LITRA
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Service d'information pour les transports publics
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Survetsch d'informaziun per il traffic public

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4 | 2026 – Wintersession der eidgenössischen Räte, 30. November – 18. Dezember 2026

Bern, 24 | 11 | 2026

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr eilt von Rekord zu Rekord: Im dritten Quartal 2026 legten die Fahrgäste auf der Schiene 6,41 Milliarden Personenkilometer zurück – 5,4 Prozent mehr als im Vorjahr und erneut ein absoluter Höchstwert. Hinter diesen Zahlen stehen immer mehr Menschen, die zur Arbeit, in die Schule oder in die Freizeit fahren und sich auf einen sicheren, pünktlichen und sauberen öV verlassen können.

Dass dies heute möglich ist, verdanken wir den Generationen vor uns, die weitsichtig geplant und mutig investiert haben – mit Bahn 2000, der NEAT oder dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Diese Verantwortung tragen wir jetzt für die kommenden Generationen. Mit «Verkehr '45» stellt der Bundesrat die Weichen für die Verkehrsinfrastrukturen der kommenden Jahrzehnte. Nächstes Jahr berät das Parlament die Vorlage, voraussichtlich 2028 entscheiden Volk und Stände. Die LITRA unterstützt die Stossrichtung der Vorlage und wird sich gemeinsam mit dem VöV federführend für ein Ja an der Urne engagieren.

Die grössten Herausforderungen zeigen sich bei der Finanzierung: Weil immer mehr Fahrzeuge elektrisch fahren, bringt die Mineralölsteuer weniger ein, und im Bahninfrastrukturfonds droht ab 2030 ein Liquiditäts- und Finanzierungsengpass. Deshalb ist es unumgänglich, das bis 2030 befristete Mehrwertsteuer-Promille für den BIF weiterzuführen. Auf der Strasse muss zudem zeitnah eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge die sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer ersetzen. Bei der Mittelverwendung muss weiterhin gelten: Unterhalt vor Ausbau. In erster Linie muss die bestehende Infrastruktur in gutem Zustand bleiben, dann folgen notwendige Ausbauten.

So erfreulich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr, so ernüchternd präsentiert sich der Schienengüterverkehr: Mit 2,69 Milliarden Nettotonnenkilometern erreichte er im dritten Quartal 2026 den tiefsten Wert für ein drittes Quartal seit Beginn des Quartalsreportings 2014. Auch im alpenquerenden Güterverkehr ist der Anteil der Bahn im ersten Halbjahr auf 68 Prozent gesunken und der Strassenverkehr hat weiter zugenommen. Der Güterverkehr auf der Schiene braucht deshalb weiterhin verlässliche Rahmenbedingungen und eine langfristig gesicherte Finanzierung, welche die Verlagerung wirksam unterstützt.

Und nicht zuletzt: Der öV kostet den Staat zwar Geld, schafft aber auch bedeutende Mehrwerte. Er verbindet Stadt und Land, Regionen und Sprachgebiete. Zugleich ist sein Betrieb bereits zu 63 Prozent eigenfinanziert. Wer in den öV investiert, investiert nicht gegen, sondern für ein gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem mit einem hohen wirtschaftlichen Nutzen. Dafür setzt sich die LITRA mit Überzeugung 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

- Paket Schweiz–EU: Nationalrat berät die Bilateralen III
- Voranschlag 2027: Parlament entscheidet über Mittel für den Regionalverkehr
- Luftfahrtgesetz: Nationalrat bereinigt Differenzen
- Seeschifffahrtsgesetz: Nationalrat berät Entlastung der Hochseeschifffahrt
- Sicherheitssysteme für Lastwagen: Ständerat entscheidet über Mitfinanzierung
- Skyguide: Ständerat entscheidet über nachhaltige Finanzierung
- Bahninfrastruktur: Prüfung der Trennung von Ausbau und Substanzerhalt

Verkehrspolitische Vorschau Winter 2026

Paket Schweiz–EU: Nationalrat berät die Bilateralen III

Mit dem Paket «Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen Schweiz–EU» will der Bundesrat den bilateralen Weg mit der Europäischen Union absichern. Für den Verkehr zentral sind das Land- und das Luftverkehrsabkommen, insbesondere die kontrollierte Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs. Der Ständerat hat dem Kernstück des Pakets in der Herbstsession zugestimmt und will es Volk und Ständen vorlegen. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Mit der Botschaft vom 13. März 2026 hat der Bundesrat das Paket dem Parlament vorgelegt. Es betrifft 94 EU-Rechtsakte, 36 Bundesgesetze werden angepasst und drei neu geschaffen.

