



Vorschau auf die Herbstsession 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



Shaina Adin
058 827 34 04
shaina.adin@tcs.ch



Ständerat			
			Seite
24.3406	Motion Quadri. Auch in der Schweiz sollen personalisierbare Autokennzeichen („vanity plates“) zugelassen werden		02
National- und Ständerat			
26.026	BRG. Mehrwertsteuer-Sondersatz für Beherbergungsleistungen		03
Nationalrat			
25.049	BRG. Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz		04
26.054	BRG. Bundesbeschluss über die Unterstützung der Kandidatur, Vorbereitung und Durchführung der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2038		05
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
24.3964	Postulat Tuosto. Beschleunigung der Verkehrsverlagerung in den grenzüberschreitenden Regionen und Agglomerationen		05
24.3965	Motion Tuosto. Nationale Strassen und Eisenbahnen an die klimatischen und meteorologischen Unwägbarkeiten anpassen		06
24.4040	Postulat Wasserfallen. Energieinfrastrukturen langfristig und solide über den Netzzuschlagsfonds finanzieren		06
24.4214	Motion Gianini. Weniger Staus durch ausländische Autos und mehr Einnahmen aus dem Transitverkehr. Anpassung des Preises der Autobahnvignette mit Rückerstattung an die Schweizer Autofahrerinnen und Autofahrer		07
24.4293	Postulat Tuosto. Bekämpfung der Verkehrsüberlastung. Die für den (abgelehnten) Autobahnausbau vor gesehen Milliarden für Projekte des Agglomerationsverkehrs		08
24.4294	Motion Klopfenstein Broggin. Das Velowegnetz mit Geldern aus dem NAF ausbauen		08
24.4319	Motion Calame. Für eine Anpassung der Partikelfilterkontrolle an die europäischen Normen		09
24.4367	Motion Knutti. Volkswillen respektieren, Mineralölsteuer sofort senken		10
24.4486	Postulat Clivaz Christophe. Nationale Strategie für den Freizeit- und Tourismusverkehr		10
24.4598	Motion Wandfluh. Integration der Prüfung für den Führerausweis Kategorie BE in die Kategorie B		11
24.4602	Motion Wandfluh. Anpassung der Prüfintervalle von Motorfahrzeugen der Kategorie B und für Anhänger bis 3,5 Tonnen		11
Parlamentarische Initiativen 1. Phase			
25.483	Parlamentarische Initiative Glarner. Schluss mit dem "Tempo Waldsterben". Wiedereinführung von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen und 100 Stundenkilometern ausserorts		12



Ständerat

24.3406 Motion Quadri. Auch in der Schweiz sollen personalisierbare Autokennzeichen („vanity plates“) zugelassen werden

Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, die einschlägigen Bestimmungen über die Anforderungen an die Nummernschilder von Fahrzeugen dahingehend anzupassen, dass spätestens ab dem Zeitpunkt, in dem in einem Kanton keine Zahlenkombinationen mehr verfügbar sind, die Gesetzgebung auf den Kennzeichen die Verwendung von Buchstaben, aber auch von Namen, Wörtern oder Abkürzungen und beliebigen Kombinationen davon erlaubt. Die Kontrolle soll dabei an die einzelnen Kantone übertragen werden.

Der Nationalrat nahm die Motion in der Sondersession 2026 mit 95 zu 91 Stimmen bei 4 Enthaltungen an. Die KVF-S sieht hingegen keinen Handlungsbedarf, da mit der Einführung siebenstelliger Kontrollschilder den Kantonen bereits eine Lösung zur Verfügung steht. Weiter seien betreffend der Ausgestaltung der Kontrollschilder Arbeiten der Verwaltung im Gang, denen mit der vorliegenden Motion nicht vorgegriffen werden soll. Die KVF-S beantragt daher im August 2026 ihrem Rat einstimmig, die Motion abzulehnen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Quadri unter Vorbehalt. Er begrüsst die Prüfung verschiedener Optimierungen der Schweizer Kontrollschilder. Insbesondere die Integration des Landeskennzeichens ist ein häufig gemeldetes Anliegen der Bevölkerung, da dadurch der im Ausland obligatorische CH-Kleber wegfallen würde. Aufgrund einer kürzlich in Kraft getretenen Übergangslösung hat der TCS hingegen Verständnis dafür, dass die Reform der Fahrzeugkennzeichen weniger dringlich ist.

