

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1 | 2026 – Frühjahrssession der eidgenössischen Räte, 2. – 20. März 2026

Bern, 23 | 02 | 2026

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist so beliebt wie noch nie: **Im letzten Quartal 2025 wurde in der Schweiz ein absoluter Rekord an Personenkilometer im Schienenverkehr zurückgelegt.** Auf diesen Erfolg arbeiten fast 100'000 Personen in der öV-Branche in der Schweiz tagtäglich hin. Damit sich diese Entwicklung fortsetzt und das öV-System dauerhaft leistungsfähig bleibt, muss die Finanzierung für Unterhalt, Betrieb und Ausbau der öV-Infrastrukturen zwingend nachhaltig gesichert werden. Denn ohne Planungssicherheit ist dieser Erfolg in Gefahr.

Millionen von Menschen nutzen in der Schweiz täglich den regionalen Personenverkehr (RPV). Die **in der Wintersession beschlossene moderate Erhöhung des Verpflichtungskredits für den RPV** ist für die Branche entscheidend, damit der RPV seine Funktion weiter erfüllen kann. Dennoch steht die öV-Branche vor Herausforderungen: Auch mit der Erhöhung des Kredits werden die Transportunternehmen sparen müssen. Damit ist absehbar, dass auch die öV-Kundinnen und öV-Kunden einen zusätzlichen finanziellen Beitrag werden leisten müssen.

Im Ständerat wurde die Erhöhung des RPV-Kredits bei den Beratungen zum Entlastungspaket 27 (EP27) in der Wintersession nicht berücksichtigt. Deshalb muss der Nationalrat in der Frühjahrssession das EP27 und die Finanzplanung des Bundes entsprechend anpassen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir ausdrücklich, dass **eine Mehrheit der Finanzkommission des Nationalrates** die Erhöhung des Kostendeckungsgrads im EP27 dahingehend anpassen will, dass der beschlossene RPV-Verpflichtungskredit auch tatsächlich berücksichtigt wird. So wird der Wille des Parlaments umgesetzt.

Im Januar hat der Bundesrat die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des **Projekts «Verkehr'45»** publiziert. Die Ausbauten auf Schiene und Strasse erfordern erhebliche Investitionen und damit eine nachhaltige Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) und des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Vor dem Ausbau von Infrastrukturen muss aber der Substanzerhalt kommen, dessen Ausgaben ebenfalls zunehmen werden.

Schliesslich steht die Verlagerungspolitik weiterhin unter grossem Druck. Im Jahr 2024 durchquerten so viele Lastwagen die Alpen wie seit 2016 nicht mehr. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zum Verlagerungsziel des Bundes. Flankierende Massnahmen wie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Betriebsbeiträge im transalpinen kombinierten Verkehr müssen weiterentwickelt und fortgeführt werden. In der Frühjahrssession wird der Nationalrat den Verlagerungsbericht behandeln. Die LITRA wird dieses Thema mit den wichtigsten Branchenakteuren weiterhin eng begleiten.

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

- **EP27: Wesentlicher Beitrag des Verkehrs zum Entlastungspaket des Bundes**
- **LSVA: Elektro-Lastwagen sollen ab 2029 der LSVA unterstellt werden**
- **MODIG: Bund schafft Grundlage für nationale Mobilitätsdateninfrastruktur**
- **SBB Cargo: Wie weiter mit dem kombinierten Güterverkehr?**
- **Nationalrat will RoLa-Mittel für Verlagerungsziel einsetzen**
- **Fortführung der Betriebsbeiträge im transalpinen kombinierten Verkehr**

EP27: Wesentlicher Beitrag des Verkehrs zum Entlastungspaket des Bundes

Die Ausgaben des Bundes stiegen in den letzten Jahren rascher als die Einnahmen. Der Bundesrat hat deshalb ein Entlastungspaket mit 57 Massnahmen verabschiedet, um Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushalts wieder ins Gleichgewicht zu bringen und die Schuldenbremse einzuhalten. Der Ständerat hat das Entlastungspaket in der Wintersession behandelt und das Sparvolumen um rund einen Drittel reduziert. Nun befasst sich der Nationalrat in der Frühjahrssession mit dem Entlastungspaket 27.