Kontrollierte Öffnung im internationalen Bahnverkehr
Ausländische Bahnunternehmen sollen grenzüberschreitende Verbindungen in die Schweiz künftig auch eigenständig anbieten können. Heute ist das nur in Kooperation mit einem Schweizer Unternehmen möglich. Die Schweiz hat dafür mehrere Absicherungen ausgehandelt: Auf Schweizer Strecken gelten die hiesigen Lohn- und Arbeitsbedingungen, und der Taktfahrplan hat Vorrang. Er ist zudem von der dynamischen Rechtsübernahme ausgenommen. Ausländische Anbieter erhalten nur freie Trassen und müssen Halbtax und GA anerkennen. Kooperationen bleiben weiterhin möglich. Im Strassenverkehr bleiben die 40-Tonnen-Limite, das Kabotageverbot und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot bestehen. Im Luftverkehr können Schweizer Fluggesellschaften dank der Kabotage künftig auch Flüge innerhalb eines EU-Staates anbieten, und umgekehrt. Staatliche Beihilfen im Geltungsbereich beider Abkommen überwacht neu eine Schweizer Behörde. Der inländische Schienenverkehr ist davon nicht betroffen.

Bisherige Beschlüsse
Der Ständerat ist auf das Paket eingetreten und hat die Anpassungen im Eisenbahngesetz mit 32 zu 11 Stimmen gutgeheissen. In der Gesamtabstimmung nahm er den Bundesbeschluss zum Stabilisierungsteil mit 25 zu 16 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Anders als der Bundesrat will er das Paket dem obligatorischen Referendum unterstellen. Die Staatspolitische Kommission des Nationalrates (SPK-N) hat sich im Mitbericht mit 15 zu 10 Stimmen ebenfalls dafür ausgesprochen.

KVF-N: Mitbericht zum Verkehrsteil
Die Verkehrskommission des Nationalrates (KVF-N) empfiehlt in ihrem Mitbericht, die Protokolle zum Land- und zum Luftverkehrsabkommen anzunehmen (14 zu 8 bzw. 17 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung). Beim Eisenbahngesetz schliesst sie sich dem Ständerat an. Im Personenbeförderungsgesetz beantragt sie zwei Änderungen:

- Kartellrecht: Der Ständerat hat beschlossen, die Bahnunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr vom Kartellgesetz auszunehmen. Die KVF-N will mit 15 zu 8 Stimmen eine Formulierung, die dieses Anliegen aufnimmt, aber keine pauschale Ausnahme schafft.

- Sozialstandards: Mit 13 zu 6 Stimmen bei 6 Enthaltungen will sie die Sozialstandards für den internationalen Schienenpersonenverkehr im Gesetz verankern. Der Bundesrat soll die Grundsätze regeln.

Die LITRA setzt sich für die Version des Ständerates ein und lehnt die Anpassungen der KVF-N ab. Insbesondere das bewährte Kooperationsmodell darf nicht mit einer unklaren Formulierung im Kartellrecht gefährdet werden.

APK-N: Zustimmung mit fakultativem Referendum
Die federführende Aussenpolitische Kommission des Nationalrates (APK-N) hat in ihrer Gesamtabstimmung den Stabilisierungsteil mit 15 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. Entgegen dem Ständerat und der SPK-N spricht sie sich mit 15 zu 10 Stimmen für das fakultative Referendum aus. Im Land- und Luftverkehr folgt die Mehrheit den Beschlüssen des Ständerates.

