

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 2026 – Sommersession der eidgenössischen Räte, 1. – 19. Juni 2026

Bern, 25 | 05 | 2026

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der Schienenpersonenverkehr jagt von Rekord zu Rekord: Mit **5,79 Milliarden Personenkilometern** erreicht er im ersten Quartal 2026 erneut einen Spitzenwert. Das zeigt: Schweizerinnen und Schweizer vertrauen ihrer Bahn. Doch dieses Vertrauen verpflichtet. Ein Bahnsystem, das wächst, braucht verlässliche Rahmenbedingungen und eine nachhaltige Finanzierung. Mit **Verkehr'45** erarbeitet der Bundesrat die strategischen Eckwerte für die Weiterentwicklung der Schweizer Verkehrsinfrastruktur bis 2045. Diese Vorlage muss einen starken Fokus auf den öV und seine langfristige Perspektive legen. Nicht zuletzt damit die zunehmende Nachfrage mit der Infrastruktur von morgen bewältigt werden kann.

Besonders zentral ist dabei die bestehende Bahninfrastruktur: Ohne leistungsfähige und gut unterhaltene Infrastruktur gibt es keine stabilen und zuverlässigen Fahrpläne. Entsprechend muss Unterhalt vor Ausbau gelebt werden. Ab 2031 droht dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein Einbruch bei den Einnahmen, weil das befristete Mehrwertsteuer-Promille Ende 2030 wegfällt. Seine unbefristete Weiterführung ist derweil zwingend, damit Substanzerhalt und Ausbau in einer wachsenden Schweiz nicht eingeschränkt oder gestrichen werden. Aber nicht nur die Infrastruktur muss finanziert sein, auch das Angebot braucht verlässliche Mittel. So ist beispielsweise der regionale Personenverkehr (RPV) von zentraler Bedeutung, weil er in vielen Regionen das Rückgrat der Verkehrsversorgung darstellt. Das Parlament **hat in der Frühjahrs-session** zwar auf die drastischsten Spareingriffe im RPV verzichtet, doch die Ausgangslage für das Budget 2027 bleibt angespannt. Aber Kürzungen beim RPV wären das falsche Signal zur falschen Zeit: Sie führen nicht nur zu weiteren Tarifierhöhungen für Kundinnen und Kunden, sondern vor allem zu einem Abbau des öV-Angebots in den Regionen. Und das zu einer Zeit, in dem immer mehr Menschen den öV nutzen wollen.

So erfreulich die Entwicklung im Personenverkehr ist, so herausfordernd bleibt die Lage im Schienengüterverkehr: Mit **2,74 Milliarden Nettotonnenkilometern** wurde zu Beginn des Jahres die tiefste Verkehrsleistung eines ersten Quartals seit Einführung des LITRA-Quartalreportings verzeichnet. Das Ziel der Alpeninitiative, den alpenquerenden Güterverkehr konsequent auf die Schiene zu verlagern, gerät damit zunehmend ausser Reichweite. Es braucht weitere wirksame Massnahmen. In der Sommersession stehen mit der Weiterentwicklung der LSVA und der Verwendung der frei werdenden Rola-Mittel zwei wichtige Geschäfte auf der Traktandenliste, die für die Verlagerungspolitik von grosser Bedeutung sind.

Der öV basiert auf attraktiven und kundenfreundlichen Angeboten. Diese benötigen eine verlässliche Finanzierung, eine leistungsfähige Infrastruktur und eine gute Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden sowie der Branche. Auch die LITRA als Dachorganisation des öffentlichen Verkehrs wird sich weiterhin mit Überzeugung dafür einsetzen.

