

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 2025 – Sommersession der eidgenössischen Räte, 2. – 20. Juni 2025

Bern, 26 | 05 | 2025

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Die Schweiz ist und bleibt ein Bahnland. Das unterstreichen einerseits die aktuellsten Zahlen des [Quartalsreportings Bahn](#), andererseits sehen wir das Tag für Tag an unseren Bahnhöfen. Allen voran im Bahnhof Bern, der längst an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Der [Umbau dieses wichtigen Verkehrsknotens](#) ist daher nicht nur notwendig, sondern auch ein starkes Bekenntnis zur Zukunftsfähigkeit unserer Infrastruktur.

Im Rahmen der diesjährigen [LITRA-Informationsfahrt](#) erhielten wir einen einmaligen Blick hinter die Kulissen eines solchen Grossbauprojekts. Als Bundespolitiker ist es stets bereichernd zu sehen, was die Entscheide aus dem Parlament letztlich bewirken. Denn oft ist die parlamentarische Arbeit abstrakt – sie dreht sich um Zahlen, Fristen und Baukredite. Umso wertvoller ist es, wenn man konkret sieht, wie durchdachte Investitionen eine Verbesserung für Verkehr, Mensch, Region und Umwelt schaffen. Das ist motivierend und zeigt: Investitionen in den öV sind Investitionen in unsere Zukunft.

Während sich der Personenschienenverkehr positiv entwickelt, [kämpft der Schienengüterverkehr weiterhin mit Herausforderungen](#). Mit der [Verabschiedung des revidierten Gütertransportgesetzes](#) hat das Parlament in der Frühjahrsession einen entscheidenden Schritt zur Stärkung und Modernisierung des Binnengütertransports durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen gemacht. Nachdem die LITRA die Revision des Gütertransportgesetzes intensiv begleitet hat, wollen wir uns an der nächsten Sessionsveranstaltung der Umsetzung dieses richtungsweisenden Gesetzes widmen.

Doch all diese Entwicklungen stehen unter dem Zeichen einer angespannten Finanzlage des Bundes. Sparen ist in Bundesbern allgegenwärtig – auch im Verkehrsbereich. Doch der öffentliche Verkehr ist weit mehr als ein Budgetposten: Er verbindet Regionen, entlastet die Umwelt und stärkt unsere Wirtschaft. Die LITRA anerkennt die Notwendigkeit gesunder Finanzen; aber nicht um jeden Preis. Effizienzsteigerung ja – Investitionsstau nein! Die Branche ist bereit, ihren Beitrag zu leisten: beispielsweise durch mehr Fahrgäste, durch mehr Effizienz und gezielte Einsparungen bei Normen und Vorgaben. Aber unser hochwertiges öV-System darf nicht durch kurzfristige Sparübungen beschädigt werden. Aus diesen Gründen lehnt die LITRA die geplanten Massnahmen im Bereich des öV im [Rahmen des Entlastungspaket 27 des Bundes](#) entschieden ab.

Der öffentliche Verkehr verbindet unser Land – sozial, wirtschaftlich, ökologisch. Er ist nicht primär ein Kostenfaktor, sondern ein unentbehrlicher Erfolgsfaktor. Die LITRA setzt sich dafür ein, dass das so bleibt. 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

- [Einführung von Solidarbürgschaften für den Autoverlad](#)
- [Langfristige Angebotsplanung für den Bahn-Fernverkehr bis 2050](#)
- [Anpassung der Energiesteuern an den effektiven Energiegehalt](#)
- [Erhöhung der Beiträge für Kantonsstrassen an Transitachsen](#)
- [Verbessertes Verkehrsmanagement auf der Nord-Süd-Achse](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2025

Einführung von Solidarbürgschaften für den Autoverlad

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) schlägt vor, dass im regionalen Personenverkehr (RPV) bewährte Instrumente der Solidarbürgschaften auf den Autoverlad auszuweiten. Hierfür sollen das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) sowie der Bürgschaftsrahmenkredit für den RPV angepasst werden. Nach Abschluss des Vernehmlassungsprozesses wird der Nationalrat die parlamentarische Initiative in der Sommersession behandeln.

