

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 9 | 2026 – Herbstsession der eidgenössischen Räte, 14. September – 2. Oktober 2026

Bern, 07 | 09 | 2026

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der Schienenpersonenverkehr bricht weiter Rekorde: Mit 6,30 Milliarden Personenkilometern erreichte er **im zweiten Quartal 2026** einen neuen Höchststand. Damit bestätigt sich der dynamische Wachstumstrend seit der Pandemie; allein bei den Bahnen haben die Personenkilometer seit 2021 um 60 Prozent zugenommen. Dieses Wachstum ist zugleich ein Auftrag: Ein System, das derart zulegt, muss auch morgen verlässlich funktionieren und solide finanziert sein.

Wie solide unser öV-System finanziert ist, zeigen **die neusten LITRA-Verkehrszahlen**: Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs wurde 2023 zu 63 Prozent aus direkten Einnahmen finanziert; der Rest stammt aus Steuermitteln von Bund, Kantonen und Gemeinden. Dieser im europäischen Vergleich hohe Eigenfinanzierungsgrad zeigt: Der öV ist kein Fass ohne Boden, sondern ein Massenverkehrsmittel, das seine Kosten zu einem grossen Teil selber trägt. Umso wichtiger ist es, dass die Finanzierung von Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nicht zur Verhandlungsmasse wird.

Genau darum geht es bei Verkehr'45. Bis zum 9. Oktober 2026 läuft die Vernehmlassung zu den strategischen Eckwerten, mit denen der Bundesrat Schiene und Strasse gemeinsam bis 2045 weiterentwickeln will. Für die LITRA ist entscheidend, dass der Substanzerhalt konsequent Vorrang vor dem Ausbau behält und dass die Finanzierung von Bahninfrastrukturfonds (BIF) und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) langfristig gesichert wird. Dies erfordert namentlich auch die unbefristete Weiterführung des Mehrwertsteuer-Promilles im BIF.

Auch im Güterverkehr braucht es verlässliche Rahmenbedingungen. Seit dem Ende der Rollenden Landstrasse Ende 2025 nehmen die alpenquerenden Lastwagenfahrten wieder zu, während die Sendungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) rückläufig sind. In ihrer **Stellungnahme zur Änderung des Gütertransportgesetzes** unterstützt die LITRA deshalb die für den UKV vorgesehenen 486 Millionen Franken in den Jahren 2027 bis 2035 und setzt sich dafür ein, dass die Betriebsbeiträge im UKV über das Jahr 2030 hinaus weitergeführt werden – und zwar ohne die vorgesehene Absenkung der Abgeltungen pro Sendung.

Der öffentliche Verkehr verbindet unser Land mehr denn je. Dass er dabei einen hohen Anteil seiner Kosten selbst trägt, ist eine Leistung, auf die wir zu Recht stolz sein können. Damit dies so bleibt, braucht der öV als Massenverkehrsmittel auch künftig verlässliche politische Rahmenbedingungen im Personen- und im Güterverkehr. Die LITRA setzt sich mit Nachdruck dafür ein.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und danke Ihnen für Ihre Unterstützung des öffentlichen Verkehrs.

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

- **LSVA-Revision: E-Lastwagen zahlen ab 2031 mit, drei Differenzen bleiben offen**
- **Sicherheitssysteme für Lastwagen: KVF-N will Nachrüstung mitfinanzieren**
- **MODIG: Uneinigkeit über nationale Dateninfrastruktur**
- **Luftfahrtgesetz: Revision geht an den Ständerat**
- **Skyguide: Verkehrskommission verlangt nachhaltige Finanzierung**
- **Seeschifffahrtsgesetz: Verkehrskommission unterstützt Revision**
- **Grenzüberschreitende Bahnprojekte: Bundesrat kündigt Bestandsaufnahme an**
- **Bahnausbau und Substanzerhalt: GPK-S fordert Überprüfung des Systems**

LSVA-Revision: E-Lastwagen zahlen ab 2031 mit, drei Differenzen bleiben offen

Mit der Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) will der Bundesrat die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an die Elektrifizierung des Schwerverkehrs anpassen. National- und Ständerat sind sich einig, dass ab 2031 auch E- und Wasserstoff-Lastwagen der LSVA unterstellt werden sollen. Bei drei verbleibenden Differenzen beantragt die Verkehrskommission des Nationalrates, an den bisherigen Beschlüssen festzuhalten. National- und Ständerat behandeln die Differenzen in der Herbstsession.

