



Vorschau auf die Sondersession 2025 des Nationalrates

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



Nationalrat			
23.310	Kantonale Initiative Uri – Verkehrsregime Gotthard-Transitstrassenverkehr		02
25.3003	Motion KVF-N – Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten		03
25.3004	Motion KVF-N – Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen		03
Parlamentarische Vorstösse in Kategorie IV – UVEK			
24.4303	Postulat Imark – Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen		04
23.3517	Postulat (Regazzi) Fonio – Gotthardtunnel. Eigene Fahrspur für Fahrzeuge mit Tessiner und Urner Kennzeichen		05
23.3553	Motion Quadri – Schluss mit der Bestrafung von Radarwarngruppen		05
23.3610 23.3611 23.3612	Motion Gredig, Motion Stadler, Motion Jauslin – Variable Maut für den Nord -Süd - Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge		06
23.3711	Motion (Pasquier-Eichenberger) Töngi – Für ein Verbot von SUV und Gelände – wagen		06
23.3715	Postulat Farinelli – Obligatorische Autobahnvignette für Fahrten durch die Schweiz		07



NATIONALRAT

23.310 Kantonale Initiative Uri – Verkehrsregime Gotthard-Transitstrassenverkehr

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) reicht der Kanton Uri die folgende Standesinitiative zum Verkehrsregime am Gotthard ein:

Die Bundesversammlung wird ersucht, die Rechtsgrundlagen zu schaffen bzw. das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) so zu ändern, dass es möglich wird, das Verkehrsaufkommen auf der Gotthardtransitachse über Massnahmen besser zu steuern und die Stausituation am Gotthard auch für den Kanton Uri erträglich zu machen und zu optimieren. Für die Rechtsgrundlage sind insbesondere die folgenden Elemente als Massnahmen zur Steuerung des Verkehrsaufkommens bzw. des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu prüfen:

- Es sind Verkehrsmanagement-Massnahmen zu treffen, um den Verkehr durch den Gotthardstrassentunnel zu verflüssigen, ohne die Kapazität der Strasse zu erhöhen. (Ampelschaltung mit Sekundenanzeige, Minimalgeschwindigkeit 80 km/h usw.).
- Es sind Massnahmen zu treffen, damit die Autobahn die Hauptroute für den Strassentransitverkehr ist. Die Kantonsstrasse soll hauptsächlich der innerkantonalen Erschliessung dienen. (Bewirtschaftung der Autobahn Ab- und Auffahrten bei Überlastung usw.).
- Mittelfristig sind Massnahmen zu planen, um den maximalen Verkehrszustrom auf der Strasse dem aktuellen und künftig bestehenden Kapazitätswolumen des Gotthardstrassenkorridors anzugleichen und somit die negativen Transitimmissionen auf den Kanton Uri zu minimieren. Insbesondere soll die Machbarkeit eines "Slot-Systems" für den Gotthardstrassenverkehr abgeklärt werden. Dies sowohl in technischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Rechtmässigkeit eines solchen digitalen Buchungssystems.
- Die Problematik des Strassentransitverkehrs über die Alpen ist bei weiteren Verhandlungen zum Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union einzubringen. Diese Aufforderung gilt auch für ein allfälliges Verhandlungspaket "Bilaterale III".
- Das gesetzliche Ziel, den alpenquerenden Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, konnte noch nicht im angestrebten Umfang umgesetzt werden. Es sind daher weiterhin, international koordinierte Massnahmen erforderlich, damit die Ziele der Verlagerungspolitik erreicht werden können. Dazu gehört auch die Entwicklung konkurrenzfähiger Angebote mit entsprechenden Kapazitäten im Schienenverkehr, welche mithelfen die Strasse zu entlasten.

Stellungnahme des TCS:



Zwar würdigt der TCS, dass die Initiative zu einer konstruktiven politischen Debatte über die Verkehrssituation am Gotthard beigetragen hat, er lehnt sie jedoch ab. Aufgrund der bestehenden, geplanten und zu prüfenden Massnahmen erachtet der TCS die Forderungen der Initiative für erfüllt. Damit teilt er die Beurteilung des Ständerates, der der Standesinitiative in der Sommersession 2024 oppositionslos keine Folge gegeben hat.

Eine wichtige Grundlage bietet der Bericht zum Postulat Stadler ([22.4044](#)), den der Bundesrat im Mai 2024 verabschiedet hat. Inhalt ist eine Auslegeordnung zu bestehenden und weiterer möglicher Massnahmen, um die Verkehrssituation für den Nord-Süd-Transit zu verbessern.