Das Geschäft ist damit bereit für die Wintersession im Nationalrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.023 | Paket «Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen Schweiz–EU (Bilaterale III)»

Verkehrspolitische Vorschau Winter 2026

Voranschlag 2027: Parlament entscheidet über Mittel für den Regionalverkehr

Mit dem Voranschlag 2027 legt der Bundesrat ein Budget vor, das die Schuldenbremse einhält. Beim regionalen Personenverkehr fehlen gegenüber dem angemeldeten Bedarf rund 35 Millionen Franken. Die Finanzkommission des Nationalrates lehnte eine Erhöhung ab, befürwortet aber im Nachtrag II zum Voranschlag 2026 höhere Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds. Den Voranschlag beantragt sie ihrem Rat zur Ablehnung. National- und Ständerat behandeln die Geschäfte in der Wintersession.

Der Voranschlagsentwurf des Bundesrates sieht im ordentlichen Haushalt ein Defizit von 486 Millionen Franken vor. Weil die Schuldenbremse ein konjunkturelles Defizit von 653 Millionen Franken zulässt, resultiert ein struktureller Überschuss von 167 Millionen Franken.

Lücke beim regionalen Personenverkehr

Bund und Kantone gelten die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs (RPV) gemeinsam ab. Für 2027 budgetiert der Bundesrat dafür rund 1,16 Milliarden Franken, 16 Millionen oder 1,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Gegenüber dem von Transportunternehmen und Kantonen angemeldeten Bedarf klafft damit eine Lücke von rund 35 Millionen Franken. Sie ergibt sich aus den Vorgaben zur Haushaltskonsolidierung und den Sparmassnahmen rund um das Entlastungspaket 2027. Fehlen diese Mittel, drohen höhere Ticketpreise oder Angebotskürzungen in den Randregionen – oder die Kantone müssen die ungedeckten Kosten allein auffangen. Dabei hatte das Parlament den Verpflichtungskredit für die Jahre 2026 bis 2028 in der Wintersession 2025 gegenüber dem Antrag des Bundesrates um rund 160 Millionen auf 3,524 Milliarden Franken erhöht. In der Frühjahrssession 2026 verzichteten die Räte zudem darauf, im Entlastungspaket 2027 den Kostendeckungsgrad im RPV zu erhöhen.

Mehr Mittel für den Bahninfrastrukturfonds

Die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) hat weit über 100 Änderungsanträge beraten. Im Voranschlag 2027 beantragt sie mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung eine um 70 Millionen Franken höhere Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Abgelehnt hat sie mit 17 zu 8 Stimmen einen Antrag, die Einlage in den BIF um 228,3 Millionen Franken zu kürzen und jene in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds um 115,7 Millionen zu erhöhen. Im Nachtrag II zum Voranschlag 2026 beantragt die FK-N mit 16 zu 9 Stimmen eine vom Bundesrat nicht vorgesehene BIF-Einlage von 150 Millionen Franken. Eine Einlage von 314 Millionen Franken lehnte sie mit 14 zu 11 Stimmen ab. Den Nachtrag II empfiehlt sie mit 15 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen zur Annahme.

FK-N lehnt Voranschlag ab

Eine Erhöhung der Beiträge an die Verkehrsunternehmen für den RPV lehnte die FK-N mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. In der Gesamtabstimmung lehnte sie den Voranschlag 2027 mit 15 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Sie unterbreitet ihn ihrem Rat dennoch mit ihren Mehr- und Minderheitsanträgen. Lehnen beide Räte den Voranschlag ab, wird er an den Bundesrat zurückgewiesen.

FK-S will mehr Mittel für den Regionalverkehr

Die Finanzkommission des Ständerates (FK-S) beantragt ihrem Rat, den Voranschlag 2027 anzunehmen (11 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung). Mit Stichentscheid der Präsidentin will sie die Beiträge für den RPV im Voranschlag 2027 und im Finanzplan 2028 um 15 Millionen Franken aufstocken. Die höheren Einlagen in den BIF lehnt sie hingegen ab: im Voranschlag 2027 mit 8 zu 4 Stimmen, im Nachtrag II mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Den Nachtrag II empfiehlt sie einstimmig zur Annahme.

Die LITRA begrüsst die von der FK-N beantragten zusätzlichen Einlagen in den BIF. Angesichts des drohenden Liquiditäts- und Finanzierungsengpasses im Fonds sind sie ein wichtiges Signal. Die LITRA setzt sich dafür ein, dass National- und Ständerat diesen Einlagen zustimmen und sie auch effektiv getätigt werden.

