

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 9. Oktober 2026

Verkehrsträgerübergreifende Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung).

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betreffend die «Verkehrsträgerübergreifende Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45».

Erstmals werden Schiene, Nationalstrasse und Agglomerationsverkehr in einer gemeinsamen Vorlage gebündelt. Das ist aus unserer Perspektive ein wichtiger Schritt. Ob daraus ein leistungsfähiges Gesamtsystem wird, entscheidet sich jedoch an der Frage, ob die verschiedenen Interessen zielführend gebündelt und die Projekte ideologielos priorisiert werden können. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Projekten im Verkehrswegbau beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

1. Grundsätzliche Erwägungen unseres Branchenverbands

- Schiene und Strasse als komplementäre Elemente
Die verkehrsträgerübergreifende Planung entspricht einer langjährigen Forderung der Branche. Ein modernes Verkehrssystem berücksichtigt die übergeordneten Interessen des Landes und vermeidet, dass die Verkehrsträger Schiene und Strasse gegeneinander ausgespielt werden. Die Bemühungen des Bundes, Projekte nicht mehr isoliert nach Verkehrsträger, sondern im Gesamtsystem zu priorisieren, sind ein Fortschritt.
- Priorisierung nach gesamtwirtschaftlichem Nutzen
Die Ressourcen sind beschränkt – finanziell, personell und in der Planungskapazität der öffentlichen Hand. Eine sachliche Auslegeordnung, welche Vorhaben realistisch gebaut und anschliessend zuverlässig betrieben werden können, ist einem regionalpolitisch motivierten Wunschkatalog vorzuziehen.
- Einbindung der Agglomerationsprogramme
Der grösste Teil des Verkehrswachstums fällt dort an, wo nationale Lebensadern in regionale Verteilstrukturen übergehen. Ein Ansatz, die diese Schnittstelle mitdenkt, verbessert die bisherige Praxis spürbar.

2. Handlungsbedarf aus Sicht des Infrastrukturbaus

- Infra Suisse fordert, dass die Vorlage «Verkehr'45» aus zwei referendumsfähigen Vorlagen aufgebaut wird
 1. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsprojekte, finanziert durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF
 2. Bahnprojekte, finanziert durch den Bahninfrastrukturfonds BIF
- Volkswirtschaftlicher Nutzen vor regionalen Partikularinteressen

Vor dem Primat der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für Wirtschaft und Gesellschaft muss der volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte im Vordergrund stehen. Es darf deshalb nicht sein, dass volkswirtschaftlich bedeutende Projekte aufgrund anderer (Partikular-)Interessen aufgeschoben werden.
- Planung und Umsetzung müssen verlässlich und kontinuierlich erfolgen

Gleichzeitig braucht es eine langfristig gesicherte Finanzierung und eine kontinuierliche Projektpipeline. Für die Unternehmen sind verlässliche Ausbaumentscheidungen und Planungssicherheit zentral. Ein wiederholtes Verschieben, Unterbrechen oder erneutes Überprüfen bereits weit fortgeschrittener und weiterhin zweckmässiger Projekte ist zu vermeiden. Unterhalt und Substanzerhalt haben hohe Priorität, dürfen aber nicht gegen notwendige Ausbauten ausgespielt werden.
- Verpflichtungskredite flexibel halten

Notwendige Anpassungen der Verpflichtungskredite werden unterstützt, sofern sie der vollständigen Umsetzung bereits beschlossener und weiterhin zweckmässiger Projekte dienen und transparent begründet werden.
- Langfristige Berücksichtigung relevanter Projekte

Weiterhin zweckmässige Vorhaben, die aktuell nicht finanziert werden können, sollen in der strategischen Planung verbleiben und zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden. Damit werden Planungssicherheit, Kontinuität und der verantwortungsvolle Umgang mit bereits geleisteten Planungsarbeiten gewährleistet.

3. Schlussfolgerungen und Forderungen

Zusammenfassend fordern wir im Sinne der Unternehmen mehr Verbindlichkeit, Planbarkeit und Strategiefokus mit Blick auf die folgenden Aspekte:

- Konsequente Priorisierung und Kostendisziplin

Investitionen müssen sich am volkswirtschaftlichen Nutzen orientieren. Projekte mit hoher Bedeutung dürfen nicht durch Partikularinteressen verzögert werden. Dass 31 Projekte gestrichen werden, ist Ausdruck der Priorisierung – die Begründung muss aber sachlich nachvollziehbar und nicht regionalpolitisch motiviert sein.
- Multimodale Perspektive statt ideologischer Blockaden

Betriebliche Massnahmen wie die temporäre Umnutzung von Pannestreifen können punktuell entlasten, ersetzen jedoch keinen Kapazitätsausbau bei struktureller Überlastung. Notwendige Ausbauten dürfen nicht aus politischen Gründen verhindert werden. Wo die Belastungsgrenze strukturell überschritten wird, sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen.
- Langfristige Finanzierung sichern

Der NAF sowie der BIF haben sich grundsätzlich bewährt und müssen gestärkt werden. Eine Ausbauvorlage bis 2045, die auf ein Finanzierungsmodell mit absehbarem Ablaufdatum aufsetzt, bleibt unvollständig. Die Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles sichert den Bahnausbau – sie beantwortet aber nicht die strukturelle Frage. Dazu gehört auch eine tragfähige, verursachergerechte Lösung für die Elektromobilität.
- Fokus Umsetzbarkeit

Der Schweizer Infrastrukturbau kann, was andernorts kaum gelingt: Bauen unter Betrieb. Diese Fähigkeit setzt eine zuverlässige Etappierung sowie eine zügige und planungskonforme

Umsetzung voraus. Einsprachen verzögern oder verhindern Projekte, verursachen erhebliche Kosten und schaffen Planungsunsicherheit. Verfahren müssen beschleunigt werden, falls nötig mit Einschränkungen der Beschwerdemöglichkeiten. Ansonsten verschieben sich die Realisierungshorizonte, was faktisch zu einem Investitionsstau führt.

