Potential im Interesse der Stromversorgungssicherheit ausgeschöpft werden kann.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt den Vorstoss der Mitte-Fraktion. Der TCS ist der Meinung, dass die Netzstabilität ein sehr wichtiges Thema ist, das die Entwicklungen rund um die Elektromobilität berücksichtigen muss. In diesem Zusammenhang ist die Entwicklung von intelligenten Netzen zentral.

Auch die technologische Entwicklung (Dezentralisierung der Stromerzeugung) sowie die Energiespeicherung mithilfe von Elektrofahrzeugen ist einzubeziehen. Der Gesetzentwurf muss auch dafür sorgen, dass andere Akteure und Geschäftsmodelle (Stichwort "V2G") in einem intelligenten Netz agieren können.

25.3948 Motion FDP-Fraktion. Für gesunde Bundesfinanzen. Subventionsüberprüfung optimieren

Der Bundesrat wird beauftragt, die Subventionsprüfung gemäss Subventionsgesetz (SuG) so anzupassen, dass daraus ein Paket für einen Abbau von schädlichen Subventionen hervorgeht.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der FDP-Fraktion. Derzeit mangelt es dem Entlastungspaket 27 hinsichtlich Änderung des Subventionsgesetzes an Transparenz. Es ist nicht klar, welche Auswirkungen EP 27 auf verschiedene mit Bundesmitteln finanzierte Bereiche hätte, das konkrete Sparpotenzial für die Jahre 2027, 2028 und 2029 weist die Botschaft nicht aus. Der geforderte Gesetzesentwurf würde es ermöglichen, die Absichten des Bundesrats in Bezug auf Subventionen zu klären.

In diesem Zusammenhang begrüsst der TCS den Entscheid des Ständerates von letzter Wintersession, die Massnahme Nr. 57 des Entlastungspakets 2027 (25.063) zu streichen. Die Massnahme 57 sieht eine Änderung des Subventionsgesetzes vor. Damit folgt der Ständerat der Empfehlung seiner Kommission, Anpassung des Subventionsgesetzes aus dem Entlastungspaket 27 herauszulösen und an den Bundesrat zurückzuweisen. Dies zur Klärung der diversen Fragen und für eine Regulierungsfolgeabschätzung.



Nationalrat und Ständerat

25.063 BRG. Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt (EP 27)

Das vom Bundesrat vorbereitete Sparpaket hat zum Ziel, die Einnahmen und Ausgaben im Bundeshaushalt wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Das Entlastungsvolumen umfasst 2,4 Milliarden Franken im Jahr 2027 bzw. 3 Milliarden Franken in den Jahren 2028 und 2029.

Für die Mobilität beinhaltet EP 27 insbesondere die nachstehend gelisteten Massnahmen. Sie machen zwischen 20 Prozent (2027) und 15 Prozent (2029) des gesamten Sparvolumens aus.

Nr.	Massnahme (in CHF Mio.)	2027	2028	2029
12	Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen	17	18	18
13	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF: Kürzung der Einlagen	100	100	100
42	Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren	2	2	2
43	Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge	32	31	26
41	Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe	56	56	56
39	Bahninfrastrukturfonds BIF: Kürzung der Einlagen	200	200	200
14	Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr	58	59	60
40	Kürzung der Beiträge an den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr	20	20	20
Total EP 27		2'396	3'010	3'138

In der Wintersession 2025 traf der Ständerat hinsichtlich den oben gelisteten Massnahmen folgende Entscheide:

- Annahme der Massnahmen 12, 13, 42, 43, 14,.
- Änderung der Massnahmen 41 und 39 (Teilkürzung) sowie der Massnahme 40 (vollständige Streichung der Mittel)

Die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) hat am [20. Februar](#) kommuniziert, dass sie weitgehend den Beschlüssen des Ständerates folgt. Differenzen finden sich u. a. bei der Beteiligung des Agrarsektors und der Importzölle. In der Mobilität möchte die FK-N von einer Kürzung beim regionalen Personenverkehr (Massnahme 14) absehen (13:11 Stimmen). Stattdessen soll der Finanzplan an den in der Vorlage [25.055](#) «*Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs*» beschlossenen Verpflichtungskredit angepasst werden. Diverse Minderheitsanträge wünschen Anpassungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des BIF (Massnahmen 41, 39, 40). Zudem beantragt eine Kommissionsminderheit zur Massnahme 13, den Preis für die Autobahnvignette von 40 auf 50 Franken anzugeben (Art. 6 Nationalstrassenabgabegesetz).