In seiner Antwort auf die Frage Schilliger ([23.7204](#)) hatte der Bundesrat 2023 eine solche Überprüfung bestätigt. Der Zeitpunkt wurde gewählt, weil in den bevölkerungsreichen Kantonen in absehbarer Zeit die verfügbaren Autonummern ausgehen. Jedoch wurde das Projekt zur Neugestaltung der Kontrollschilder im September 2024 eingefroren. Als Grund nannte das Astra die Sparmassnahmen des Bundes. Als Übergangslösung beschränkte sich das ASTRA stattdessen auf die [Weisungen zur vorübergehenden Erteilung von siebenstelligen Kontrollschildern](#), welche per Januar 2026 in Kraft getreten sind.

Der TCS hat Verständnis für den gezielten Ressourceneinsatz des Bundes und ist der Auffassung, dass die Forderung durch die Erteilung von siebenstelligen Kontrollschildern an Dringlichkeit verloren hat. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass es sich bei der Kontrollschildreform um ein Anliegen handelt, das seit vielen Jahren besteht. Daher ist der TCS der Ansicht, dass dieses Projekt so schnell wie möglich wieder aufgenommen werden sollte, sobald die dafür erforderlichen Ressourcen zur Verfügung stehen. Er begrüsst in diesem Zusammenhang die von der Kommission erwähnten Arbeiten der Bundesverwaltung.



Nationalrat und Ständerat

26.026 BRG. Mehrwertsteuer-Sondersatz für Beherbergungsleistungen

Aktuell gilt für Beherbergungsleistungen ein Sondersatz von 3,8 Prozent. Er ist befristet bis Ende 2027. Der Sondersatz für Beherbergungsleistungen soll gemäss der vom Parlament überwiesenen Motion [24.3635](#) «MWST-Sondersatz Planungssicherheit für den Tourismus» über 2027 hinaus fortgesetzt werden. Um diesem Auftrag nachzukommen, schlägt der Bundesrat eine Änderung des Mehrwertsteuergesetzes (Art. 25, Abs. 4 MWSTG) vor, welche den Sondersatz bis Ende 2035 verlängert.

Der Nationalrat lehnte die Vorlage mit 105 zu 75 Stimmen bei 15 Enthaltungen in der Sommersession 2026 ab. Demgegenüber beantragt die WAK-S mit 9 zu 1 Stimmen dem Ständerat, auf den Vorschlag des Bundesrates einzutreten und heisst die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 9 zu 2 Stimmen gut.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die befristete Verlängerung des Sondersatzes für Beherbergungsdienstleistungen. Gleich wie die klare Mehrheit der WAK-S ist der TCS der Ansicht, dass die aus der Vorlage resultierenden Mindereinnahmen von rund 300 Mio. Franken vertretbar sind und sich der Sondersatz bisher bewährt hat. Gegenüber dem Normalsatz von 8,1 Prozent bietet der Sondersatz von 3,8 Prozent eine bedeutende Erleichterung für die Hotellerie. Das macht ihn zu einem entscheidenden standortpolitischen Instrument, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Tourismus zu sichern. Ohne ihn wären nicht nur die Beherbergungsbetriebe, sondern die gesamte touristische Wertschöpfungskette benachteiligt.

Auch der TCS profitiert vom reduzierten Mehrwertsteuersatz. Seine über 25 TCS-Campingplätze verzeichnen jährlich rund eine Million Logiernächte. Entsprechend ist die befristete Verlängerung des Sondersatzes eine substanzielle Unterstützung, damit der TCS sein Campingangebot – eine attraktive Alternative zu klassischen Beherbergungsarten – stärken und weiterentwickeln kann.



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.

Der Nationalrat nahm die Bundesratsvorlage in der Frühlingssession 2026 mit 123 zu 60 Stimmen und wenigen inhaltlichen Änderungen an. Demgegenüber beschloss der Ständerat in der darauffolgenden Sommersession mit 25 zu 20 Stimmen, nicht auf die MODIG einzutreten.

Nun, in der Differenzenbereinigung, beantragt die KVF-N ihrem Rat, an seinem Beschluss vom März 2026 festzuhalten und die Vorlage wie beraten anzunehmen. Eine Minderheit der Kommission (Schnyder Markus, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Tuena) will, wie der Ständerat, nicht auf MODIG eintreten.

Stellungnahme des TCS:



Es ist aus Sicht des TCS unbestritten, dass die einfachere und effizientere Vernetzung von Mobilitätsdaten und -akteuren einen Mehrwert für die Mobilität bietet. Die Standardisierung der Daten und einheitliche Vorgaben zu Datenqualität und -schutz reduzieren den Gesamtaufwand für die Nutzenden. Sie bietet das Potenzial für neue, effiziente und multimodale Angebote.