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:



- **LSVA soll an Elektrifizierung des Schwerverkehrs angepasst werden**
- **Ausschöpfung der LSVA gemäss Bedingungen des Landverkehrsabkommen**
- **Luftfahrtgesetz: KVF-N unterstützt Revision mit Anpassungen**
- **MODIG: Uneinigkeit über nationale Mobilitätsdateninfrastruktur**
- **Rola-Mittel sollen weiterhin für die Verkehrsverlagerung eingesetzt werden**

Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

LSVA soll an Elektrifizierung des Schwerverkehrs angepasst werden

Die LSVA ist ein zentrales Instrument der Schweizer Verkehrspolitik. Mit Blick auf die Elektrifizierung des Schwerverkehrs soll das Abgabesystem weiterentwickelt und gleichzeitig Planungssicherheit für Transportunternehmen geschaffen werden. Der Nationalrat hat die Vorlage in der Frühjahrsession angenommen, dabei aber Anpassungen gegenüber dem Bundesrat beschlossen. Die KVF-S unterstützt die Vorlage ebenfalls, beantragt jedoch weitere Änderungen. Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Sommersession.

Mit der Teilrevision des [Schwerverkehrsabgabegesetzes \(SVAG\)](#) will der Bundesrat das System der [leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe \(LSVA\)](#) an die technische Entwicklung anpassen. Heute sind knapp 90 Prozent der Lastwagen in der günstigsten Abgabekategorie eingereiht. Elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge sind bisher von der LSVA befreit. Dadurch sinken die Einnahmen, und die Verlagerungswirkung der Abgabe nimmt ab. Der Bundesrat schlägt vor, ab 2029 auch elektrisch angetriebene Lastwagen der LSVA zu unterstellen. Gleichzeitig soll ein bis 2035 befristetes Rabattsystem Investitionen in emissionsärmere Fahrzeuge unterstützen und den Transportunternehmen Planungssicherheit geben.

Nationalrat will verbindliche Rabatte

Der Nationalrat hat die Vorlage [in der Frühjahrsession](#) mit 131 zu 60 Stimmen angenommen, dabei aber mehrere Änderungen gegenüber der Botschaft des Bundesrats beschlossen. So soll die LSVA für E-Lastwagen erst ab 2031 statt bereits ab 2029 erhoben werden. Zudem sollen Rabatte für elektrisch betriebene Lastwagen verbindlich ausgestaltet werden, während der Bundesrat eine Kann-Formulierung vorgesehen hatte. Die Höhe der Rabatte soll der Bundesrat jeweils mindestens zwölf Monate vor Inkrafttreten festlegen. Anträge für eine zwingende Anpassung der Tarife an die Teuerung sowie für Rabatte auf weitere alternative Antriebe lehnte der Nationalrat ab.

KVF-S schafft Differenzen zum Nationalrat

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) hat die Vorlage in der Gesamtabstimmung einstimmig angenommen. Sie unterstützt grundsätzlich, dass elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge künftig der LSVA unterstellt werden, beantragt ihrem Rat aber mehrere Änderungen.

Mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt die KVF-S, dass Änderungen bei den Abgabekategorien künftig mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren gesetzlich mitgeteilt

werden müssen (Art. 8 Abs. 2). Damit will sie die Planungssicherheit für Transportunternehmen stärker absichern.

Weiter beantragt die Kommission mit 10 zu 3 Stimmen, bei der Festlegung der LSVA-Tarife einen Mindestwert und eine Tarifobergrenze gesetzlich zu verankern (Art. 8a Abs. 1). Damit soll die Tarifkompetenz des Gesetzgebers beibehalten werden.

Bei den reduzierten LSVA-Tarifen für elektrisch angetriebene schwere Motorfahrzeuge will die KVF-S für die Jahre 2031 bis 2035 minimale und maximale Prozentsätze festlegen (Art. 8b Abs. 2). Für die Jahre 2029 und 2030 schliesst sie sich dem Nationalrat an und sieht einen Rabatt von 100 Prozent vor.

Schliesslich beantragt die Kommission mit 8 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor der Euro-7-Norm bis 2035 verpflichtend mit einem Rabatt von 15 Prozent zu begünstigen (Art. 8b Abs. 4). Auch diesen Entscheid begründet die Kommission mit Planungssicherheit für Investitionsentscheide.

