

Vorschau auf die Frühlingsession 2025 der eidgenössischen Räte



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE

Politischer Dienst
politik@tcs.ch

Kontakt politischer Dienst des TCS

Sébastien Leprat	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailer	058 827 27 21	gerard.metrailer@tcs.ch
Lisa Rasch	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch





Ständerat			
			Seite
24.4302	Motion Broulis – Ein Staatssekretariat für Verkehr für eine koordinierte Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität		02
24.4471	Postulat Broulis – Bauprojekte im Mobilitätsbereich. Einen Vergleich durchführen, um die Verzögerungen zu verstehen		03
22.4544	Motion Pfister – Versteckte Quersubventionierungen beim Automobilleasing. Fehlende Kostentransparenz		03
National- und Ständerat			
22.432	Parlamentarische Initiative Bulliard – Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen		04
Nationalrat			
21.082	BRG. Zivilprozessordnung. Änderung		05
20.492	Parlamentarische Initiative Bregy – Vision und Strategie zu Grundlagen der Raum- und Infrastrukturentwicklung. Dem Parlament verbindlich vorlegen!		05



STÄNDERAT

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.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Broulis ab. 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 geordnete Entwicklung unserer Infrastrukturen im Inland 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, darunter die verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen sicher. 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 Ausbaus 2023 für die Nationalstrassen am der Urne und die Kostenexplosion beim Ausbaus 2035 der Bahninfrastrukturen haben nichtsdestotrotz gezeigt, dass es bei der Koordination Optimierungsbedarf gibt. Das UVEK hat den Handlungsbedarf erkannt. Das Projekt «Verkehr '45» soll die die Koordination der Infrastrukturentwicklung strategisch und langfristig verbessern; Zu diesem Zweck hat das Departement die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren. Eine Begleitgruppe und ein Soundingboard unterstützen die Arbeiten. Die Ergebnisse der ETH liegen voraussichtlich im dritten Quartal 2025 vor, sie dienen als Grundlage für die nächsten politischen Schritte.

Aufgrund dieser Ausgangslage und der laufenden Arbeiten hält der TCS die Forderung der Motion für verfehlt.



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).

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Broulis. Für verschiedene Verkehrsträger sind die Infrastrukturprojekte in der Realisierung verspätet – nicht nur für die Bahn-, sondern auch Autobahnprojekte und Agglomerationsprogramme. Eine Analyse der möglichen Gründe und ein Vergleich mit den wichtigsten europäischen Ländern kann als Grundlage für mögliche Massnahmen dienen. Neben den erwähnten Kriterien Kosten, Zeit und Personal sind zwingend auch die (Entscheid-) Prozesse zu analysieren.

22.4544 Motion Pfister – Versteckte Quersubventionierungen beim Automobilleasing. Fehlende Kostentransparenz

Die Gesetzgebung ist so anzupassen, dass bei Quersubventionen durch Fahrzeughersteller respektive Generalimporteure die Finanzierungskosten von Leasinggesellschaften, die mit Fahrzeugherstellern oder Generalimporteuren verbunden sind (sog. "Captives"), zwecks Preistransparenz und Verhinderung von Täuschungsangeboten ("0%-Leasing") für Leasingnehmerinnen und -nehmer offengelegt werden müssen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Pfister ab. Die Kalkulation bei Autoleasingverträgen ist im Konsumkreditgesetz KKG Art. 33 Abs 4 geregelt. Aus Sicht der Konsumenten ist die Preistransparenz damit ausreichend geregelt.



NATIONALRAT UND STÄNDERAT

22.432 Parlamentarische Initiative Bulliard – Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen

Diese parlamentarische Initiative deckt gemäss Initiatorin einen unbestrittenen Teil des im Februar 2022 vom Stimmvolk abgelehnten Medienpakets ab. Die Massnahmen sollen die Verlage finanziell entlasten und so Mittel für die digitale Transformation frei machen. Sie dienen somit als mittelfristige Übergangslösung für den Erhalt der Medienvielfalt.

