



Vorschau auf die Sommersession 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 |
| 25.049 | BRG. Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz | | 02 |
| 25.4402 | Motion KVF-N. Digitalisierung der Führerausweise | | 03 |
| Nationalrat | | | |
| 26.026 | BRG. Mehrwertsteuer-Sondersatz für Beherbergungsleistungen | | 04 |
| 25.4074 | Motion Broulis. Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen (Feuerwehr, Sanität, Polizei oder Zoll) unterstützen, damit eine Dienstfahrt oder eine dringliche Fahrt durch administrative Sanktionen nicht stärker bestraft wird als durch strafrechtliche Sanktionen | | 04 |
| 25.4099 | Motion Poggia. Einführung einer Kontrollschildpflicht für Lastenräder und Longtail-Velos | | 05 |
| 20.492 | Parlamentarische Initiative Bregy. Vision und Strategie zu Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung. Dem Parlament verbindlich vorlegen! | | 06 |

Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)

| | | | |
|-------------------------|---|--|--------------------|
| 24.3597 | Postulat Klopfenstein Broggni. Grenzüberschreitende Agglomerationen – nationale Herausforderungen im Bereich der Mobilität. | | 07 |
| 24.3696 | Motion Suter. Lärmradargeräte: Gesetzliche Grundlagen schaffen | | 07 |
| 24.3740 | Motion Glättli. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es für Stromspeicherung Sinn macht. | | 08 |
| 24.3741 | Motion Grossen. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es für Stromspeicherung Sinn macht | | 08 |
| 24.3742 | Motion Knutti. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es am meisten Sinn macht | | 08 |
| 24.3964 | Postulat Tuosto. Beschleunigung der Verkehrsverlagerung in den grenzüberschreitenden Regionen und Agglomerationen | | 09 |
| 24.3965 | Motion Tuosto. Nationale Strassen und Eisenbahnen an die klimatischen und meteorologischen Unwägbarkeiten anpassen | | 09 |
| 24.3786 | Motion Gredig. Erhöhung der Kostenwahrheit im Strassenverkehr zur Entlastung der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler | | 10 |

Parlamentarische Initiative 1. Phase

| | | | |
|------------------------|--|--|--------------------|
| 25.483 | Parlamentarische Initiative Glarner. Schluss mit dem "Tempo Waldsterben". Wiedereinführung von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen und 100 Stundenkilometern ausserorts | | 11 |
|------------------------|--|--|--------------------|



Ständerat

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 hat die Bundesratsvorlage in der Frühlingssession 2026 mit 123 zu 60 Stimmen angenommen. Die KVF-S beantragt dem Ständerat mit 8 zu 3 Stimmen nicht auf die Bundesvorlage einzutreten. Eine Minderheit unterstützt die Vorlage des Bundesrates.

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 hälftig über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert werden. Beide Verkehrsfonds stehen 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 substantielle Investitionen in die physische Infrastruktur gegenüber, die unbedingt sichergestellt werden müssen.

Während er das angestrebte Ziel grundsätzlich unterstützt, ist es für den TCS fraglich, ob die mit Vorbehalten behaftete Wirkung von MODI in der aktuellen angespannten Finanzlage die beantragte finanzielle Verpflichtung rechtfertigt.



[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.

Der Nationalrat hat die Motion in der Frühlingsession auf Empfehlung des Bundesrates ohne Gegenantrag angenommen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der KVF-N, gleich wie der Bundesrat und Nationalrat. 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 Führerschein 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.



Nationalrat

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.

Die WAK-N tritt mit 13 zu 11 Stimmen auf die Vorlage des Bundesrates zur befristeten Verlängerung des Mehrwertsteuer-Sondersatzes für Beherbergungsdienstleistungen ein und heisst sie in der Gesamtabstimmung mit 14 zu 11 Stimmen gut.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die befristete Verlängerung des Sondersatzes für Beherbergungsdienstleistungen. Gleich wie die Mehrheit der WAK-N 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-Campingplätzen verzeichnen jährlich rund eine Million Logiernächte. Entsprechend ist die befristete Verlängerung des Sondersatzes ein substanzieller Beitrag, damit der TCS sein Campingangebot – eine attraktive Alternative zu klassischen Beherbergungsarten – stärken und weiterentwickeln kann.

25.4074 Motion Broulis. Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen (Feuerwehr, Sanität, Polizei oder Zoll) unterstützen, damit eine Dienstfahrt oder eine dringliche Fahrt durch administrative Sanktionen nicht stärker bestraft wird als durch strafrechtliche Sanktionen

Mit der Motion Broulis wird der Bundesrat beauftragt, der Bundesversammlung eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) zu unterbreiten. Ziel ist es, die Regeln zum Führerausweisentzug für Fahrerinnen und Fahrer von Blaulichtfahrzeugen auf dringender Einsatzfahrt anzupassen.