Einen Antrag, wonach die pauschal erhobenen Abgaben und die LSVA-Tarife bei einer Teuerung von mindestens zwei Prozentpunkten zwingend anzupassen wären, lehnte die Kommission mit 8 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung hingegen ab (Art. 4 Abs. 2 und Art. 8a). Damit will die Mehrheit den Spielraum des Bundesrates bei der Anpassung an die Teuerung nicht einschränken.

Der Ständerat wird das Geschäft in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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



Ausschöpfung der LSVA gemäss Bedingungen des Landverkehrsabkommen

Mit einer Motion beauftragt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates den Bundesrat, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ab 2027 gemäss den Bedingungen des Landverkehrsabkommens mit der EU auszuschöpfen. Damit sollen die Verlagerungswirkung gestärkt und zusätzliche Mittel für den Bahninfrastrukturfonds generiert werden. Der Nationalrat hat die Motion in der Frühjahrsession knapp angenommen; der Ständerat behandelt sie in der Sommersession.

Die [leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe \(LSVA\)](#) ist ein zentrales Instrument der Schweizer Verkehrs- und Verlagerungspolitik. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt mit einer Motion, dass die LSVA-Abgabesätze ab dem 1. Januar 2027 so erhöht werden, dass der [gemäss Landverkehrsabkommen \(LVA\)](#) mit der EU zulässige Rahmen ausgeschöpft wird. Damit sollen die Verlagerungswirkung der LSVA gestärkt und zusätzliche Mittel für den Bahninfrastrukturfonds (BIF) generiert werden.

KVF-N sieht Handlungsbedarf vor 2029

Aus Sicht der KVF-N reicht die heutige Wirkung der LSVA nicht aus, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene wirksam zu unterstützen. Gleichzeitig steht der Bahninfrastrukturfonds unter finanziellem Druck. Da die im LVA vorgesehenen Möglichkeiten derzeit nicht vollständig ausgeschöpft werden, erachtet die Kommission eine Erhöhung der LSVA-Tarife als verkehrs-, finanz- und verfassungspolitisch angezeigt.

Laut Bundesrat könnten bei einer Ausschöpfung des zulässigen Rahmens jährliche Mehreinnahmen von rund 68 Millionen Franken erzielt werden. Eine Anpassung müsste allerdings mit der EU abgestimmt werden; deren Zustimmung ist nicht garantiert.

Bundesrat lehnt Erhöhung ab

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Er weist darauf, dass die Umsetzung per 1. Januar 2027 eine Erhöhung der Tarife in den drei LSVA-Abgabekategorien um rund 4 Prozent zur Folge hätte.

Dies würde für die Transportbranche und die verladende Wirtschaft kurzfristig zusätzliche Kosten verursachen. Angesichts der aktuellen konjunkturellen und weltwirtschaftlichen Herausforderungen erachtet der Bundesrat eine zusätzliche fiskalische Belastung der Schweizer Wirtschaft derzeit als nicht angebracht.

Nationalrat knapp dafür, KVF-S dagegen

Der Nationalrat hat die Motion in der Frühjahrsession mit 99 zu 89 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) hingegen beantragt ihrem Rat mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Motion abzulehnen. Sie anerkennt zwar die Rückverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr, hält eine Erhöhung der LSVA-Abgabesätze per 1. Januar 2027 aber für eine zusätzliche Belastung der Transport- und Verladebranche. Zudem verweist sie auf die LSVA-Erhöhung 2025, die laufende Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes sowie die nötige Abstimmung mit der EU.

Eine Minderheit beantragt die Annahme der Motion, um den Handlungsspielraum im Landverkehrsabkommen stärker für die Verlagerungspolitik zu nutzen.

Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Sommersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.3956 | Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung](#)



Luftfahrtgesetz: KVF-N unterstützt Revision mit Anpassungen

Der Bundesrat will das Luftfahrtgesetz in mehreren Bereichen modernisieren und punktuell ergänzen. Die Vorlage betrifft sowohl sicherheits- und aufsichtsrechtliche Fragen als auch betriebliche Rahmenbedingungen für Flughäfen und Luftfahrtunternehmen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates unterstützt die Revision im Grundsatz, beantragt aber verschiedene Anpassungen gegenüber dem Entwurf des Bundesrates. Der Nationalrat wird das Geschäft in der Sommersession behandeln.

