

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1 | 2025 – Frühjahrssession der eidgenössischen Räte, 3. – 21. März 2025

Bern, 24 | 02 | 2025

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Dass die Schweiz ein Bahnland schlechthin ist, zeigen die [Quartalsreportings Bahn](#) regelmässig. So vermochte das vierte Quartal das Bahnjahr 2024 mit einem [erneuten Rekordquartal im Schienenpersonenverkehr abzuschliessen](#): 5,89 Milliarden Personenkilometer – noch nie wurden in der Schweiz so viele Personenkilometer zurückgelegt wie Ende 2024.

Wir nutzen hierzulande aber nicht nur oft und gerne die Bahn, wir sind auch sichtlich stolz auf unser gut ausgebautes und integriertes öV-System. Der Schweizer öV; er bewegt! Gleichzeitig heisst es oft, dass der öV hierzulande teuer sein; vor allem im Vergleich zu unseren europäischen Nachbarn. Dass dieser Vorwurf nicht der Realität entspricht, unterstreicht die aktualisierte [Preisvergleichsstudie der LITRA](#). Während der Schweizer-öV preislich gesehen im europäischen Mittelfeld liegt, ist die Angebotsqualität hierzulande um Welten besser. Dabei profitieren wir vor allem von einer hohen Netz- und Angebotsdichte sowie von einer herausragenden Pünktlichkeit.

Ein solch umfassendes und gut ausgebautes öV-Angebot kostet Geld und bedingt eine langfristige Planung. Bereits heute ist klar, dass [der 2019 vom Parlament beschlossene Bahnausbau 2035 teurer werden wird](#) als ursprünglich geplant. Gleichzeitig sind die Begehrlichkeiten für [kommende Ausbauprojekte](#) über alle Regionen hinweg gross. Eine langfristige und koordinierte Verkehrsplanung ist unumgänglich, wenn wir unser öV-System zukunftsfähig ausbauen wollen. Dazu gehört auch eine nachhaltige Finanzierung basierend auf einem gesunden [Bahninfrastrukturfonds \(BIF\)](#). Wir tun gut daran, diesem bewährten Finanzierungsmodell Sorge zu tragen und unser hochwertiges öV-System nicht mit kurzfristigen Sparmassnahmen langfristig zu schwächen – ohne gesunden BIF kein weiterer Ausbau!

Gleichzeitig dürfen wir nicht vergessen, dass es bei Betrieb und Ausbau der Bahn nicht nur um den Schienenpersonenverkehr geht. Auch der Schienengüterverkehr ist der LITRA ein grosses Anliegen. Und auch hier schliesst das Bahnjahr 2024 mit einer erfreulichen Entwicklung ab: Nach einer langen Durststrecke vermochte [das vierte Quartal im Schienengüterverkehr mit 2,88 Milliarden Nettotonnenkilometern](#) sowohl gegenüber Vorjahr als auch gegenüber dem Vorquartal zuzulegen. Ob die negative Entwicklung im Schienengüterverkehr der letzten Monate damit definitiv vorbei ist, wird sich in den kommenden Monaten zeigen. Die Zahlen unterstreichen aber, wie wichtig es ist, dass wir uns für gute Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr einsetzen. Der LITRA ist es daher ein grosses Anliegen, dass wir die Totalrevision des Gütertransportgesetzes ([24.017](#)) im Rahmen der Frühjahrssession erfolgreich verabschieden können.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und danke Ihnen für Ihre Unterstützung für den öffentlichen Verkehr.

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

- [Modernisierungsschub für den Gütertransport auf der Schiene](#)
- [Neues Flugpassagierdatengesetz zur Terrorismusbekämpfung](#)
- [Braucht es ein neues Staatssekretariat für Verkehr?](#)
- [Gegen einen Angebotsabbau in den Regionen Baden und Brugg](#)
- [Schweizer Klimaticket nach österreichischem Vorbild](#)
- [Wieso verzögern sich Schweizer Bauprojekte im Mobilitätsbereich?](#)
- [Verbessertes Verkehrsmanagement auf der Nord-Süd-Achse](#)

Modernisierungsschub für den Gütertransport auf der Schiene

Der Schienengüterverkehr und die Güterschifffahrt sollen gestärkt werden. Dafür will der Bundesrat während einer Übergangszeit den Einzelwagenladungsverkehr finanziell unterstützen und Anreize setzen, dass das gesamte Güterverkehrssystem leistungsfähiger wird und die Versorgungssicherheit in allen Regionen gewährleistet bleibt. Nachdem der Ständerat das Geschäft in der Herbstsession angenommen hat, wird der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes in der Frühjahrssession behandeln.