Künftig soll die Verwaltungsbehörde die Dauer des Ausweisentzugs reduzieren können. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen aus dringlichen oder taktischen Gründen auf Dienstfahrten soll nur noch die Differenz zur für den Einsatz angemessenen Geschwindigkeit zählen. Zudem soll es möglich sein, ganz auf einen Ausweisentzug zu verzichten und stattdessen nur eine Verwarnung auszusprechen. So sollen die besonderen Umstände von Einsatzfahrten besser berücksichtigt werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Broulis. Die Gesetzgebung wurde bereits geändert, um eine Lockerung der Strafen für Fahrer von Einsatzfahrzeugen, die im Rahmen ihrer Tätigkeit Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen, zu ermöglichen oder sogar vorzuschreiben.



Aus einem kürzlich ergangenen Urteil des Bundesgerichts, das die Motion Broulis begründet, geht hervor, dass die Möglichkeiten oder sogar die Verpflichtungen zur Lockerung der Sanktionen auf administrativer Ebene (Führerscheinenzug) unklar sind und in jedem Fall restriktiver sind als auf strafrechtlicher Ebene.

Der Ständerat hat die Motion mit 29 zu 3 Stimmen angenommen. Wie die KVF-N, die dem Nationalrat mit 16 zu 5 Stimmen empfiehlt, die Motion anzunehmen, ist auch der TCS der Ansicht, dass die in der Motion Broulis vorgeschlagene Gesetzesänderung sinnvoll und wünschenswert ist, um hier Klarheit zu schaffen.

25.4099 Motion Poggia. Einführung einer Kontrollschildpflicht für Lastenräder und Longtail-Velos

Der Bundesrat wird beauftragt, das geltende Recht dahingehend anzupassen, dass Lastenräder und Longtail-Velos mit einem Kontrollschild versehen werden müssen. Dies unabhängig davon, ob sie über einen elektrischen Antrieb verfügen, und unabhängig von der Leistung eines solchen Antriebs.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Poggia ab. Gleich wie die KVF-N, die dem Nationalrat mit 18 zu 2 Stimmen beantragt, die Motion abzulehnen, ist auch der TCS der Ansicht, dass die Forderungen der Motion nicht stimmig mit der Kategorisierung der Fahrzeuge gemäss ihrer technischen Merkmale sind.

Lastenräder fallen je nach Gewicht und Maximalgeschwindigkeit in unterschiedliche Kategorien. Für die vom Motionär angesprochenen langsamen und leichten Lastenräder (unter 250 kg, max. 25 km/h) gelten dieselben Vorschriften wie für langsame E-Bikes. Schwere und schnelle Lastenräder (max. 45 km/h) werden bereits jetzt wie schnelle E-Bikes behandelt und haben u. a. eine Kontrollschild-Pflicht.

Hinzu kommt, dass die Kategorisierung der Fahrzeuge für den Langsamverkehr – und damit einhergehend die verschiedenen Vorschriften – erst kürzlich, im Juli 2025, in Kraft getreten sind. Ziel der Revision waren klare und nachvollziehbare Vorschriften für eine wachsende Vielzahl an Langsamverkehrsmitteln.

In der Folge könnte die Motion mehr Verwirrung stiften und sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Der TCS empfiehlt daher, zuerst Erfahrungen mit der geltenden Regelung zu sammeln, bevor man eine mögliche Optimierung der Verkehrsvorschriften ins Auge fasst. Parallel dazu begrüsst er weitere freiwillige Massnahmen wie die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden und die Arbeit der Kantonspolizei, die für die Durchsetzung der geltenden Vorschriften zuständig ist.



20.492 Parlamentarische Initiative Bregy. Vision und Strategie zu Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung. Dem Parlament verbindlich vorlegen!

Die parlamentarische Initiative Bregy stellt folgende Forderung:

Das Raumplanungsrecht (SR 700, RPG) in Artikel 13 soll dergleichen ergänzt werden, dass die Leitlinien der Vision und der Strategie von Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung, die sogenannten Sachpläne, dem Parlament verbindlich vorlegt werden müssen.

Die UREK-N beantragt dem Nationalrat ohne Gegenantrag die parlamentarischen Initiative Bregy abzuschreiben. Aufgrund einer Revision der Raumplanungsverordnung sieht die Kommission das Anliegen der Initiative erfüllt.

Stellungnahme des TCS:



Die Sachpläne haben substantielle Konsequenzen für viele öffentliche Massnahmen auf bundes-, kantons- und Gemeindeebene (STEP Nationalstrassen, Agglomerationsprogramme etc.). Gemäss Art. 22, Abs. 2 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind sie für die Behörden verbindlich. Diese zentralen Grundlagen für die Raum- und Infrastrukturplanung sollten deshalb dem Parlament vorgelegt und von diesem verabschiedet werden.