Der Nationalrat und der Ständerat behandeln die beiden Geschäfte in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.041 | Voranschlag 2027 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2028–2030

26.042 | Voranschlag 2026. Nachtrag II

Luftfahrtgesetz: Nationalrat bereinigt Differenzen

Mit der Revision des Luftfahrtgesetzes setzt der Bundesrat mehrere parlamentarische Vorstösse um und passt das Luftfahrtrecht an veränderte Rahmenbedingungen an. Beide Räte haben der Vorlage zugestimmt und sind sich einig, die Betriebszeiten der Landesflughäfen Zürich und Genf gesetzlich abzusichern. Der Ständerat hat zusätzlich Bestimmungen zu Inlandflügen ausländischer Fluggesellschaften und zum Schutz des Flugpersonals aufgenommen. Der Nationalrat behandelt die Differenzen in der Wintersession.

Mit der Botschaft vom 12. November 2025 setzt der Bundesrat unter anderem eine Motion von LITRA-Präsident Martin Candinas (18.3700) um: Die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen soll künftig bei der Bundesanwaltschaft liegen. Weiter sieht die Revision eine nationale Berufspilotenlizenz für Helikopterpilotinnen und -piloten bis 65 Jahre vor und nimmt den Sektorenmarkt der Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht aus.

Hinzu kommen 22 weitere Themen, darunter die gesetzliche Verankerung der Redlichkeitskultur («Just Culture»): Wer sicherheitsrelevante Ereignisse meldet, soll keine Nachteile erleiden. Zudem werden die Personen-Zuverlässigkeitsüberprüfungen ausgeweitet, die Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen ins Ausland erleichtert und die Nutzung biometrischer Passagierdaten ermöglicht.

Betriebszeiten der Landesflughäfen gesichert

Im Zentrum der Debatte stand die Besitzstandsgarantie für die Landesflughäfen Zürich und Genf: Künftig sollen nicht nur Bauten und Anlagen, sondern auch Betrieb und Betriebszeiten gesetzlich geschützt sein. Der Nationalrat stimmte dem in der Sommersession mit 131 zu 61 Stimmen zu und nahm die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 130 zu 60 Stimmen an.

Der Ständerat schloss sich in der Herbstsession dem Nationalrat an und präzisierte, dass die Landesflughäfen auch in ihrem betrieblichen Umfang geschützt sind. In der Gesamtabstimmung nahm er die Vorlage mit 37 zu 4 Stimmen an.

Ständerat schafft verschiedene Differenzen

Neu soll der Bundesrat Fluggesellschaften mit Sitz in der EU oder der EFTA erlauben können, Linienflüge zwischen zwei Orten in der Schweiz anzubieten – sofern kein Schweizer Unternehmen die Strecke bedienen will und das Verkehrsbedürfnis nicht anderweitig gleichwertig befriedigt werden kann. Im Fokus steht die Verbindung Lugano–Genf, für die man mit dem Zug rund fünf Stunden benötigt. Der Ständerat stimmte dieser Lockerung des Kabotageverbots mit 28 zu 12 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Das Anliegen geht auf eine parlamentarische Initiative (25.447) zurück, der die Verkehrskommissionen beider Räte Folge gegeben haben. Eine Minderheit lehnte die Lockerung mit Verweis auf zusätzliche CO_2-Emissionen ab.

Mit 21 zu 12 Stimmen bei 2 Enthaltungen nahm der Ständerat zudem einen neuen Straftatbestand zum Schutz des Flugpersonals auf: Wer Besatzungsmitglieder an Bord durch Gewalt oder Drohung an ihrer Arbeit hindert oder angreift, soll mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren, in schweren Fällen bis zu fünf Jahren, bestraft werden. Die Befürworter verwiesen auf die zunehmenden Vorfälle mit renitenten Passagieren und auf den Schutz, den das Personal im öffentlichen Verkehr bereits geniesst. Gestrichen hat der Ständerat hingegen die vom Nationalrat eingefügten Bestimmungen zum Flugsport und zu Ultraleichtflugzeugen.

