



Vorschau auf die Wintersession 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
25.3040	Motion Z'graggen. Erhebliche Erhöhung der finanziellen Abgeltung durch den Bund für Kantonsstrassen an internationalen Transitachsen		02
25.3004	Motion KVF-N. Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen		03
25.3003	Motion KVF-N. Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten		04
24.4302	Motion Broulis. Ein Staatssekretariat für Verkehr für eine koordinierte Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität		04
25.4099	Motion Poggia. Einführung einer Kontrollschildpflicht für Lastenräder und Longtail-Velos		05
25.3973	Motion Gmür-Schönenberger. Missbräuchliche Baueinsprachen sanktionieren		06
24.4471	Postulat Broulis. Bauprojekte im Mobilitätsbereich. Einen Vergleich durchführen, um die Verzögerungen zu verstehen		06
25.4061	Postulat Gapany. Beschleunigung der Einrichtung privater Ladestationen für die Elektromobilität		07
25.063	BRG. Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt (EP 27)		07
25.4145	Motion Gapany. Für gesunde Bundesfinanzen. Subventionsüberprüfung optimieren		08
Nationalrat			
23.3783	Motion Schaffner. Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt		09
25.4402	Motion KVF-N. Digitalisierung der Führerausweise		09



Ständerat

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.

Die vorberatende Kommission des Ständerates (KVF-S) empfiehlt die Motion mit 7:0 Stimmen (5 Enthaltungen) zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Z'graggen ab, gleich wie eine klare Mehrheit der KVF-S. Hinsichtlich Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastrukturen beteiligt sich der Bund verschiedentlich, beispielsweise an Hauptstrassen und mit allgemeinen Strassenbeiträgen. Auch Kantone ohne Nationalstrassen profitieren von dieser Unterstützung (Art. 86 Abs. 3 BV). Der TCS erachtet die in der Motion geforderte Erhöhung gegenwärtig 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 andere wichtige Investitionen in die Schweizer Strasseninfrastruktur beeinträchtigen oder umgekehrt zu einer Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben führen

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 hält die Vorschläge des Bundesrates für sinnvoll und begrüsst die Bestrebungen, die Verkehrssituation in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen fortlaufend zu verbessern.



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 KVF-N (Giezendanner, Gianini, Hurter, Imark, Quadri, Rutz, Schilliger, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) beantragt, die Motion abzulehnen.

Die vorberatende Kommission des Ständerates (KVF-S) empfiehlt die Motion mit 7:3 Stimmen (2 Enthaltungen) zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion der KVF-N ab, gleich wie eine Mehrheit der KVF-S und eine Minderheit der KVF-N. Die Motion stellt ein Risiko dar für die Hierarchie des Strassennetzes und den überregionalen Verkehrsfluss. Ausserdem besteht die Gefahr, dass mit der Motion ein Präzedenzfall für weitere Strecken geschaffen wird.

Heute dürfen Kantone und Gemeinden temporäre Fahrverbote auf Strassen erlassen, sofern diese nicht der [Verordnung über die Durchgangsstrassen](#) (z. B. Zubringer) unterliegen. Für Durchfahrtsstrassen ist der Handlungsspielraum der Kantone enger gehalten, dies zur Wahrung der überregionalen Interessen.

Durchgangsstrassen haben zur Aufgabe, dass die Schweizer Regionen mit dem motorisierten Verkehr erreichbar sind. Für den Durchgangsverkehr macht sie das zu einer wichtigen Ergänzung zu den Autobahnen. Deshalb müssen sich Kantone bei örtlichen Regelungen für Durchgangsstrassen mit dem Bund koordinieren und ihre überregionale Rolle gewährleisten.

Die Forderung der Motion trägt dieser wichtigen Rolle für den Transitverkehr und die regionale Erschliessung keine Rechnung. 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.



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 KVF-N (Schilliger, Gianini, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) beantragt, die Motion abzulehnen.

Die vorberatende Kommission des Ständerates (KVF-S) empfiehlt die Motion mit 7:0 Stimmen (4 Enthaltungen) zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion der KVF-N ab und folgt damit einer klaren Mehrheit der KVF-S. Er erachtet 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.

