Vorschau auf die Herbstsession 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

Ständerat			
			Seite
21.082	BRG. Zivilprozessordnung. Änderung		02
25.022	BRG. «Für eine gerechte Energie- und Klimapolitik: Investieren für Wohlstand, Arbeit und Umwelt (Klimafonds-Initiative)». Volksinitiative		02
25.3543	Motion Burkart. Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke, um eine Rückverlagerung des alpenquerenden kombinierten Transitverkehrs auf die Strasse zu verhindern		03
25.3744	Motion Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen gestützt auf Art. 82 Abs. 3 i.V.m. Art. 84 Abs. 1 BV		04
25.3953	Motion KVF-S. Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen		05
25.3710	Postulat Zopfi. Optimierung des BIF - Aus weniger mehr herausholen		06
25.3636	Postulat Juillard. Strassenverkehr: Hat das begleitete Fahren die Fähigkeiten der künftigen Lenkerinnen und Lenker verbessert?		06
25.3548	Postulat Würth. Neue technologische Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement nutzbar machen		07
25.3951	Postulat UREK-S. Grundlagen für ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz		07
22.451	Parlamentarische Initiative Pfister Gerhard. Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz		08
Nationalrat			
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
23.4001	Motion Aeschi. Nein zur UKW -Abschaltung. Vergabe von neuen UKW -Funkkonzessionen für die Periode ab dem 1. Januar 2027		09
23.4172	Motion Porchet. Ein städtischer Boulevard zur Beruhigung und Entwicklung von Lausanne und Lausanne -West		09
23.4176	Motion Töngi. Stopp der Staupropaganda. Verkehrsmeldungen sind nicht mehr zeitgemäss		10

Ständerat

21.082 BRG. Zivilprozessordnung. Änderung.

Nachdem das Parlament 2013 die Motion Birrer Heimo (13.3931) angenommen hat, legt der Bundesrat eine neue Revision der Zivilprozessordnung vor, um den kollektiven Rechtsschutz zu stärken. Die bestehende Verbandsklage soll ausgebaut werden und künftig auch die Geltendmachung von Ersatzansprüchen ermöglichen.

Am 17. März 2025 beschloss der Nationalrat, der Empfehlung seiner Rechtskommission (RK-N) zu folgen und nicht auf die Vorlage einzutreten. Im August übernahm die Rechtskommission des Ständerates das Dossier und empfiehlt dem Ständerat mit 8 zu 5 Stimmen, ebenfalls nicht auf die Vorlage einzutreten.

Stellungnahme des TCS: ✗

Der TCS empfiehlt, der Position der RK-S vom 15. August 2025 zu folgen und nicht auf den Gesetzesentwurf über den kollektiven Rechtsschutz einzutreten.

Durch sein wissenschaftliches und journalistisches Engagement, durch zahlreiche Veranstaltungen oder auch durch Produktetests setzt sich der TCS täglich für die Konsumenten ein. So führt er beispielsweise zahlreiche Vergleichstests durch, um seine Mitglieder und die breite Öffentlichkeit zu informieren. Transparente Informationen leisten einen Beitrag an die Entscheidungsfreiheit von Konsumentinnen und Konsumenten. In diesem Sinne lehnt der TCS den vorliegenden Entwurf zur Revision des kollektiven Rechtsschutzes ab, den der Ständerat beraten wird. Der TCS begründet dies insbesondere mit dem hohen Risiko, dass dieser Gesetzesentwurf zu einem Missbrauch ähnlich den USA (class action) führen könnte, d. h. hauptsächlich zu einer Verwendung dieses Instruments für den Verbraucherschutz für kommerzielle Zwecke.

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.

In der Sommersession 2025 beschloss der Nationalrat mit einer klaren Mehrheit (120:64 Stimmen), die Klimafonds-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Diese Beurteilung teilt auch eine Mehrheit der UREK-S: Mit 8 zu 3 Stimmen beantragt sie dem Ständerat, die Initiative abzulehnen.

Stellungnahme des TCS: ✗

Der TCS lehnt die Klimafonds-Initiative, gleich wie eine Mehrheit der UREK-S, 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.

Jedoch erachtet der TCS den geforderten Klimafonds für ungeeignet. Dass das Schweizer Stimmvolk 2021 «Nein» zur damaligen Revision des CO2-Gesetzes sagte, lag unter anderem an den schwer nachvollziehbaren Finanzflüssen innerhalb des Instruments – welches mit dem hier geforderten Klimafonds vergleichbar ist. Ausserdem würde ein solcher in der Verfassung verankerter Fonds einen hohen administrativen Aufwand verursachen. Schliesslich birgt die vorliegende Volksinitiative das Risiko, dass Mittel weniger gezielt und stattdessen nach Giesskannenprinzip verteilt werden.