Vorbehalte hat der TCS bei der Kosten-Nutzen-Bilanz, insbesondere mit Blick auf die Freiwilligkeit (Art. 11 MODIG) und die Finanzierung (Art. 18 MODIG und Verpflichtungskredit). Die Gesetzesvorlage enthält keine rechtlichen Pflichten zur Teilnahme und Datenlieferung. Akteure entscheiden, ob sie die MODI nutzen wollen, um Daten bereitzustellen, auszutauschen oder zu beziehen. Und Akteure bestimmen, welche Daten sie über die MODI offen (Open Data) oder eingeschränkt (Restricted Data) bereitstellen und austauschen wollen. Durch diese «doppelte Freiwilligkeit» besteht das Risiko, dass wegen Partikularinteressen nur begrenzt Daten zur Verfügung gestellt werden – insbesondere seitens der bereits gut etablierten Akteure, die dadurch ihren Marktvorteil ausbauen können. Im Extremfall wird mit den Bundesmitteln eine praktisch leere «Steckerleiste» geschaffen, über die nur ein paar wenige Daten zugunsten von grossen Akteuren verknüpft werden.

Für die erste Phase der Jahre 2028 – 2031 beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 86 Millionen Franken. MODI soll je zur Hälfte über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert werden. Nun stehen diese beiden Infrastrukturfonds finanziell unter Druck, wie sich als neuestes Beispiel im Entlastungspaket 27 gezeigt hat: Erst in der Frühlingssession hat das Parlament entschieden, die Einlagen in beide Fonds um 300 bzw. 200 Millionen Franken zu kürzen. Hinzu kommen anstehende Revisionen der Finanzierungsquellen wie die Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge für den NAF oder die Verlängerung der Mehrwertsteuerpromille für den BIF. Mit «Verkehr '45» stehen der allgemein angespannten Finanzlage substanzielle Investitionen in die physische Infrastruktur gegenüber, die unbedingt sichergestellt werden müssen.



Während er das angestrebte Ziel grundsätzlich unterstützt, hat der TCS Zweifel an der Wirksamkeit von MODI und steht der Investition angesichts der derzeit angespannten Finanzlage kritisch gegenüber.

26.054 BRG. Bundesbeschluss über die Unterstützung der Kandidatur, Vorbereitung und Durchführung der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2038

Der Bundesrat steht Olympischen und Paralympischen Winterspielen 2038 in der Schweiz positiv gegenüber. Er hat Anfang Jahr die Eckwerte für die Unterstützung des Sportgrossanlasses festgelegt. In der Vernehmlassung wurde der Planungsbeschluss nun grossmehrheitlich begrüsst. Er sieht einen Bundesbeitrag von 200 Millionen Franken vor.

Die Unterstützung des Bundes erfolgt unter der Bedingung, dass sich die Kantone und Gemeinden gemeinsam mit mindestens dem gleichen finanziellen Beitrag an den Kosten für die Planung und Durchführung der OPWS 2038 beteiligen. Nicht enthalten sind in diesem Betrag die Finanzierung der Sicherheitsaufgaben, die der Bund im Rahmen seiner üblichen Zuständigkeiten übernehmen wird.

Der Bundesrat stuft den Planungsbeschluss unverändert als nicht «von grosser Tragweite» ein, womit er nicht dem fakultativen Referendum unterstellt wird.

Stellungnahme des TCS:



Während der TCS keinen statutarischen Auftrag im Bereich des Sports hat, engagiert er sich tagtäglich für das Allgemeinwohl. In diesem Sinne unterstützt er Vorhaben, welche die Werte und Traditionen der Schweiz stärken. Die Olympischen Spiele 2038 bieten eine Gelegenheit, das Image der Schweiz, ihre Attraktivität und ihre Mobilitätsinfrastruktur zu fördern, weshalb der TCS der Vorlage positiv gegenübersteht.

Parlamentarische Vorstösse der Kategorie IV (UVEK)

24.3964 Postulat Tuosto. Beschleunigung der Verkehrsverlagerung in den grenzüberschreitenden Regionen und Agglomerationen

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob die Transportmassnahmen auf den grenzüberschreitenden Strecken im Rahmen der sechsten Revision der Agglomerationsprogramme oder über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) kofinanziert werden könnten, um das Strassennetz zu entlasten.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Tuosto ab. Die bestehenden Instrumente, mit denen der Bund die Kantone – respektive die Agglomerationen – bei der Weiterentwicklung ihrer Verkehrsinfrastrukturen unterstützen kann, haben sich bewährt. Einen Bericht, wie es das Postulat fordert, erachtet der TCS deshalb nicht erforderlich.

Wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Postulat [24.3597](#) ausführte, liegt die Planung des regionalen (grenzüberschreitenden) Verkehrsangebots in der Verantwortung der Kantone. Der Bund kann Studien mitfinanzieren. Ausserdem hat er die Möglichkeit, via Ausbauschritte für die Bahn, sich an der Finanzierung von grenzüberschreitenden Infrastrukturmassnahmen zu beteiligen.

Schliesslich beteiligt der Bund sich via Agglomerationsprogramme finanziell mit bis zu 50 Prozent an der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen der Agglomerationen. Je höher die erwartete Wirkung des jeweiligen Programms auf Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt ist, desto höher fällt die Beteiligung aus



– einschliesslich grenzüberschreitender Massnahmen. Die Höhe des Gesamtbeitrags ist gesetzlich geregelt: Gemäss Bundesgesetz (Art. 17f MinVG) kommen den Programmen 9 – 12 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) geplanten Ausgaben zugute.

24.3965 Motion Tuosto. Nationale Strassen und Eisenbahnen an die klimatischen und meteorologischen Unwägbarkeiten anpassen

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zu ergreifen, damit bei der Planung nationaler Strassen und Eisenbahnen klimatische und meteorologische Kriterien berücksichtigt werden können. Es ist wichtig, dass die ASTRA-Richtlinie aus dem Jahr 2015 zur Gestaltung der Grünräume an Nationalstrassen im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen angepasst wird und dass sich das ASTRA, das BAFU und das BAV sowie die Kantone und Gemeinden in Zukunft systematisch konsultieren. Dies würde eine an den Klimawandel angepasste Gestaltung der Verkehrswege ermöglichen und so die Risiken von Überschwemmungen, Trockenstress, Hitzeinseln oder Biodiversitätsverlust verringern. Die klimatischen Kriterien sollten genauso berücksichtigt werden wie Normen zur Strassenverkehrssicherheit. Wenn die Umwelt- und Klimakriterien bereits bei der Erstellung der Pläne für die Gestaltung von Strasse und Schiene berücksichtigt würden, würde dies das von den Naturgefahren ausgehende Risiko für die Bevölkerung sowie die Kosten für die Allgemeinheit, also die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, senken.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Tuosto ab. Er ist der Ansicht, dass die bestehenden Planungsgrundlagen ausreichen. Die Planung von Infrastrukturprojekten stützt sich auf die technischen Normen. Berücksichtigt werden u. a. Sicherheits-, Umwelt- und Schutzfragen im Zusammenhang mit Naturgefahren. Diese Normen werden regelmässig an neue Erkenntnisse aus Wissenschaft und Forschung angepasst und bei ihrer Erarbeitung sind Experten aus verschiedenen Bereichen involviert.

24.4040 Postulat Wasserfallen. Energieinfrastrukturen langfristig und solide über den Netzzuschlagsfonds finanzieren

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie die Energieinfrastrukturen (Produktion, Netze, Speicher) technologieoffen mit dem bestehenden Netzzuschlagsfonds langfristig ausreichend finanziert werden können. Es ist dabei zu analysieren, welche Kosten über welchen Zeitraum entstehen und welche Einnahmen der Netzzuschlagsfonds hierfür benötigt.

Prise de position du TCS :



Der TCS unterstützt das Postulat Wasserfallen mit Blick auf eine verbesserte Energieversorgungssicherheit. Aktuell liegt der Anteil der Elektromobilität am schweizerischen Gesamtstromverbrauch zwar bei weniger als einem Prozent. Für die längerfristige ökologische Transition der Mobilität und zur Erreichung der klimapolitischen Ziele (Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050) ist die zuverlässige Verfügbarkeit von Elektrizität nichtsdestotrotz unerlässlich.



24.4214 Motion Gianini. Weniger Staus durch ausländische Autos und mehr Einnahmen aus dem Transitverkehr. Anpassung des Preises der Autobahnvignette mit Rückerstattung an die Schweizer Autofahrerinnen und Autofahrer

Der Bundesrat wird beauftragt, den Preis der Autobahnvignette angemessen zu erhöhen und im Gegenzug den Autofahrerinnen und Autofahrern mit einem Schweizer Nummernschild die Differenz zum heutigen Preis zurückzuerstatten. Dabei soll er keine Tarife mit einer Gültigkeitsdauer von weniger als einem Jahr vorsehen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Gianini ab. Zwar kann der TCS das Anliegen aufgrund der bestehenden Situation nachvollziehen, jedoch hält er den Vorschlag für nicht praktikabel. Die Antwort des Bundesrates auf das Postulat Burkart [17.3363](#) zeigt im Detail auf, warum.