Autoverladestationen verbinden die Strasse mit der Schiene. Dazu benötigen sie einerseits eine strassenseitige sowie eine bahnsseitige Infrastruktur und andererseits das entsprechende Rollmaterial. Im Rahmen des Geschäfts «Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur. Zusatzkredit» (23.054) wurde die Finanzierung des Rollmaterials bei den Autoverladen angepasst.

Solidarbürgschaften auch beim Autoverlad

Mittels parlamentarischer Initiative fordert die KVF-N nun, dass das im RPV zur Anwendung kommende Instrument der Solidarbürgschaften auch auf den Autoverlad ausgedehnt wird. Dies ermöglichte den Transportunternehmen eine tiefere Zinsbelastung bei der Finanzierung von Betriebsmitteln und damit für den Besteller tiefere Abgeltungen. Zu diesem Zweck müssten das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) sowie der Bürgschaftsrahmenkredit für die Beschaffung von Betriebsmitteln im RPV angepasst werden (20.053).

KVF-N will Rückverlagerung auf die Strasse verhindern

Gestützt auf die Vernehmlassungsergebnisse hat die KVF-N die Entwürfe mit 15 zu 6 Stimmen (MinVG) respektive mit 15 zu 8 Stimmen (Bürgschaftsrahmenkredit) angenommen. Die Kommissionsmehrheit argumentiert, dass ohne Solidarbürgschaften Tariferhöhungen drohen, die zu einer Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse führen könnten. Auch der Bundesrat unterstützt die Vorlage.

Der Nationalrat wird die parlamentarische Initiative in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.477 | Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlads



Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2025

Langfristige Angebotsplanung für den Bahn-Fernverkehr bis 2050

Eine Motion fordert den Bundesrat dazu auf, ein langfristiges Angebotskonzept für den Bahnverkehr zu entwickeln, das sowohl nationale als auch internationale Verbindungen berücksichtigt. Ziel ist es, die Attraktivität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs bis 2050 zu steigern und die langfristige Vision für den Fernverkehr spätestens in der Botschaft 2030 zu konkretisieren. Nachdem der Ständerat den Vorstoss in der Wintersession angenommen hat, wird der Nationalrat die Motion in der Sommersession behandeln.

Das langfristige Angebotskonzept für den Bahnfernverkehr bis 2050 soll sicherstellen, dass alle Regionen der Schweiz effizient, regelmässig und gut erschlossen werden – sowohl auf nationaler Ebene mit Intercity-, Interregio- und Regionalexpress-Verbindungen als auch auf internationaler Ebene im Sinne von Artikel 48a des Eisenbahngesetzes. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität zu stärken, die Kapazitäten vorausschauend zu planen und Engpässe zu vermeiden.

Effiziente Investitionen und langfristige Planung

Ein solches Angebotskonzept ist aus Sicht der Motion notwendig, weil grosse Bahnprojekte viele Jahre bis Jahrzehnte dauern und frühzeitig geplant werden müssen. Ohne klare Vision würden wichtige Weichenstellungen zu spät erfolgen, was zu ineffizienten Investitionen oder gar zu Angebotsverschlechterungen führen könnte. Die Motion fordert deshalb, dass die langfristige Angebotsvision spätestens in der Infrastrukturbotschaft 2030 konkretisiert wird, auch um die Verwendung der Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) besser zu priorisieren.

Nach Ständerat empfiehlt auch KVF-N die Zustimmung

Nachdem der Ständerat im Rahmen der Wintersession die Motion angenommen hat, empfiehlt auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) ihrem Rat der Motion zuzustimmen. Mit 15 zu 8 Stimmen unterstützt die Kommission die Ansicht, dass der Bundesrat im Zusammenhang mit dem langfristigen Bahnausbau das Gesamtbild des Fern- und Nahverkehrs im Blick behält.