24.4302 Motion Broulis. Ein Staatssekretariat für Verkehr für eine koordinierte Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität

Der Bundesrat wird beauftragt, auf Bundesebene ein Staatssekretariat zu bilden, um die Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität zu koordinieren. Dies soll ohne Doppelspurigkeiten und durch organisatorische Vereinfachungen und die Nutzung von Synergien erreicht werden.

Die vorberatende Kommission des Ständerates (KVF-S) empfiehlt die Motion mit 9 Stimmen bei einer Enthaltung zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Broulis ab, gleich wie die Mehrheit der KVF-S. Gemäss Artikel 46 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes RVOG (SR 172.010) kann der Titel eines Staatssekretärs verliehen werden, wenn die Beziehungen zum Ausland dies erfordern. Im Bereich der Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik koordiniert sich die Schweiz jedoch bereits heute sehr eng mit der EU und übernimmt meist die von der EU entwickelten Massnahmen und Gesetze. Die Notwendigkeit einer besseren Koordination bezieht sich somit nicht auf unsere Beziehungen zum Ausland, sondern vielmehr auf die koordinierte Entwicklung unserer Infrastrukturen und die interinstitutionelle Zusammenarbeit.



Hierfür ist die Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) das oberste interne Koordinationsgremium des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Die KKV stellt die strategische Bearbeitung verkehrspolitischer Geschäfte und koordinierte Verkehrspolitik des Departements sicher, auch für die Verkehrsinfrastrukturen. Hinzu kommen die beiden in der Verfassung verankerten Fonds BIF und NAF, welche eine gesicherte Finanzierung für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen gewährleisten.

Das Scheitern des Ausbauschlusses 2023 für die Nationalstrassen an der Urne und die Kostenexplosion beim Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur haben nichtsdestotrotz gezeigt, dass es bei der Koordination Optimierungsbedarf gibt. Das UVEK hat den Handlungsbedarf erkannt und das Projekt «Verkehr '45» lanciert. Im Januar wird der Bundesrat die strategischen Eckpunkte bekanntgeben, um im Juni 2026 die Vernehmlassung zu eröffnen (STEP Bahn und Strasse, Agglomerationsprogramme).

Daher hält der TCS die Forderung der Motion für verfehlt.

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. Die Forderungen der Motion sind nicht stimmig mit der Kategorisierung der Fahrzeuge gemäss ihrer technischen Merkmale.

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.

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 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.



25.3973 Motion Gmür-Schönenberger. Missbräuchliche Baueinsprachen sanktionieren

Der Bundesrat wird beauftragt, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um missbräuchliche Einsprachen zu sanktionieren. Einsprecherinnen und Einsprecher, die ohne schutzwürdiges Interesse oder in erkennbar rechtsmissbräuchlicher Absicht handeln, sollen künftig zu einer Kostenübernahme und gegebenenfalls zu Schadenersatzleistungen verpflichtet werden können. Der Bundesrat soll darlegen, wie entsprechende Regelungen im Raumplanungsgesetz (RPG) oder in anderen einschlägigen Bundesgesetzen verankert werden können, ohne die legitimen Mitwirkungsrechte der Bevölkerung zu beeinträchtigen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Gmür-Schönenberger. Auch bei Verkehrsinfrastrukturprojekten lässt sich leider feststellen, dass diese – teils bewusst – durch langwierige Einspracheprozesse verzögert werden. Die Motion leistet einen Beitrag dazu, validierte Projekte schneller zu realisieren – ohne dabei die berechtigten Mitwirkungsrechte einzuschränken.

24.4471 Postulat Broulis. Bauprojekte im Mobilitätsbereich. Einen Vergleich durchführen, um die Verzögerungen zu verstehen

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Vergleich mit den wichtigsten europäischen Ländern vorzunehmen hinsichtlich der Kosten, der Zeit und des Personaleinsatzes, die mit der Durchführung von Bauprojekten im Mobilitätsbereich wie Eisenbahn-, Autobahn- und Luftfahrtprojekten verbunden sind.

Diese Analyse soll dazu dienen, besser zu verstehen, weshalb solche Bauvorhaben in der Schweiz im Vergleich zu den wichtigsten europäischen Ländern so langsam vorankommen oder sich dermassen verzögern. Der Vergleich könnte anhand der Kosten pro Kilometer für die Schiene oder die Autobahn oder anhand der Grösse der Infrastruktur von Bahnhöfen oder Flughäfen sowie der Sicherheitsanforderungen im schweizerischen und internationalen Vergleich vorgenommen werden (Vorsorgeprinzip).