Der Bundesrat will den Gütertransport per Bahn und Schiff stärken, damit dieser einen noch grösseren Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz leisten kann. So soll der Schienengüterverkehr dank der digitalen automatischen Kupplung (DAK) einfacher, schneller und wirtschaftlicher werden. Für die Einführung der DAK will der Bundesrat 180 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Zudem soll der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) modernisiert und transformiert werden. Dieser erfüllt zwar bereits heute wichtige Funktionen in der Logistik, ist in seiner aktuellen Form aber nicht wirtschaftlich. Der Bundesrat sieht deshalb vor, den EWLV befristet finanziell zu fördern, mit dem Ziel, die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen.

Güterverkehr auf dem Wasser und auf der Schiene

Neben der Unterstützung des Schienengüterverkehrs will der Bundesrat auch die Rheinschifffahrt mit verschiedenen Fördermassnahmen stärken und die gesetzlichen Grundlagen für die Förderung von fossilfreien Antrieben in der Güterschifffahrt schaffen. Damit sollen die Güterschifffahrt und der Schienengüterverkehr künftig einen noch grösseren Beitrag zur Versorgungssicherheit in der Schweiz leisten können. Das Zusammenspiel von Schiene, Schiff und Strasse in der Logistik soll weiter gestärkt werden und so auch letztlich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und aufs Schiff dienen.

Diese Förderung der Verkehrsverlagerung soll derweil ohne Mehrbelastung des Bundesbudgets erfolgen. Der Bundesrat will die Ausgaben nämlich vollständig kompensieren. Hierfür soll ein Teil der Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verwendet werden, der sonst in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen würde.

Ständerat und KVF-N unterstützen Reformpaket

Nachdem der Ständerat das vom Bundesrat vorgeschlagene Reformpaket im Rahmen der Herbstsession mit 35 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen hat, empfiehlt

auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) ihrem Rat die Annahme des Geschäfts. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass es wichtig ist, eine Vorlage zur Unterstützung des Güterverkehrs zeitnah zu verabschieden, damit die notwendige Anpassung der Rahmenbedingungen in nützlicher Frist sichergestellt werden kann.

Güterverlagerung soll gestärkt werden

Mit 13 zu 12 Stimmen beantragt die KVF-N, in den Zielen des Gesetzes festzuhalten, dass der Anteil der Gütertransporte auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen am Gesamtgüterverkehr erhöht werden soll. Ausserdem ist die Kommission einstimmig der Ansicht, dass im Konzept für den Gütertransport auch die Binnenschifffahrt explizit berücksichtigt werden solle.

Wie bereits der Ständerat hält auch die KVF-N fest, dass Quersubventionierungen zwischen dem Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und dem Ganzzugsverkehr innerhalb der Bahnunternehmen explizit verboten sein sollten. An dieser vom Ständerat beschlossenen Bestimmung beantragt die KVF-N aber mit 19 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen eine Ergänzung, damit die Finanzflüsse rund um den subventionierten EWLV klar und detailliert ersichtlich werden.

Es war geplant, dass sich der Nationalrat dem Geschäft in der Wintersession annimmt. Aus aktualitätspolitischen Gründen musste die Beratung des Geschäfts verschoben werden.

Der Nationalrat wird das Geschäft nun in der Frühjahrssession behandeln. Es ist vorgesehen, dass die beiden Räte allfällige Differenzen noch in der Frühjahrssession bereinigen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.017 Gütertransportgesetz \(Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen\). Totalrevision](#)



Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2025

Neues Flugpassagierdatengesetz zur Terrorismusbekämpfung

Der Bundesrat will ein neues Flugpassagierdatengesetz schaffen, welches es der Schweiz ermöglicht, ein Flugpassagierdaten-System einzurichten. Das neue Gesetz soll dazu beitragen, Terrorismus zu bekämpfen und den Wirtschaftsstandort Schweiz zu schützen. Gleichzeitig hat der Bundesrat den Entwurf eines Verhandlungsmandats mit Nicht-EU-Staaten verabschiedet. Nachdem der Nationalrat das Geschäft in der Wintersession angenommen hat, wird der Ständerat den Gesetzesentwurf in der Frühjahrssession behandeln.