25.3543 Motion Burkart. Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen–Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke, um eine Rückverlagerung des alpenquerenden kombinierten Transitverkehrs auf die Strasse zu verhindern

Der Bundesrat wird beauftragt, den linksrheinischen NEAT-Zubringer Antwerpen–Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke zeitnah auszubauen. Insbesondere soll die Schweiz die dafür erforderliche Profilanpassung der Vogesen-Tunnel vollständig finanzieren und hierfür vorrangig die freiwerdenden Mittel der Rollenden Landstrasse (RoLa) aus den Jahren 2026–2028 einsetzen.

Die NEAT hat die Kapazität des alpenquerenden Gütertransitverkehrs durch die Schweiz deutlich erhöht. Allerdings ist der wichtigste nördliche Zulauf, die rechtsrheinische Rheintalbahn in Deutschland, bereits heute überlastet und äusserst störanfällig. Verzögerungen beim dortigen Ausbau (voraussichtliche Fertigstellung erst 2042) verschärfen dieses Engpassproblem. Um die Resilienz des Systems zu stärken, braucht es dringend einen zweiten Nordzulauf zur NEAT.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS unterstützt die Motion Burkart. Der Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen – Basel, leistet einen Beitrag, einen Teil des Güterverkehrs über die Schiene abzuwickeln und damit die Strasseninfrastruktur zu entlasten – dies hilft sowohl dem Güter- wie auch dem Individualverkehr. Daher unterstützt der TCS die Weiterentwicklung des Zubringers mit Blick auf ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem.

25.3744 Motion Chiesa. Einführung einer verkehrsabhängigen Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf Schweizer Strassen gestützt auf Art. 82 Abs. 3 i.V.m. Art. 84 Abs. 1 BV

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zu unterbreiten, die die Einführung einer Durchfahrtsabgabe (DA) für motorisierte Fahrzeuge vorsieht, welche die Schweiz auf dem Strassenweg von einem Nachbarstaat in einen anderen durchqueren und keinen völkerrechtlichen Anspruch auf entsprechende Rechte haben.

Die DA betrifft den Strassentransitverkehr, d. h. die Durchfahrt eines Fahrzeugs, das aus einem Nachbarstaat in die Schweiz einreist und in einen anderen Nachbarstaat wieder ausreist, ohne wesentlichen Aufenthalt im Inland. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die gestützt auf völkerrechtliche Vereinbarungen, namentlich das FZA oder das LVA, Anspruch auf Befreiung von solchen Abgaben haben.

Die Höhe der DA soll einen Lenkungscharakter haben und sich nach der Verkehrsdichte sowie nach Tageszeit und Wochentag richten. Ziel ist es, die Spitzenbelastung auf dem Nationalstrassennetz infolge Transitverkehrs zu reduzieren, insbesondere entlang der Nord-Süd-Achsen.

Das Aufkommen aus der DA ist zweckgebunden und fliesst in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

Stellungnahme des TCS: ⊖

Der TCS lehnt die Motion Chiesa für eine Durchfahrtsabgabe ab, er erachtet sie als nicht umsetzbar. Aufgrund des wachsenden Belastung der Strasseninfrastrukturen würde er jedoch eine vertiefte Prüfung von Massnahmen durch den Bundesrat begrüssen.

Die geforderte Durchfahrtsabgabe wäre mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden, einschliesslich der systematischen Erfassung und Überwachung von Fahrzeugen. Der TCS bezweifelt daher, dass die Wirkung der Durchfahrtsabgabe den erheblichen Ressourcenaufwand rechtfertigen würde.
Gleichzeitig ist klar, dass das Schweizer Strassennetz an diversen Achsen stark belastet ist, was sich u. a. an den stetig wachsenden Staustunden zeigt. Gleichzeitig erfolgt der gezielte Ausbau der Infrastrukturen nur eingeschränkt oder zumindest nur langsam.

Entsprechend würde der TCS eine vertiefte Analyse weiterer möglicher Massnahmen für das Schweizer Strassennetz begrüssen. Eine Grundlage bietet der Bericht der Bundesrates zum Postulat Stadler (22.4044): Darin zeigt der Bundesrat auf, welche Massnahmen er zur Verbesserung der Verkehrssituation beim Alpentransit anwendet und wie er sie gemeinsam mit den betroffenen Kantonen weiterentwickeln will

25.3953 Motion KVF-S. Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen

Der Bundesrat wird beauftragt, mit geeigneten Massnahmen die Alimentierung und Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu verbessern und zu erhöhen.

Gemäss Begründung zur Motion hat der Bundesrat unter anderem die folgenden Handlungsoptionen, welche keine zusätzlichen Steuermittel erfordern:

- Anpassung der Rückzahlungsbestimmung oder Verzicht auf die Rückzahlung der aus dem FinöV-Fonds übernommenen Verschuldung.
- Verzicht auf die Mindestreserve im BIF von 300 Millionen Franken.
- Mehr Flexibilität in der Liquiditätsplanung durch Zulassung einer zeitlich und betragsmässig begrenzten Neuverschuldung.
- Maximal mögliche Einlage aus der Schwerverkehrsabgabe.
- Verlängerung befristetes MwSt-Promille nach 2030.

Der Bundesrat ist aufgefordert, in Abwägung der verschiedenen Vor- und Nachteile der Varianten einzelne Massnahmen oder eine Kombination daraus zu ergreifen.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS unterstützt die Motion der KVF-S. Um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer und ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem zu sichern, ist die Weiterentwicklung der Schweizer Verkehrsinfrastrukturen zwingend nötig. Die breit formulierte Motion eröffnet neue Möglichkeiten, um die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds für die anstehenden Investitionen zu verbessern.

Gleichzeitig bleibt es zentral, die vorhandenen Mittel möglichst gezielt und effizient einzusetzen. Entsprechend aufmerksam verfolgt der TCS die weiteren Entwicklungen rund um das Projekt Verkehr ’45 und die damit einhergehende Prüfung und Priorisierung der Infrastrukturprojekte.

25.3710 Postulat Zopfi. Optimierung des BIF - Aus weniger mehr herausholen

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie die Mittel im Bahninfrastrukturfonds (BIF) effizienter genutzt werden können. Insbesondere ist zu prüfen,

- wie über den BIF Digitalisierung und Innovation stärker gefördert wegen können, damit die Kosten von Unterhalt und Substanzerhalt gesenkt und die bestehende Infrastruktur effizienter genutzt werden können;
- wie eine Mitfinanzierung der Kantone dazu beitragen kann, dass Projekte, die aus nationaler Sicht nicht genügend Nutzen generieren, bei regionalem Nutzen und vorhandener Bereitschaft zur Mitfinanzierung realisiert werden können;
- wie eine differenziertere und verhältnismässigere Anwendung der Normen dazu beitragen kann, dass Kosten gespart und Projekte effizienter umgesetzt werden können;
- wie bestehende Fehlanreize, die zu teuren Lösungen bei Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur führen, beseitigt werden können;
- wie Ersatzmassnahmen beim Ausbau aus dem BIF finanziert werden können, beispielsweise anstatt eines Neubaus einer Bahnstrecke ein Tram oder Bus, damit kosteneffizientere Verkehrslösungen realisiert werden können.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS unterstützt das Postulat Zopfi. Die letzten Entwicklungen betreffend der Mehrkosten beim Ausbau der Bahninfrastrukturen haben gezeigt, dass ein gezielterer Einsatz der vorhandenen Mittel nötig ist. Deshalb hat der Bund entschieden, mit Verkehr '45 die Verkehrsinfrastrukturprojekte für Schiene, Strasse und den Agglomerationsverkehr zu prüfen und zu priorisieren. Parallel dazu kann das Postulat Zopfi als Diskussionsgrundlage dienen, die Finanzierung der Schiene über den BIF optimaler auszuschöpfen.

25.3636 Postulat Juillard. Strassenverkehr: Hat das begleitete Fahren die Fähigkeiten der künftigen Lenkerinnen und Lenker verbessert?

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob das begleitete Fahren ab 17 Jahren ohne professionell geleiteten Einführungskurs seine Ziele erreicht hat. Namentlich soll untersucht werden, ob sich die Fähigkeiten der jungen Lenkerinnen und Lenker verbessert haben und ob die Strassenverkehrsunfälle, an denen Neulenkerinnen und Neulenker beteiligt waren, abgenommen haben. Er soll dem Parlament einen Bericht vorlegen und ihm gegebenenfalls Anpassungen gesetzlicher und sonstiger Bestimmungen oder gar die vollständige Streichung dieser Massnahme vorschlagen.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS unterstützt das Postulat Juillard. Die Erkenntnisse aus dem Bericht können eingesetzt werden, um die vergleichsweise neue Regelung zu prüfen und – im Falle von Handlungsbedarf – zu optimieren.

Seit 2021 gilt die neue Regelung für die Erlangung des Führerscheins Kategorie B, wobei für unter 20-Jährige nicht dieselben Vorgaben gelten wie für über 20-Jährige. Eine solche Differenzierung kann unter gewissen Umständen sinnvoll sein – wenn sich objektiv nachweisen lässt, dass die Unfallzahlen auf das Alter zurückzuführen sind und es nicht an der (altersunabhängigen) mangelnden Fahrerfahrung der Neulenkenden liegt. Eine solche objektive Datengrundlage ist aktuell noch nicht verfügbar.

Der TCS befürwortet daher, dass der Bundesrat in seinen Antworten auf die Motionen 23.4464 und 23.4465 angekündigt hat, die Massnahme zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen.

25.3548 Postulat Würth. Neue technologische Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement nutzbar machen

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und in einem Bericht darzulegen, inwiefern aktuell verfügbare Technologien wie z.B. automatische Kameraerfassung, Nummernschilderkennung und künstliche Intelligenz zur wirkungsvolleren Lenkung, Steuerung und Information des Strassenverkehrs eingesetzt werden können und welche Regulierungsanpassungen dazu erforderlich wären.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS unterstützt das Postulat Würth, wenn auch mit gewissen Vorbehalten. Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen steigen während ihr gezielter Ausbau nur teilweise realisiert werden kann. Umso wichtiger ist es, die bestehenden Infrastrukturen möglichst optimal zu nutzen und auszulasten. Während bereits diverse Instrumente – beispielsweise Pannenstreifenumnutzungen oder temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen – zum Einsatz kommen, kann das Postulat als Diskussionsgrundlage für weitere Massnahmen dienen.

Gleichzeitig betont der TCS, dass er ein Roadpricing, also deine Lenkungsabgabe zulasten der Verkehrsteilnehmenden, klar ablehnt. Entsprechend würde er sich gegen etwaige Bestrebungen positionieren, das Postulat Würth zur Einführung einer Roadpricings zu nutzen.

25.3951 Postulat UREK-S. Grundlagen für ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie ein einfaches CO2-Gesetz gemäss den nachfolgenden vier Grundsätzen aussehen könnte und dabei zu untersuchen, welche aussen- und innenpolitischen Folgen ein solches Gesetz nach sich ziehen würde, insbesondere für die Wirtschaft, wo unter anderem die Konkurrenzfähigkeit sowie die administrativen Mehrbelastungen genau untersucht werden sollen.

Die vier Grundsätze lauten:

1. Alle Treibhausgasessmissionen auf Schweizer Staatsgebiet sowie Flüge, die in der Schweiz starten, werden gemäss dem Verursacherprinzip unabhängig ihrer Quelle gemäss ihrer Treibhausgaswirksamkeit mit einer Abgabe belegt.
2. Die Höhe der Abgabe wird periodisch angepasst, abhängig davon, ob sich die Emissionen entlang dem Absenkpfad entwickeln, der bis spätestens 2050 zur Klimaneutralität 2050 führen soll.
3. Die Einnahmen aus den Treibhausabgaben werden nach Abzug der Erfassungs- und Verwaltungskosten an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückerstattet.
4. Alle importierten Produkte werden gemäss den ihnen zugeordneten Emissionen (CO2 Fussabdruck inkl. Logistik) mit einem inländischen Abgabesatz belegt.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS unterstützt das Postulat der UREK-S. Mit der Annahme des Klimagesetzes durch das Volk wird der Bundesrat Vorschläge im Bereich Mobilität unterbreiten. Der Bundesrat hat angekündigt, 2026 die

Vernehmlassung zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2030 zu lancieren. Der geforderte Bericht kann vertiefte Analyse einer Abgabe auf Treibhausgase liefern, welche im Rahmen dieser Gesetzesrevision als Diskussionsgrundlage dienlich wäre.

22.451 Parlamentarische Initiative Pfister Gerhard. Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz

Es sind die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen oder zu ändern für ein CO2 Gesetz mit folgenden Artikeln als Eckwerten:

1. Alle Treibhausgasessmissionen auf Schweizer Staatsgebiet sowie Flüge, die in der Schweiz starten, werden gemäss dem Verursacherprinzip unabhängig ihrer Quelle gemäss ihrer Treibhausgaswirksamkeit mit einer Abgabe belegt.
2. Die Höhe der Abgabe wird periodisch angepasst, abhängig davon, ob sich die Emissionen entlang dem Absenkpfad entwickeln, der bis spätestens 2050 zur Klimaneutralität 2050 führen soll.
3. Die Einnahmen aus den Treibhausabgaben werden nach Abzug der Erfassungs- und Verwaltungskosten an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückerstattet.
4. Alle importierten Produkte werden gemäss den ihnen zugeordneten Emissionen (CO2 Fussabdruck inkl. Logistik) mit einem inländischen Abgabesatz belegt.

