

## Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3 | 2025 – Herbstsession der eidgenössischen Räte, 8. – 26. September 2025

Bern, 02 | 09 | 2025

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität: zuverlässig, ökologisch und volkswirtschaftlich unverzichtbar. Täglich bringt er Millionen Menschen zur Arbeit, in die Schule oder zu Freizeitaktivitäten. Unser öV ist ein Standortvorteil, den es in dieser Form in keinem anderen europäischen Land gibt.

Bei diesem Schweizer Erfolgsmodell soll nun gemäss [Entlastungspaket des Bundes](#) gespart werden. Doch Kürzungen im öV sind alles andere als nachhaltige Einsparungen. Im Gegenteil: Weniger Angebot senkt die Attraktivität, verlagert Pendler zurück auf die Strasse, verursacht mehr Staus, mindert die Produktivität und schwächt den regionalen Zusammenhalt. Aus kurzfristigen Sparmassnahmen entstehen so hohe volkswirtschaftliche Mehrkosten.

Besonders im Fokus dieser Session steht der regionale Personenverkehr, das [Rückgrat der öV-Versorgung der Schweiz](#): Über zweieinhalb Millionen Menschen sind täglich in Zügen, Bussen, Schiffen oder Seilbahnen unterwegs. Die Ticketerlöse decken mehr als die Hälfte der Kosten, den Rest tragen Bund und Kantone. Der Bundesrat beantragt 3'364,5 Millionen Franken für den RPV in den Jahren 2026 bis 2028. Wir begrüßen diese Unterstützung, doch reicht sie angesichts steigender Kosten und der dringend nötigen Dekarbonisierung der Busse nicht aus. Gemäss Transportunternehmen und Kantonen muss der Verpflichtungskredit um 320 Millionen Franken erhöht werden. Diese Mittel sind kein Luxus, sondern notwendig, um den RPV als Drehscheibe unseres öV-Systems zu sichern, die Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge voranzutreiben und den Menschen in allen Regionen weiterhin ein attraktives Angebot zu garantieren.

Neben der Finanzierung des Personenverkehrs steht auch die Verlagerungspolitik arg unter Druck. Mit dem Ende der rollenden Landstrasse droht die Millionengrenze alpenquerender Fahrten erneut überschritten zu werden – ein klarer Verstoss gegen den Verfassungsauftrag. Zusätzliche Mittel müssen deshalb gezielt in den Schienengüterverkehr investiert und die Zulaufstrecken gestärkt werden.

Wir sind es den nächsten Generationen schuldig, heute die Weichen für einen zukunftsfähigen öV zu stellen. Dass junge Menschen hinter dem Schweizer öV-Modell stehen und Verantwortung übernehmen wollen, zeigt der Prix LITRA eindrücklich: Über ein Dutzend Bachelor- und Masterarbeiten wurden in diesem Jahr beim öV-Nachwuchspreis der LITRA eingereicht. Viel [Arbeit für unsere Jury](#), und vor allem auch ein starkes Zeichen für das Interesse junger Fachkräfte, die Zukunft unseres öV-Systems aktiv mitzugestalten. Es freut mich, dass wir die besten Arbeiten an unserer Mitgliederversammlung in Bern gemeinsam mit Bundesrat Guy Parmelin auszeichnen dürfen.

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

- [Mehr Mittel für den regionalen Personenverkehr](#)
- [Autoverlade sollen beim Rollmaterial von Bundesbürgschaften profitieren](#)
- [Zweiter NEAT-Zulauf: Schweiz soll Vogesen-Tunnels mitfinanzieren](#)
- [Verkehrskommission will RoLa-Mittel für Verlagerungsziel einsetzen](#)
- [Kommission fordert Sicherung der Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds](#)
- [Bahninfrastrukturfonds im Fokus: Postulat fordert effizienteren Mitteleinsatz](#)