Stellungnahme des TCS:



Wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhält, sind die Ausgaben gegenüber den Einnahmen des Bundeshaushalt in den letzten Jahre überproportional gewachsen. Der TCS anerkennt daher den Handlungsbedarf. Ebenso begrüsst er, dass sich die Massnahmen grundsätzlich auf die Ausgabenseite konzentrieren.

Jedoch lehnt der TCS die vom Bund vorgeschlagene Reduktion der Mittel für Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen entschieden ab, insbesondere die geplanten Kürzungen bei den beiden grossen Infrastrukturfonds NAF (Nationalstrassen & Agglomerationen) und BIF (Schiene). Der TCS weist darauf hin, dass Strassen- und Bahnprojekte bereits heute mit grossen Herausforderungen bei der Umsetzung konfrontiert sind – insbesondere durch Einsparungen, Beschwerden und einen Mangel an qualifiziertem Personal.

Angesichts dieser Herausforderung ist der TCS der Ansicht, dass die Verkehrsinfrastrukturen – gleich wie die Armee und die AHV – eine Sonderstellung haben sollten. Die Schweizer Autobahnen und Bahn sind chronisch überlastet,



die Agglomerationen müssen komplexe Verkehrsprobleme lösen. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist jedoch der Grundstein für unseren Wohlstand und eine gewichtige Aufgabe des Bundes.

Ebenso lehnt der TCS die Minderheit (Gredig, Andrey, Fehlmann Rielle, Funicello, Kälin, Wermuth, Wettstein, Wyss, Zybach) zur Massnahme 13 ab, welcher eine Preiserhöhung der Autobahnvignette fordert (Art. 6 NASG). Die Verteuerung der Vignette im Rahmen des Entlastungspakets wäre eine zusätzliche Belastung für die Autofahrenden, um die Abflüsse aus dem NAF zugunsten des allgemeinen Bundeshaushaltes auszugleichen. Ein effektiver Mehrwert für die Verkehrsteilnehmenden resultiert daraus nicht.

Weiter ist der TCS skeptisch gegenüber Massnahmen, welche im Wesentlichen Kostenstellen auf eine andere Staatsebene oder in einen anderen Finanztopf verschieben (z. B. Kürzung des NAF zugunsten der SFSV). Während auf dem Papier eine Einsparung ausgewiesen wird, lassen sich die prognostizierten Defizite durch solche Manöver nicht wirklich verringern.

Schliesslich begrüsst der TCS den Entscheid des Ständerates von letzter Wintersession, die Massnahme Nr. 57 des Entlastungspakets 2027 (25.063) zu streichen. Die Massnahme sieht eine Änderung des Subventionsgesetzes vor. Damit folgt der Ständerat der Empfehlung seiner Kommission, Anpassung des Subventionsgesetzes aus dem Entlastungspaket 27 herauszulösen und an den Bundesrat zurückzuweisen. Dies zur Klärung der diversen Fragen und für eine Regulierungsfolgeabschätzung.

Für eine ausführliche Begründung zu den einzelnen Massnahmen verweist der TCS auf die von ihm im [Mai 2025 eingereichte Stellungnahme](#) zur Vernehmlassung.



Nationalrat

25.049 BRG. Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz

Der Bundesrat will die Nutzung und den Austausch von Mobilitätsdaten verbessern. Damit sollen Infrastruktur und Angebote effizienter geplant, betrieben und genutzt werden. Zu diesem Zweck schlägt er den Aufbau einer nationalen, vom Bund betriebenen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) vor – mit einer entsprechenden neuen Gesetzesgrundlage (MODIG).

Die MODI stellt die technische und organisatorische Basis bereit, damit die Akteure Daten sicher und dauerhaft austauschen können. Für die Umsetzung zuständig ist ein neues, beim BAV angesiedeltes Kompetenzzentrum. In den ersten zwölf Jahren beträgt der jährliche Finanzierungsbedarf zunächst 17 Millionen Franken und steigt auf 33 Millionen an. Der Personalbestand zum Betrieb der MODI wird anfänglich 15 Stellen umfassen und erhöht sich schrittweise auf 28 Stellen. Finanziert werden soll die MODI hälftig aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), später ergänzt durch eine Nutzerfinanzierung.