Das Landverkehrsabkommen verpflichtet die Vertragsparteien – die EU und die Schweiz –, keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen. Es ist deshalb nicht möglich, unterschiedliche Gebühren für in- und ausländische Fahrzeuge anzuwenden. Deutschland, das ein vergleichbares Modell wie der Motionär einführen wollte, musste nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs auf die Umsetzung verzichten.

Eine Rückerstattung über die Schweizer Motorfahrzeugsteuer wäre zudem nicht möglich, weil diese von den Kantonen erhoben wird. Und die Rückerstattung / Erleichterung via anderer Bundesabgaben (Mineralölsteuer, Automobilsteuer) wäre im Vergleich zu den Einnahmen mit einem unverhältnismässigen Vollzugsaufwand verbunden.

Wie vom Motionär erwähnt, hat der Bundesrat im Mai 2023 den Bericht zum Postulat Stadler ([22.4044](#)) publiziert. Inhalt sind eine Übersicht zu den bisher getroffenen Massnahmen für das Verkehrsregime am Gotthard sowie eine Analyse möglicher weiterer Verbesserungen, beispielsweise einer Erhöhung der Autobahnvignette oder einer Tunnelgebühr. Im August 2024 hat die KVF-N den Bundesrat beauftragt, gewisse Massnahmen aus diesem Bericht vertieft zu prüfen. Und schliesslich hat das Parlament den Bundesrat mit der Umsetzung der Motion Chiesa ([25.3744](#)) beauftragt, welche eine verkehrsabhängige Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr durch die Schweiz fordert. In diesem Kontext hält der TCS einen weiteren Auftrag für wenig opportun.



24.4293 Postulat Tuosto. Bekämpfung der Verkehrsüberlastung. Die für den (abgelehnten) Autobahnausbau vorgesehenen Milliarden für Projekte des Agglomerationsverkehrs

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob ein bedeutender Teil der Milliarden aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), die für den in der Volksabstimmung abgelehnten Autobahnausbau vorgesehen waren, für Projekte des Agglomerationsverkehrs verwendet werden kann. Mit Beiträgen aus dem NAF werden die Nationalstrassen und Projekte des Agglomerationsverkehrs finanziert. Der Bund könnte somit die für den Autobahnausbau vorgesehenen Milliarden für Projekte des Agglomerationsverkehrs einsetzen und die Beiträge erhöhen sowie den Zugang dazu erleichtern, damit die Agglomerationen den Verkehr besser bewältigen und die Verkehrsüberlastung in den Griff bekommen können. Denn die Gemeinden sind mit vielen Hürden, Unterschieden zwischen den Agglomerationen und problematischen Umständen konfrontiert, die angemessene und gerechte Beiträge des Bundes und damit wirksame Massnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsüberlastung und zur Erreichung der Verkehrsverlagerungsziele verhindern.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Tuosto ab. Die Verwendung der NAF-Mittel ist auf Verfassungsebene genau geregelt und gewährleistet gesicherte Investitionen in unser Autobahnnetz. Ausserdem hat ein Bericht von Professor Weidmann von der ETH Zürich kürzlich erneut die Notwendigkeit von Investitionen in unsere Autobahnen bekräftigt.

Der Bund leistet bereits einen substanziellen Beitrag an die Agglomerationsprogramme, bei denen im Sinne des Föderalismus die jeweiligen Kantone federführend sind. Vielmehr sieht der TCS Handlungsbedarf bei der eigentlichen Realisierung der Projekte. Diese Beurteilung teilt im Übrigen auch der im [Juni 2025 vom Bundesrat verabschiedete Bericht](#) zum Postulat Maret (22.4053).

Insgesamt fliessen 9 bis 12 Prozent der Einnahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in die Agglomerationsprogramme (Art. 17f MinVG). Bei den individuellen Agglomerationsprogrammen beteiligt sich der Bund mit bis zur Hälfte an den Kosten (Art. 17d MinVG). Insgesamt hat das Parlament seit der 1. Generation Agglomerationsprogramme 6,2 Milliarden Franken an Bundesbeiträgen zur Unterstützung freigegeben. In der bis am 9. Oktober 2026 laufenden Vernehmlassung zu «Verkehr '45» beantragt der Bundesrat weitere 1,74 Milliarden Franken an Investitionsbeiträgen.

Die Erfahrung aus den bisher vier vom Parlament genehmigten Generationen von Agglomerationsprogrammen zeigt, dass es für die Realisierung der Projekte nicht an den finanziellen Mitteln mangelt. Vielmehr kommt die eigentliche Umsetzung, beispielsweise durch Einsprachen, nur langsam voran: Von den seit 2011 freigegebenen Mitteln wurden im Schnitt nur ein Drittel für die Projektrealisierung abgerufen.

24.4294 Motion Klopfenstein Broggin. Das Velowegnetz mit Geldern aus dem NAF ausbauen

Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen des neuen Finanzierungsmodells für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) Vorschläge auszuarbeiten, wie der Bund die Kantone und die Agglomerationen beim Ausbau der Veloinfrastruktur stärker finanziell unterstützen kann.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Klopfenstein Broggin aus föderalistischen Gründen ab. Mit dem Ja des Stimmvolks zum *Bundesbeschluss über die Velowege sowie Fuss- und Wanderwege* im Jahr 2018 hat der Bund die Möglichkeit erhalten, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer



Akteure zu unterstützen und zu koordinieren. Der Bau der Velowege ist und bleibt hingegen Aufgabe der Kantone. Sie sind verpflichtet, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes Velowegnetz zu sorgen.

Wie in der Begründung zur Motion erwähnt, leistet der Bund bereits eine substanzielle finanzielle Unterstützung an die Agglomerationsprogramme, für welche die jeweiligen Kantone zuständig sind. Insgesamt fließen 9 bis 12 Prozent der Einnahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in die Agglomerationsprogramme (Art. 17f MinVG). Und an den individuellen Agglomerationsprogrammen beteiligt sich der Bund mit bis zu 50 Prozent an den Kosten (Art. 17d MinVG). Seit der 1. Generation Agglomerationsprogramme hat das Parlament so 6,2 Milliarden Franken an Bundesbeiträgen freigegeben. In der bis am 9. Oktober 2026 laufenden Vernehmlassung zu «Verkehr '45» beantragt der Bundesrat weitere 1,74 Milliarden Franken an Investitionsbeiträgen.

Schliesslich verweist der Bundesrat auf den [am 4. September 2024 verabschiedeten Bundesratsbericht zum Postulat Michel](#) (22.3638). In seinem Bericht hält der Bundesrat fest, dass er die bestehenden Möglichkeiten besser ausschöpfen möchte, um Velowege und Verkehrsdrehscheiben auf dem Land zu fördern:

- Via Agglomerationsprogramme: Wenn das ländliche Projekt eine Wirkung in einer beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration hat (z. B. verbindende Velobahn);
- Via NAF (Teil Nationalstrassen): Zur Finanzierung von Veloinfrastrukturen entlang von Nationalstrassen der dritten Klasse;
- Via Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und Erstattung eines Drittels der Schwerverkehrsabgabe an die Kantone: kann strassengebundenen Veloinfrastrukturen zugutekommen;
- Via Grundlagenstudien zu Verkehrsdrehscheiben und Veloinfrastrukturen.

Der TCS ist sich bewusst, dass die Realisierung der Velowege durch die Kantone nicht überall wie gewünscht vorankommt. Er unterstützt daher die im Bundesratsbericht vorgeschlagenen Optimierungen im bestehenden rechtlichen Rahmen.

24.4319 Motion Calame. Für eine Anpassung der Partikelfilterkontrolle an die europäischen Normen

Der Bundesrat wird aufgefordert, die Norm zur Partikelfilterkontrolle bei Dieselfahrzeugen (von B5b bis B06), die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, an diejenige der europäischen Union anzupassen. Konkret bedeutet dies, den Sollwert von 250 000 Partikel/cm³ auf 1 000 000 Partikel/cm³ zu erhöhen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Calame ab. Dieselfahrzeuge emittieren meistens weniger als 10'000 Partikel/cm³ Abgas, wenn der Partikelfilter einwandfrei funktioniert. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand. Der aktuelle Grenzwert von 250'000 Partikel/cm³ Abgas beinhaltet somit eine ausreichend hohe Toleranz.

Werte zwischen 250'000 Partikel/cm³ und 1 Mio. Partikel/cm³ sind ein Indiz für einen schleichenden Defekt, z. B. einen Haarriss, der sich voraussichtlich vergrössern wird, so dass das betroffene Auto bis zur (über-)nächsten amtlichen Nachprüfung mehr gesundheitsschädigende Partikel ausstösst.

Eine Untersuchung der TCS-Sektion Tessin Anfang 2023 zeigte, dass von rund 200 Personenwagen 64 Prozent weniger als 10'000 Partikel/cm³ Abgas ausstossen. 10 Prozent der Fahrzeuge wiesen einen Wert von über 250'000 Partikeln/cm³ auf, der Grossteil von ihnen lag deutlich über 1'000'000 Partikel/cm³. 2 Prozent aller untersuchten Fahrzeuge wiesen einen Wert zwischen 250'000 und 1'000'000 Partikeln/cm³ auf – sie wären von der Grenzwerthöhung gemäss Motion betroffen.



Schliesslich weist der TCS darauf hin, dass es in der Europäischen Union keine einheitliche Regelung für die Messung der Partikelzahl bei Dieselfahrzeugen gibt. Nur einzelne Mitgliedstaaten führen die Messungen durch, die dabei festgelegten Grenzwerte unterscheiden sich je nach Land. Deutschland beispielsweise schreibt denselben Grenzwert wie die Schweiz vor, also 250 000 Partikel/cm³.

24.4367 Motion Knutti. Volkswillen respektieren, Mineralölsteuer sofort senken

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen über die Mineralölsteuer dahingehend anzupassen, dass die Mineralölsteuer um 10 Rappen gesenkt wird, bis zum Zeitpunkt, wo der Bundesrat dem Parlament weitere Ausbauprojekte vorlegt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Knutti ab. Die Mineralölsteuer leistet einen substanziellen Beitrag an den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) sowie an den Fonds zur Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs (SFSV). Zudem ist der durch das Volks-Nein zum *Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen* freiwerdende finanzielle Handlungsspielraum sehr gering.

Eine Reduktion von 10 Rappen entspricht jährlich Mindereinnahmen von schätzungsweise 550 Millionen Franken. Das entspricht etwa einem Fünftel der Investitionen, die pro Jahr mittels NAF getätigt werden. Somit ist die von der Motion geforderte Senkung der Mineralölsteuer ein nicht-vernachlässigbares finanzielles Risiko für die Schweizer Strasseninfrastruktur.

Nur ein kleiner Anteil (etwa 5 Prozent) der NAF-Investitionen fließt in Kapazitätserweiterungen und Engpassbeseitigungen. Etwa drei Viertel der jährlichen Investitionen fließen in den Unterhalt und den Betrieb des Nationalstrassennetzes – Tendenz steigend. Ebenfalls zu beachten ist, dass die NAF-Reserve seit dem Jahr 2023 rückläufig ist. Und die Reserve dürfte – unter anderem aufgrund der befristet höheren Beiträge an den allgemeinen Bundeshaushalt zulasten des NAF – weiter zurückgehen.

Aufgrund dieser Ausgangslage und im Interesse der Strassennutzer hält der TCS eine Reduktion der Mineralölsteuer nicht für angezeigt.

24.4486 Postulat Clivaz Christophe. Nationale Strategie für den Freizeit- und Tourismusverkehr

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht zu einer nationalen Strategie für den Freizeit- und Tourismusverkehr zu erstellen. Der Bericht soll:

- die aktuellen Entwicklungen im Vergleich mit der Vision und den Ziele der Strategie Freizeitverkehr von 2009 analysieren und die wichtigsten Problembereiche aufzeigen;
- zwischen Freizeitverkehr und touristischem Verkehr unterscheiden;
- zwischen Verkehrsnutzerinnen und -nutzern aus dem Ausland und denjenigen aus der Schweiz unterscheiden;
- Ziele formulieren und Massnahmen aufzeigen;
- Datenbanken mit Statistiken schaffen, mit deren Hilfe die Verkehrsströme besser verstanden werden können, insbesondere dort, wo der Handlungsdruck am grössten ist.

Stellungnahme des TCS:





Der TCS lehnt das Postulat Clivaz ab. Es ist an den Tourismus- und Mobilitätsunternehmen, eine Strategie zu entwickeln, die dem Bedarf des Freizeit- und Tourismusverkehrs entspricht. Beispielsweise ist die SBB bereits daran, ihr Angebotskonzept in diese Richtung zu optimieren.

Darüber hinaus hat der Bundesrat am [6. Dezember 2024 seinen Bericht «Touristischen Verkehr definieren» verabschiedet](#) (Erfüllung Postulat Dittli 21.4452). Dieser Bericht bietet einen guten Einblick in die Thematik. Vor diesem Hintergrund hält der TCS ein weiteres Mandat für einen Postulatsbericht für nicht nötig.

[24.4598](#) Motion Wandfluh. Integration der Prüfung für den Führerausweis Kategorie BE in die Kategorie B

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zur Anpassung von Artikel 4 der Verkehrszulassungsverordnung zur Integration der Prüfung für den Führerausweis der Kategorie BE in den Führerausweis der Kategorie B vorzulegen.

Stellungnahme des TCS:



Aus Gründen der Verkehrssicherheit lehnt der TCS die Motion ab. Das Fahren eines Anhängers mit einem Gewicht von mehr als 800 kg, der an ein Auto gekoppelt ist, erfordert besondere Fähigkeiten. Dazu gehört das Beherrschen der Gesamtlänge des Auto-Anhängers insbesondere bei Manövern (wie Kreuzen, Überholen, Kurvenfahren, Abbiegen an Kreuzungen ...), bei denen nur die Rückspiegel benutzt werden dürfen. Der Fahrer muss auch das Verhalten des Anhängers bei ungünstigen Wetterbedingungen, bei Gegen- oder Seitenwind beherrschen, insbesondere bei sperrigen Anhängern wie Wohnwagen.

Ohne eine praktische Prüfung, die bestätigt, dass der Fahrer sein Fahrzeug und den angekuppelten Anhänger beherrscht, kann die Sicherheit des Fahrers selbst und anderer Verkehrsteilnehmer nicht gewährleistet werden.

[24.4602](#) Motion Wandfluh. Anpassung der Prüfintervalle von Motorfahrzeugen der Kategorie B und für Anhänger bis 3,5 Tonnen

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Entwurf zur Anpassung von Artikel 33 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge mit dem Ziel zur Verlängerung der Prüfintervalle

- für Personenwagen und Motorräder auf 5 Jahre
- für Anhänger bis 3.5 Tonnen auf 5 Jahre

vorzulegen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Wandfluh ab. Er sieht keinen Anlass, von den am 1. Februar 2017 in Kraft getretenen Intervallen für die amtliche obligatorische Nachprüfung (6-3-2-2-...-Jahre) abzuweichen. Der hohe technische Standard heutiger Personenwagen und Motorräder kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass Defekte und Reparaturen mit zunehmendem Alter häufiger werden. Vor allem bei älteren Fahrzeugen wirkt sich eine seltenere Prüfung von sicherheitsrelevanten Komponenten nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus. Ausserdem sind mit der Erstreckung des Prüfungsintervalls von zwei auf fünf Jahre bei den älteren Fahrzeugen Nachteile für die Konsumenten beim Kauf von Gebrauchtwagen zu erwarten. Zudem ist die Verlängerung des Intervalls zwischen den Kontrollen von zwei auf fünf Jahre bei älteren Fahrzeugen nicht im Interesse des Käufers, da dieser möglichst umfassende Garantien hinsichtlich der Qualität des von ihm erworbenen Fahrzeugs benötigt.



Parlamentarische Initiativen 1. Phase

25.483 Parlamentarische Initiative Glarner. Schluss mit dem "Tempo Waldsterben". Wiedereinführung von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen und 100 Stundenkilometern ausserorts

Der Bundesrat wird aufgefordert, die ursprünglich geltenden Tempolimiten von 130 km/h auf Autobahnen und Tempo 100 km/h auf Ausserortsstrassen wieder einzuführen.

Die KVF-N hat mit 13 zu 11 Stimmen beantragt, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit beantragt, der Initiative Folge zu geben und damit die höheren Geschwindigkeiten, welche vor 1985 galten, wieder einzuführen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Glarner ab. Das Geschwindigkeitsregime 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf den Ausserortsstrassen hat sich bewährt – sowohl aus Sicht des Verkehrsflusses als auch der Verkehrssicherheit.

Zudem ist die Belastung des Nationalstrassennetzes zu beachten: An diversen Stellen sind Schweizer Autobahnen stark überlastet, was zu Stau und Ausweichverkehr auf das angrenzende Netz führt. Eine Erhöhung der Tempolimiten wird daher kaum zum schnelleren Vorankommen der Verkehrsteilnehmenden beitragen. Zielführender für einen besseren Verkehrsfluss ist ein bedarfsorientierter Ausbau der Strasseninfrastruktur.