



Verkehr stärken Schweiz bewegen

Modern. Nachhaltig. Zukunftsfähig
Verkehr '45

infra suisse

Die Mobilität von Gütern und Menschen braucht moderne* Infrastrukturen.

- *modern =
- ✓ den heutigen und künftigen Bedürfnissen entsprechend
 - ✓ resilient und zuverlässig
 - ✓ qualitativ hochstehend
 - ✓ in allen 3 Dimensionen nachhaltig

Das Verkehrsnetz gerät an seine Grenzen. Dies erfordert einen integrativen, ideologiefreien Weg in die Zukunft.

- Schiene + Strasse
- ÖV + MIV
- National + regional
- Unterhalt + Neubau

System

Die Lebensadern der Schweiz sind nachhaltig zu stärken. Projekte müssen effizienter geplant und umgesetzt werden.

- Finanzierung Infrastrukturfonds sicherstellen (e-Mobility Abgabe)
- Grundlagen (BöB, Vertragsrecht, Kartellrecht, etc.) einhalten
- Rechtssicherheit und fairer Wettbewerb
- Einsparungen reduzieren
- Normen praxisorientiert ausgestalten und einhalten

**Rahmen-
bedingungen**

Die Ressourcen sind beschränkt. Daher müssen Massnahmen priorisiert werden.

- Machbarkeit und Fahrbarkeit vor Ideologie
- Etappieren und vorantreiben
- Kooperationsmodelle / Dialog etablieren
- Digitalisierung nutzen für Produktivität und Qualität

Prozesse

Mobilität funktioniert nur im modernen System. Dazu braucht es aufeinander abgestimmte Lösungen.

- Gesamtsystem vor regionalen Partikularinteressen
- Neuralgische Punkte im Fokus
- Backbone stärken (Lebensadern)
- Multimodalität intensivieren
- Städte und Dörfer entlasten (Sicherheit)
- Agglomerationen einbeziehen
- Richtiger Verkehrsträger für verschiedene Bedürfnisse

Projekte

Credo

Die Mobilität von Gütern und Menschen braucht moderne* Infrastrukturen.

Die **Verkehrsperspektiven des ARE** zeigen unmissverständlich auf: Bis 2050 wird sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr signifikant zunehmen. Haupttreiber dieser Entwicklung sind das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, was eine vorausschauende und koordinierte Reaktion erfordert.

Das bestehende Schienennetz hat seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Das Nationalstrassennetz, dessen Planung auf die 1960er Jahre zurückgeht, überschreitet seine Belastungsgrenzen. Angesichts einer deutlich wachsenden Bevölkerung müssen unsere Verkehrsinfrastrukturen an die neuen Anforderungen angepasst werden. Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist dabei nicht nur eine strategische Zielsetzung, sondern eine grundlegende Voraussetzung für wirtschaftlichen Wohlstand und nachhaltige Entwicklung. Zudem birgt ein Investitionsstau erhebliche Sicherheitsrisiken. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen die negativen Folgen unzureichender Infrastrukturmassnahmen – Szenarien, die in der Schweiz verhindert werden müssen, solange noch Handlungsspielraum besteht.

System

- Schiene + Strasse
- ÖV + MIV
- National + regional
- Unterhalt + Neubau

Ein modernes Verkehrssystem berücksichtigt die übergeordneten Interessen des Landes und vermeidet eine kontraproduktive Gegenüberstellung verschiedener Verkehrsträger. Um den Bedürfnissen gerecht zu werden, müssen der Schienen- und der Strassenverkehr für Personen und Güter gleichwertig berücksichtigt werden. In Zukunft wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr essenziell. Hierbei braucht es eine Anpassung an regionale und wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem funktioniert nur mit nationalen und überregionalen «Lebensadern», die nahtlos in regionale Verteilstrukturen übergehen.

Investitionen der öffentlichen Hand folgen dem Grundsatz «Unterhalt vor Neubau», weil die Folgekosten von Neubauten nicht unterschätzt werden dürfen (vgl. z.B. **SBB**). Gleichzeitig lehnen wir ein generelles «Neubau-Moratorium» ab. Wo es notwendig und wirtschaftlich vertretbar ist, müssen gezielte infrastrukturelle Massnahmen, einschliesslich Neubauten, ermöglicht werden. Wo Ausbauten aufgrund räumlicher Verhältnisse trotz des verdichteten Bauens nicht möglich sind, sind Frequenzsteigerungen zukunftsgerichtet anzustreben (z.B. technologisch beim Strassenverkehr oder mit einem Viertelstundentakt im Bahnverkehr).

Rahmenbedingungen

- Finanzierung
- Grundlagen (BöB, Vertragsrecht, Kartellrecht, etc.)
- Anforderungen und Regulierung
- Einsprachen
- Normen praxisorientiert ausgestalten und einhalten

Die getrennte, bedarfsgerechte, zweckorientierte und (grösstenteils) verursachergerechte Finanzierung über den **NAF** sowie **BIF** haben sich bewährt und muss konsequent beibehalten werden.

Mit dem revidierten **BöB** wurde die Grundlage geschaffen für den Paradigmenwechsel hin zum Qualitätsprimat anstelle des reinen Preiswettbewerbs geschaffen. Die Weichen für mehr Nachhaltigkeit im öffentlichen Beschaffungswesen sind somit gestellt – nun gilt es, diese konsequent zu nutzen und umzusetzen. Insbesondere die öffentlichen Beschaffungsstellen stehen in der Verantwortung, Rechtssicherheit, Transparenz und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Einsprachen verzögern oder verhindern die effiziente Umsetzung von Projekten, verursachen erhebliche Kosten und schaffen Planungsunsicherheit. Deshalb müssen Einsprache Möglichkeiten gezielt eingeschränkt und Verfahren beschleunigt werden. Normen wie die SIA-Vertragsnorm 118 bieten paritätisch ausgearbeitete und breit akzeptierte Standards eine essenzielle Orientierungshilfe an der Schnittstelle zwischen Gesetzgebung und Praxis. Sie sind praxisnah weiterzuentwickeln und nach ihrer Verabschiedung ohne Abweichungen umzusetzen. Eine einseitige Auslegung von Nachfragemacht beeinträchtigt die partnerschaftliche Zusammenarbeit und verringert die Effizienz.

Prozesse

- Machbarkeit und Fahrbarkeit vor Ideologie
- Etappieren und vorantreiben
- Kooperationsmodelle / Dialog
- Digitalisierung nutzen

Infrastrukturprojekte erfordern eine klare Priorisierung – sowohl der Planungsphase als auch in der Umsetzung. Dabei ist entscheidend, welche Vorhaben unter den gegebenen Kapazitäts- und Kompetenzrestriktionen realisierbar sind. Insbesondere im Bereich der Bahninfrastruktur muss sichergestellt werden, dass neue Anlagen nicht nur gebaut, sondern auch nachhaltig und effizient betrieben werden können. Der Schweizer Infrastrukturbau hebt sich in vielerlei Hinsicht vom Ausland ab. Ein entscheidender Vorteil ist die Fähigkeit der inländischen Unternehmen, Bauprojekte «unter Betrieb» durchzuführen. Dies setzt eine zuverlässige Etappierung sowie eine zügige und programmkonforme Umsetzung der Bauvorhaben voraus. Dazu sind stabile, verlässliche Prozesse nötig.

Innovative Vertragsmodelle, wie das Allianzmodell gemäss SIA-Merkblatt 2065, bieten eine vielversprechende Möglichkeit zur Effizienzsteigerung. Um diese Potenziale auszuschöpfen, müssen klare gemeinsame Prozesse definiert und die Kooperationskultur gezielt gestärkt werden. Auch die fortschreitende Digitalisierung eröffnet neue Effizienz- und Qualitätsgewinne. Infra Suisse trägt mit der Handlungsempfehlung «BIM: Do's & Don'ts» dazu bei, die Anforderungen an Ausschreibungen aus Unternehmensperspektive praxisnah zu definieren.

Projekte

- Gesamtsystem vor regionalen Partikularinteressen
- Neuralgische Punkte im Fokus
- Backbone stärken (Lebensadern)
- Multimodalität intensivieren
- Städte und Dörfer entlasten (Sicherheit)
- Agglomerationen einbeziehen
- Richtiger Verkehrsträger für jeweilige Bedürfnisse (z.B. periphere Räume, grenznahe Regionen, Berggebiet)

Agglomerationsprogramme koordiniert werden. Eine effiziente Priorisierung und zeitliche Abstimmung der Massnahmen setzen voraus, dass regionale Interessen in ein gesamtstrategisches Konzept eingebettet werden. Dabei ist es entscheidend, neuralgische Punkte entlang der Hauptverkehrsachsen gezielt in den Fokus zu rücken. Besonders stark belastete Abschnitte wie die A1, A2 und A4 sowie zentrale Bahnknotenpunkte in Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Lausanne müssen priorisiert betrachtet und Engpässe gezielt entschärft werden.

Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung dieser zentralen Infrastrukturen stärkt die nationalen Verkehrsadern und trägt gleichzeitig zur Entlastung von Städten und Dörfern bei. Staus und Verspätungen verursachen erhebliche wirtschaftliche Kosten, während Ausweichverkehre zudem die Verkehrssicherheit gefährden. Eine etappierte Umsetzung und Priorisierung bedeuteten, dass nicht alle Regionen gleichzeitig bedient werden können. Durch die gezielte Einbindung der Agglomerationen und eine ideologiefreie Analyse der jeweils geeignetsten Verkehrsträger – auch in Berg- und Grenzregionen – kann eine faktenbasierte und effiziente Allokation der Ressourcen sichergestellt werden.



in Verband Infra Suisse
f verband.infrasuisse
@ infrasuisse
t InfraSuisse

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
8042 Zürich

Christian Wasserfallen
Präsident | Nationalrat
+41 78 648 39 71
christian@wasserfallen.news

Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer
+41 78 772 24 11
a.dinkelmann@infra-suisse.ch