## Mehr Mittel für den regionalen Personenverkehr

**Der Bundesrat schlägt zur Unterstützung des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 bis 2028 einen Verpflichtungskredit von 3,4 Milliarden Franken vor. Aus Sicht der öV-Branche und der Kantone reicht der beantragte Kredit nicht aus, um die wachsenden Herausforderungen im RPV zu bewältigen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates beantragt eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um 160,2 Millionen Franken. Der Ständerat wird das Geschäft in der Herbstsession behandeln.**

Der regionale Personenverkehr (RPV) erbringt rund ein Drittel der Schweizer öV-Leistung und dient insbesondere der Groberschliessung von Ortschaften sowie dem Verkehr zwischen Regionen. Jeden Tag sind schweizweit rund 2,5 Millionen Menschen im regionalen Personenverkehr unterwegs. Der RPV wird von Bund und Kantonen bestellt und abgegolten. Die Ticketerlöse decken dabei die Kosten zu gut der Hälfte; Bund und Kantone übernehmen den Rest.

### Bundesrat will Kostendeckungsgrad erhöhen

Für die Jahre 2026 bis 2028 beantragt der Bundesrat vom Parlament einen Verpflichtungskredit von 3,4 Milliarden Franken zur Mitfinanzierung des RPV. Der beantragte Kredit entspricht einer Erhöhung von 2,3 Prozent im Vergleich zum Verpflichtungskredit, der vom Parlament 2021 für die aktuelle Finanzierungsperiode beschlossen wurde. Mit dem Kredit sollen nicht nur die ungedeckten Kosten abgegolten, sondern auch Angebotsausbauten, Investitionen in modernere Züge, Elektrobusse oder Informationssysteme ermöglicht werden. Der Bundesrat erwartet gleichzeitig, dass der Kostendeckungsgrad erhöht wird, und fordert die Transportunternehmen auf, ihre Kosten weiter zu optimieren.

### öV-Branche beantragt rund 3,6 Milliarden Franken

Die öV-Branche begrüsst, dass der Bundesrat den RPV-Kredit für die drei Jahre 2026 bis 2028 trotz der aktuellen Situation der Bundesfinanzen leicht erhöhen will. Allerdings reicht der beantragte Kredit nicht aus, um die wachsenden Herausforderungen zu bewältigen. Zudem liegt der Vorschlag um 353 Millionen Franken unter der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auf den Bedürfnissen der Unternehmen basierenden Einschätzung von 3,6 Milliarden Franken.

Damit sichergestellt werden kann, dass der RPV seine zentrale Drehscheibenfunktion weiterhin mit hoher Qualität wahrnehmen kann, ist es aus Sicht der öV-Branche und der Kantone unumgänglich, dass der Beitrag an den RPV erhöht wird. Gleichzeitig ist die öV-Branche gewillt, einen

Beitrag an die Sporbemühungen des Bundes zu leisten. Eine Reduktion des öV-Angebots oder eine verzögerte Umstellung der Busflotten auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben lehnt sie aber ab.

### Bedürfnis nach nachhaltiger Mobilität wächst

Die Schweiz steht vor einer wachsenden Nachfrage nach Mobilität, bedingt durch das Wachstum der Wohnbevölkerung und des sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisses. Diese Entwicklungen führen zu einer zunehmenden Belastung der Verkehrsnetze, insbesondere im öffentlichen Verkehr, dessen Kapazitäten schon allein deshalb mitwachsen müssen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Zwar tragen neue Fahrgäste einen erheblichen Teil dieser Mehrkosten, doch bleibt ein beträchtlicher Finanzierungsbedarf, den Bund und Kantone auffangen müssen. Gleichzeitig würde eine Verzögerung bei der Dekarbonisierung von Bussen den Klimazielen der Schweiz entgegenstehen.

### Unterstützung in Verkehrs- und Finanzkommission

Auch die parlamentarischen Kommissionen anerkennen die Bedeutung des RPV für das Schweizer Verkehrssystem. Im Rahmen ihrer Beratung hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) verschiedene Akteure angehört und empfiehlt ihrem Rat mit 7 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung den Verpflichtungskredit um 160,2 Millionen Franken zu erhöhen. Die Kommission möchte mit dieser Erhöhung die Transportunternehmen und auch die Besteller zu Effizienzsteigerungen anhalten, gleichzeitig aber auch das bestehende RPV-Angebot nicht gefährden. Ein qualitativ hochwertiger und nachhaltiger RPV sei unverzichtbar für Standortattraktivität, regionale Erreichbarkeit und die Lebensqualität in der Schweiz.