Mit der Teilrevision des [Luftfahrtgesetzes \(LFG\)](#) will der Bundesrat mehrere parlamentarische Vorstösse umsetzen und das Luftfahrtrecht an veränderte nationale und internationale Rahmenbedingungen anpassen. Die Vorlage umfasst unter anderem neue Zuständigkeiten bei der Strafverfolgung nach Flugunfällen, eine nationale Berufspilotenlizenz für gewerbsmässige Helikopterpilotinnen und Helikopterpiloten bis 65 Jahre, Anpassungen beim Beschaffungswesen für Flughäfen sowie Regelungen zur Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Zürich und Genf. Weitere Themen betreffen die «Just Culture», die Flugsicherung, Sicherheitsüberprüfungen, Alkoholkontrollen beim Bodenpersonal, biometrische Passagierdaten sowie Ausnahmen vom Öffentlichkeitsgesetz.

KVF-N beantragt verschiedene Anpassungen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die umfangreiche Vorlage nach Anhörungen und zusätzlichen Abklärungen beraten und in der Gesamtabstimmung mit 15 zu 8 Stimmen angenommen. Gegenüber dem Entwurf des Bundesrates beantragt sie aber mehrere Präzisierungen. So will die KVF-N bei der Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen die heutige Formulierung teilweise beibehalten und bei den Projektierungszonen verhindern, dass es zu einer Verdoppelung von Einspracheverfahren kommt.

Zudem sollen Alkoholkontrollen beim Bodenpersonal klarer geregelt werden: Die Kommission beantragt, das Fahren unter Alkoholeinfluss auf Betriebsflächen von Flughäfen strafrechtlich analog zum Strassenverkehrsgesetz zu sanktionieren. Die Ausweitung solcher Kontrollen auf das Bodenpersonal soll ausserdem nur für nach EU-Recht zertifizierte Flugplätze gelten.

Präzisierungen bei Aufsicht, Sicherheit und Zulassung

Die KVF-N beantragt zudem verschiedene fachliche und technische Anpassungen. Dazu gehören Präzisierungen bei den Aufsichtskompetenzen des Bundesamtes für

Zivilluftfahrt (BAZL), beim Begriff der Sicherheitsuntersuchung sowie bei Sicherheitsprüfungen. Im Zusammenhang mit biometrischen Personendaten unterstützt die Kommissionsmehrheit die vom Bundesrat vorgeschlagene Rechtsgrundlage, wonach solche Daten für Zutrittskontrollen verwendet werden können, sofern die betroffene Person ausdrücklich einwilligt.

Weiter beantragt die Kommission, Bestimmungen zu Zollflugplätzen aufzuheben, da diese bereits im Zollgesetz geregelt sind. Zusätzlich will sie die Zulassung von Ultraleichtflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 600 Kilogramm ermöglichen.

Mehrere Punkte bleiben umstritten

Umstritten blieben insbesondere die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen, die «Just Culture», die Regelung von Nebenanlagen, die Auslagerung technischer und organisatorischer Teile der Flugsicherung sowie der Umgang mit biometrischen Daten.

Minderheiten befürchteten unter anderem eine Schwächung öffentlicher Interessen wie des Lärmschutzes, eine Einschränkung kantonaler Kompetenzen oder Risiken beim Datenschutz. Ebenfalls diskutiert wurde eine Konzessionsabgabe für konzessionierte Flugplatzbetreiber zur Finanzierung der Flugsicherung. Die Mehrheit lehnte diesen Antrag ab, da sie bei der Finanzierung der Flugsicherung eine gesamtheitliche Betrachtung für notwendig hält.