Der Bundesrat möchte mit dem [Entlastungspaket 27 \(EP27\)](#) den Bundeshaushalt im Jahr 2027 um 2,4 Milliarden und in den Jahren 2028–2029 um rund drei Milliarden Franken entlasten. So sollen die Ausgaben und Einnahmen des Bundes wieder in ein Gleichgewicht gebracht werden.

Sparmassnahmen im Verkehrsbereich

Wesentlich von den Sparmassnahmen betroffen ist der Verkehr. Das grösste Sparpotenzial sieht der Bundesrat beim Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Folgende Massnahmen betreffen den Verkehrsbereich:

- Kürzung der Einlagen im Bahninfrastrukturfonds (BIF)
- Erhöhung des Kostendeckungsgrades im regionalen Personenverkehr (RPV)
- Kürzung der Beiträge an den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr
- Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme bei Bussen und Schiffen
- Kürzung der Einlagen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)
- Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen
- Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren
- Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge
- Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen

Ständerat: Differenzen bei BIF und Förderbeiträgen

In der [Wintersession](#) hat sich der Ständerat bei rund der Hälfte der Sparmassnahmen im Verkehrsbereich der Position des Bundesrates angeschlossen. Beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) will er jedoch auf einen Teil der vorgesehenen Einlagenkürzungen verzichten. Zudem sieht er für alternative Antriebssysteme bei Bussen und Schiffen in den Jahren 2027–2029 Förderbeiträge von rund 40 Millionen Franken pro Jahr vor. Auf die geplanten Kürzungen bei Regionalflughäfen von Bundesinteresse möchte der Ständerat verzichten. Im Gegenzug schlägt er vor, die Beiträge von jährlich 10 Millionen Franken für den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr zu streichen.

Anpassungsbedarf beim regionalen Personenverkehr

In der Wintersession hat das Parlament einer [moderaten Erhöhung des Verpflichtungskredits für den regionalen Personenverkehr \(RPV\) um 160,2 Millionen Franken für die Jahre 2026–2028](#). Damit diese Erhöhung effektiv berücksichtigt wird, muss die Massnahme im EP27 zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades im RPV noch angepasst werden. Damit werden die im Finanzplan vorgesehenen Ausgaben für den RPV in den Jahren 2027 und 2028 entsprechend erhöht. Diese Anpassung wurde vom Ständerat noch nicht vorgenommen.

Verkehrsbereich leistet einen wichtigen Beitrag

Angesichts der angespannten Bundesfinanzen hat die öV-Branche mehrmals betont, ihren Beitrag zur Haushaltskonsolidierung leisten zu wollen. Während die Erhöhung des Kostendeckungsgrades im regionalen Personenverkehr (RPV) dezidiert abgelehnt wurde, sind teils schmerzhafte Kompromisse bei anderen Massnahmen im Verkehrsbereich wohl nicht zu vermeiden. Dies beinhaltet beispielsweise zeitlich beschränkte Kürzungen bei den Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) oder den Verzicht auf die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs. Insgesamt leistet der Verkehrsbereich somit einen wesentlichen Beitrag an die Sparmassnahmen des Bundes.

Finanzkommission des Nationalrates tritt auf EP27 ein

Die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) ist an seiner letzten Sitzung auf das EP27 eingetreten und hat die Vorlage mit 17 zu 8 Stimmen angenommen. In den meisten Punkten folgt sie den Beschlüssen der kleinen Kammer.

Abweichend zum Ständerat schlägt die FK-N ihrem Rat mit 13 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung vor, den Finanzplan dahingehend anzupassen, dass der in der Wintersession beschlossene Verpflichtungskredit im RPV umgesetzt werden kann.