Zur Verbesserung ebendieser Verkehrssituation nennt der Bericht eine Vielzahl von Massnahmen, die das ASTRA mit den betroffenen Kantonen umsetzt. Dazu gehören unter anderem Einfahrtssperrungen, die Verlängerung von Ausfahrtsspuren, punktuelle Dosierungen bei den Ausfahrten und umfassende Informationskampagnen. Weiter geht der Bericht auf zusätzliche Massnahmen ein, welche der Bund für prüfenswert erachtet oder für die bereits eine vertiefte Analyse läuft. Er nennt beispielsweise automatisierte Auffahrtdosierungen, temporäre Anschlussperrungen und Massnahmen auf dem nachgeordneten



Strassennetz (u. a. Fahrverbote). Dagegen begründet der Bericht nachvollziehbar, warum andere politisch diskutierte Massnahmen, wie das Slot-System, kaum realisierbar wären.

Der TCS ist sich bewusst, dass der Bericht zum Postulat Stadler keine revolutionären neuen Ansätze aufzeigt und der Bund stattdessen auf bewährte und «kleinere» Massnahmen setzt. In diesem Zusammenhang erachtet der TCS die Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen für zentral, um das Verkehrsmanagement fortlaufend weiterzuentwickeln – mit Massnahmen, die zweckmässig und umsetzbar sind.

25.3003 Motion KVF-N – Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Betreiber von Navigationsgeräten angeordnete Strassensperrungen abbilden müssen.

Eine Minderheit der Kommission (Schilliger, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) beantragt, die Motion abzulehnen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion der KVF-N ab. Wie eine Minderheit der Kommission erachtet er die Massnahme für nicht anwendbar und bezweifelt darüber hinaus ihre Wirkung. Zu den Gründen gehören unter anderem:

- die Datenqualität. Insbesondere im untergeordneten Strassennetz sind nicht alle Baustellen, Sperrungen und Veranstaltungen digital erfasst oder ungenügend von den Kantonen und Gemeinden standardisiert. Hinzukommen grosse kantonale und kommunale Differenzen hinsichtlich Technikstand und Prozessen;
- die Nutzenden. Nicht immer wird das Kartenmaterial systematisch aktualisiert (z. B. aus Kostengründen).

Der TCS plädiert daher für alternative und bewährte Massnahmen. Um die lokale Bevölkerung von Ausweichverkehr zu entlasten, werden unter anderem Empfehlungen des ASTRA systematisch in der Aufbereitung von Verkehrsmeldungen einbezogen. Weitere Massnahmen, darunter bauliche, können situationsbedingt und lokal angewendet werden. Der TCS verweist in diesem Zusammenhang auf die Auslegeordnung, die der Bundesrat im Bericht zum Postulat Stadler ([22.4044](#)) erarbeitet hat.

25.3004 Motion KVF-N – Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen und verordnungstechnischen Grundlagen so anzupassen, dass die vom Ausweichverkehr auf den Nord-Süd-Transitachsen betroffenen Kantone bei starker Überlastung die Möglichkeit erhalten, auch auf Streckenabschnitten der Kantonsstrassen, die der Durchgangsstrassenverordnung (DSV) unterliegen, temporäre Fahrverbote für den Ausweichverkehr zu erlassen.

Eine Minderheit der Kommission (Giezendanner, Gianini, Hurter, Imark, Quadri, Rutz, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) beantragt, die Motion abzulehnen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion der KVF-N ab. Wie eine Minderheit der Kommission erachtet er die Umsetzung für schwierig. Ausserdem würde ein Präzedenzfall für das Schweizer Verkehrssystem geschaffen.



Die Verkehrsinfrastrukturen für den Nord-Süd-Transit sind – wie diverse weitere Nationalstrassenabschnitte – regelmässig stark belastet. Dies hat unter anderem zur Folge, dass ein Teil des Verkehrs auf das umliegende Strassennetz ausweicht.

Ein Kapazitätsausbau im Alpenraum ist aufgrund des Alpenschutzartikels (Art. 84 BV) keine Option. Stattdessen konzentriert sich der Bund, in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen, auf Massnahmen zur Effizienzsteigerung. Sein Bericht zum Postulat Stadler ([22.4044](#)) zeigt auf, welche Massnahmen bereits getroffen wurden, wo Pilotprojekte laufen und wo weiteres Optimierungspotenzial besteht. Beispielsweise wurden auf Kantons- und Gemeindestrassen bei der N13 San Bernardino punktuell temporäre Fahrverbote für den Durchgangsverkehr erlassen und der Verkehr vor Ortsdurchfahrten zurückgehalten. Die Erkenntnisse aus diesen und weiteren Massnahmen werden gemäss ASTRA laufend analysiert und optimiert.

Der TCS unterstützt diese Bestrebungen, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die umliegenden Gemeinden zu entlasten. Dagegen würde die Motion eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Kantonen schaffen, die zwar ebenfalls grosse Verkehrsmengen managen müssen, aber dazu verpflichtet sind, die für den Durchgangsverkehr notwendigen Strassen gemäss SVG (Art. 2) und der Durchgangsstrassenverordnung offen zu lassen. In der Folge könnte die Anwendung dieser Massnahme in anderen Regionen eingefordert werden – mit schwer abzuschätzenden Konsequenzen für das Schweizer Gesamtverkehrssystem.

Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV – UVEK

24.4303 Postulat Imark – Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie die einschlägigen Bestimmungen angepasst werden können, damit Pannestreifenumnutzungen (PUN) im Rahmen von vereinfachten Verfahren abgewickelt werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Imark. Die Pannestreifenumnutzung (PUN) gehört zu den Verkehrsmanagementmassnahmen des ASTRA, welche auf stark befahrenen Autobahnabschnitten zum Einsatz kommen ([PUN-Projekte des ASTRA](#)). PUN erhöht die Kapazitäten während hohem Verkehrsaufkommen und leistet so einen wichtigen Beitrag an den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Mit einer Vereinfachung der Planungsgenehmigungsverfahren liessen sich die Projekte an besonders überlasteten Nationalstrassenabschnitten schneller realisieren.



23.3517 Postulat (Regazzi) Fonio – Gotthardtunnel. Eigene Fahrspur für Fahrzeuge mit Tessiner und Urner Kennzeichen

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht zu beurteilen, ob es in technischer wie auch in rechtlicher Hinsicht machbar ist, dass Autofahrerinnen und Autofahrer mit Wohnsitz in den Kantonen Tessin und Uri einen prioritären Zugang zum Gotthard-Strassentunnel bekommen, dies analog zum Modell, das mit dem S-Verkehr für den Schwerverkehr besteht.

Dieser Bericht soll den Bericht in Erfüllung des Postulats 22.4044 Stadler ergänzen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat (Regazzi) Fonio ab. In Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement für den Alpentransitverkehr 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. Aufgrund dieser Ausgangslage erachtet der TCS die Forderung des Postulates für erfüllt.

23.3553 Motion Quadri – Schluss mit der Bestrafung von Radarwarngruppen

Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 98a Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) so zu ändern, dass Warnungen vor Radarkontrollen in geschlossenen sozialen Gruppen nicht mehr bestraft werden dürfen, dies unabhängig von der Anzahl der eingeschriebenen Gruppenmitglieder

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Quadri ab. Das Parlament hat im Rahmen der Revision des Strassenverkehrsgesetzes (zu Via sicura) im März 2023 beschlossen, das geltende Recht zur Warnung vor Verkehrskontrollen ([SVG Art. 98a, Abs. 3](#)) beizubehalten. Folglich bleibt es strafbar, öffentlich vor behördlichen Kontrollen im Strassenverkehr zu warnen. Damit will der Bundesrat die systematische Umgehung von Verkehrskontrollen unterbinden, was der Verkehrssicherheit zugutekommt (siehe BR-Antwort zur Motion Wobmann [14.4229](#)). Nicht als öffentlich gilt, wenn einzelne nahestehende Personen direkt gewarnt werden. Der TCS befürwortet die geltende Handhabung.



**23.3610 Motion Gredig,
23.3611 Motion Stadler,
23.3612 Motion Jauslin – Variable Maut für den Nord -Süd -Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen für die Einführung von Tunnelbenutzungsgebühren für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge (im Nationalstrassennetz) mit folgenden Eckwerten:

1. Variables Preissystem zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur;
2. Die Bevölkerung und die Wirtschaft aus den lokal betroffenen Kantonen soll nach Vorbild vergleichbarer Gebührensysteme in Europa angemessen entlastet werden;
3. Flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr auf anderen alpenquerenden Übergängen und in den Anwohnergemeinden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die gleichlautenden Motionen Gredig, Stadler und Jauslin ab. In Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement für den Alpentransitverkehr 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. Eine (variable) Benutzergebühr, wie sie die Motionen fordert, sieht der Bericht kritisch:

- Der Kanton Tessin würde als einziger Landesteil über keine frei verfügbare ganzjährige Strassenverbindung mit der restlichen Schweiz verfügen;
- Es wäre ein Abkehr vom Grundsatz (Art. 82 der Bundesverfassung) einer gebührenfreien Benutzung öffentlicher Strassen verankert;
- Es wäre eine Ungleichbehandlung gegenüber weiterer, stark belasteter Strassenabschnitte und Tunnels in der restlichen Schweiz (z. B. um Agglomerationen).

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. Aufgrund dieser Ausgangslage lehnt er die Vorstösse ab.

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 CO₂-Gesetz, um den ökologischen Wandel in der Mobilität voranzutreiben.

Im Weiteren verweist der TCS auf den bestehenden marktwirtschaftlichen Mechanismus: Das geltende CO₂-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:



In Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement für den Alpentransitverkehr 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. Eine Preiserhöhung der Autobahnvignette, zu welchem das Postulat einen Bericht fordert, erachtet der Bundesrat als ungeeignet:

- Sie würde in erster Linie inländische Verkehrsteilnehmende treffen, unabhängig davon, ob sie die alpenquerenden Strassen benutzen;
- Das Landverkehrsabkommen mit der EU erlaubt keine Ungleichbehandlung von aus- und inländischen Verkehrsteilnehmenden.

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. Vor dieser Ausgangslage hält der TCS das Postulat für erfüllt.