Verkehrskommission für Lugano–Genf

Mit 16 zu 7 Stimmen beantragt die Verkehrskommission des Nationalrates ihrem Rat, dem Ständerat bei den Inlandflügen zu folgen, die Öffnung aber auf die Verbindung Lugano–Genf zu beschränken. Die Strafbestimmungen gegen renitente Passagiere will sie hingegen streichen. Bei den Ultraleichtflugzeugen hält sie am Beschluss des Nationalrates fest.

Der Nationalrat behandelt die Differenzen in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.086 | Luftfahrtgesetz. Änderung

Seeschifffahrtsgesetz: Nationalrat berät Entlastung der Hochseeschifffahrt

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. Ihre Aufhebung soll die Schweizer Reedereien entlasten. Der Ständerat hat der Vorlage in der Herbstsession zugestimmt. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Mit der Botschaft vom 27. Mai 2026 beantragt der Bundesrat eine Teilrevision des Seeschifffahrtsgesetzes. Der Bund hatte die Hochseeflotte unter Schweizer Flagge seit den 1950er-Jahren mit Bürgschaften unterstützt, um die Landesversorgung in Krisen zu sichern. Seit Ende 2016 werden keine neuen Bürgschaften mehr gewährt. Aufgehoben werden sollen deshalb Mindestkapitalanforderungen, erweiterte Revisionspflichten und Hürden beim Verlassen der Schweizer Flagge. Künftig gelten für Schifffahrtsunternehmen grundsätzlich dieselben Anforderungen wie für andere Transportunternehmen. Die Vorlage ist Teil der maritimen Strategie des Bundesrates und seines Pakets für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft.

Flaggenführung bereits gelockert

Auf Verordnungsstufe hat der Bundesrat die Voraussetzungen für das Führen der Schweizer Flagge bereits gelockert: Seit dem 1. Juli 2026 kann eine Schweizer Reederei die Flagge auch führen, wenn die Eigentümergesellschaft ihren Sitz im Ausland hat. Zudem kann das Konnossement, der Schiffsfrachtbrief, elektronisch geführt werden.

Ständerat stimmt einstimmig zu

Der Ständerat nahm die Vorlage in der Herbstsession mit 37 zu 0 Stimmen an.

Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) ist oppositionslos auf die Vorlage eingetreten und beantragt ihrem Rat, dem Ständerat ohne Änderungen zu folgen.

Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.038 | Seeschifffahrtsgesetz. Änderung

Verkehrspolitische Vorschau Winter 2026

Sicherheitssysteme für Lastwagen: Ständerat entscheidet über Mitfinanzierung

Mit einer Kommissionsmotion verlangt die Verkehrskommission des Nationalrates, dass der Bund die Nachrüstung bereits zugelassener Lastwagen mit Sicherheitssystemen zur Vermeidung von Totwinkelunfällen finanziell unterstützen kann. Bezahlt werden soll dies aus den Einnahmen der Schwerverkehrsabgabe, die zu einem grossen Teil in den Bahninfrastrukturfonds fliessen. Der Nationalrat hat die Motion in der Herbstsession angenommen. Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Wintersession.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt eine Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG), damit der Bund die Nachrüstung zu 50 Prozent mitfinanzieren kann. Sie verweist auf die schweren Folgen von Totwinkelunfällen und argumentiert, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gemäss Gesetz auch solche Kosten zulasten der Allgemeinheit decken soll.

Bundesrat lehnt Mitfinanzierung ab

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Neue Lastwagen müssen bereits mit solchen Systemen ausgerüstet sein. Zudem verweist er auf die Zweckbindung der LSVA, eine unklare Verfassungsgrundlage und mögliche Konflikte mit dem Landverkehrsabkommen. Ein Bundesanteil von 50 Prozent an den geschätzten Kosten von 300 Millionen Franken würde die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) um rund 100 Millionen Franken schmälern.

Nationalrat stimmt der Motion ohne Gegenstimme zu

Der Nationalrat nahm die Motion in der Herbstsession mit 195 Stimmen ohne Gegenstimme bei 2 Enthaltungen an.

Die Verkehrskommission des Ständerates (KVF-S) beantragt ihrem Rat mit 8 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die Motion abzulehnen. Sie sieht die Verantwortung für die Nachrüstung hauptsächlich bei den Unternehmen.

Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.3523 | Mitfinanzierung von Sicherheitssystemen für den Schwerverkehr

Skyguide: Ständerat entscheidet über nachhaltige Finanzierung

Mit einer Kommissionsmotion verlangt die Verkehrskommission des Nationalrates vom Bundesrat, die Finanzierung der Flugsicherung Skyguide nachhaltig zu sichern und zugleich den Bundeshaushalt zu entlasten. 2025 trug der Bund ungedeckte Kosten der Flugsicherung von rund 85 Millionen Franken, ab 2030 droht Skyguide zudem ein strukturelles Defizit. Der Nationalrat hat die Motion in der Herbstsession knapp angenommen. Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Wintersession.

Skyguide finanziert sich zu rund 80 Prozent über Gebühren der Fluggesellschaften. Ungedeckt sind unter anderem die Flugsicherung über ausländischem Staatsgebiet, gebührenbefreite Flüge und die An- und Abflugsicherung auf den Regionalflughäfen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt deshalb eine langfristig tragfähige Finanzierungslösung, die zugleich den Bundeshaushalt entlastet.

Bundesrat lehnt Motion ab, Nationalrat nimmt sie an

Der Bundesrat teilt das Anliegen, beantragt aber die Ablehnung: Dank höherer Flugsicherungsgebühren habe sich die finanzielle Lage von Skyguide verbessert, zudem laufe ein umfassendes Spar- und Restrukturierungsprogramm. Der Nationalrat nahm die Motion in der Herbstsession mit 100 zu 95 Stimmen bei 1 Enthaltung an.

Zweite Motion zum Rentenalter

Ebenfalls im Ständerat ist eine Motion (24.3482), die das Rentenalter der Fluglotsinnen und Fluglotsen von 60 auf 65 Jahre anheben will. Der Nationalrat hat sie angenommen, der Bundesrat lehnt sie ab.

Die Verkehrskommission des Ständerates (KVF-S) beantragt ihrem Rat mit 8 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen, die Motion abzulehnen, und verlangt stattdessen mit einem Postulat einen Bericht zur Finanzierung der Flugsicherung. Die Motion zum Rentenalter will sie nur für das übrige Personal umsetzen, nicht für die Fluglotsinnen und Fluglotsen (7 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen).

Der Ständerat behandelt die beiden Vorstösse in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

26.4056 | Nachhaltige Finanzierung von Skyguide

Verkehrspolitische Vorschau Winter 2026

Bahninfrastruktur: Prüfung der Trennung von Ausbau und Substanzerhalt

Mit einem Postulat verlangt die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates, dass der Bundesrat das duale System für Finanzierung, Steuerung und Beaufsichtigung der Bahninfrastrukturprojekte überprüft. Im Zentrum stehen die unterschiedlichen Finanzierungs- und Steuerungsprozesse für Ausbau und Substanzerhalt, die laut einer Evaluation die Verfahren verkomplizieren und teils zu Mehrkosten führen. Der Bundesrat ist zur Überprüfung bereit. Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Wintersession.

Grundlage ist ein Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Ständerates (GPK-S) vom 18. Mai 2026, der sich auf eine Evaluation der Parlamentarischen Verwaltungskontrolle (PVK) stützt. Ausbau- und Substanzerhaltungsmassnahmen folgen heute unterschiedlichen Finanzierungs-, Monitoring- und Steuerungsprozessen. Das erhöht den Koordinationsbedarf und führt laut GPK-S zu einer uneinheitlichen Aufsicht durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie in einigen Fällen zu Mehrkosten.

GPK-S will Trennung prüfen

Da alle Massnahmen über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden, soll der Bundesrat Stärken und Schwächen des heutigen Systems aufzeigen, nötige Anpassungen der Rechtsgrundlagen prüfen und alternative Lösungen evaluieren – bis hin zur Zusammenlegung der beiden Projektarten.

Substanzerhalt bleibt vorrangig

Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Massgebend bleibt für ihn dabei der Grundsatz, dass die verfügbaren Mittel des BIF vorrangig für Betrieb und Substanzerhalt einzusetzen sind.

Der Ständerat behandelt den Vorstoss in der Wintersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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