Die vorberatende Kommission des Ständerates (KVF-S) empfiehlt das Postulat mit 6:2 Stimmen (3 Enthaltungen) zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Broulis. Infrastrukturprojekte weisen erhebliche Verzögerungen in der Realisierung auf – nicht nur bei der Bahn, sondern auch bei Nationalstrassen und Agglomerationsprogrammen. Eine Analyse der möglichen Gründe und ein Vergleich mit den wichtigsten europäischen Ländern kann als Grundlage für weitere mögliche Massnahmen dienen. Neben den erwähnten Kriterien Kosten, Zeit und Personal sind aus Sicht des TCS zwingend auch die (Entscheid-) Prozesse zu analysieren.



25.4061 Postulat Gapany. Beschleunigung der Einrichtung privater Ladestationen für die Elektromobilität

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen, ob in der Bundesgesetzgebung für die Festlegung der Anzahl zulässiger Parkplätze ein Koeffizient zugunsten von mit Ladestationen ausgerüsteten Parkplätzen eingeführt werden kann. Ziel ist es, einen indirekten finanziellen Anreiz zu schaffen, um die Einrichtung von Ladestationen bei Mehrfamilienhäusern und Unternehmen zu fördern.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Gapany. Das Schweizer Stimmvolk hat sich mit der Annahme des Klima-Innovationsgesetzes klar für ambitionierte Klimaziele ausgesprochen. Um diese zu erreichen, braucht es griffige Massnahmen und Anreize – einschliesslich für die Mobilität.

Aus diversen Umfragen in der Schweiz ist bekannt, dass die Lademöglichkeit ein ausschlaggebendes Kriterium für den Kauf eines Elektroautos ist. In Mehrparteiengebäuden und bei Mietverhältnissen sind die Hürden für die Installation – insbesondere für die Basisinfrastruktur (darunter Lastenmanagement) – weiterhin hoch. Der vom Postulat geforderte Bericht analysiert eine mögliche Massnahme, um mit einem finanziellen Anreiz Ladestationen in Mehrparteiengebäuden und bei Unternehmen zu fördern.

25.063 BRG. Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt (EP 27)

Das vom Bundesrat vorbereitete Sparpaket hat zum Ziel, die Einnahmen und Ausgaben im Bundeshaushalt wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Das Entlastungsvolumen umfasst 2,4 Milliarden Franken im Jahr 2027 bzw. 3 Milliarden Franken in den Jahren 2028 und 2029.

Für die Mobilität beinhaltet EP 27 insbesondere die nachstehend gelisteten Massnahmen. Sie machen zwischen 20 Prozent (2027) und 15 Prozent (2029) des gesamten Sparvolumens aus.

Nr.	Massnahme (in CHF Mio.)	2027	2028	2029
12	Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen	17	18	18
13	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF: Kürzung der Einlagen	100	100	100
42	Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren	2	2	2
43	Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge	32	31	26
41	Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe	56	56	56
39	Bahninfrastrukturfonds BIF: Kürzung der Einlagen	200	200	200
14	Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr	58	59	60
40	Kürzung der Beiträge an den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr	20	20	20
Total EP 27		2'396	3'010	3'138

Gleich mehrere vorberatende Kommissionen haben einen Mitbericht eingereicht, Darunter die UREK-S ([Medienmitteilung vom 31. Oktober](#)), die KVF-N ([Medienmitteilung vom 28. Oktober](#)).

Stellungnahme des TCS:



Wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhält, sind die Ausgaben gegenüber den Einnahmen des Bundeshaushalt in den letzten Jahre überproportional gewachsen. Der TCS anerkennt daher den Handlungsbedarf. Ebenso begrüsst er, dass sich die Massnahmen grundsätzlich auf die Ausgabenseite konzentrieren.