Auch die Finanzkommission des Ständerates (FK-S) unterstützt die Krediterhöhung im RPV, empfiehlt ihrem Rat mit 3 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen aber dem Vorschlag des Bundesrates zu folgen und den Verpflichtungskredit von 3,4 Milliarden Franken gutzuheissen.

Der Ständerat wird das Geschäft in der Herbstsession behandeln.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.055 | Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028. Verpflichtungskredit



## Autoverlade sollen beim Rollmaterial von Bundesbürgschaften profitieren

**In der Schweiz gibt es vier Autoverlade: Lötschberg, Vereina, Furka und Simplon. Eine parlamentarische Initiative verlangt, dass alle Autoverlade beim Kauf von Rollmaterial von Bundesbürgschaften profitieren können. Damit soll das Instrument der Solidarbürgschaften, das heute bereits im regionalen Personenverkehr Anwendung findet, auf den Autoverlad ausgedehnt werden. Nach der Behandlung durch den Nationalrat in der Sommersession berät der Ständerat die parlamentarische Initiative in der Herbstsession.**

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) will das Instrument der Solidarbürgschaften, das heute bereits im regionalen Personenverkehr (RPV) Anwendung findet, auf den Autoverlad ausdehnen. Ziel ist es, den Transportunternehmen durch Bürgschaften des Bundes niedrigere Zinskosten bei der Kapitalaufnahme für Rollmaterial und Betriebsmittel zu ermöglichen.

### Bundesrat unterstützt die Initiative

Der Bundesrat befürwortet die Gesetzesanpassungen und unterstützt die parlamentarische Initiative. Er sieht die Bundesbürgschaften als sinnvolles Mittel, um die Zinsbelastung der Transportunternehmen zu senken und dadurch auch den Abgeltungsbedarf des Bundes zu reduzieren. Allerdings können die Bürgschaften gemäss Subventionsgesetz nur dort gewährt werden, wo der Bund Leistungen bestellt – also bei nicht kostendeckenden Autoverladen.

### Nationalrat mit deutlicher Zustimmung

Der Nationalrat hat die Vorlage in der Sommersession beraten und die beiden Beschlüsse mit 127 zu 58 Stimmen bei 2 Enthaltungen (zweckgebundene Mittel), beziehungsweise 126 zu 62 Stimmen (Bürgschaftsrahmenkredit) angenommen. Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) empfiehlt ihrem Rat, mit 12 Stimmen bei 1 Enthaltung auf die Vorlage einzutreten, möchte jedoch die vorgesehene Einschränkung auf nicht kostendeckende Autoverlade aufheben. Aus ihrer Sicht sollen auch eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre von Solidarbürgschaften profitieren können.

Der Ständerat wird die parlamentarische Initiative in der Herbstsession behandeln.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.477 | Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlads



## Zweiter NEAT-Zulauf: Schweiz soll Vogesen-Tunnels mitfinanzieren

**Mittels zweier Motionen wird der Bundesrat beauftragt, den linksrheinischen NEAT-Zubringer Antwerpen – Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke zeitnah auszubauen, um die Verlagerungspolitik der Schweiz langfristig zu sichern. Mit den freiwerdenden Mitteln aus der rollenden Landstrasse soll die Schweiz die dafür erforderlichen Anpassungen der Vogesen-Tunnels in Frankreich finanzieren. Der Bundesrat lehnt den Vorstoss ab. Der Ständerat wird die Motion in der Herbstsession behandeln.**

Zwei Motionen aus dem Ständerat (25.3543) und dem Nationalrat (25.3551) verlangen, dass der linksrheinische Korridor Antwerpen – Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke zur NEAT ausgebaut wird. Dadurch können Kapazitäten für den Schienengüterverkehr geschaffen und die Verlagerungsziele unterstützt werden. Dies, weil der wichtigste Zulauf – die rechtsrheinische Rheintalbahn in Deutschland – überlastet ist.

### Entlastung über Frankreich

Als Alternative bietet sich der linksrheinische Korridor durch die französische Region Grand Est an. Allerdings verfügen die Vogesen-Tunnels nicht über das für den unbegleiteten kombinierten Verkehr erforderliche Vier-Meter-Profil. Ohne eine Profilanpassung bleibt ein durchgehender 4-Meter-Korridor auf der linken Rheinseite unmöglich.

### Bundesrat lehnt die Motionen ab

Um den Engpass zu beheben, soll die Schweiz Frankreich finanziell unterstützen, wie sie dies auf den Zulaufstrecken Luino und Simplon – Novara getan hat. Vorgesehen ist eine Beteiligung von rund 60 bis 80 Millionen Franken an den Anpassungen der Vogesen-Tunnels. Die Mittel sollen aus den freiwerdenden Mitteln der rollenden Landstrasse (RoLa) für die Jahre 2026 bis 2028 bereitgestellt werden. Der Bundesrat lehnt die Motion in erster Linie mit der Begründung ab, dass die Mitfinanzierung nicht über den allgemeinen Bundeshaushalt, sondern zwingend über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen müsste.

Der Ständerat wird die Motion in der Herbstsession behandeln.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.3543 | Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Antwerpen – Basel als zweite nördliche Zulaufstrecke, um eine Rückverlagerung des alpenquerenden kombinierten Transitverkehrs auf die Strasse zu verhindern



## Verkehrskommission will RoLa-Mittel für Verlagerungsziel einsetzen

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates beauftragt den Bundesrat mittels Kommissionsmotion, die freiwerdenden Mittel aus der rollenden Landstrasse vollumfänglich für die Förderung zusätzlicher Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Schienengüterverkehr einzusetzen. So soll dem Schweizer Verlagerungsziel im Güterverkehr Rechnung getragen und eine weitere Rückverlagerung auf die Strasse verhindert werden. Der Nationalrat wird die Motion in der Herbstsession behandeln.**

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene steht zunehmend unter Druck. Im Jahr 2024 passierten so viele Lastwagen die Alpen wie zuletzt 2016. Ohne zusätzliche Massnahmen wird spätestens 2026 die Millionengrenze überschritten – ein klarer Verstoss gegen den [Verlagerungsauftrag der Bundesverfassung](#). Verstärkt wird das Problem durch das vorzeitige Aus der rollenden Landstrasse (RoLa). Mit diesem Instrument wurden jährlich rund 72'000 Transitlastwagen transportiert. Es droht ein weiterer Rückschritt in der Verlagerungspolitik.

### 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 freiwerdenden Mittel weiterhin für die unmittelbare Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzt werden. Diese Gelder sollen in den Jahren 2026 bis 2030 für zusätzliche Massnahmen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) verwendet werden; beispielsweise durch die Aussetzung des Absenkpfeils bei den Betriebsbeiträgen. Damit sollen die Finanzierungslücken geschlossen und die Verlagerungsziele langfristig gesichert werden.

### Mehrheit der KVF-N sieht Handlungsbedarf

Eine Mehrheit der KVF-N unterstützt die Motion deutlich mit 16 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung. Eine Minderheit der Kommission sieht derweil keinen zusätzlichen Handlungsbedarf und lehnt den Vorstoss ab.

Der Nationalrat wird die Motion in der Herbstsession behandeln.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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



## Kommission fordert Sicherung der Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates beauftragt den Bundesrat, mit geeigneten Massnahmen die Alimentierung und Liquidität des Bahninfrastrukturfonds sicher zu stellen, damit die vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte umgesetzt werden können und auch künftige Vorhaben eine verlässliche Finanzierung haben. Damit soll die Leistungsfähigkeit des Schweizer Bahnnetzes langfristig gestärkt werden. Der Ständerat wird die Motion in der Herbstsession behandeln.**

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur steht ab Ende der 2020er-Jahre vor einem Engpass. Zwar hat das Parlament mit den [Programmen Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur \(ZEB\)](#) sowie den [Ausbausritten 2025 und 2035](#) bedeutende Projekte beschlossen, viele davon werden in den kommenden Jahren aber einen stark erhöhten Finanzbedarf auslösen. Gleichzeitig müssen auch Betrieb und Substanzerhalt zuverlässig finanziert werden.

### Verschiebung von Projekten löst keine Probleme

Prognosen zeigen, dass die Liquidität im [Bahninfrastrukturfonds \(BIF\)](#) ab etwa 2029 nicht mehr ausreichen dürfte, um die beschlossenen Projekte zeitnah zu realisieren. Eine Verschiebung auf der Zeitachse würde Kosten nicht reduzieren, sondern lediglich verzögern und den Ausbau des Bahnangebots gefährden.

### Finanzielle Handlungsoptionen aufzeigen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) hat deshalb einstimmig eine Kommissionsmotion eingereicht, mit welcher sie den Bundesrat beauftragt, konkrete Massnahmen zu ergreifen, um die langfristige Finanzierung des BIF zu sichern. Im Zentrum stehen Anpassungen bei der Rückzahlung der vom FinöV-Fonds übernommenen Schulden, der Verzicht auf die Mindestreserve von 300 Millionen Franken, mehr Flexibilität bei der Liquiditätsplanung durch begrenzte Neuverschuldung, die Ausschöpfung der maximal möglichen Einlagen aus der LSVA sowie die Verlängerung des befristeten Mehrwertsteuer-Promilles nach 2030.

Der Ständerat wird die Motion in der Herbstsession behandeln.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.3953](#) | Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen



## Bahninfrastrukturfonds im Fokus: Postulat fordert effizienteren Mitteleinsatz

**Ein Postulat verlangt vom Bundesrat, dass er prüft, ob die Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds zielführend eingesetzt werden, und fordert Massnahmen, um den BIF-Mitteleinsatz angesichts des finanziellen Bedarfs in den nächsten Jahrzehnten effizienter zu gestalten. Erfahrungen hätten gezeigt, dass hohe Kosten im Unterhalt und Ausbau teilweise durch Fehlanreize, starre Normen und ungenügende Förderung innovativer Lösungen verursacht würden. Der Ständerat wird das Postulat in der Herbstsession behandeln.**

Der [Bahninfrastrukturfonds \(BIF\)](#) ist das zentrale Finanzierungsinstrument für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur. Angesichts des steigenden Finanzbedarfs stellt sich die Frage, ob die vorhandenen Mittel effizient eingesetzt werden.

### Engpässe bei der Projektfinanzierung vermeiden

Eine Motion aus dem Ständerat fordert, dass der Bundesrat prüft, wie die BIF-Mittel gezielter eingesetzt werden können. Dabei stehen verschiedene Themen im Fokus.

### Mehr Digitalisierung und regionale Verantwortung

- Digitalisierung und Innovation: Wie kann der BIF stärker in digitale Technologien investieren, um Betrieb und Unterhalt günstiger und effizienter zu gestalten?
- Regionale Mitfinanzierung: Wie können Kantone bei Projekten mit regionalem Nutzen stärker eingebunden werden, während der Bund im Gegenzug bei Agglomerationsprogrammen höhere Beiträge leistet?
- Normen und Vorschriften: Wie kann eine verhältnismässig angewandte Regulierung Kosten sparen, ohne Sicherheitsanforderungen zu verletzen?
- Fehlanreize bei Infrastrukturprojekten: Wie kann sichergestellt werden, dass nicht automatisch teure Bahnprojekte umgesetzt werden, wenn günstigere Tram- oder Bus-Lösungen denselben Nutzen bringen würden?

Der Ständerat wird das Postulat in der Herbstsession behandeln.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.3710 | Optimierung des BIF – Aus weniger mehr herausholen](#)