Im Frühjahr 2024 hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) eine Vernehmlassung über Beiträge zur indirekten Presseförderung durchgeführt. Gemäss der parlamentarischen Initiative wollte eine Kommissionsmehrheit die jährlichen Beiträge für die Zustellung wie folgt erhöhen (Art. 16 Abs. 7 im Postgesetz):

- a. für die Tageszustellung von abonnierten Zeitungen und Zeitschriften der Regional- und Lokalpresse von heute 30 auf 45 Millionen Franken;
- b. für die Mitgliedschafts- und Stiftungspressen von heute 20 auf 30 Millionen Franken.

Die Erhöhung der Beiträge wäre auf sieben Jahre befristet. Nach der Übergangsphase würden die Erhöhungen wieder aufgehoben und die indirekte Presseförderung wird im heute geltenden Umfang weitergeführt. Eine knappe Mehrheit des Nationalrats (94:91 Stimmen, 4 Enthaltungen) kam in der Herbstsession 2024 betreffend der Vereinspresse zu einem anderen Beschluss. Der Rat entschied, die finanzielle Förderung für die Mitgliedschafts- und Stiftungspressen nicht zu erhöhen, sondern gänzlich zu streichen (Aufhebung Art. 16, Abs. 7, Bst. b).

Demgegenüber beschloss der Ständerat mit einer klaren Mehrheit (29:16 Stimmen) in der vergangenen Wintersession 2024, hinsichtlich Förderung der Mitgliedschafts- und Stiftungspressen auf dem aktuellen Niveau von CHF 20 Mio. pro Jahr beizubehalten.

Wegen dieser Differenz wird das Geschäft erneut in der Frühlingsession 2025 beraten. Die KVF-N empfiehlt mit einer sehr knappen Mehrheit von 13 zu 12 Stimmen, die Ermässigungen für die Zustellung von Erzeugnissen der Mitgliedschafts- und Stiftungspressen abzuschaffen. Eine Minderheit will dem Ständerat folgen und die Förderung im aktuellen Umfang fortführen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Minderheit der KVF-N, welche – gleich wie der Ständerat – die Unterstützung der Mitgliedschafts- und Stiftungspressen gemäss geltendem Gesetz bei 20 Millionen Franken pro Jahr bewahren möchte.

Mit der Zeitschrift *Touring* übt der TCS auch eine wichtige verbandspublizistische Tätigkeit aus, die von vielen Lesern, nämlich den TCS-Mitgliedern, geschätzt wird. Der TCS kann nachvollziehen, dass das Parlament aufgrund der Finanzlage auf eine Erhöhung der Förderbeiträge verzichten möchte – Auch wenn die befristete Übergangslösung einen bedeutenden Beitrag an die digitale Transformation leisten würde. Dagegen steht der TCS der Reduktion oder sogar Aufhebung der Unterstützungsbeiträge sehr kritisch gegenüber: Es würde den Druck auf die bereits angeschlagene Schweizer Medienlandschaft weiter erhöhen.



NATIONALRAT

[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.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS empfiehlt, der Position der RK-N vom 18. Oktober 2024 zu folgen und nicht auf den Gesetzesentwurf über den kollektiven Rechtsschutz einzutreten.

Durch sein wissenschaftliches und journalistisches Engagement, durch zahlreiche Veranstaltungen oder auch durch das Testen von Produkten 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 Nationalrat 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.

[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.

Im März 2022 Nationalrat der Forderung der parlamentarischen Initiative Folge gegeben, im Februar 2023 folgte die Zustimmung von Seiten der UREK-S. Nun ist die Kommission des Nationalrates daran, einen entsprechenden Entwurf vorzubereiten. Aufgrund der gesetzlichen Frist von zwei Jahren für die Ausarbeitung wird dem Nationalrat in dieser Frühlingssession beantragt, diese Frist zu verlängern.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Parlamentarische Initiative Bregy und damit auch die beantragte Fristverlängerung.

Die Sachpläne haben substantielle Konsequenzen für viele öffentliche Massnahmen auf bundes-, kantons- und Gemeindeebene (STEP Nationalstrassen, Agglomerationsprogramme etc.). Diese Grundlagen für die Raum- und Infrastrukturplanung müssen deshalb dem Parlament vorgelegt und von diesem verabschiedet werden.