- Weiterentwicklung des Beschaffungswesens als zentraler Erfolgsfaktor
Der Wechsel vom Preis- zum Qualitätswettbewerb muss in der Beschaffungspraxis ankommen. Mit dem revidierten Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen wurde eine Grundlage Paradigmenwechsel geschaffen. Doch damit ist er noch nicht umgesetzt. Die öffentlichen Beschaffungsstellen stehen in der Verantwortung, fairen Wettbewerb, Transparenz und Planbarkeit tatsächlich zu gewährleisten.

Paritätisch erarbeitete Normen wie die SIA-Vertragsnorm 118 sind praxisnah weiterzuentwickeln und ohne einseitige Abweichungen anzuwenden. Die einseitige Auslegung von Nachfragemacht gefährdet die partnerschaftliche Zusammenarbeit und senkt die Effizienz. Innovative Modelle wie das Allianzmodell nach SIA-Merkblatt 2065 und eine konsequent genutzte Digitalisierung können grosses Potenzial entfalten.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei Fragen oder Diskussionsbedarf stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Infra Suisse

A blue ink signature of Nationalrat Christian Wasserfallen, consisting of a stylized 'C' followed by a horizontal line and a small dot.

Nationalrat Christian Wasserfallen
Präsident

A blue ink signature of Adrian Dinkelmann, featuring a stylized 'A' and 'D' with a horizontal line extending to the right.

Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer

Beilagen:

- Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage
- Resolution Infra Suisse zu «Verkehr '45»

**Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der
Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45**

Eröffnung	19.06.2026
Eingabefrist	09.10.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Generalsekretariat UVEK (GS-UVEK)
Zuständige Organisation	Direktionsgeschäfte
Adresse	Kochergasse 10, 3003, Bern
Kontaktperson	Dominique Steiner (dominique.steiner@bav.admin.ch), Marcel Buffat (marcel.buffat@gs-uvek.admin.ch)
Telefon	+41 58 485 01 59

Kontaktangaben zur Stellungnahme

Name der Person oder Organisation	Infra Suisse
Abkürzung	
Abteilung / zuständige Stelle	Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident Adrian Dinkelmann, Geschäftsführer
Adresse	Weinbergstrasse 49, 8042 Zürich
Vorname	Adrian
Nachname	Dinkelmann
Telefonnummer für Rückfragen	+41583607770
Eingereicht am	09.10.2026

Stellungnahme zu: Fragenkatalog Vernehmlassung Verkehr '45

Generelle Stellungnahme

Antwortoption auswählen	Rückmeldung eingeben
Begründung / Bemerkung	s. Begleitschreiben

Detaillierte Stellungnahme

Abschnitt / Titel / Frage	Anmerkung zur Beantwortung der Fragen
Artikeltext / weitere Informationen	Die Antwortoptionen sind bei jeder Frage «JA», «NEIN» und «JA mit Vorbehalten». Es ist dabei möglich weitere Anmerkungen unter «Begründung / Bemerkung» zu erfassen. Die Fragen 2, 13, 19, 21 und 22 sind offen formuliert. Falls Sie Bemerkungen haben, kann die Antwortmöglichkeit «JA» gewählt werden und die Rückmeldung unter «Begründung / Bemerkung» erfasst werden.

Abschnitt / Titel / Frage	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Der Branchenverband Infra Suisse begrüsst den strategischen und verkehrsträgerübergreifenden Ansatz. Erstmals werden Schiene, Nationalstrasse und Agglomerationsverkehr in einer gemeinsamen Betrachtung gebündelt. Das ist aus unserer Perspektive ein überfälliger Schritt. Ein modernes Verkehrssystem darf Schiene und Strasse nicht gegeneinander ausspielen, sondern muss beide als komplementäre Elemente verstehen. Ein modernes Verkehrssystem berücksichtigt die übergeordneten Interessen des Landes und vermeidet die kontraproduktive Gegenüberstellung von Schiene und Strasse. Die Bemühungen des Bundes, Projekte nicht mehr isoliert nach Verkehrsträger, sondern im Gesamtsystem zu priorisieren, ist ein Fortschritt. Die Priorisierung nach gesamtwirtschaftlichem Nutzen statt nach Verkehrsträger ist methodisch richtig und konsequent. Die Ressourcen sind beschränkt – finanziell, personell und in der Planungskapazität der öffentlichen Hand. Dazu braucht es aufeinander abgestimmte Ausbauprogramme sowie eine langfristig verlässliche Finanzierung. Für alle Verkehrsträger müssen über Jahrzehnte ohne Zweckentfremdung ausreichende Mittel bereitgestellt werden. Infra Suisse fordert deshalb, dass die Vorlage "Verkehr '45" aus zwei referendumsfähigen Vorlagen aufgebaut wird: 1. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsprojekte, finanziert durch den NAF. