



# Infrastruktur- bauten Schweiz

Entwicklungen und Trends

Erkenntnisse aus der Studie der  
Berner Fachhochschule im Auftrag von Infra Suisse

**infra** suisse

# Vorwort

## Bauen für die Schweiz von morgen

Die Infrastruktur unseres Landes ist das Rückgrat der Wirtschaft und der Gesellschaft. Strassen, Schienen, Tunnel, Wasser- und Energieversorgung bilden die Lebensadern, die Mobilität, Sicherheit und Wohlstand ermöglichen. Damit dies so bleibt, braucht es eine vorausschauende Planung, eine stabile Finanzierung und die konsequente Weiterentwicklung der Baupraxis und Vergabekultur.

Mit der vorliegenden Marktstudie schaffen wir eine fundierte Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die kommenden Jahre. Sie zeigt nicht nur, in welchem Umfang Bund, Kantone und Bahnbetreiber investieren, sondern auch, wie sich die Rahmenbedingungen des Infrastrukturbaus entwickeln.

## Neue Herausforderungen im Marktumfeld

Gleichzeitig sehen wir Entwicklungen, die zum Nachdenken anregen. Die Zahl der Offerten bei Submissionen geht zurück, Submissionsabbrüche und Beschwerden beschäftigen die Branche weiterhin. Die Kosten steigen – wenn auch unterschiedlich stark, je nach Region und Projektart. Diese Tendenzen verlangen nach einem sorgfältigen Umgang mit Ressourcen, nach Transparenz im Verfahren und nach fairen Rahmenbedingungen für alle Beteiligten.

## Investitionen auf hohem Niveau

Die Studie macht deutlich: Die öffentlichen Auftraggeber sehen den hohen Bedarf an Investitionen für den Werterhalt und den punktuellen Ausbau.



**Adrian Dinkelmann**  
Geschäftsführer  
Infra Suisse

## Infra Suisse als Stimme der Branche

Als Verband setzen wir uns dafür ein, dass diese positiven Entwicklungen gestärkt und die Herausforderungen aktiv angegangen werden. Hierzu sind Bauherren genauso wie die planenden und ausführenden Unternehmen gefordert.

Wir vertreten die Interessen unserer Mitglieder in diesem Zusammenspiel und sorgen dafür, dass die Anliegen der Branche in der Politik und Öffentlichkeit gehört werden. Mit der Marktstudie leisten wir einen Beitrag zu mehr gegenseitigem Verständnis und schaffen die Grundlage für faktenbasierte Entscheidungen in einem sich wandelnden Umfeld.

**Adrian Dinkelmann**  
Geschäftsführer  
Infra Suisse

**Erfreulich ist, dass qualitative Zuschlagskriterien stärker an Gewicht gewinnen. Nachhaltigkeit, Terminalsicherheit und Innovationsfähigkeit sind heute entscheidende Faktoren im öffentlichen Submissionswesen.**

## Qualität, Nachhaltigkeit und Partnerschaft

Erfreulich ist, dass qualitative Zuschlagskriterien stärker an Gewicht gewinnen. Nachhaltigkeit, Terminalsicherheit und Innovationsfähigkeit sind heute entscheidende Faktoren im öffentlichen Submissionswesen. Zudem gewinnt das Allianzmodell an Bedeutung: Partnerschaftliche Ansätze, bei denen Bauherren und Unternehmen gemeinsam Verantwortung tragen, fördern effiziente Prozesse, mehr Innovation und weniger Konflikte.

Während der Unterhalt weiter an Bedeutung gewinnt, werden gleichzeitig neue Grossprojekte – von regionalen Verkehrssanierungen bis zu grossen Tunnelprojekten – in Betracht gezogen. Diese Vorhaben sichern Beschäftigung, fördern Innovation und stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Bauwirtschaft. Hierzu ist jedoch eine übergeordnete Strategie mit klaren Prioritäten nötig. Mit dem ETH-Gutachten «Verkehr '45» im Auftrag des Bundes wurde eine Diskussionsgrundlage geschaffen, die nun die entsprechenden politischen Entscheide erfordert.



# Methodik der Marktanalyse

Im Auftrag des Branchenverbands Infra Suisse führte das Institut für digitale Bau- und Holzwirtschaft der Berner Fachhochschule eine zweistufige Onlinebefragung der öffentlichen Auftraggeber im Schweizer Infrastrukturbau durch. Ziele der Analyse sind eine regelmässig zu wiederholende Bestandesaufnahme und ein Ausblick hinsichtlich Marktentwicklungen des Verkehrswegbaus.

## Motivation und Zielsetzung

Die Planung, der Bau sowie der Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen gehören zu den zentralen Aufgaben der öffentlichen Hand. Im Verbund der öffentlichen Beschaffungsstellen der Gemeinden, Kantone und dem Bund sowie teilweise privaten Bauherren wird dieser Service Public wahrgenommen.

Die Umsetzung der Bauprojekte erfolgt überwiegend durch privatwirtschaftlich organisierte Bauunternehmen. Für diese Unternehmen ist ein fundiertes Verständnis der Marktentwicklung von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung. Einerseits dient es der Einschätzung des gesamten Marktvolumens und der Identifikation von Wachstumspotenzialen, andererseits bildet es eine wesentliche Grundlage für strategische Entscheidungen und die Positionierung im Wettbewerb.

Als Branchenverband und Interessenvertretung der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen sieht es Infra Suisse als ihre Aufgabe, ihren Mitgliedern eine belastbare Analyse- und Entscheidungsgrundlage zur Verfügung zu stellen. Vor diesem Hintergrund wurde die vorliegende Studie initiiert.

## Studiendesign und Untersuchungsrahmen

Die Studie wurde vom Institut für digitale Bau- und Holzwirtschaft der Berner Fachhochschule (BFH) durchgeführt und in drei zentrale Leistungsbereiche gegliedert:

- Submissionen im Infrastrukturbau
- Vergabekriterien im Infrastrukturbau
- Investitionen im Infrastrukturbau

Die Datenerhebung erfolgte im Rahmen einer umfassenden Marktanalyse für vier zentrale Bereiche des Infrastrukturbaus:

- Strassenbau
- Bahnbau (ohne Gleisbau)
- Ingenieurtiefbau
- Untertagbau

Diese Struktur ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der Marktmechanismen und Beschaffungspraktiken über die wichtigsten Sparten des Infrastrukturbausektors hinweg.

## Datenerhebung

In enger Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin Infra Suisse sowie mit Fachpersonen aus der Praxis wurde ein Fragebogen entwickelt, der dem definierten Erhebungsdesign entspricht. Die Befragung wurde in drei Sprachen durchgeführt, der Fragenkatalog umfasste 32 Fragen.

Die Datenerhebung fand im ersten Halbjahr 2025 statt. Anfang Juli 2025 lagen auf Bundesebene vollständige Angaben des ASTRA und der SBB vor. Zudem wurden sieben grosse regionale Bahnbetriebe angeschrieben, von denen fünf teilgenommen haben. Die Appenzeller Bahnen und die Schweizerische Südostbahn AG haben nicht an der Studie teilgenommen. Auf kantonaler Ebene konnte eine Rücklaufquote von 100 % erreicht werden. Auf Gemeindeebene wurden knapp 100 vollständig ausgefüllte Fragebogen registriert, was einer Rücklaufquote von 4,5 % entspricht.

## Rücklaufquote

Auf kantonaler Ebene konnte eine Rücklaufquote von 100 % erreicht werden.

## Datenanalyse und Publikationsrahmen

Die Analyse der erhobenen Daten erfolgte durch die Studienautoren der BFH: Norbert Winterberg (Leiter Fachgruppe), Katrin Schönfisch (Projektleitung) und Thomas Näher (wissenschaftlicher Mitarbeiter). Die Interpretation der Ergebnisse wurde in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin Infra Suisse vorgenommen.

Die vorliegende Publikation stellt eine Kurzfassung der umfassenden wissenschaftlichen Studie dar und dient als einführer Überblick über Methodik, Datengrundlage und zentrale Rahmenbedingungen. Relative Häufigkeiten wurden berechnet, indem die jeweilige Gesamtanzahl der Antworten als Referenzwert (100%) zugrunde gelegt wurde. Die vollständige Erhebung mit vertieften Analysen und detaillierten Ergebnissen kann direkt bei Infra Suisse bezogen werden.

## Anfragen zur Studie:

[info@infra-suisse.ch](mailto:info@infra-suisse.ch)

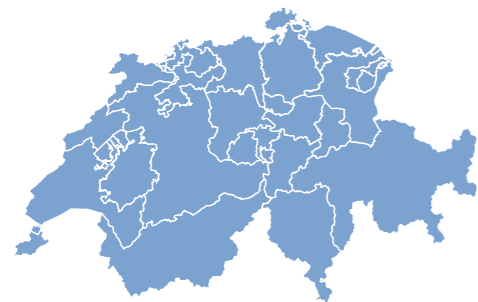
# Submissionen im Strassenbau

Rahmenbedingungen spielen eine entscheidende Rolle beim effizienten Einsatz öffentlicher Mittel für ein funktionierendes Strassensystem. Deshalb wurden das Bundesamt für Strassen, die kantonalen Tiefbauämter und die Gemeinden zu ihren Erfahrungen mit Submissionen, Vergabekriterien und damit zusammenhängenden Entwicklungen befragt. Damit wird deutlich, welche Herausforderungen die Branche beschäftigen und welche strukturellen Trends sich abzeichnen könnten.

## 1. Ausschreibungen

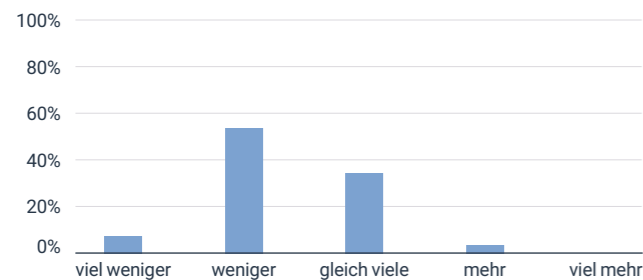
### Schweizweite Ausschreibungen

In den letzten zwölf Monaten haben sowohl der Bund als auch sämtliche Kantone Ausschreibungen im Infrastrukturbau veröffentlicht. Ein Hinweis darauf, dass landesweit und in allen Regionen Bauvorhaben geplant oder realisiert werden.



### Weniger Angebote pro Ausschreibung

Der grösste Teil der Kantone verzeichnet eine sinkende Anzahl an eingereichten Angeboten pro Ausschreibung, ein beachtlicher Teil meldet eine stabile Entwicklung. Steigende Einreichungen bleiben die Ausnahme.



> Entwicklung der Angebote pro Ausschreibung:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 2. Kriterien und Vergaben

### Qualitätskriterien gewinnen an Bedeutung

In den letzten zwölf Monaten entschieden vor allem der Preis und die Qualität des Angebots, die Qualität der Bauabläufe sowie das Profil des Unternehmens und der Schlüsselpersonen über den Zuschlag. Nachhaltigkeit gewann ebenfalls an Bedeutung, während andere Kriterien, darunter auch die Innovation sowie die Verfügbarkeit, nur selten ausschlaggebend waren.



> Submissionskriterien:  
Schriftgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Zukünftige Zuschlagskriterien

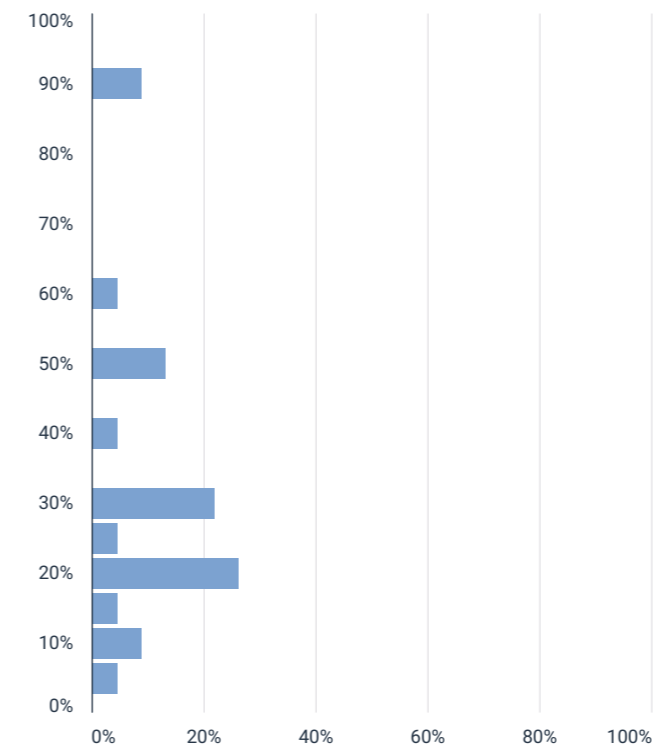
Die Erwartungen der kommenden fünf Jahre weisen auf einen grundlegenden Wandel der Vergabepaxis hin: Nachhaltigkeitsaspekte (ökologisch, ökonomisch und sozial) rücken ins Zentrum und Qualitätsmerkmale des Angebots sowie der Anbieter werden weiterhin an Bedeutung gewinnen. Ergänzend werden Innovation, Lohngleichheit, die Qualifikation der Schlüsselpersonen sowie digitale Hilfsmittel wie BIM genannt.



> Erwartete Bedeutung der Zuschlagskriterien:  
Schriftgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Zukünftige Vergabekriterien

Die befragten Kantone prognostizieren für die kommenden fünf Jahre höhere Anteile an Zuschlägen zugunsten des qualitativ besseren statt des günstigsten Angebots. Die Häufigkeit der Nennungen je Prozentbereich zeigt, wie stark dieser Wandel voraussichtlich ausfallen könnte.



> Erwartete Bedeutung qualitativer Vergabekriterien:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 3. Allianzmodell

### Aktuell kaum angewendet

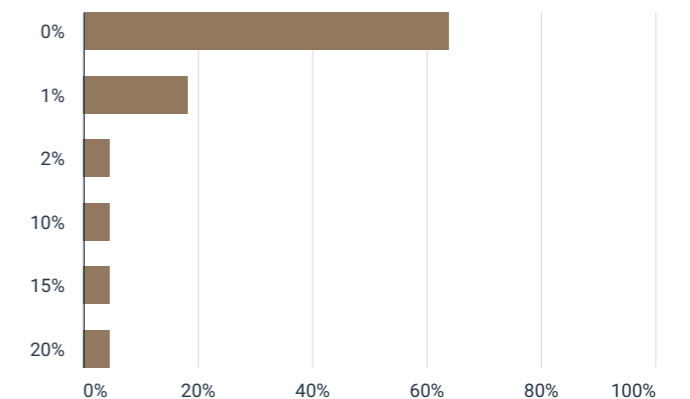
In den letzten zwölf Monaten wurde das Allianzmodell gemäss dem SIA Merkblatt 2065 Planen und Bauen in Projektallianzen nur vereinzelt angewendet; die grosse Mehrheit der Kantone hat weiterhin keine Ausführungen in diesem Vertragsmodell umgesetzt.



> Anteil der Anwendungen im Allianzmodell:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Künftige Bedeutung des Allianzmodells

Die Prognosen für die nächsten fünf Jahre lassen nicht auf eine verbreitete Anwendung des Allianzmodells schliessen. Ausführungen werden überwiegend nicht erwartet und nur vereinzelt in geringem Umfang für möglich gehalten.

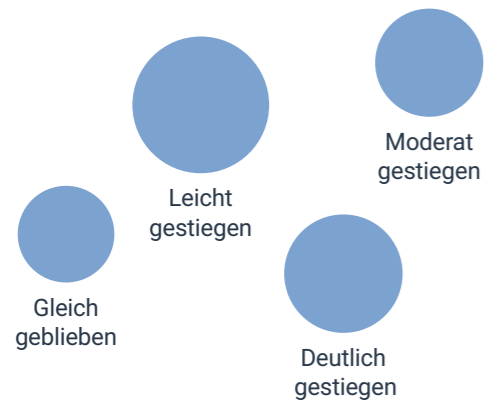


> Erwarteter Anteil von Ausführungen im Allianzmodell:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 4. Preisniveau

### Preisniveau der Angebote

In den letzten fünf Jahren ist das Preisniveau der eingereichten Angebote (trotz Teuerungsberichtigung) in vielen Kantonen gestiegen, und zwar in unterschiedlich starker Ausprägung von leicht bis deutlich; stabile Preisniveaus sind selten. Von rückläufigen Preisniveaus wurde nicht berichtet.

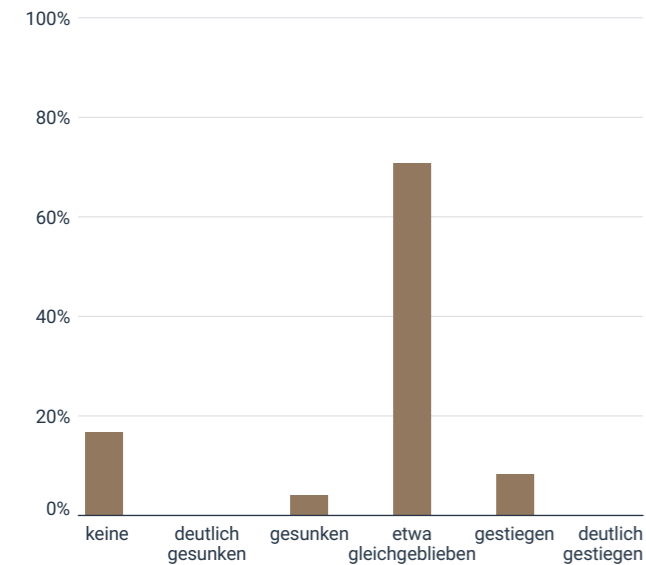


> Entwicklung des Preisniveaus:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen.  
Keine Nennungen: leicht-, moderat-, deutlich gesunken

## 5. Abbrüche

### Submissionen auf gleichem Niveau

In den meisten Kantonen bleibt die Zahl der Abbrüche von Submissionen unverändert, während steigende oder sinkende Abbruchraten nur vereinzelt gemeldet werden.



> Verteilung der Einschätzungen zur Entwicklung von Submissionsabbrüchen:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 6. Beschwerden

### Beschwerden gehören zum Vergabealltag

Rund zwei Drittel der Kantone berichten über Beschwerden im Zusammenhang mit Vergaben oder Submissionen, während etwa ein Drittel solche Fälle nicht kennt; auch der Bund meldet Beschwerden.

**NEIN JA**

> Auftreten von Submissionsbeschwerden:  
Schriftgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Beschwerdehäufigkeit bleibt weitgehend stabil

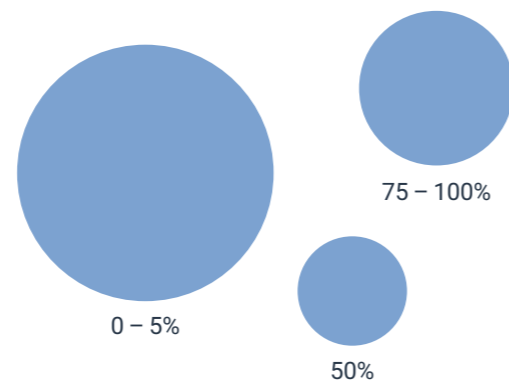
In den meisten Kantonen tritt die Anzahl an Beschwerden pro Auftragsvergabe heute etwa gleich oft auf wie vor fünf Jahren; seltener oder häufiger werdende Beschwerden werden nur vereinzelt gemeldet.



> Entwicklung der Beschwerden pro Auftragsvergabe:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen  
Keine Nennungen: Viel seltener

### Beschwerdeanteile unterscheiden sich stark

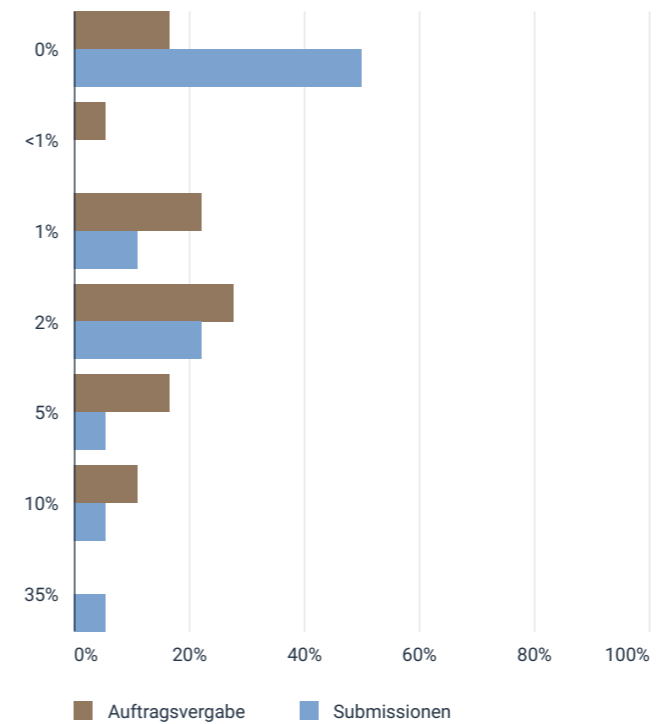
Der Anteil an Beschwerden, die aufgrund der Vergabe an das qualitativ bessere statt an das preisgünstigste Angebot erhoben wurden, zeigt in den letzten fünf Jahren ein stark divergierendes Bild. In einzelnen Kantonen treten solche Beschwerden überhaupt nicht auf, in anderen hingegen sehr häufig; ein klarer Trend lässt sich daraus nicht ableiten.



> Anteil an Beschwerden aufgrund von Qualitäts- statt Preiskriterien:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Beschwerden kommen vor

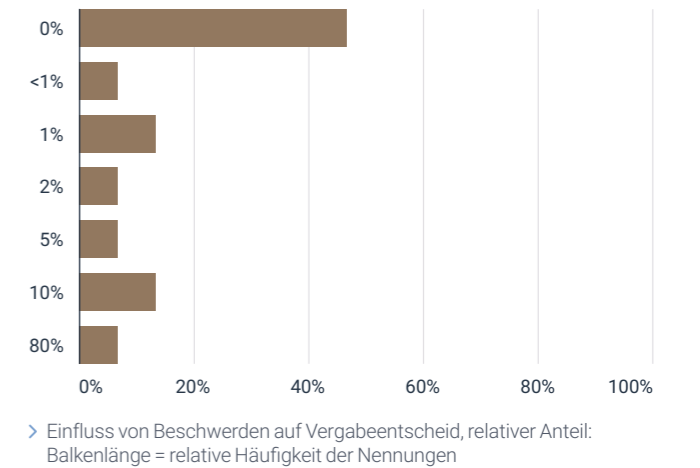
In den letzten fünf Jahren traten Beschwerden sowohl bei Auftragsvergaben als auch bei Submissionen überwiegend in einem sehr niedrigen Bereich auf; nur vereinzelt wurden höhere Beschwerdeanteile gemeldet, was jedoch klar die Ausnahme darstellt und je nach Kanton stark variiert.



> Häufigkeit von Beschwerden aufgrund der Submission oder Auftragsvergabe:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

### Abweichende Vergaben

Die meisten Kantone berichten, dass Beschwerden in den letzten fünf Jahren keinen Einfluss auf den Zuschlag hatten, während nur wenige Fälle abweichender Vergaben gemeldet wurden.



> Einfluss von Beschwerden auf Vergabeentscheid, relativer Anteil:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen



# Submissionen im Bahnbau

Im Bahnbau prägen sowohl die grossen Investitionsvorhaben als auch die Entwicklungen im Vergabewesen den Markt. In den kommenden Jahren planen die SBB und die untersuchten Regionalbahnen umfangreiche Neu-, Ausbau- und Unterhaltsprojekte. Dabei spielen politische Rahmenbedingungen, strategische Entwicklungsschwerpunkte und die Finanzierung (Stichwort «Verkehr '45») eine wichtige Rolle. Parallel dazu verändern sich die Rahmenbedingungen in Ausschreibungen und Vergaben: Dies wirkt sich direkt auf die Entwicklungen im Markt aus.

## 1. Ausschreibungen

### Dynamischer Wettbewerb

In den letzten zwölf Monaten haben alle befragten Bahnen Ausschreibungen publiziert. Die durchgehende Submissionstätigkeit weist auf eine stabile und konjunkturabhängige Umsetzung von Infrastrukturvorhaben hin. Der Markt bleibt dadurch kontinuierlich in Bewegung und benötigt fortlaufend ausführende Kapazitäten.

### Vergabewesen

Die Mehrheit der Bahnen beobachten in den letzten fünf Jahren sinkende Angebotszahlen pro Ausschreibung; nur die Zentralbahn meldet stabile Werte. Dies weist auf eine geringere Wettbewerbsintensität hin, etwa durch Kapazitätsengpässe oder den Rückzug einzelner Anbieter. Damit bleibt Wettbewerb bestehen, fällt jedoch weniger breit abgestützt aus.

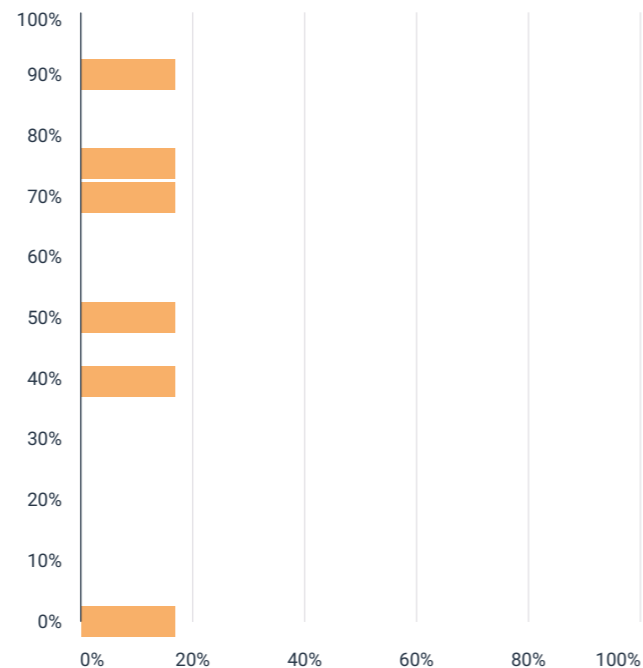


> Entwicklung der Angebote pro Ausschreibung:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

## 2. Kriterien und Vergaben

### Preis als dominierendes Zuschlagskriterium

Die meisten Bahnen vergaben in den letzten zwölf Monaten den Zuschlag überwiegend an das preisgünstigste Angebot; die Werte liegen meist zwischen 40 und 90 Prozent.



> Vergabe an das preisgünstigste Angebot, relative Häufigkeit:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

### Weitere Zuschlagskriterien

Neben dem Preis wurden weitere Kriterien beachtet: insbesondere Anbieterqualität, Angebotsqualität und die Erfahrung zentraler Funktionen. Auch Nachhaltigkeit sowie Projekt- und Lieferantenmanagement wurden häufig genannt. Dies zeigt, dass qualitative Faktoren an Bedeutung gewinnen.

## Qualität des Anbieters

Qualität des Projekt- und Lieferantenmanagements

Qualität des Angebots

Qualifikation und Qualität der Schlüsselpersonen

Nachhaltigkeit

> Bedeutung der Zuschlagskriterien:  
Schriftgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Erwartete Zuschlagskriterien

Für die kommenden fünf Jahre rechnen die Bahnen mit einer weiteren Aufwertung qualitativer Kriterien. Nachhaltigkeit wird dabei besonders hervorgehoben und zunehmend als Leistungsfaktor verstanden. Zuschlagsentscheide dürften damit stärker eine umfassende Leistungsbeurteilung widerspiegeln.

Qualifikation und Qualität der Schlüsselpersonen

Nachhaltigkeit  
Referenzprojekte

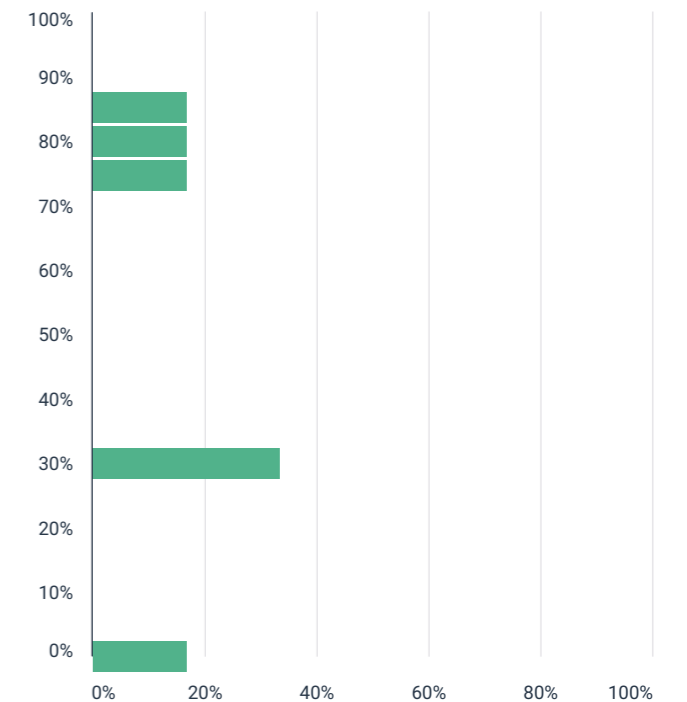
Sicherheitsthemen

Qualität des Anbieters

> Erwartete Bedeutung qualitativer Zuschlagskriterien:  
Schriftgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Zuschlagsprognosen

Die Bahnen erwarten, dass der Anteil der Vergaben an nicht preisgünstigste Angebote in den nächsten fünf Jahren deutlich zunimmt. Trotz unterschiedlicher Einschätzungen zeigt sich ein klarer Trend zu qualitativ und leistungsbezogen stärkeren Angeboten. Zuschläge basieren damit zunehmend auf einer Gesamtbewertung, während der Preis an Bedeutung verliert, wenn qualitative oder nachhaltigkeitsbezogene Faktoren entscheidend sind.



> Erwarteter Anteil an Vergaben an das nicht-preisgünstigste Angebot:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 3. Allianzmodell

### Aktuell kaum angewendet

In den vergangenen zwölf Monaten wurde das Allianzmodell gemäss SIA 2065 im Bahnbau kaum angewendet. Die meisten Bahnen berichten von keinem Einsatz, nur die SBB nennt wenige einzelne Fälle. Insgesamt zeigt sich, dass Allianzmodelle derzeit keine etablierte Abwicklungsform sind und nur in einzelnen Pilotprojekten genutzt werden.



> Anteil der Anwendungen im Allianzmodell:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Einstieg ins Allianzmodell

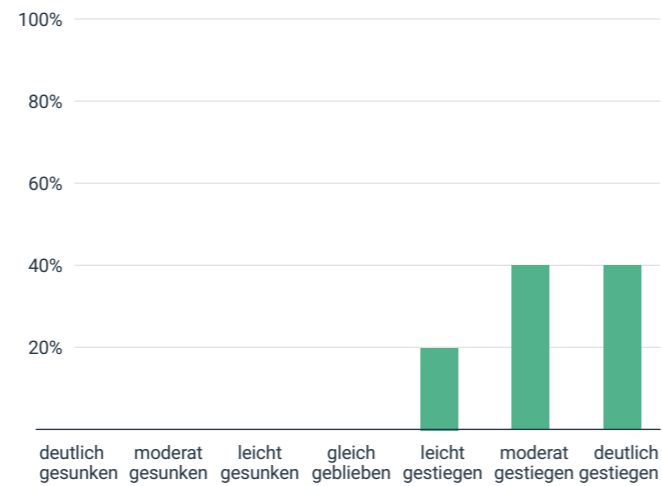
Das Allianzmodell kam bislang nur in Pilotprojekten zum Einsatz, soll laut allen Bahnen jedoch in den nächsten fünf Jahren zunehmen. Mit erwarteten 5 – 10 Prozent deutet sich ein Einstieg in kooperative Abwicklungsformen an. Der Anteil bleibt jedoch begrenzt und wird das Modell eher ergänzend als ein Standardverfahren positionieren.



## 4. Preisniveau

### Preisniveau der Angebote

Das Preisniveau eingehender Angebote ist in den letzten fünf Jahren – unter Berücksichtigung der Teuerung – spürbar gestiegen. Die Einschätzungen reichen von leicht bis deutlich steigenden Preisen und verdeutlichen, dass sich die Angebotskonditionen im Bahnbau verteuert haben.

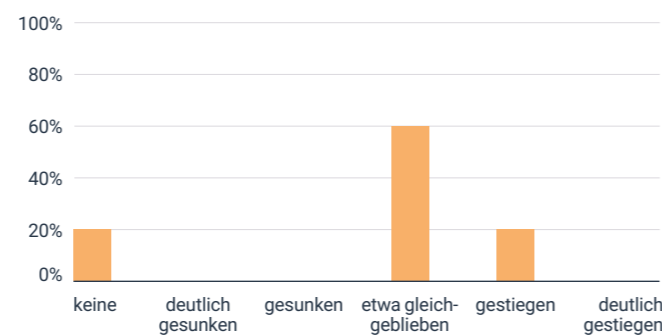


> Entwicklung des Preisniveaus:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 5. Abbrüche

### Submissionsabbrüche

Die Mehrheit der befragten Bahnen sieht in den letzten fünf Jahren keine Veränderung bei Submissionsabbrüchen. Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen, dass Abbrüche weiterhin vorkommen und den Vergabeprozess punktuell verzögern können. Insgesamt ergibt sich ein stabiles Bild mit vereinzelt Unterbrüchen im Ausschreibungsprozess.

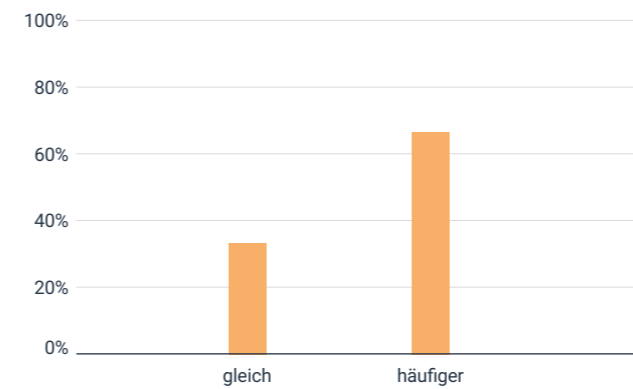


> Entwicklung der Submissionsabbrüche:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

## 6. Beschwerden

### Bei Auftragsvergaben

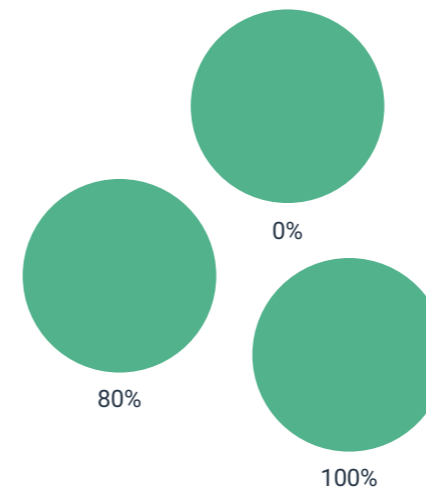
In den letzten fünf Jahren kam es bei Auftragsvergaben zu Beschwerden, die von den meisten Bahnen als zunehmend wahrgenommen werden, während einige stabile Werte melden. Beschwerden können Verfahren punktuell verzögern oder zusätzlichen Abstimmungsaufwand verursachen, betreffen die Bahnen jedoch unterschiedlich stark.



> Entwicklung von Vergabebeschwerden:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

### Auslöser

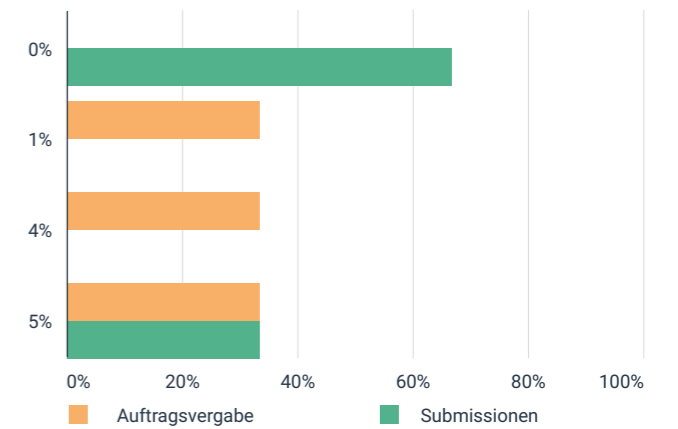
Häufig werden Beschwerden ausgelöst, wenn der Zuschlag an das qualitativ bessere statt an das günstigste Angebot geht. Die SBB schätzen, dass rund 80% ihrer Beschwerden darauf zurückzuführen sind, andere Bahnen melden Werte zwischen 0% und 100%. Qualitätsbezogene Zuschläge sind damit ein mögliches Konfliktfeld, jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt.



> Anteil an Beschwerden aufgrund von Qualitäts- statt Preiskriterien:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

### Entwicklung

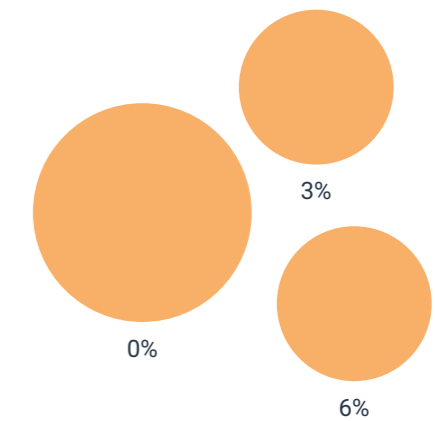
Beschwerden kamen in den letzten fünf Jahren nur in einem niedrigen einstelligen Prozentsatz der Vergaben vor, bei Auftragsvergaben etwas häufiger, bei Submissionen selten. Sie bleiben damit punktuelle Ausnahmen.



> Häufigkeit von Beschwerden aufgrund der Submission oder Auftragsvergabe:  
Balkenlänge = relative Häufigkeit der Nennungen

### Abweichende Vergaben

Trotz unterschiedlicher Rückmeldungen bleibt der Anteil insgesamt gering. Beschwerden können damit punktuell zu veränderten Zuschlagsentscheidungen führen, bleiben im Bahnbau jedoch klar die Ausnahme.



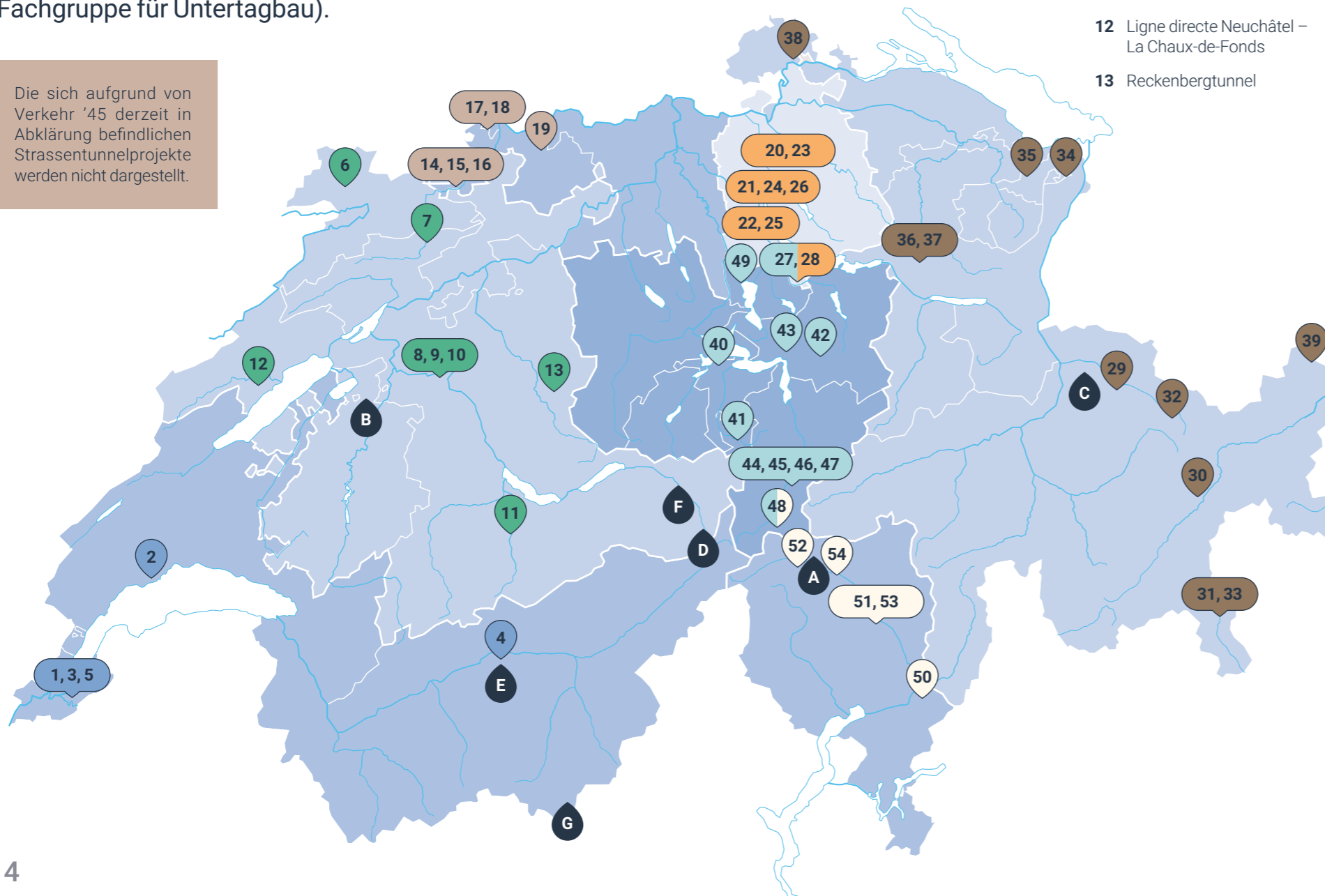
> Einfluss von Beschwerden auf Vergabeentscheid, relativer Anteil:  
Kreisgrösse = relative Häufigkeit der Nennungen

# Künftige Schlüsselprojekte im Tunnelbau

Tunnel zählen zu den Schlüsselprojekten der Schweizer Infrastruktur. In allen Grossregionen sind in den nächsten Jahren neue Vorhaben vorgesehen – sowohl im Ausbau als auch im Unterhalt. Das Projektvolumen bestätigt den langfristigen Bedarf und unterstreicht die strategische Bedeutung des Untertagebaus für Mobilität, Versorgung und Sicherheit. In Kombination mit den Ergebnissen der Marktstudie zeigt sich ein Markt, der trotz steigender Anforderungen dynamisch bleibt und in dem qualitative und nachhaltige Leistungsfaktoren stärker ins Zentrum rücken.

Die folgende Übersicht zeigt die geplanten Tunnelprojekte je Grossregion der Schweiz, basierend auf der Schweizer Tunneldatenbank der FGU (Fachgruppe für Untertagebau).

Die sich aufgrund von Verkehr '45 derzeit in Abklärung befindlichen Strassentunnelprojekte werden nicht dargestellt.



## Genferseeregion

- 1 Unteridischer Bahnhof Genf
- 2 Tunnel Morges – Allaman
- 3 Cret / Carroz
- 4 Tunnel Susten
- 5 Barreau Montfleury

## Espace Mittelland

- 6 Tunnel de la Croix
- 7 Moutier - Délémont (14 Tunnel)
- 8 Wankdorftunnel
- 9 Holligentunnel
- 10 Entflechtung Gümligen Süd
- 11 Lötschberg Basis Tunnel
- 12 Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
- 13 Reckenbergtunnel

## Nordwestschweiz

- 14 Bärschwil
- 15 Liesberg
- 16 Angenstein
- 17 Kannenfeldtunnel
- 18 Schützenmatttunnel
- 19 Chienbergtunnel

## Zürich

- 20 Brüttenertunnel
- 21 Riesbachtunnel
- 22 Zimmerberg
- 23 Dettenbergtunnel
- 24 Zürich Stadelhofen: viertes Gleis Bahnhof + zweiter Riesbachtunnel
- 25 Enge
- 26 Ulmberg
- 27 Zimmerberg-Basistunnel II
- 28 Albistunnel

## Ostschweiz

- 29 Fideris – Küblis
- 30 Brailtunnel I
- 31 Puntalta Tunnel
- 32 Vereinatunnel
- 33 Val Pila Tunnel
- 34 Automatic Train Operation RhW – Teil Infrastruktur
- 35 Tunnel Vögelinsegg
- 36 EK-KRU, Felsböschung TPA D'Um-D'Um
- 37 Wattwil, Portal Ricken
- 38 Emmersbergtunnel
- 39 Val Cotschna

## Zentralschweiz

- 27 Zimmerberg-Basistunnel II
- 28 Albistunnel
- 40 Bitzi
- 41 Tunnel Engelberg & FL
- 42 Lustnau
- 43 Günschi
- 44 Leggistein
- 45 Muhren
- 46 Pfaffensprung
- 47 Häggrigeribach Galeire
- 48 Gotthard Scheiteltunnel
- 49 Unterführung A4-Oberwil

## Tessin

- 48 Gotthard Scheiteltunnel
- 50 Svitto II-Bellinzona
- 51 Pianotondo
- 52 Stalvedro
- 53 Travi
- 54 Freggio

## Wasserkraft Projekte

- A Ritom, nuova galleria sottopressione
- B Kraftwerk Schiffenen – Murten
- C Kraftwerk Trimmis, Druckstollen
- D Kraftwerk Oberhasli, Handeck 4
- E Nouvelle galerie d'amenée Vissoie – Niouc
- F KW Trift
- G Gornerli



**Bericht der  
Berner Fachhochschule**

**Infra Suisse**  
Weinbergstrasse 49  
8042 Zürich

058 360 77 77  
info@infra-suisse.ch  
infra-suisse.ch

**Redaktion**  
Adrian Dinkelmann, Leonardo Garaguso,  
Infra Suisse

**Gestaltung**  
Agentur Nordjungs, nordjungs.ch

**Fotos**  
Christian Wasserfallen (Titelseite)  
Freepik (S. 4)  
Infra Suisse (S. 9)  
Unsplash, Nicolas Häns (S. 12)

**Druckerei**  
OK DIGITALDRUCK AG, Zürich