Gemäss der neuen Bestimmung in Art. 19a der Raumplanungsverordnung (SR 700.1, RPV) vom 1. Januar 2026, wird bei der Anhörung der Kantone zu Entwürfen oder Anpassungen von Sachplänen neu gleichzeitig auch die Bundesversammlung angefragt, ob sie eine Konsultation wünscht. Nimmt die zuständige Kommission diese Gelegenheit zur Stellungnahme wahr, hat der Bundesrat deren Position bei seiner Entscheidung zu berücksichtigen und Abweichungen zu begründen.

Der TCS nimmt dies zur Kenntnis. Er weist darauf hin, dass in der letzten Teilrevision des Sachplans Verkehr (Mobilität und Raum 2050) substantielle Änderungen vorgeschlagen wurden, einschliesslich dem Ziel einer Verkehrsverlagerung und der Verringerung der Mobilität im Allgemeinen. Andere Aspekte, wie beispielsweise die Multimodalität und der Güterverkehr, wurden aus Sicht des TCS nicht zufriedenstellend berücksichtigt. Zudem enthielt die letzte Fassung des Sachplans Bestimmungen zu Parkplätzen, obwohl deren Verwaltung nicht in die Zuständigkeit des Bundes fällt. Der Einbezug des Parlaments würde einen klaren Mehrwert bringen, um die Sachpläne im Rahmen des ordentlich föderalen und demokratischen Prozesses zu validieren.



Parlamentarische Vorstösse der Kategorie IV (UVEK)

[24.3597](#) Postulat Klopfenstein Broggini. Grenzüberschreitende Agglomerationen – nationale Herausforderungen im Bereich der

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht das Entwicklungspotenzial des öffentlichen Verkehrs in grenzüberschreitenden Agglomerationen wie in Genf, Basel, St. Gallen oder dem Tessin zu evaluieren. Der Bericht soll die besten Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der Bahn prüfen und die spezifischen Bedürfnisse unter Berücksichtigung der bestehenden Infrastruktur und Angebote benennen. Weiter soll er konkrete Handlungsmöglichkeiten sowie Finanzierungsinstrumente aufzeigen, die das Angebot auch langfristig sichern. Der Bericht soll in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen entstehen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Klopfenstein Broggini ab. Für den TCS sind die Forderungen nicht kohärent mit der Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden. Ausserdem sieht er aufgrund der existierenden Instrumente auf Bundesebene keinen zusätzlichen Handlungsbedarf. Damit entspricht die Position des TCS der Position des Bundesrates, der das Postulat ebenfalls ablehnt.

Während der Bund die Nationalstrassen bewirtschaftet, weiterentwickelt und finanziert, verantworten Kantone und Gemeinden die Infrastrukturen auf ihrem Gebiet – einschliesslich des grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsangebots. Seit 2008 beteiligt sich der Bund ausserdem finanziell mit 30 bis zu 45 Prozent an der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen (Agglomerationsprogramme). Je höher die erwartete Wirkung des jeweiligen Programms auf Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt ist, desto höher fällt auch die Beteiligung aus. Auch die grenzüberschreitenden Agglomerationen profitieren von dieser Unterstützung bei ihrer langfristigen und grenzüberschreitenden Verkehrsplanung.

[24.3696](#) Motion Suter. Lärmradargeräte: Gesetzliche Grundlagen schaffen

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für den Einsatz von Lärmradargeräten («Lärmblitzern») zu schaffen. Fahrzeuge, die übermässigen Lärm verursachen, sollen mit Lärmradargeräten erfasst und die Fahrzeuglenkenden gebüsst werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Suter ab. Zwar ist der TCS der Ansicht, dass Lärmschutz ein wichtiges Anliegen ist, jedoch müssen die Massnahmen technisch umsetzbar und praxistauglich sein.

2023 hat der Bundesrat ein Massnahmenpaket in die Vernehmlassung geschickt, welches übermässigen Motorenlärm reduzieren soll. Sie geht zurück auf die Motion 20.4339 der UREK-N. Im [Oktober 2024](#) hat er diverse der vorgeschlagenen Massnahmen verabschiedet. Auf allfällige Änderungen im Bereich der Lärmradargeräte verzichtete er mit Verweis auf die damals laufenden Pilotprojekte.

Nun, im [Dezember 2025](#), hat der Bundesrat seinen Bericht über «Rechtliche und technische Abklärungen zur Anwendung von Lärmblitzern» veröffentlicht. Der Bericht veranschaulicht klar die technischen und juristischen Hürden bei der Verwendung von Lärmradargeräten.