Die KVF-N ist im Sommer 2025 auf die Vorlage eingetreten und hat in der Detailberatung vom Oktober verschiedene Änderungen eingebracht. Dazu gehören Insbesondere Minderheitsanträge, welchen den Zweck der MODI mit Zielen hinsichtlich Klima- und Umweltschonung sowie der Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen und aktiven Verkehrs ergänzen wollen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das angestrebte Ziel, Mobilitätsdaten optimal zu nutzen und Mobilitätsangebote einfacher zugunsten der Bevölkerung zu vernetzen. Die Multimodalität wird weiter an Bedeutung gewinnen. Dabei geht es nicht um die Verdrängung gewisser Mobilitätsformen, sondern vielmehr um ihre bestmögliche Kombination und Nutzung gemäss den individuellen Bedürfnissen. Neben der Weiterentwicklung der physischen Strassen- und Schieneninfrastruktur kommt der Digitalisierung eine zunehmend wichtige Rolle zu.

MODI kann Hand bieten, indem sie einen Beitrag an eine einfachere Vernetzung der Mobilitätsdaten leistet. Als neutrale, nicht-gewinnorientierte Institution kann der Bund einen diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten. Die Standardisierung der Daten und einheitliche Vorgaben zu Datenqualität und -schutz reduzieren den Gesamtaufwand für die Nutzenden – was insbesondere kleinen Akteuren zugutekommt.

Vorbehalte hat der TCS insbesondere bezüglich der «doppelten Freiwilligkeit»: Gemäss Botschaft des Bundesrates steht es allen Akteuren frei, an MODI teilzunehmen und die eigenen Daten als «Open Data» oder als «Restricted Data» (Peer2Peer, gemäss Vorgaben der Dateninhaber) zur Verfügung zu stellen. Dadurch besteht das Risiko, dass aufgrund von Partikularinteressen Daten in begrenztem Ausmass verfügbar gemacht werden – insbesondere bei bereits gut etablierten Akteuren. Grundsätzlich ist die Optimierung von Informationsdaten ein lobenswertes Ziel. Jedoch befürchtet der TCS, dass die Daten kleiner Akteure nicht ausreichend geschützt sind und gegenüber führenden internationalen Akteuren in einem unausgeglichenen Wettbewerb stehen.

Darüber hinaus hat der TCS auch Vorbehalte hinsichtlich der mit dem Projekt verbundenen Kosten, insbesondere in Zeiten von Sparprogrammen.

Schliesslich lehnt der TCS alle Minderheitsanträge der KVF-N ab, welche den Zweck und die Aufgaben der MODI ergänzen und überladen wollen. Ziele oder Verpflichtungen zur Reduktion der Umweltbelastung (Art. 1, Art. 3 Bst. d, Art. 21 Abs. 2) oder der Verschiebung des Modalsplits zugunsten von öV und aktivem Verkehr (Art. 1) riskieren, dass einzelne Verkehrsträger und Akteure benachteiligt werden und der Wettbewerb unnötig eingeschränkt wird.



23.3783 Motion Schaffner. Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen so anzupassen, dass flüssige Brenn- und Treibstoffe nicht mehr auf Basis von Volumen resp. Gewicht, sondern nach Energiegehalt besteuert werden. Zudem ist zu überprüfen, ob eine analoge Regelung auch auf gasförmige und ggf. zukünftige feste Energieträger anzuwenden ist.

Nachdem der Nationalrat die Motion in der Frühling 2024 angenommen hatte (96:91 Stimmen), verwandelte der Ständerat den Vorstoss im Juni diesen Jahres in einen Prüfauftrag. In der Folge sprach sich die WAK-N mit 16 zu 8 Stimmen gegen die geänderte Fassung aus, da sie aus ihrer Sicht überflüssig ist. Die Kommission mahnt unter anderem zu Vorsicht bei grundsätzlichen Anpassung der heutigen bewährten Bemessungsgrundlage. Eine Minderheit der WAK-N beantragt die Annahme der geänderten Motion.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Schaffner ab, gleich wie eine Mehrheit der WAK-N. In der durch den Ständerat abgeänderten Form eines Prüfauftrages ist der Vorstoss obsolet: Die Prüfung der bestehenden Regelung hat der Bundesrat bereits lanciert.

Die Motion hätte gemäss ihrer ursprünglichen Formulierung einen radikalen Systemwechsel zur Folge gehabt. Eine solche hatte der TCS klar abgelehnt. Beim Treibstoffkauf bezahlen Konsumenten jeweils den Preis für die Anzahl Liter bzw. Kilogramm des gekauften Produkts, inklusive Mehrwertsteuer. Aus diesem Grund ist es sinnvoll und verständlich, die Steuertarife bezogen auf das Volumen respektive Gewicht zu erheben. Auch messtechnisch können Volumen und Gewicht von Produkten einfacher erfasst werden als die Energiedichte und der Energiegehalt. Schliesslich werden in anderen Ländern Treib- und Brennstoffe auch nach Volumen und Gewicht besteuert.