Im Dezember 2024 beschloss der Nationalrat mit 98 zu 91 Stimmen (7 Enthaltungen), der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. Die UREK-S beschloss am 3. Juli 2025, dem Ständerat die parlamentarische Initiative zur Ablehnung zu empfehlen (8 zu 3 Stimmen).

Stellungnahme des TCS: ✗

Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Pfister ab. Er teil damit die Beurteilung der Mehrheit der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (UREK-S). Der TCS hält zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen kompletten Systemwechsel in der Klimapolitik weder für mehrheitsfähig noch für angezeigt. Stattdessen sollen Erfahrungen mit dem seit Januar 2025 geltenden revidierten CO2-Gesetz und den darin enthaltenen Massnahmen gesammelt werden. Und bereits für den Zeitraum 2031 bis 2040 ist der Bundesrat gemäss Klima- und Innovationsgesetz verpflichtet, neue Massnahmen zur Zielerreichung (Netto-Null-2050) vorzulegen. Im Rahmen dieser politischen Arbeiten besteht die Möglichkeit, neue Ansätze und Massnahmen zu prüfen und einzubringen. Der TCS unterstützt in diesem Zusammenhang das Postulat der UREK-S (25.3951), welches ebenfalls in dieser Session beraten wird.

Nationalrat

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.

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. Über zweit Drittel der Autofahrenden – und damit eine klare Mehrheit – haben den Wechsel zu DAB+ bereits vorgenommen. Gleichzeitig ist dem TCS bewusst, dass die Netzqualität noch nicht in allen Landesteilen zufriedenstellend ist. Entsprechend fordert er, dass die Qualität des DAB+-Netzes möglichst rasch vorangetrieben wird.

23.4172 Motion Porchet. Ein städtischer Boulevard zur Beruhigung und Entwicklung von Lausanne und Lausanne -West

Der Bundesrat wird beauftragt, den Autobahnabschnitt A1a Ecublens-Maladière Lausanne in eine Nationalstrasse umzuwandeln. Die Strasse sollte verschiedene Aus- und Einfahrten zu den Gemeinden von Lausanne-West aufweisen. Sie soll die Stadtteile und Zentren miteinander verbinden und eine ausgewogene Neuverteilung der Verkehrs- und Fortbewegungsarten vorschlagen. Diese Metropolstrasse oder dieser städtische Boulevard mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 oder gar nur 50 km/h soll eine Nationalstrasse der Klasse 3 bleiben.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS lehnt die Motion Porchet aufgrund der geforderten bedeutsamen Einschränkungen ab. Der erwähnte Autobahnabschnitt ist integraler Bestandteil des strukturierenden Hauptnetzes der Stadt Lausanne und ihrer Agglomeration. Zwischen 2030 und 2035 soll er durch einen neuen Autobahnanschluss in Chavannes ergänzt werden. Das aktuelle Geschwindigkeitsregime trägt dazu bei, den Verkehr auf der dafür ausgebauten Achse zu kanalisieren und den Ausweichverkehr in die Quartiere und Nebenstrassen zu mindern. Letzteres leistet wiederum einen Beitrag an die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Aufgrund der komplexen Verkehrssituation vor Ort, würde der TCS hingegen die Prüfung alternativer Massnahmen zugunsten des Verkehrsflusses / -sicherheit begrüssen (z. B. Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement).

23.4176 Motion Töngi. Stopp der Staupropaganda. Verkehrsmeldungen sind nicht mehr zeitgemäss

Lineare, halbstündliche Verkehrsmeldungen im Radio SRF sind kein Service public und sollen abgeschafft werden.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS lehnt die Motion Töngi ab. 2022 staute sich der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz während insgesamt 39'863 Stunden, das entspricht in etwa dem vor-Corona-Niveau von 2019. Der allergrösste Teil des Staus, nämlich 85 Prozent, ist auf Überlastungen zurückzuführen. Folglich ist der Bedarf an Verkehrsmeldungen weiterhin gross, sie leisten einen wichtigen Beitrag an einen flüssigeren Verkehr und somit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.