Das neue Flugpassagierdatengesetz regelt die Bekanntgabe von Flugpassagierdaten durch schweizerische und ausländische Fluggesellschaften an die Behörden, sowie die Bearbeitung dieser Daten zum Zweck der Bekämpfung von Terrorismus und anderer Schwerstkriminalität. Diese «Passenger Name Records»-Daten sollen künftig an die neu zu schaffende Passenger Information Unit (PIU) im [Bundesamt für Polizei \(fedpol\)](#) gehen. Der Zugriff auf diese Daten und ihr Verwendungszweck sind streng geregelt.

EU, USA und Kanada haben bereits PNR-Systeme

Bereits heute haben 70 Länder – darunter alle Mitgliedstaaten der EU – die USA und Kanada, im Einklang mit den internationalen Vorgaben der UNO und der [Internationalen Zivilluftfahrtorganisation \(ICAO\)](#) ein nationales PNR-System (Passenger Name Records) eingeführt. Ohne ein eigenes PNR-System könnte die Schweiz zu einer Sicherheitslücke in Europa werden.

Nationalrat und SIK-S begrüßen PNR-System

Nachdem der Nationalrat den Gesetzesentwurf in der Wintersession mit 166 zu 25 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen hat, empfiehlt auch die Sicherheitspolitische Kommission des Ständerates (SIK-S) ihrem Rat einstimmig dem Beschluss des Nationalrates zu folgen.

Der Ständerat wird das Geschäft in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.079 Flugpassagierdatengesetz](#)



Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2025

Braucht es ein neues Staatssekretariat für Verkehr?

Eine Motion verlangt vom Bundesrat die Schaffung eines Staatssekretariats für Verkehr, um damit die Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität besser zu koordinieren. Ziel ist es, Verkehrsthemen auf nationaler und internationaler Ebene besser aufeinander abzustimmen, diese zu koordinieren und damit auch eine bessere Übersicht und Kontrolle bezüglich Investitionen und Finanzflüsse zu erhalten. Der Ständerat wird die Vorlage in der Frühjahrssession behandeln.

Die Verkehrspolitik ist sehr breit gefächert und mehrere Ämter in der Bundesverwaltung sind für verschiedene Bereiche zuständig. So ist das [Bundesamt für Strassen \(ASTRA\)](#) für den motorisierten Individualverkehr und für den Langsamverkehr zuständig, während das [Bundesamt für Verkehr \(BAV\)](#) für den öffentlichen Verkehr sowie für die Schifffahrt zuständig ist. Das [Bundesamt für Zivilluftfahrt \(BAZL\)](#) kümmert sich um den Flugverkehr, das [Bundesamt für Umwelt \(BAFU\)](#) um die Klimapolitik, das [Bundesamt für Energie \(BFE\)](#) um Energiefragen und das [Bundesamt für Raumentwicklung \(ARE\)](#) um Fragen der Raumplanung.

Koordination nationaler und internationaler Projekte

Diese breite Verteilung erschwert aus Sicht der Initianten der Motion eine optimale Koordination und entspricht nicht dem Zeitgeist der heutigen multimodalen Verkehrsnutzung. Auch könnten Projekte mit einem Staatssekretariat für Verkehr besser aufeinander abgestimmt und koordiniert werden. Zudem wäre eine bessere Übersicht der Investitionen sichergestellt.

Bundesrat empfiehlt Ablehnung der Motion

Der Bundesrat empfiehlt mit Blick auf das Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren ([AS 1999 3071](#)) die Ablehnung der Motion. Die Herausforderungen im Verkehrsbereich können durch die Stärkung der bestehenden Strukturen und eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden wirksamer bewältigt werden.