Der Nationalrat wird das Geschäft in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.086 | Luftfahrtgesetz. Änderung](#)



MODIG: Uneinigkeit über nationale Mobilitätsdateninfrastruktur

Ein effizientes Mobilitätssystem ist zunehmend auf verlässliche und verknüpfbare Daten angewiesen. Der Bund will dafür eine nationale Infrastruktur schaffen, die den Datenaustausch im Mobilitätsbereich erleichtert und Innovation ermöglicht. Während der Nationalrat die Vorlage in der Frühjahrsession gutgeheissen hat, beantragt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates Nichteintreten. Der Ständerat wird das Geschäft in der Sommersession behandeln.

Mit dem [Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur \(MODIG\)](#) will der Bundesrat die Grundlage für eine nationale, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsdateninfrastruktur schaffen. Ziel ist es, Mobilitätsdaten zwischen öffentlichen und privaten Akteuren einfacher auszutauschen, besser zu verknüpfen und damit Planung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsangeboten effizienter zu gestalten. Die [Mobilitätsdateninfrastruktur \(MODI\)](#) soll schrittweise aufgebaut werden und unter anderem die Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) sowie das «Verkehrsnetz CH» umfassen.

Finanzierung über BIF und NAF

Der Bundesrat sieht darin eine wichtige Grundlage für ein effizienteres Mobilitätssystem, neue Mobilitätslösungen und Innovation. Teilnahme und Datenlieferung sollen grundsätzlich freiwillig bleiben. Für Aufbau und Betrieb sind über zwölf Jahre durchschnittlich rund 25 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen; finanziert werden soll die MODI zunächst je zur Hälfte über BIF und NAF, später ergänzt durch eine Nutzerfinanzierung.

Ständeratskommission lehnt Vorlage ab

Der Nationalrat hat dem Bundesgesetz [in der Frühjahrsession](#) mit 117 zu 54 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) beurteilt die Vorlage hingegen kritisch: Sie sieht den Austausch von Mobilitätsdaten nicht als Bundesaufgabe und möchte ihn den Marktteilnehmern überlassen. Angesichts der angespannten Finanzlage beantragt sie ihrem Rat mit 8 zu 3 Stimmen, nicht auf die Vorlage einzutreten. Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Sommersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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



Rola-Mittel sollen weiterhin für die Verkehrsverlagerung eingesetzt werden

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene gerät zunehmend unter Druck, während gleichzeitig mit dem Wegfall der Rollenden Landstrasse ein zentrales Instrument entfällt. Vor diesem Hintergrund fordert die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, die frei werdenden Mittel weiterhin gezielt für die Verkehrsverlagerung einzusetzen. Nach Annahme im Nationalrat und einer Anpassung durch den Ständerat steht nun die Differenzbereinigung an.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt mittels Kommissionsmotion, dass die durch die Einstellung der Rollenden Landstrasse (Rola) frei werdenden Mittel weiterhin für die Förderung der Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr eingesetzt werden. Die Mittel sollen gezielt im unbegleiteten kombinierten Verkehr verwendet werden, um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern.

Bundesrat bezweifelt Wirksamkeit

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Er argumentiert, dass eine Förderung ohne Anpassung des [Güterverkehrsverlagerungsgesetzes \(GVVG\)](#) nur begrenzt möglich sei, da die Abgeltungen pro Sendung gesetzlich abnehmen müssen. Zudem seien zusätzliche Mittel in einem stagnierenden Markt nur eingeschränkt wirksam.

Parlament muss Differenzen bereinigen

Der Nationalrat hat die Motion [in der Herbstsession](#) des vergangenen Jahres mit 123 zu 70 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. [In der Frühjahrsession 2026](#) hat auch der Ständerat dem Anliegen zugestimmt, jedoch mit einer Anpassung: Die Mittel sollen kurzfristig im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eingesetzt und mittelfristig die entsprechende Regelung im GVVG (Art. 8 Abs. 2) aufgehoben werden.

Da der Ständerat den Motionstext geändert hat, geht das Geschäft zurück an den Nationalrat. Die KVF-N beantragt ihrem Rat mit 16 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung, die abgeänderte Motion anzunehmen. Der Nationalrat wird den Vorstoss in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.3949 | [Mittel für die Verlagerungspolitik sichern](#)