Der Nationalrat wird die Motion in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.4037 | Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene



Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2025

Anpassung der Energiesteuern an den effektiven Energiegehalt

Eine Motion fordert vom Bundesrat die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen, so dass die Besteuerung von flüssigen Brenn- und Treibstoffen nicht mehr auf Basis von Volumen oder Gewicht, sondern nach deren Energiegehalt erfolgt. Zudem soll geprüft werden, ob eine analoge Regelung auch auf gasförmige und feste Energieträger anwendbar ist. Nachdem der Nationalrat den Vorstoss in der Wintersession angenommen hat, wird der Ständerat die Motion in der Sommersession behandeln.

Die aktuelle Besteuerung nach Volumen oder Gewicht führt laut Initianten der Motion zu Ungleichbehandlungen zwischen den verschiedenen Energieträgern. Beispielsweise habe Methanol eine rund halb so grosse Energiedichte wie fossile Alternativen, was bedeute, dass die Besteuerung des daraus erzielbaren Nutzens doppelt so hoch ist. Die Motion fordert daher, die Energiedichte als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bundesrat befürchtet administrativen Mehraufwand

Der Bundesrat empfiehlt die Ablehnung der Motion und verweist darauf, dass die bestehende Besteuerungssystematik auf Volumen oder Gewicht etabliert und praktikabel sei. Zudem sieht der Bundesrat die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen und betont die Bedeutung einer harmonisierten Besteuerung im internationalen Kontext.

Nationalrat möchte gerechtere Besteuerung

Der Nationalrat hat der Motion im Rahmen der Wintersession mit 96 zu 91 Stimmen bei 3 Enthaltungen Folge gegeben. Die Mehrheit des Rates ist der Meinung, dass mittels Gesetzesanpassung eine gerechtere und ökologischere Besteuerung von Energieträgern zu erreichen sei.

Die Kommissionen für Wirtschaft und Abgaben (WAK-S) beantragt mit 7 zu 5 Stimmen, die Motion in einen Prüfauftrag an den Bundesrat umzuformulieren. Dieser soll in die vom Bundesrat ohnehin geplante Prüfung von Fördermöglichkeiten für Methanol einfließen.

Der Ständerat wird die Motion in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.3783 | Brenn- und Treibstoffbesteuerung nach Energiegehalt



Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2025

Erhöhung der Beiträge für Kantonsstrassen an Transitachsen

Eine Motion fordert vom Bundesrat die Anpassung der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel, so dass Kantonsstrassen entlang internationaler Transitachsen höhere Beiträge für den Unterhalt erhalten. Dafür sollen zusätzliche substanzielle Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereitgestellt werden. Der Ständerat wird die Motion in der Sommersession behandeln.

Kantonsstrassen an internationalen Transitachsen übernehmen während der Sommermonate häufig eine Redundanzfunktion für Nationalstrassen, da sie als Ausweichrouten dienen. Besonders betroffen sind Kantonsstrassen in den Kantonen Uri, Tessin, Graubünden und Wallis. Dabei bewältigen diese Kantonsstrassen auch einen erheblichen Teil des internationalen Transitverkehrs.

Höhere Unterstützung für übermässige Belastung

Die Belastung dieser Strassen führt zu hohen Unterhaltskosten und einer überproportionalen Abnutzung der Infrastruktur, was für die betroffenen Kantone erhebliche finanzielle Herausforderungen und eine zusätzliche Steuerbelastung für die Bevölkerung mit sich bringt. Aufgrund der übermässigen Belastung verlangt die Motion eine substanziell höhere Unterstützung durch den Bund.

Motion fordert gerechtere Verteilung der Mittel

Die Initianten der Motion fordern, dass zusätzliche Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereitgestellt werden, um diese finanzielle Belastung zu verringern und den erhöhten Unterhalt dieser Kantonsstrassen besser zu finanzieren. Die Verordnung wurde ursprünglich nicht auf die starke Beanspruchung dieser Strassen durch den internationalen Transitverkehr ausgerichtet, weshalb eine Anpassung der Regelung als notwendig erachtet wird. Ziel ist es, den betroffenen Kantonen eine stärkere finanzielle Unterstützung zu bieten und eine gerechtere Verteilung der Mittel sicherzustellen.