Jedoch lehnt der TCS die vom Bund vorgeschlagene Reduktion der Mittel für Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen entschieden ab, insbesondere die geplanten Kürzungen bei den beiden grossen Infrastrukturfonds NAF (Nationalstrassen & Agglomerationen) und BIF (Schiene). Der TCS weist darauf hin, dass Strassen- und Bahnprojekte bereits heute mit grossen Herausforderungen bei der Umsetzung konfrontiert sind – insbesondere durch Einsparungen, Beschwerden und einen Mangel an qualifiziertem Planungspersonal.

Angesichts dieser Herausforderung ist der TCS der Ansicht, dass die Verkehrsinfrastrukturen – gleich wie die Armee und die AHV – eine Sonderstellung haben sollten. Die Schweizer Autobahnen und Bahn sind chronisch überlastet, die Agglomerationen müssen komplexe Verkehrsprobleme lösen. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist jedoch der Grundstein für unseren Wohlstand und eine gewichtige Aufgabe des Bundes.

Weiter ist der TCS skeptisch gegenüber Massnahmen, welche im Wesentlichen Kostenstellen auf eine andere Staatsebene oder in einen anderen Finanztopf verschieben (z. B. Kürzung des NAF zugunsten der SFSV). Während auf dem Papier eine Einsparung ausgewiesen wird, lassen sich die prognostizierten Defizite durch solche Manöver nicht wirklich verringern.

Schliesslich unterstützt der TCS den von der [FK-S am 29. Oktober kommunizierten Entscheid](#) zur Massnahme Nr. 57, welche eine Änderung des Subventionsgesetzes vorsieht. Aufgrund der grossen Unsicherheit schlägt die Kommission dem Ständerat vor, die Anpassung des Subventionsgesetzes aus dem Entlastungspaket 27 herauszulösen und an den Bundesrat zurückzuweisen. Dies zur Klärung der diversen Fragen und für eine Regulierungsfolgeabschätzung.

Für eine ausführliche Begründung zu den einzelnen Massnahmen verweist der TCS auf die von ihm im [Mai 2025 eingereichte Stellungnahme](#) zur Vernehmlassung.

[25.4145](#) Motion Gapany. Für gesunde Bundesfinanzen. Subventionsüberprüfung optimieren

Der Bundesrat wird beauftragt, die Subventionsprüfung gemäss Subventionsgesetz (SuG) so anzupassen, dass daraus ein Paket für einen Abbau von schädlichen Subventionen hervorgeht.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Gapany. Derzeit mangelt es dem Entlastungspaket 27 hinsichtlich Änderung des Subventionsgesetzes an Transparenz. Es ist nicht klar, welche Auswirkungen EP 27 auf verschiedene mit Bundesmitteln finanzierte Bereiche hätte, das konkrete Sparpotenzial für die Jahre 2027, 2028 und 2029 weist die Botschaft nicht aus. Der geforderte Gesetzesentwurf würde es ermöglichen, die Absichten des Bundesrats in Bezug auf Subventionen zu klären.

In diesem Zusammenhang unterstützt der TCS den von der [FK-S am 29. Oktober kommunizierten Entscheid](#) zur Massnahme Nr. 57 des Entlastungspakets 2027 (25.063), welche eine Änderung des Subventionsgesetzes vorsieht. Aufgrund der grossen Unsicherheit schlägt die Kommission dem Ständerat vor, die Anpassung des Subventionsgesetzes aus dem Entlastungspaket 27 herauszulösen und an den Bundesrat zurückzuweisen. Dies zur Klärung der diversen Fragen und für eine Regulierungsfolgeabschätzung.



Nationalrat

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.

Nachdem der Nationalrat die Motion in der Frühling 2024 angenommen hatte (96:91 Stimmen), verwandelte der Ständerat den Vorstoss im Juni diesen Jahres in einen Prüfauftrag. Die vorberatende Kommission des Nationalrates (WAK-N) empfiehlt die Motion mit 16 zu 8 Stimmen in dieser geänderte Fassung zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Schaffner ab, gleich wie eine Mehrheit der WAK-N. In der durch den Ständerat abgeänderten Form eines Prüfauftrages ist der Vorstoss obsolet: Die Prüfung der bestehenden Regelung hat der Bundesrat bereits lanciert.

Die Motion hätte gemäss ihrer ursprünglichen Formulierung einen radikalen Systemwechsel zur Folge gehabt. Eine solche hatte der TCS klar abgelehnt. 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.

25.4402 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.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der KVF-N. 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.