Wegen der technischen Entwicklung stösst das heutige System der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an seine Grenzen: Knapp 90 Prozent aller Lastwagen befinden sich in der günstigsten Abgabekategorie, elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge sind heute von der Abgabe befreit. Dadurch sinken die Einnahmen der LSVA, und ihre Verlagerungswirkung zugunsten der Schiene nimmt ab.

Mit der Botschaft vom 28. Mai 2025 beantragt der Bundesrat deshalb, elektrisch angetriebene Lastwagen ab 2029 der LSVA zu unterstellen und ihnen bis 2035 befristete Rabatte zu gewähren. Zudem sollen Euro-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie verschoben werden. Neue Euro-VII-Fahrzeuge werden ebenfalls dieser Kategorie zugeteilt, erhalten aber bis 2035 Rabatte. Die LSVA wird seit 2001 erhoben, 2024 erzielte sie Einnahmen von rund 1,8 Milliarden Franken; zwei Drittel gehen an den Bund – grösstenteils an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) – und ein Drittel an die Kantone.

Nationalrat verschiebt Einführung auf 2031

Der Nationalrat hat die Unterstellung von E-Lastwagen unter die LSVA in der Frühjahrsession grundsätzlich nicht bestritten, wollte aber längere Übergangsfristen: Die Abgabe soll für E-Lastwagen erst ab 2031 statt bereits ab 2029 erhoben werden, und die Rabatte sollen verbindlich ausgestaltet werden. Der Bundesrat soll deren Höhe jeweils mindestens zwölf Monate vor Inkrafttreten festlegen, um Planungssicherheit zu schaffen. Der Rat lehnte sowohl eine zwingende Anpassung der Tarife an die Teuerung als auch Rabatte für andere Antriebsarten ab. Mit 131 zu 60 Stimmen hiess der Nationalrat die Vorlage gut.

Ständerat schafft drei Differenzen zum Nationalrat

Der Ständerat schloss sich beim Einführungstermin und bei den Rabatten für E-Lastwagen in der Sommersession dem Nationalrat an: Diese erhalten 2031 mindestens 70 Prozent und 2032 mindestens 50 Prozent Rabatt. Ein alter-

natives Rabattsystem seiner Kommissionsmehrheit für die Jahre 2031 bis 2035 lehnte der Rat äusserst knapp mit 22 zu 21 Stimmen ab. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Vorlage mit 35 zu 8 Stimmen an.

Bei drei weiteren Bestimmungen schuf er jedoch Differenzen: Änderungen bei den Abgabekategorien sollen künftig mit einer Vorlaufzeit von sieben Jahren gesetzlich mitgeteilt werden müssen, bei den LSVA-Tarifen sollen ein Mindestwert und eine Obergrenze verankert werden, und Euro-7-Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sollen bis 2035 verpflichtend einen Rabatt von 15 Prozent erhalten.

KVF-N hält an eigenen Beschlüssen fest

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die drei verbleibenden Differenzen beraten und beantragt ihrem Rat mehrheitlich, an den ursprünglichen Beschlüssen des Nationalrates festzuhalten.

Bei Artikel 8 Absatz 2 lehnt sie die vom Ständerat verlangte Vorlaufzeit mit 14 zu 11 Stimmen ab. Mit 17 zu 8 Stimmen will die Kommission auch bei Artikel 8a Absatz 1 auf eine gesetzliche Tarifunter- und -obergrenze verzichten. Und mit 17 zu 7 Stimmen hält sie bei Artikel 8b Absatz 4 an einer Kann-Formulierung mit einem Rabatt von höchstens 15 Prozent für Euro-7-Fahrzeuge fest, um dem Bundesrat mehr Flexibilität zu belassen.

Zuerst behandelt der Nationalrat das Geschäft in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.058 | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG



Sicherheitssysteme für Lastwagen: KVF-N will Nachrüstung mitfinanzieren

Mit einer Kommissionsmotion verlangt die Verkehrskommission des Nationalrates, dass der Bund die Nachrüstung bereits zugelassener Lastwagen mit Sicherheitssystemen zur Vermeidung von Totwinkelfällen finanziell unterstützen kann. Die Verkehrskommission will dafür das Schwerverkehrsabgabengesetz entsprechend anpassen und eine Mitfinanzierung von 50 Prozent ermöglichen. Der Bundesrat lehnt die Motion ab. Der Nationalrat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt eine Änderung des [Schwerverkehrsabgabengesetzes \(SVAG\)](#), damit der Bund die Nachrüstung bereits zugelassener Lastwagen mit Sicherheitssystemen – etwa zur Überwachung des toten Winkels – zu 50 Prozent mitfinanzieren kann. Die Kommission verweist auf die schweren Folgen solcher Unfälle: Zwischen 2011 und 2024 wurden 131 Personen Opfer von Totwinkelfällen, 26 davon starben.

Bundesrat lehnt Mitfinanzierung ab

Der Bundesrat lehnt die Motion ab. Neue Lastwagen müssen bereits seit 2022 respektive 2024 mit entsprechenden Systemen ausgestattet sein, weshalb ab rund 2030 mehrheitlich moderne Fahrzeuge im Verkehr stehen dürften. Nachgerüstete Systeme seien zudem weniger zuverlässig als werkseitig integrierte. Weiter verweist der Bundesrat auf die Zweckbindung der Schwerverkehrsabgabe, eine fehlende gesetzliche Grundlage und mögliche Konflikte mit dem Diskriminierungsverbot des Landverkehrsabkommens.

Finanzierung zulasten von BIF und Kantonen

Die Kosten für die Nachrüstung der gesamten Fahrzeugflotte schätzt der Bundesrat auf rund 300 Millionen Franken. Ein Bundesanteil von 50 Prozent würde die Einlagen in den [Bahninfrastrukturfonds \(BIF\)](#) um rund 100 Millionen Franken und die Kantonsbeiträge um rund 50 Millionen Franken reduzieren.

Der Nationalrat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.3523 | Mitfinanzierung von Sicherheitssystemen für den Schwerverkehr



MODIG: Uneinigkeit über nationale Dateninfrastruktur

Mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) will der Bundesrat eine vom Bund betriebene nationale Infrastruktur für den Austausch von Mobilitätsdaten schaffen. Der Nationalrat hat der Vorlage in der Frühjahrsession zugestimmt, der Ständerat ist in der Sommersession jedoch nicht darauf eingetreten. Die Verkehrskommission des Nationalrates beantragt ihrem Rat nun erneut Eintreten. Der Nationalrat befindet in der Herbstsession erneut über das Geschäft.

Mit der [Botschaft vom 14. Mai 2025](#) will der Bundesrat eine verkehrsträgerübergreifende [Mobilitätsdateninfrastruktur \(MODI\)](#) schaffen. Sie soll den standardisierten Austausch von Mobilitätsdaten zwischen öffentlichen und privaten Akteuren ermöglichen und umfasst insbesondere die Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) sowie das «Verkehrsnetz CH». Finanziert werden soll die MODI zunächst je zur Hälfte über den [Bahninfrastrukturfonds \(BIF\)](#) und den [Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds \(NAF\)](#), später ergänzt durch eine Nutzerfinanzierung.

Ständerat lehnt Eintreten ab

Der Nationalrat hat dem Bundesgesetz [in der Frühjahrsession](#) mit 117 zu 54 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt. Der Ständerat ist [in der Sommersession](#) jedoch weder auf die Gesetzesänderungen (25 zu 20 Stimmen) noch auf den Finanzierungsbeschluss (27 zu 17 Stimmen bei 1 Enthaltung) eingetreten. Die Mehrheit sieht den Aufbau der Dateninfrastruktur nicht als staatliche Aufgabe und will ihn den betroffenen Mobilitätsanbietern überlassen.

KVF-N beantragt erneut Eintreten

Nach dem Nichteintretensentscheid des Ständerates hat sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) erneut mit der Vorlage befasst und beantragt ihrem Rat mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung, darauf einzutreten. Die Mehrheit sieht in der staatlichen Unterstützung der Datenverknüpfung eine sinnvolle Investition und einen wichtigen Schritt der Digitalisierung.

Der Nationalrat entscheidet in der Herbstsession erneut über das Eintreten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.049 | Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz



Luftfahrtgesetz: Revision geht an den Ständerat

Der Bundesrat will das Luftfahrtgesetz in mehreren Bereichen anpassen und damit verschiedene parlamentarische Vorstösse umsetzen. Der Nationalrat hat die Vorlage in der Sommersession gutgeheissen; im Zentrum stand dabei die gesetzliche Absicherung von Betrieb und Betriebszeiten der Landesflughäfen Zürich und Genf. Die Verkehrskommission des Ständerates unterstützt die Revision grundsätzlich, beantragt aber einzelne Änderungen. Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Herbstsession.

Mit der [Botschaft vom 12. November 2025](#) will der Bundesrat mehrere parlamentarische Vorstösse umsetzen und das [Luftfahrtgesetz \(LFG\)](#) an veränderte nationale und internationale Rahmenbedingungen anpassen.

Die Revision betrifft unter anderem die Zuständigkeit der Bundesanwaltschaft bei Flugunfällen, eine nationale Berufspilotenlizenz für gewerbsmässig tätige Helikopter-pilotinnen und -piloten bis 65 Jahre sowie die Ausnahme bestimmter Flughafenbeschaffungen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht. Weitere Anpassungen betreffen die «Just Culture», sicherheitsrelevante Meldungen, die Flugsicherung, Zuverlässigkeitsüberprüfungen und die Nutzung biometrischer Passagierdaten.

Nationalrat verankert Betriebszeiten

Im Zentrum der Debatte steht die vom Bundesrat vor geschlagene Ausweitung der Besitzstandsgarantie für die Landesflughäfen Zürich und Genf. Künftig sollen nicht nur bestehende Bauten und Anlagen, sondern auch deren Betrieb und Betriebszeiten gesetzlich geschützt werden.

Der Nationalrat stimmte dieser Ausweitung [in der Sommersession](#) mit 131 zu 61 Stimmen zu; in der Gesamt- abstimmung nahm er die Vorlage mit 130 zu 60 Stimmen an. Ein Minderheitsantrag, die heutigen Betriebszeiten stattdessen im nationalen Recht festzuschreiben und damit zu plafonieren, scheiterte mit 124 zu 68 Stimmen bei 1 Enthaltung. Auch eine neue Konzessionsabgabe zur Finanzierung der Flugsicherung lehnte der Rat deutlich ab.

Weitere Beschlüsse betreffen die Aufsicht und Sicherheit: Das [Bundesamt für Zivilluftfahrt \(BAZL\)](#) soll kantonalen Bauvorhaben die Zustimmung verweigern können, wenn diese die Flugsicherheit oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen. Zudem hob der Nationalrat die Altersgrenze für Berufshelikopter-pilotinnen und -piloten einheitlich auf 65 Jahre an und erlaubte bei Zutrittskontrollen den Abgleich mit früher erhobenen biometrischen Personendaten.

KVF-S schafft mehrere Differenzen zum Nationalrat

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) ist mit 9 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen auf die Vorlage eingetreten und unterstützt die Beschlüsse des Nationalrates grossmehrheitlich. Bei einzelnen Punkten beantragt sie ihrem Rat jedoch Änderungen.

So will die KVF-S im [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt \(SIL\)](#), anders als der Nationalrat auf die Festlegung der Funktion der Flugplätze verzichten und sich dem Entwurf des Bundesrates anschliessen.

Auch beim Schutz der Landesflughäfen beantragt sie eine Präzisierung: Neben Betrieb und Betriebszeiten soll auch der betriebliche Umfang geschützt werden. Eine vom Nationalrat eingefügte Bestimmung zu Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan will die Kommission aus gesetzestechnischen Gründen verschieben.

Weitere Differenzen betreffen Luftfahrzeuge bis 600 Kilogramm sowie mögliche Inlandflugverbindungen. Die KVF-S beantragt, auf gesonderte Vorschriften für leichte Luftfahrzeuge zu verzichten. Zudem will eine knappe Kommissionsmehrheit die regulatorischen Voraussetzungen für die Wiederaufnahme von Inlandflugverbindungen schaffen. Minderheitsanträge zum Gesundheits- und Rechtsschutz des Flugpersonals lehnte die Kommissionsmehrheit ab.

In der Gesamt- abstimmung nahm die KVF-S die Vorlage mit 10 zu 1 Stimme bei 1 Enthaltung an.

Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.086 | Luftfahrtgesetz. Änderung](#)



Skyguide: Verkehrskommission verlangt nachhaltige Finanzierung

Mit einer Kommissionsmotion verlangt die Verkehrskommission des Nationalrates vom Bundesrat, eine nachhaltige Finanzierung der Flugsicherung Skyguide sicherzustellen und dabei gleichzeitig den Bundeshaushalt zu entlasten. Hintergrund sind die wachsenden finanziellen Lasten des Bundes bei der Flugsicherung sowie ein ab 2030 drohendes strukturelles Defizit von Skyguide. Der Nationalrat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession; eine Stellungnahme des Bundesrates liegt noch nicht vor.

Skyguide finanziert sich zu rund 80 Prozent über Gebühren der Fluggesellschaften. Der Bund trägt zusätzlich jährlich rund 124 Millionen Franken: 44 Millionen Franken für Flugsicherungsaufgaben über fremdem Staatsgebiet, für die kein Staatsvertrag besteht, sowie 50 Millionen Franken für die militärische Flugsicherung.

Strukturelles Defizit und drohende Kürzungen

Ab 2030 droht Skyguide zusätzlich ein strukturelles Defizit von 40 Millionen Franken. Im Rahmen des Entlastungsprogramms 27 wurde zudem diskutiert, den Bundesbeitrag an die Flugsicherung der Regionalflughäfen von 30 auf 5 Millionen Franken zu kürzen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt vom Bundesrat eine Änderung des Gesetzes, damit eine langfristig tragfähige Finanzierungslösung geschaffen werden, die den Bundeshaushalt gleichzeitig entlastet werden können.

Minderheit will Motion ablehnen

Eine Minderheit der KVF-N beantragt die Ablehnung der Motion. Eine Stellungnahme des Bundesrates liegt noch nicht vor.

Der Nationalrat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[26.4056 | Nachhaltige Finanzierung von Skyguide](#)



Seeschifffahrtsgesetz: Verkehrskommission unterstützt Revision

Der Bundesrat will das Seeschifffahrtsgesetz an die veränderten Rahmenbedingungen der Schweizer Hochseeschifffahrt anpassen. Aufgehoben werden sollen insbesondere Bestimmungen, die im Zusammenhang mit den früheren Bundesbürgschaften für Hochseeschiffe standen und ohne dieses Instrument nicht mehr nötig sind. Die Verkehrskommission des Ständerates unterstützt die Vorlage ohne Änderungen. Der Ständerat behandelt das Geschäft als Erstrat in der Herbstsession.

Mit der [Botschaft vom 27. Mai 2026](#) beantragt der Bundesrat eine Teilrevision des Seeschifffahrtsgesetzes. Da Hochseetonnage unter Schweizer Flagge künftig nicht mehr mit Bundesbürgschaften unterstützt werden soll, sollen entsprechende Bestimmungen aufgehoben werden – etwa Mindestkapitalanforderungen, erweiterte Revisionspflichten und Hürden beim Verlassen der Schweizer Flagge.

Die Vorlage ist Teil der maritimen Strategie des Bundesrates sowie seines Pakets zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit.

Flexiblere Flaggenführung auf Verordnungsstufe

Zusätzlich hat der Bundesrat die Voraussetzungen für das Führen der Schweizer Flagge gelockert. Schweizer Reedereien können diese neu auch dann führen, wenn die Eigentümergesellschaft im Ausland sitzt. Zudem kann das Konnossement elektronisch geführt werden. Die Änderung der Seeschifffahrtsverordnung ist am 1. Juli 2026 in Kraft getreten.

KVF-S tritt ohne Änderungen auf Vorlage ein

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) hat die Vorlage beraten und eine Anhörung durchgeführt. Sie ist mit 12 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung darauf eingetreten, folgte in der Detailberatung dem Entwurf des Bundesrates und nahm keine Änderungen vor. In der Gesamtabstimmung nahm sie die Vorlage einstimmig an.

Der Ständerat wird das Geschäft in der Herbstsession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[26.038 | Seeschifffahrtsgesetz. Änderung](#)



Grenzüberschreitende Bahnprojekte: Bundesrat kündigt Bestandsaufnahme an

Mit einem Postulat wird der Bundesrat beauftragt, einen Bericht über den Stand der grenzüberschreitenden Bahnprojekte zu erstellen. Solche Verbindungen gelten als wichtiger Hebel für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und für die Erreichung der Klimaziele. Der Bundesrat anerkennt ihre strategische Bedeutung und will die geforderte Bestandsaufnahme in die Botschaft 2031 zum Bahnausbau aufnehmen. Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Grenzüberschreitende Zugverbindungen spielen laut dem Postulat eine zunehmend wichtige Rolle für die Mobilität von Personen und Gütern, tragen zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie zu den Klimazielen bei und dienen den Bedürfnissen stark integrierter Grenzregionen. Ihre Entwicklung und ihr Betrieb beruhen jedoch oft auf komplexen Verfahren mit zahlreichen Akteuren und unterschiedlichen institutionellen, regulatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen, was Umsetzung sowie Qualität und Kontinuität der Angebote beeinflussen kann.

Bericht soll Stand und Hindernisse aufzeigen

Der geforderte Bericht soll eine strukturierte Übersicht über die Infrastruktur- und Angebotsprojekte liefern, einschliesslich ihres Stands, ihrer wichtigsten Merkmale und der Umsetzungsaussichten. Er soll zudem aufzeigen, wie die Projekte gesteuert, koordiniert und finanziert werden, welche sich effizient umsetzen lassen und wo Knackpunkte bestehen, sowie weitere institutionelle, technische oder regulatorische Schwierigkeiten benennen.

Bundesrat will Bestandsaufnahme in Botschaft 2031

Der Bundesrat teilt die Einschätzung, dass grenzüberschreitende Bahnverbindungen strategisch bedeutsam sind. Er will die verlangte Bestandsaufnahme im Rahmen der Botschaft 2031 zum Ausbau der Bahninfrastruktur vorlegen und dabei namentlich den Stand der Projekte, ihre Steuerung und Finanzierung sowie die grössten Umsetzungshindernisse erfassen. Er beantragt die Annahme des Postulats.

Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.3638 | Aktueller Stand der grenzüberschreitenden Bahnprojekte



Bahnausbau und Substanzerhalt: GPK-S fordert Überprüfung des Systems

Mit einem Postulat verlangt die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates, dass der Bundesrat das duale System für Finanzierung, Steuerung und Beaufsichtigung von Bahninfrastrukturprojekten überprüft. Im Zentrum steht die rechtliche Unterscheidung zwischen Ausbau und Substanzerhalt, die gemäss einer Evaluation zu Koordinationsproblemen und uneinheitlicher Aufsicht führen kann. Der Bundesrat ist zur Überprüfung bereit. Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Grundlage des Postulats ist ein [Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Ständerates \(GPK-S\) vom 18. Mai 2026](#), der sich auf eine Evaluation der Parlamentarischen Verwaltungskontrolle (PVK) stützt. Diese zeigt, dass Ausbau- und Substanzerhaltungsmassnahmen heute unterschiedlichen Finanzierungs-, Monitoring- und Steuerungsprozessen folgen. Das verkompliziert die Verfahren, erhöht den Koordinationsbedarf und kann zu uneinheitlicher Aufsicht sowie teils zu Mehrkosten führen.

GPK-S fordert einheitlichere Steuerung

Da beide Projektarten über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden, stellt die GPK-S die heutige Trennung grundsätzlich infrage. Sie beauftragt den Bundesrat, Stärken und Schwächen des Systems aufzuzeigen, mögliche Anpassungen der Rechtsgrundlagen zu prüfen und kohärentere Steuerungsmodelle zu evaluieren – bis hin zu einer Zusammenlegung der beiden Projektarten.

Bundesrat ist zur Überprüfung bereit

Der Bundesrat zeigt sich bereit, die Trennung von Ausbau und Substanzerhalt zu überprüfen. Dabei will er Finanzierung, Steuerung und Beaufsichtigung einbeziehen und aufzeigen, ob Anpassungen der Rechtsgrundlagen nötig sind. Massgebend bleibt der Grundsatz, dass die verfügbaren BIF-Mittel vorrangig für Betrieb und Substanzerhalt eingesetzt werden müssen. Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.

Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.3527 | Überprüfung des dualen Systems für die Finanzierung, Steuerung und Beaufsichtigung der Bahninfrastrukturprojekte