Der Ständerat wird die Motion in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.3040 | Erhebliche Erhöhung der finanziellen Abgeltung durch den Bund für Kantonsstrassen an internationalen Transitachsen



Verbessertes Verkehrsmanagement auf der Nord-Süd-Achse

In der Sondersession anfangs Mai hat sich der Nationalrat unter anderem mit der Verkehrssituation auf den Nord-Süd-Achsen befasst. Dabei verlangten verschiedene Vorstösse vom Bundesrat Massnahmen, um das Verkehrsaufkommen beim Gotthard-Strasstunnel sowie über die Ausweichrouten besser steuern zu können. Während zwei Vorstösse vom Nationalrat angenommen wurden und nun in die Kommission des Ständerats (KVF-S) gehen, sind verschiedene Motionen bezüglich Mautgebühren vom Tisch.

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 Anwohnerinnen und Anwohner, den öffentlichen Verkehr und die Sicherheits- und Rettungsdienste.

Verschiedene Vorstösse eingereicht

Es ist unbestritten, dass die heutigen Massnahmen des Verkehrsmanagements nicht ausreichen, um das Verkehrsaufkommen auf diesen Routen zu managen. Verschiedene Vorstösse verlangen daher 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.

Kantone sollen Ausweichrouten sperren dürfen

Der Nationalrat will, dass vom Ausweichverkehr auf den Nord-Süd-Transitachsen betroffenen Kantone bei starker Überlastung die Möglichkeit erhalten auf Streckenabschnitte der Kantonsstrassen temporäre Fahrverbote für den Ausweichverkehr zu erlassen. Mit 101 zu 92 Stimmen bei 1 Enthaltung wurde eine entsprechende Motion (25.3004) angenommen. Die Massnahme betrifft unter anderem die Hauptstrassen H2 und H13 in Uri, Graubünden und im Tessin. Anwohnerinnen und Anwohner, beziehungsweise Zubringer-Dienste sollen diese Strassen trotz Sperrung weiterhin nutzen dürfen. Das Geschäft geht nun in die Kommission des Ständerats.

Navigationssysteme sollen verbessert werden

In einer zweiten Abstimmung verlangte der Nationalrat, dass Navigationssysteme künftig behördlich angeordnete Strassensperrungen anzeigen müssen (25.3003). Damit soll verhindert werden, dass ortsunkundige Fahrer auf Nebenstrassen ausweichen und dadurch Dörfer sowie Rettungseinsätze behindern. Auch diese Motion wurde angenommen – mit 96 zu 93 Stimmen bei 4 Enthaltungen.

Das Geschäft geht nun in die Kommission des Ständerats.

Keine Mautgebühren auf der Nord-Süd-Achse

Der Nationalrat lehnte separate Verkehrsmanagement-Vorschläge des Kantons Uri zur Entlastung vom Gotthard-Verkehr ab – darunter ein digitales Reservationssystem für Fahrten durch den Tunnel. Diese Standesinitiative Uri (23.310) ist damit vom Tisch.

Ebenfalls erledigt sind drei Motionen zur Einführung einer Benutzungsgebühr für Autobahntunnels über die Nord-Süd-Alpenübergänge (23.3610 | 23.3611 | 23.3612). Der Nationalrat lehnte die Vorstösse knapp mit 91 zu 90 Stimmen bei 7 Enthaltungen ab – dies mit Stichentscheid der Nationalratspräsidentin. Ziel der Vorstösse war es, eine variable Tunnelmaut einzuführen, um die Auslastung der Infrastruktur besser zu steuern. Der Bundesrat sprach sich gegen eine solche Maut aus. Zwar könne eine solche Gebühr theoretisch zur Entlastung beitragen, sie hätte jedoch zur Folge, dass das Tessin nur noch über kostenpflichtige Strassenverbindungen ganzjährig erreichbar wäre.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.310 | Verkehrsregime Gotthard-Transitstrassenverkehr](#)

[23.3610 | Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge](#)

[23.3611 | Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge](#)

[23.3612 | Variable Maut für den Nord-Süd-Transit und flankierende Massnahmen für andere alpenquerende Übergänge](#)

[25.3003 | Auch Navigationssysteme müssen einen Beitrag für die Sicherheit leisten](#)

[25.3004 | Schaffung der gesetzlichen Grundlagen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements auf den Nord-Süd-Achsen](#)