



Vorschau auf die Sondersession 2026 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



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



Nationalrat			
			Seite
26.3010	Motion KVF-N. Helmpflicht und Führerausweis für E-Roller und ähnliche Trendfahrzeuge		02
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
24.3597	Postulat Klopfenstein Broggini. Grenzüberschreitende Agglomerationen – nationale Herausforderungen im Bereich der Mobilität.		03
24.3696	Motion Suter. Lärmradargeräte: Gesetzliche Grundlagen schaffen		03
24.3740	Motion Glättli. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es für Stromspeicherung Sinn macht.		04
24.3741	Motion Grossen. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es für Stromspeicherung Sinn macht		04
24.3742	Motion Knutti. Elektroauto-Ladestation dort fördern, wo es am meisten Sinn macht		04
24.3406	Motion Quadri. Auch in der Schweiz sollen personalisierbare Autokennzeichen ("vanity plates") zugelassen werden		04



Nationalrat

26.3010 Motion KVF-N. Helmpflicht und Führerausweis für E-Roller und ähnliche Trendfahrzeuge

Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 18 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) dahingehend zu ändern, dass E-Roller und ähnliche Trendfahrzeuge mindestens in der Kategorie «schnelle Motorfahräder» zugeteilt werden. Für die E-Roller sollen damit neben der Kontrollschildpflicht eine Helmpflicht, ein Führerausweis und analoge Alterslimiten eingeführt werden, wie sie bereits für schnelle E-Bike (bis 45 km/h) und Mofas (bis 30km/h) gelten. Eine Mitnahme von Mitfahrenden (Soziusbetrieb) soll grundsätzlich verboten werden. Sollte eine rechtssichere Zuteilung zu einer bestehenden Fahrzeugkategorie nicht möglich sein, sind entsprechende Kategorien mit den genannten Anforderungen zu schaffen.

Eine Minderheit (Umbricht Pieren, Candinas Martin, Cottier, Imark, Kutter, Schnyder Markus, Silberschmidt) beantragt, die Motion abzulehnen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion der KVF-N ab. Sie fordert eine Helm- und Führerausweispflicht für E-Roller und ähnliche Trendfahrzeuge – weshalb sie der Kategorie «schnelle Motorfahräder» statt der Kategorie «Leicht-Motorfahräder» zugeteilt werden sollen. Welche «ähnlichen Trendfahrzeuge» von der Neueinteilung betroffen wären, konkretisiert die Motion nicht.

Die Forderungen der Motion sind nicht stimmig mit der Kategorisierung der Fahrzeuge gemäss ihrer Eigenschaften (Grösse, Gewicht, Geschwindigkeit etc.). Aktuell gehören E-Roller gleich wie z. B. langsame E-Bikes und E-Trottinette zu den «Leicht-Motorfahrädern». Ihre maximale Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h (bzw. 20 km/h für E-Trottinette). Sie sind deutlich langsamer als schnelle Motorfahräder welche bis zu 45 km/h fahren dürfen. Weitere Unterschiede betreffen u. a. die zulässigen Verkehrswege und die Ausrüstung des Fahrzeugs (z. B. Kennzeichen und Geschwindigkeitsmesser).

Hinzukommt, 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 als bessere Strukturen bieten – was sich wiederum negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Stattdessen befürwortet der TCS, dass zuerst Erfahrungen mit der geltenden Regelung gesammelt werden, bevor man eine mögliche Optimierung der Verkehrsvorschriften ins Auge fasst. Parallel dazu begrüsst er weitere freiwillige Massnahmen wie die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden und die polizeiliche Durchsetzung der geltenden Vorschriften.



Parlamentarische Vorstösse der Kategorie IV (UVEK)

[24.3597](#) Postulat Klopfenstein Brogгинi. 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 Brogгинi 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.

Während der Bund die Nationalstrassen bewirtschaftet, weiterentwickelt und finanziert, verantworten Kantone und Gemeinden die Infrastrukturen auf ihrem Gebiet – einschliesslich dem 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, Umgebungsgläuschen 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 unverhältnismässigem 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 leisere Reifen. 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.

[24.3406](#) 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.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Quadri, respektive 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.

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 für die beschränkte sich das Astra stattdessen auf [Weisungen zur vorübergehenden Erteilung von siebenstelligen Kontrollschildern](#), welche per Januar 2026 in Kraft getreten ist.

Der TCS hat Verständnis für den gezielten Ressourceneinsatz des Bundes ist der Auffassung und durch die Erteilung von siebenstelligen Kontrollschildern hat die Forderung an Dringlichkeit verloren. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass es sich bei der Kontrollschildreform um ein Anliegen handelt, dass seit vielen Jahren besteht. Entsprechend begrüsst der TCS eine baldige Wiederaufnahme des Projekts.