Der Nationalrat wird das Geschäft in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.063 | Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt \(EP 27\)](#)



LSVA: Elektro-Lastwagen sollen ab 2029 der LSVA unterstellt werden

Der Bundesrat schlägt vor, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ab 2029 auch für elektrisch angetriebene Lastwagen erhoben werden soll. Damit will der Bundesrat sicherstellen, dass der Schwerverkehr weiterhin seine Kosten trägt und die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene auch künftig unterstützt wird. Ein Rabattsystem bis 2035 soll die Dekarbonisierung der Schweizer Lastwagenflotte weiter vorantreiben. Der Nationalrat wird das Geschäft in der Frühjahrssession behandeln.

Der Bundesrat will die [leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe \(LSVA\)](#) an veränderte technische und marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen anpassen. Heute sind rund 90 Prozent der Lastwagen der günstigsten Abgabekategorie zugeordnet; elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge sind vollständig von der LSVA befreit. Damit wird die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs gefördert. Gleichzeitig gehen jedoch die LSVA-Einnahmen zurück, und die Verlagerungswirkung der Abgabe nimmt ab. Mit der [Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes \(SVAG\)](#) soll deshalb ab 2029 auch für elektrisch angetriebene Lastwagen eine LSVA erhoben werden.

Dank Rabattsystem bleibt Umstellung attraktiv

Elektrisch angetriebene Lastwagen sollen künftig der günstigsten Abgabekategorie zugeordnet werden. Fahrzeuge der Euro-VI-Norm werden neu in die zweitgünstigste Kategorie eingereiht, gemeinsam mit Euro-VII-Fahrzeugen. Um Investitionen in emissionsärmere Fahrzeuge weiterhin zu fördern, schlägt der Bundesrat ein befristetes Rabattsystem bis 2035 vor: Euro-VII-Fahrzeuge sollen bis zu diesem Zeitpunkt von Rabatten profitieren können.

Der Bundesrat betont, dass diese Anpassungen sowohl die Dekarbonisierung als auch die Planungssicherheit der Transportunternehmen unterstützen. Die Revision ist mit dem [Landverkehrsabkommen \(LVA\) mit der EU](#) vereinbar.

KVF-N folgt Stossrichtung des Bundesrates

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die Vorlage ausführlich beraten und unterstützt die Stossrichtung des Bundesrates. In der Detailberatung sprach sie sich dagegen aus, den Teuerungsausgleich bei pauschalen Abgaben ([Art. 4 Abs. 2](#)) sowie bei den LSVA-Tarifen ([Art. 8a](#)) gesetzlich weiter zu präzisieren. Mit 13 zu 12 Stimmen folgte sie dem Antrag des Bundesrates, der diesem mit einer Kann-Formulierung die nötige Flexibilität bei Anpassungen an die Teuerung belässt.

Zudem lehnte es die Kommissionsmehrheit ab, Rabatte für CO₂-neutral angetriebene Lastwagen vorzusehen, da dies als schwer umsetzbar erachtet wird.

KVF-N will Planungssicherheit bei LSVA-Rabatten

Die Kommissionsmehrheit beantragt ihrem Rat für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge von 2029 bis 2035 einen reduzierten LSVA-Tarif vorzusehen ([Art. 8b Abs. 1](#)). Um Planungssicherheit zu schaffen, sprach sie sich gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Kann-Formulierung aus und fordert einen klar definierten Endzeitpunkt für die reduzierten Tarife.

Zudem sollen Mindestwerte für die Rabatte festgelegt werden ([Art. 8b Abs. 2](#)), die in den Jahren 2029 bis 2032 höher ausfallen sollen als vom Bundesrat vorgesehen (2029/2030: 100 Prozent; 2031: 70 Prozent; 2032: 50 Prozent). Der Bundesrat soll die Höhe der Rabatte zudem mindestens ein Jahr vor deren Inkrafttreten bekannt geben. In der Gesamtabstimmung stimmte die Kommission der Vorlage mit 17 zu 8 Stimmen zu.

Kommissionsmotion zu den LSVA-Abgabesätzen

Bereits anlässlich der Kommissionssitzung im August und der ersten Detailberatung zur SVAG-Teilrevision, diskutierte die KVF-N die Notwendigkeit einer Anpassung der LSVA-Abgabesätze. Mit 12 zu 11 Stimmen bei 2 Enthaltungen reichte sie eine [Kommissionsmotion \(25.3956\)](#) ein, die den Bundesrat beauftragt, die LSVA-Sätze ab 2027 so zu erhöhen, dass die im Landverkehrsabkommen mit der EU maximal vorgesehene Ausschöpfung erreicht wird.