So ist die Messung von Lärm - anders als der Geschwindigkeit – stark von der Witterung, Umgebungsgeräuschen und Fahrzeugtypen beeinflusst. Zudem fehlen klare gesetzliche Grenzwerte und praktikable Verfahren zur



Sanktionierung, was unter anderem daran liegt, dass Lärmspitzen nicht deckungsgleich mit «vermeidbarem Lärm» sind. Schliesslich würde der Einsatz von Lärmradargeräten zu einem unverhältnismässigen personellen und finanziellen Aufwand führen, während die bestehenden Vollzugsprobleme weiterhin bestehen blieben. Statt zur Sanktionierung oder für die Vorselektion zur weiteren Prüfung empfiehlt der Bundesrat deshalb den Einsatz von Lärmdisplays, die den Fahrzeuglenkenden Rückmeldung geben, ohne direkt eine Strafe oder Verfahren auszulösen.

Der TCS teilt die Beurteilung des Bundesrates. Solange der Nutzen sowie der technische und rechtliche Einsatz von Lärmradars nicht eindeutig nachgewiesen ist, sieht er keinen neuen Handlungsbedarf. Grundsätzlich unterstützt der TCS technische Lösungen, um den Verkehrslärm zu dämmen, beispielsweise lärmarme Strassenbeläge oder Reifen, die die durch den Rollwiderstand verursachte Lärmbelastung senken. Ebenso begrüsst der TCS die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden, beispielsweise via Kampagnen, um leiseres Fahrverhalten zu fördern.

[24.3740](#) **Motion Glättli. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es für Stromspeicherung Sinn macht**

[24.3741](#) **Motion Grossen. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es für Stromspeicherung Sinn macht**

[24.3742](#) **Motion Knutti. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es am meisten Sinn macht**

Der Bund soll die nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen setzen, damit Lademöglichkeiten bei Firmenparkplätzen für die eigene Flotte, für Angestellte und Kunden gefördert werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motionen Glättli, Grossen und Knutti. Die Schweiz hat sich zum Ziel genommen, bis 2050 klimaneutral zu werden. Dabei spielt die Elektromobilität eine bedeutende Rolle, entsprechend wichtig sind attraktive Rahmenbedingungen.

Gemäss TCS-Barometer Elektromobilität gehört der Preis und die Verfügbarkeit einer Ladestation zu den ausschlaggebenden Kriterien für den Kauf eines Elektroautos. Besonders für Mieterinnen und Mieter und in den Agglomerationen ist das Laden von Elektroautos mit zusätzlichen Hürden verbunden. Geeignete Rahmenbedingungen für Ladeinfrastrukturen am Arbeitsplatz können hier eine bedeutende Abhilfe leisten.



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 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds 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 als 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 der Bund 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 30 bis zu 45 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 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 zur 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 in Zusammenhang mit Naturgefahren. Diese Normen werden regelmässig an neue Erkenntnisse aus Wissenschaft und Forschung angepasst und bei der Erarbeitung sind Experten aus verschiedenen Bereichen involviert.



24.3786 Motion Gredig. Erhöhung der Kostenwahrheit im Strassenverkehr zur Entlastung der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler

Der Bundesrat wird beauftragt, das Verursacherprinzip im Strassenverkehr konsequenter anzuwenden und die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gleichzeitig zu entlasten.

Dazu soll ein Teil der verkehrsinduzierten Umweltkosten stärker durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) abgedeckt werden. Die Spezialfinanzierung soll in umwelt- und biodiversitätsfördernde Massnahmen wie z.B. Vernetzungsprojekte in der Landwirtschaft fliessen, welche heute über die allgemeine Bundeskasse finanziert werden

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Gredig ab. Die Kostenwahrheit in der Mobilität muss alle Verkehrsmittel einschliessen, da es ansonsten zu zusätzlichen Verzerrungen kommt. Aktuell tragen die Nutzer des motorisierten Personenverkehrs 86 Prozent der Gesamtkosten selbst (externe Kosten wie ungedeckte Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten eingerechnet). Beim Schienenverkehr liegt die Kostenbeteiligung der Nutzer bei 44 Prozent, 49 Prozent trägt die öffentliche Hand.

Abschliessend weist er darauf hin, dass sich die Schweiz mit dem Klima- und Innovationsgesetz dazu verpflichtet hat, bis 2050 klimaneutral zu werden – einschliesslich im Verkehr. Die konkreten Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels sind integraler Bestandteil des CO₂-Gesetzes, dessen Vernehmlassung für das zweite Halbjahr 2026 angekündigt ist.

Vor dieser Ausgangslage lehnt der TCS eine zusätzliche Umverteilung ab.



Parlamentarische Initiative 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 der parlamentarischen Initiative keine Folge gegeben. 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 wie 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.