Der Ständerat wird die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.4302 Ein Staatssekretariat für Verkehr für eine koordinierte Verkehrspolitik zwischen den Akteuren im Bereich Mobilität](#)



Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2025

Gegen einen Angebotsabbau in den Regionen Baden und Brugg

Eine Motion verlangt vom Bundesrat, dass im Rahmen der Überarbeitung des Angebotskonzepts 2035 durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Grundlagen geschaffen werden, dass die heute bestehende stündliche Direktverbindung zwischen Baden/Brugg und Bern im STEP-Ausbau Schritt 2035 erhalten bleibt. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Nachdem der Nationalrat die Vorlage in der Sommersession 2024 angenommen hat, wird der Ständerat das Anliegen in der Frühjahrssession behandeln.

Im Rahmen des [Bahnausbaus 2035](#) ist eine Aufstockung der indirekten Verbindungen der Bahnhöfe Baden und Brugg nach Bern vorgesehen. Gleichzeitig soll die einzige stündliche Direktverbindung zwischen den Städten gestrichen werden. Damit werden laut Bundesrat die beiden Regionen aufgewertet und das Angebotskonzept verbessert.

Lieber weniger Verbindungen dafür direkte

Laut Initianten der Motion widerspricht dieses Angebot den Bedürfnissen der Reisenden. Man sei nicht primär an zusätzlichen Verbindungen interessiert, sondern an Direktverbindungen. Die stündliche Reisezeit in Olten oder Aarau zu unterbrechen, führe zu Umsteigestress, Verspätungen und Effizienzverlust. Daher sei die bestehende stündliche Direktverbindung erhalten zu bleiben.

Nationalrat dafür, Bundesrat und KVF-S dagegen

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion und verweist darauf, dass der Ausbauschritt 2035 einen massiven Angebotsausbau beinhalte. Statt der stündlichen Direktverbindung werden von Baden/Brugg zukünftig halbstündliche Umsteigeverbindungen nach Bern angeboten.

Nachdem der Nationalrat der Motion in der Sommersession mit 101 zu 88 Stimmen bei 4 Enthaltungen gefolgt ist, beantragt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen ihrem Rat, die Motion abzulehnen.

Der Ständerat wird die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

22.3827 Gegen die Verringerung des Stellenwertes der Regionen Baden und Brugg bei der Fahrplangestaltung im Step 2035. Gegen einen Ausbau mit Abbau. Weniger Züge sind mehr



Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2025

Schweizer Klimaticket nach österreichischem Vorbild

Der Kanton Jura fordert eine deutliche Preissenkung im öffentlichen Verkehr, um die Klimaziele zu erreichen. Als Vorbild dient das Klimaticket in Österreich. Nachdem der Ständerat die Standesinitiative in der Wintersession mit der Begründung der Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen und mit Blick auf die aktuell angespannte Finanzlage des Bundes abgelehnt hat, empfiehlt auch die KVF-N ihrem Rat nicht auf die Vorlage einzutreten. Der Nationalrat wird das Anliegen in der Frühjahrssession behandeln

Mittels Standesinitiative fordert das Parlament des Kantons Jura die Bundesversammlung dazu auf, einen Entwurf für eine deutliche Preissenkung bei den Angeboten der SBB auszuarbeiten. Vergünstigungen im öffentlichen Verkehr seien eine gute und rasche Möglichkeit, den CO₂-Ausstoss pro Kopf in der Schweiz drastisch zu senken.

Österreich als Vorbild

Als Vorbild dient das [Klimaticket](#) unseres östlichen Nachbarn: Österreich bietet seit 2021 ein Jahresgeneralabonnement für 1'095 Euro, umgerechnet rund 1'025 Franken, an. Das Ziel des Klimatickets war es, möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Das Ticket fand gleich zu Beginn grossen Anklang: Mehr als 75'000 Tickets wurden in den ersten zwei Wochen nach der Lancierung verkauft. Heute sind laut offiziellen Angaben über 300'000 Personen in Österreich im Besitz eines Klimatickets.

Preishoheit obliegt den Verkehrsunternehmen

Nachdem bereits die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) die Initiative mit der Begründung der Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen und mit Blick auf die aktuell angespannte Finanzlage des Bundes abgelehnt hat, sprach sich auch der Ständerat ohne Gegenstimme gegen die Standesinitiative aus.

Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) empfiehlt ihrem Rat mit 16 zu 7 Stimmen die Standesinitiative abzulehnen.

Der Nationalrat wird die Standesinitiative in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.314 Attraktiverer öffentlicher Verkehr



Wieso verzögern sich Schweizer Bauprojekte im Mobilitätsbereich?

Ein Postulat verlangt vom Bundesrat, dass dieser einen Vergleich mit den wichtigsten europäischen Ländern durchführen lässt, in welchem Kosten, Zeit und Personaleinsatz bezüglich Durchführung von Bauprojekten im Mobilitätsbereich betrachtet und einander gegenübergestellt werden. Ziel ist es, eine Art Vergleichsmassstab zu schaffen, der es erlaubt, einzelne Bauprozesse besser zu verstehen und miteinander zu vergleichen. Der Ständerat wird das Postulat in der Frühjahrssession behandeln.

In der Schweiz kommt es bei der Realisierung von grösseren Bauvorhaben im Mobilitätsbereich oft zu Verzögerungen. Diese können mehrere Gründe haben, darunter insbesondere das Vorsorgeprinzip oder zu starke Kontrollmechanismen bei bestimmten Projekten. Dies könne dazu führen, dass andere Projekte überarbeitet werden müssen, damit sie effizienter werden.

Benchmark, um Prozesse besser zu verstehen

Die Initianten des Postulats wollen einen Benchmark einführen und damit einen quantifizierten Vergleichsmassstab für die Leistung in einem bestimmten Bauprozess schaffen, um die Gründe für die Verzögerungen, die unser Land im Vergleich zu den wichtigsten europäischen Ländern bei den Bauprojekten im Mobilitätsbereich aufweist, besser verstehen zu können.

Bundesrat sieht keinen Mehrwert in Benchmark

Der Bundesrat lehnt den Vorstoss ab. Für Bauprojekte auf der Strasse, Schiene und bei Flughäfen werden in der Schweiz im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen, die Umweltverträglichkeit wie auch die Anliegen betroffener Dritter geprüft. Dass die Konsolidierung und Umsetzung von Vorhaben im Mobilitätsbereich hierzulande eine lange und intensive Planung erfordert, überrascht nicht.

Der Ständerat wird das Postulat in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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



Verbessertes Verkehrsmanagement auf der Nord-Süd-Achse

Im Rahmen der Sondersession wird sich der Nationalrat zwischen dem 5. und 7. Mai unter anderem mit der Verkehrssituation auf den Nord-Süd-Achsen befassen. Dabei verlangen verschiedene Vorstösse vom Bundesrat Massnahmen, um das Verkehrsaufkommen beim Gotthard-Strassentunnel sowie über die Ausweichrouten besser steuern zu können. Zudem konnte auch das gesetzliche Ziel, den alpenquerenden Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, noch nicht umgesetzt werden.

Das Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse führt zu unhaltbaren Situationen auf verschiedenen Kantonsstrassen. Davon stark betroffen sind namentlich die Gotthard- und die San Bernardino-Route. Der Ausweichverkehr verunmöglicht und erschwert die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes durch die Anwohner, den öffentlichen Verkehr und die Sicherheits- und Rettungsdienste.

KVF-N will verbessertes Verkehrsmanagement

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat sich die Ergebnisse aus der Prüfung zur Verbesserung des Verkehrsmanagements im alpenquerenden Verkehr präsentieren lassen ([Postulat 22.4044](#)) und die Kantone Uri, Graubünden und Tessin angehört. Es ist unbestritten, dass die heutigen Massnahmen des Verkehrsmanagements nicht ausreichen, um das Verkehrsaufkommen auf diesen Routen zu managen.

Verschiedene Vorstösse eingereicht

Verschiedene Vorstösse verlangen vom Bundesrat die Schaffung von Rechtsgrundlagen, beziehungsweise Anpassungen am Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01), damit Massnahmen ergriffen werden können, um das Verkehrsaufkommen auf der Gotthardtransitachse zu steuern.

Die Sondersession des Nationalrates findet zwischen dem 5. und 7. Mai 2025 in Bern statt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

22.4044 Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Umgang mit Ausweichverkehr

23.310 Verkehrsregime Gotthard-Transitstrassenverkehr

25.3004 Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen