



# Vorschau auf die Sommersession 2025 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



**Gérard Métrailler**  
058 827 27 21  
gerard.metrailler@tcs.ch



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



<b>Ständerat</b>			
			Seite
<a href="#">23.3936</a>	Motion Grossen – Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum		02
<a href="#">23.3783</a>	Motion Schaffner – Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt		02
<a href="#">25.3040</a>	Motion Z'graggen – Erhebliche Erhöhung der finanziellen Abgeltung durch den Bund für Kantonsstrassen an internationalen Transitachsen		03
<b>Nationalrat</b>			
<a href="#">25.022</a>	BRG. "Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt (Klimafonds-Initiative)". Volksinitiative		04
Parlamentarische Initiativen 1. Phase			
<a href="#">24.468</a>	Parlamentarische Initiative Klopfenstein Broggini – Schutz gegen die Auswirkungen von Strassenlärm. Eine Frage der öffentlichen Gesundheit und eine Verantwortung auf Bundesebene		04
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
<a href="#">23.3711</a>	Motion (Pasquier-Eichenberger) Töngi – Für ein Verbot von SUV und Geländewagen		05
<a href="#">23.3715</a>	Postulat Farinelli – Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz		05
<a href="#">23.3891</a>	Motion Schaffner – Ausweichverkehr verhindern. Gesetzliche Grundlage für Navigationssysteme schaffen		06
<a href="#">23.3907</a>	Motion Schlatter – Mobilität auf Klimakurs bringen. Einstiegshürde abschaffen, Halbtax abschaffen, halber Preis für alle		07
<a href="#">23.4001</a>	Motion Aeschi – Nein zur UKW -Abschaltung. Vergabe von neuen UKW - Funkkonzessionen für die Periode ab dem 1. Januar 2027		07



## Ständerat

### **23.3936 Motion Grossen – Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum**

Der Bundesrat wird beauftragt, den Zugang zu Ladeinfrastrukturen für Elektroautos auch im Mietverhältnis und im Stockwerkeigentum sicherzustellen. Langsamladestationen für Elektroautos sind für die Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende von zentraler Bedeutung. Diese Bedeutung wird durch die neusten Beschlüsse des Parlamentes im Rahmen des Mantelerlasses untermauert. Es sind deshalb verbindliche Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der Ausbau des privaten und verteilnetzschonenden Heimpladernetzes rasch und ohne Einschränkungen vollzogen wird.

Eine Mehrheit der UREK-S (8:5 Stimmen) beantragt, die Motion abzulehnen. Eine Minderheit (Wasserfallen Flavia, Burkart, Crevoisier Crelier, Graf Maya, Müller Damian) beantragt, die Motion anzunehmen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS unterstützt die Motion Grossen mit Vorbehalten. Die Elektrifizierung der Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag, damit sich Schweizerinnen und Schweizer auch in Zukunft individuell und unter den Vorgaben der ambitionierten Klimaziele fortbewegen können. Umfragen bei der Bevölkerung haben gezeigt, dass die Lademöglichkeiten ein ausschlaggebendes Kriterium für ein eigenes Elektroauto sind.

Rund 60 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer wohnen zur Miete, in den Städten ist dieser Anteil sogar noch höher. In diesen Wohnverhältnissen fehlt es – selbst in Neubauten – immer noch an ausreichenden Anreizen, damit systematisch Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Motion Grossen, welche der Nationalrat mit 110:82 Stimmen angenommen hat, ermöglicht, neue Fördermassnahmen auf Bundesebene zu verankern. Daher empfiehlt der TCS, der Minderheit der KVF-S zu folgen und die Motion anzunehmen. Nichtsdestotrotz betont der TCS, dass bei der Umsetzung der Motion Eigentumsгарantie gewahrt und Mietrecht erfüllt werden müssen.

### **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.

Eine Mehrheit der WAK-S (7:5 Stimmen) beantragt, die Motion in einen Prüfauftrag an den Bundesrat umzuformulieren, der in die vom Bundesrat geplante Prüfung von Förderungsmöglichkeiten für Methanol einfließen soll.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Schaffner ab, welche einen radikalen Systemwechsel zur Folge hätte. 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.



## **25.3040 Motion Z'graggen – Erhebliche Erhöhung der finanziellen Abgeltung durch den Bund für Kantonsstrassen an internationalen Transitachsen**

Der Bundesrat wird beauftragt die Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel ([Art. 18 Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen](#)), bzw. die Gewichtung gemäss Anhang 3 im Bereich Hauptstrassen so anzupassen, dass Kantonsstrassen entlang internationaler Transitachsen, die erheblichen Verkehr aus dem internationalen Transit aufnehmen, deutlich höhere Beiträge für den erhöhten Unterhalt erhalten. Dafür sollen zusätzliche substanzielle Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereitgestellt werden.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Z'graggen ab. Er verweist dabei auf diverse getroffene und geplante Massnahmen für das Verkehrsmanagement.

In Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement für den Alpen transitverkehr hat der Bundesrat 2024 seinen Bericht zum Postulat Stadler (22.4044) verabschiedet. Der Bericht bietet eine Übersicht über bestehende Massnahmen und beurteilt zudem mögliche weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Schliesslich zeigt der Bundesrat im Bericht auf, welche Massnahmen er vertieft prüfen und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen anwenden möchte. Der TCS teilt die Beurteilung des Bundesrates und anerkennt die Bestrebungen, die Verkehrssituation in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen fortlaufend zu verbessern.

Hinsichtlich Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastrukturen beteiligt sich der Bund verschiedentlich, beispielsweise an Hauptstrassen, mit allgemeinen Beiträgen an kantonale Kosten für Strassen und an Kantone ohne Nationalstrassen (Art. 86 Abs. 3 BV). Der TCS erachtet die in der Motion geforderte Erhöhung nicht für opportun. Zudem könnte die Annahme der Motion einen Präzedenzfall schaffen: Weitere Kantone, in denen die Nationalstrassen stark belastet sind und die Kantonsstrassen in der Folge Transitverkehr absorbieren, könnten ebenfalls mehr finanzielle Unterstützung einfordern. Langfristig könnte die Motion deshalb Einsparungen bei anderen wichtigen Investitionen in die Schweizer Strasseninfrastruktur zur Folge haben oder umgekehrt zu einer Erhöhung der Abgaben im Strassenverkehr führen.



## Nationalrat

### **25.022 BRG. "Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt (Klimafonds-Initiative)". Volksinitiative**

Die im April 2024 zustanden gekommene «Klimafonds-Initiative» möchte einen Fonds schaffen, dessen Mittel unter anderem in Massnahmen zum Ausbau der erneuerbaren Energien, der Energieeffizienz oder der Dekarbonisierung von Verkehr, Gebäude und Wirtschaft fliessen. Die Gelder dafür sollen aus dem Bundeshaushalt kommen. Namentlich soll der Bund jährlich 0,5 bis 1 Prozent des Bruttoinlandprodukts in den Klimafonds einlegen. Dies entspräche gemäss Bundesrat aktuell zwischen 3,9 und 7,7 Milliarden Franken pro Jahr.

#### Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Klimafonds-Initiative ab. Zwar sind aus Sicht des TCS weiterhin wichtige Anreize und Investitionen nötig, um das vom Schweizer Stimmvolk angenommene Ziel «Netto-Null bis 2050» zu erreichen. So sieht das am 1. Januar dieses Jahres in Kraft getretene Klima- und Innovationsgesetz vor, über einen Zeitraum von zehn Jahren fast 3,2 Milliarden Franken für den Bausektor (Erneuerung von Heizungen) und für die Industrie (Förderung neuer klimafreundlicher Technologien) bereitzustellen.

Dagegen erachtet der TCS den geforderten Klimafonds für ungeeignet. Dass das Schweizer Stimmvolk 2021 «Nein» zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sagte, lag unter anderem an den schwer nachvollziehbaren Finanzflüssen innerhalb des damals vorgeschlagenen Klimafonds. Ausserdem würde ein solches in der Verfassung verankertes Instrument einen hohen administrativen Aufwand verursachen. Schliesslich birgt die vorliegende Volksinitiative das Risiko, dass Mittel weniger gezielt und stattdessen nach Giesskannenprinzip verteilt werden.

## Parlamentarische Initiativen 1. Phase

### **24.468 Parlamentarische Initiative Klopfenstein Broggini – Schutz gegen die Auswirkungen von Strassenlärm. Eine Frage der öffentlichen Gesundheit und eine Verantwortung auf Bundesebene**

Artikel 16 (Sanierungspflicht) des Umweltschutzgesetzes (USG) wird so geändert, dass die Sanierung von Strassen nach der gesundheitlichen Dringlichkeit priorisiert wird, das heisst nach der Anzahl der Personen, die übermässigem und andauerndem Lärm ausgesetzt sind. Die Änderung muss sich auf den Strassenlärm unter dem Aspekt des Schutzes von Menschen beziehen.

#### Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative ab. Es gibt bereits Richtwerte des Bundes, ihre Umsetzung liegt in der Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden. Entsprechend der föderalistischen Aufgabenteilung und der damit verbundenen Finanzierung sollte den Gemeinden und Kantonen genügend Handlungsspielraum überlassen werden. Schliesslich ist zu beachten, dass eine solche bundesgesetzliche Regelung den aktuellen Bestrebungen, verdichtetes Bauen zu ermöglichen, zuwiderläuft.



## Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)

### **23.3711 Motion (Pasquier-Eichenberger) Töngi – Für ein Verbot von SUV und Geländewagen**

Der Bundesrat wird beauftragt, den Import von neuen Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen mit einem Leergewicht von zwei Tonnen oder mehr ab 2025 zu verbieten. Ausnahmen sind möglich, sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Pasquier-Eichenberger ab. Es besteht keine eindeutige Definition für «SUVs» oder «Geländefahrzeuge». Bei weitem nicht alle von der Motionärin als «SUVs» bezeichnete Fahrzeuge wiegen mehr als 2 Tonnen. Ausserdem wird die Höhe der Schadstoffemissionen nicht durch die Form oder den Typ der Karosserie bestimmt.

Batteriebetriebene Fahrzeuge sind oft schwerer als solche mit Verbrennungsmotor. Die vorgeschlagene Gewichtsbeschränkung ist vor diesem Hintergrund kaum sinnvoll, statt neuer Verbote ist auf Anreize zu setzen. So bekräftigt der TCS seine Forderung nach einer Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos im CO<sub>2</sub>-Gesetz, um den ökologischen Wandel in der Mobilität voranzutreiben. Im Weiteren verweist der TCS auf den bestehenden marktwirtschaftlichen Mechanismus: Das geltende CO<sub>2</sub>-Gesetz beinhaltet Emissions-Zielwerte für Fahrzeugimporteure. Überschreitet die jeweilige Fahrzeugflotte den Zielwert, werden Sanktionen fällig.

### **23.3715 Postulat Farinelli – Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz**

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, um:

- eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu beurteilen;
- dafür zu sorgen, dass für die Überquerung von Pässen – die für den Transitverkehr eine Alternative zu den Autobahntunneln darstellen – zumindest für bestimmte Fahrzeugkategorien (mit Ausnahme von z. B. Kleinmotorrädern) ebenfalls eine Autobahnvignette erforderlich ist;
- zu prüfen, wie die höheren Kosten der Autobahnvignette ganz oder teilweise und unter Nutzung der Digitalisierung der Vignette unbürokratisch an die Motorfahrzeugsteuer, die ein Mittel zur Infrastrukturfinanzierung darstellt, angerechnet werden können.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt das Postulat Farinelli ab. In Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement für den Alpen transitverkehr hat der Bundesrat 2024 seinen Bericht zum Postulat Stadler (22.4044) verabschiedet. Der Bericht bietet eine Übersicht über bestehende Massnahmen beurteilt zudem mögliche weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Auch die vom Postulat geforderte Analyse einer Preiserhöhung bei der Autobahnvignette – mit einer teilweisen Rückerstattung an die Schweizer Wohnbevölkerung – findet sich im Bericht. Die Massnahme ist aus folgenden Gründen ungeeignet, respektive nicht umsetzbar:

- Die Preiserhöhung würde in erster Linie inländische Verkehrsteilnehmende treffen – unabhängig davon, ob sie die alpenquerenden Strassen benutzen oder anderswo in der Schweiz das Nationalstrassennetz nutzen;
- Das Landverkehrsabkommen mit der EU erlaubt keine Ungleichbehandlung von aus- und inländischen Verkehrsteilnehmenden. Versuche von EU-Staaten, dies indirekt über eine Rückverteilung an ihre Wohnbevölkerung umzusetzen, wurden auf juristischem Weg unterbunden. Somit ist die vorgeschlagene



Rückverteilung einer nationalen Abgabe (Vignette) über eine kantonale Steuer (Motorfahrzeugsteuer) nicht anwendbar.

Statt einer Erhöhung des Vignettenpreises zeigt der Bundesrat im Bericht andere Massnahmen auf, welche er vertieft prüfen und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen anwenden möchte. Der TCS teilt die Beurteilung des Bundesrates und anerkennt die Bestrebungen, die Verkehrssituation in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen fortlaufend zu verbessern. Vor dieser Ausgangslage hält der TCS das Postulat für erfüllt.

### **23.3891 Motion Schaffner – Ausweichverkehr verhindern. Gesetzliche Grundlage für Navigationssysteme schaffen**

Der Bundesrat wird beauftragt, eine gesetzliche Grundlage für digitale Verkehrsanordnungen zu schaffen. Solche digitalen Verkehrsanordnungen sollen in Navigationssystemen ähnlich wirken wie z. B. Fahrverbote mit "Zubringerdienst gestattet". Sie sollten so verhindern, dass der Verkehr durch Quartierstrassen geleitet wird. Sie könnten auch auf ganze Dörfer angewendet werden, die unter dem Ausweichverkehr wegen überlasteter Transitachsen leiden. Zudem können Navigationssysteme so in Zukunft möglicherweise zu einer intelligenten Verkehrslenkung beitragen.

**Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Schaffner ab. Dem TCS ist bewusst, dass in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen und Stausituationen die lokale Bevölkerung durch Ausweichverkehr belastet wird. Aus diesem Grund werden auch Empfehlungen des ASTRA systematisch in der Aufbereitung von Verkehrsmeldungen einbezogen. Weitere Massnahmen, darunter auch bauliche, können situationsbedingt und lokal angewendet werden.

Dagegen wird eine digitale und schweizweit funktionierende Universallösung per Navigationssystem gegen die Folgen hoher Verkehrsaufkommen / eines regionalen Ereignisses die erhoffte Wirkung entfalten: Das Kartenmaterial in Navis wird international erstellt und angeliefert und sollte, vorausgesetzt sie werden systematisch aktualisiert, 1:1 den realen Vorschriften vor Ort entsprechen (Strassenschildern etc.).



### **23.3907 Motion Schlatter – Mobilität auf Klimakurs bringen. Einstiegshürde abschaffen, Halbtax abschaffen, halber Preis für alle**

Der Bundesrat wird beauftragt, sich für die Abschaffung des Halbtax einzusetzen und damit den halben Preis zum Normalpreis zu machen.

Um die Klimaziele zu erreichen, spielt der Öffentliche Verkehr neben dem Velo- und Fussverkehr eine wesentliche Rolle. Der Entwicklung, dass der private Autoverkehr billiger wird und der ÖV im Verhältnis teurer, muss entschieden entgegnet werden.

Die Preise für den öffentlichen Verkehr steigen in der Schweiz schneller als diejenige für den Autoverkehr, wie der Blick auf die Preisentwicklung seit 1990 zeigt. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des MIV und effizienteren Fahrzeugen werden die Kosten weiter sinken. Damit verliert der ÖV an Attraktivität gegenüber dem Auto. Diese Entwicklung ist zu korrigieren, denn mit der Zunahme des Anteils des Autoverkehrs am Modalsplit lassen sich die Klimaziele nicht erreichen. Eine Zunahme des Autoverkehrs ist besonders im Freizeitverkehr zu beobachten. Besonders für Menschen, welche nur gelegentlich den ÖV benützen, erweist sich das Halbtax als Einstiegshürde mit starker negativer Lenkungswirkung: Ein Halbtax lohnt sich nur bei einer einigermaßen regelmässigen Nutzung des ÖVs.

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



Der TCS lehnt die Motion Schlatter ab. Bereits jetzt wird der Personenverkehr der Bahn zu über 50 Prozent subventioniert. Die Annahme der Motion würde die bereits starke Subventionierung weiter erhöhen und den Preis weiter von der Kostenwahrheit entfernen. Profitieren würden grundsätzlich nur jene Personen, welche einen guten Zugang zum öV-System haben

Ein weiterer Grund sind die Zuständigkeiten im Tarifsysteem. Auch wenn der Bund im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Grundsätze zur Tarifstrukturierung vorschreibt, müssen Transportunternehmen weiterhin selbst die Tarife für die von Ihnen angebotenen Leistungen festlegen können.

### **23.4001 Motion Aeschi – Nein zur UKW -Abschaltung. Vergabe von neuen UKW - Funkkonzessionen für die Periode ab dem 1. Januar 2027**

Der Bundesrat wird beauftragt, per 1. Januar 2027 neue UKW-Funkkonzessionen zu vergeben

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



Der TCS lehnt die Motion Aeschi ab. Der Bundesrat hat Ende Oktober 2023 beschlossen, die UKW-Konzessionen bis Ende 2026 zu verlängern, um der Radiobrache genügend Zeit zum Abschluss der Transition zu geben ([Link Medienmitteilung](#)). Die SRG hat diesen Entscheid bereits umgesetzt und sendet seit diesem Anfang Jahr ihre Programme nicht mehr per Ultrakurzwelle. Weitere (private) Anbieter planen ihre Umstellung gemäss dem vom Bundesrat vorgegebenen Zeitplan. Der TCS hat diesen Entscheid zur Kenntnis genommen und informiert sowie berät seine Mitglieder, wie sie ältere Fahrzeuge möglichst kostengünstig mit digitalem Radioempfang (DAB+) ausrüsten können.