25.3744 Motion Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zu unterbreiten, die die Einführung einer Durchfahrtsabgabe (DA) für motorisierte Fahrzeuge vorsieht, welche die Schweiz auf dem Strassenweg von einem Nachbarstaat in einen anderen durchqueren und keinen völkerrechtlichen Anspruch auf entsprechende Rechte haben.

Die DA betrifft den Strassentransitverkehr, d. h. die Durchfahrt eines Fahrzeugs, das aus einem Nachbarstaat in die Schweiz einreist und in einen anderen Nachbarstaat wieder ausreist, ohne wesentlichen Aufenthalt im Inland. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die gestützt auf völkerrechtliche Vereinbarungen, namentlich das FZA oder das LVA, Anspruch auf Befreiung von solchen Abgaben haben.

Die Höhe der DA soll einen Lenkungscharakter haben und sich nach der Verkehrsdichte sowie nach Tageszeit und Wochentag richten. Ziel ist es, die Spitzenbelastung auf dem Nationalstrassennetz infolge Transitverkehrs zu reduzieren, insbesondere entlang der Nord-Süd-Achsen.

Das Aufkommen aus der DA ist zweckgebunden und fliesst in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

Im September 2025 nahm der Ständerat die Motion mit 44:0 Stimmen an. Die zuständige vorberatende Kommission des Nationalrates (KVF-N) beantragt ihrem Rat mit 16:2 Stimmen bei 5 Enthaltungen ebenfalls die Annahme der Motion.



Stellungnahme des TCS:



Der TCS ist sich der zunehmenden Belastung der Strasseninfrastruktur durchaus bewusst und versteht daher die Beweggründe hinter der Motion Chiesa zugunsten einer Durchfahrtsabgabe. Er hält deren Umsetzung jedoch weder für realistisch noch für opportun. Er würde eine eingehende Prüfung möglicher Massnahmen durch den Bundesrat begrüssen.

Die geforderte Durchfahrtsabgabe wäre mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden, einschliesslich der systematischen Erfassung und Überwachung von Fahrzeugen. Der TCS bezweifelt daher, dass die Wirkung der Durchfahrtsabgabe den erheblichen Ressourcenaufwand rechtfertigen würde.

Gleichzeitig ist klar, dass das Schweizer Strassennetz an diversen Achsen stark belastet ist, was sich u. a. an den stetig wachsenden Stautunden zeigt. Gleichzeitig erfolgt der gezielte Ausbau der Infrastrukturen nur eingeschränkt oder zumindest zu langsam.

Entsprechend würde der TCS eine vertiefte Analyse weiterer möglicher Massnahmen für das Schweizer Strassennetz begrüssen. Eine Grundlage bietet der Bericht der Bundesrates zum Postulat Stadler ([22.4044](#)): Darin zeigt der Bundesrat auf, welche Massnahmen er zur Verbesserung der Verkehrssituation beim Alpentransit anwendet und wie er sie gemeinsam mit den betroffenen Kantonen weiterentwickeln will

25.4402 Motion KVF-N. Digitalisierung der Führerausweise

Der Bundesrat wird beauftragt, die notwendigen gesetzlichen Anpassungen (insb. SVG / VZV / VRV) vorzulegen, damit digitale Führerausweise und Fahrzeugausweise als gleichwertige elektronische Nachweise anerkannt werden und bei Kontrollen digital vorgewiesen werden können. Die Pflicht zum Mitführen physischer Dokumente ist entsprechend aufzuheben.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der KVF-N, gleich wie der Bundesrat. Der digitale Führerausweis kann für Fahrerinnen und Fahrer eine attraktive Alternative zum bewährten physischen Führerausweis bieten. Im Übrigen ist diese Entwicklung stimmig mit den [kürzlich überarbeiteten EU-Führerscheinvorschriften](#), wonach bis 2030 ein einheitlicher digitaler Fährerschein in allen EU-Staaten eingeführt werden soll.

Mit dem Pilotprojekt für elektronische Lernfahrausweise ([eLFA](#)) sammelt der Bund aktuell konkrete Erfahrungen im Bereich elektronische Identität und Vertrauensinfrastruktur – eine hilfreiche praktische Grundlage für die weiteren Arbeiten.