Eine Minderheit lehnt diese Motion ab und verweist auf mögliche negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen.

Der Nationalrat wird beide Geschäfte in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.058 | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG](#)

[25.3956 Motion KVF-N | Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung](#)



MODIG: Bund schafft Grundlage für nationale Mobilitätsdateninfrastruktur

Mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur will der Bundesrat die Nutzung und den Austausch von Mobilitätsdaten in der Schweiz verbessern. Damit sollen Planung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsangeboten effizienter gestaltet und eine verkehrsträgerübergreifende Datenbasis geschaffen werden. Vorgesehen ist der Aufbau einer vom Bund betriebenen Mobilitätsdateninfrastruktur. Der Nationalrat wird die Gesetzesvorlage in der Frühjahrssession behandeln.

Ein leistungsfähiges Mobilitätssystem ist auf qualitativ hochwertige und verknüpfbare Daten angewiesen. Der Bundesrat schlägt deshalb den Aufbau einer vom Bund betriebenen [Mobilitätsdateninfrastruktur \(MODI\)](#) vor, um den Datenaustausch zu standardisieren, Verkehrsangebote besser zu koordinieren und Infrastrukturen effizienter zu nutzen. Die MODI umfasst die Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) sowie das «Verkehrsnetz CH» zur digitalen Abbildung des Verkehrssystems und wird durch ein Kompetenzzentrum für Mobilitätsdaten (KOMODA) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) betrieben.

Schrittweiser Aufbau der Mobilitätsdateninfrastruktur

Mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) sollen die rechtlichen Grundlagen für eine nationale, verkehrsträgerübergreifende Dateninfrastruktur geschaffen werden. Die Umsetzung ist schrittweise vorgesehen; die Finanzierung erfolgt in der Aufbauphase je hälftig über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), später ergänzt durch eine Nutzerfinanzierung.

KVF-N empfiehlt Annahme des Gesetzes

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) ist auf die Vorlage eingetreten und empfiehlt ihrem Rat mit 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen, dem Bundesgesetz zuzustimmen.

Der Nationalrat wird das Geschäft in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.049](#) | Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz



SBB Cargo: Wie weiter mit dem kombinierten Güterverkehr?

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates beauftragt den Bundesrat mittels Kommissionsmotion, das Leistungsniveau von SBB Cargo ab 2026 zu sichern und ein Kernnetz im kombinierten Güterverkehr zu erhalten. Damit soll eine weitere Verlagerung von Gütern von der Schiene auf die Strasse verhindert werden, bevor die Instrumente des revidierten Gütertransportgesetzes ihre Wirkung entfalten können. Der Nationalrat wird die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Konkret verlangt die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) für die erste Leistungsperiode 2026–2029 stabile Preise und Konditionen bei SBB Cargo ohne Angebotsabbau, den Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr (KV) über den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) sowie einen nationalen Umsetzungsplan zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs bis 2035.

Bundesrat verweist auf Gütertransportgesetz

Der Bundesrat teilt zwar das Ziel, den Schienengüterverkehr zu stärken, beantragt jedoch die Ablehnung der Motion. Er verweist auf [das revidierte Gütertransportgesetz](#) und die Leistungsvereinbarungen zur Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs ab 2026.

Ständerat will Umsetzungsplan für den KV

Der Ständerat hat die Kommissionsmotion in der Winter-session beraten. Eine gleichnamige [Motion Herzog \(25.4147\)](#) wurde zurückgezogen und die Forderung nach Preisstabilität fallengelassen. Zudem lehnte der Ständerat den Erhalt eines Kernnetzes ab, hiess jedoch die Erarbeitung eines Umsetzungsplans «KV Schweiz bis 2035» gut.

KVF-N empfiehlt Annahme der bereinigten Motion

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) beantragt ihrem Rat mit 14 zu 11 Stimmen, die Motion in der vom Ständerat bereinigten Fassung anzunehmen.

Der Nationalrat wird die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.4409](#) | Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr



Nationalrat will RoLa-Mittel für Verlagerungsziel einsetzen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates beauftragt den Bundesrat mittels Kommissionsmotion, die frei werdenden Mittel aus der rollenden Landstrasse für die Förderung der Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Schienengüterverkehr einzusetzen. Damit soll dem Verlagerungsziel Rechnung getragen und eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindert werden. Nach der Annahme durch den Nationalrat in der Herbstsession wird der Ständerat die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene steht unter Druck: 2024 passierten so viele Lastwagen die Alpen wie zuletzt 2016. Ohne zusätzliche Massnahmen dürfte ab 2026 die Millionengrenze wieder überschritten werden. Verschärft wird die Lage durch das vorzeitige Ende der Rollenden Landstrasse (RoLa).

RoLa-Mittel weiterhin für die Verlagerung nutzen

Eine Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt deshalb, dass die durch die Einstellung der RoLa frei werdenden Mittel weiterhin für die Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzt werden, etwa durch die Aussetzung des Absenkpfeils im unbegleiteten kombinierten Verkehr.

Nationalrat stimmt zu, KVF-S beantragte Anpassung

Der Nationalrat hat die Kommissionsmotion [in der Herbstsession](#) mit 123 zu 70 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) unterstützt das Anliegen. Da eine vollständige Umwidmung jedoch der gesetzlichen Bestimmung abnehmender Abgeltungen je Sendung ([Art. 8 Abs. 2 GVVG](#)) widersprechen würde, beantragt die Kommission ihrem Rat mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion dahingehend anzupassen, dass die Mittel kurzfristig im gesetzlichen Rahmen eingesetzt und mittelfristig die entsprechende Bestimmung im GVVG gestrichen wird. Angesichts dieser Beratungsergebnisse wurde die [Motion Burkart \(25.3543\)](#) zum Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers zurückgezogen.

Der Ständerat wird die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.3949 | Mittel für die Verlagerungspolitik sichern



Fortführung der Betriebsbeiträge im transalpinen kombinierten Verkehr

Die beiden Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beauftragen den Bundesrat die Betriebsbeiträge im alpenquerenden kombinierten Verkehr über das Jahr 2030 hinaus zu garantieren. Dabei soll er sich an der im Verlagerungsbericht skizzierten Variante orientieren, welche die Förderung fortführt, ohne die Abgeltungen pro Sendung abzusenken. Ziel ist es, dem kombinierten Verkehr langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben. Die beiden Räte werden die Motion in der Frühjahrssession behandeln.

Trotz NEAT und bestehender Verlagerungspolitik steigt die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen weiter und liegt deutlich über dem in der Bundesverfassung verankerten Ziel von 650'000 Fahrten pro Jahr. Mit einer Garantie der Betriebsbeiträge im alpenquerenden kombinierten Verkehr für die Periode 2031–2035 soll die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse gestoppt werden.

Betriebsbeiträge als zentrales Instrument

Seit 2000 gelten die Betriebsbeiträge im kombinierten Verkehr als zentrales Element der Verlagerungspolitik. Die Zahl der Sendungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr ist seither deutlich gestiegen, was die Transitachsen entlastet hat. Gleichzeitig verzögert sich der Ausbau der ausländischen Zulaufstrecken, sodass die angestrebten Produktivitätsgewinne noch nicht vollständig realisiert werden können.

Verkehrskommissionen wollen Förderung verlängern

Vor diesem Hintergrund haben die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) – mit 9 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen – und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) – mit 17 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung – je eine Kommissionsmotion eingereicht. Ziel ist es, durch eine Verlängerung der Förderung Investitionssicherheit zu schaffen und die seit 2022 beobachtete Rückverlagerung zu bremsen.

Die beiden Räte werden die Motionen in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.3004 | Revitalisierung der Verlagerung im transalpinen Kombinierten Verkehr. Rückverlagerung auf die Strasse vermeiden

26.3009 | Revitalisierung der Verlagerung im transalpinen Kombinierten Verkehr. Rückverlagerung auf die Strasse vermeiden

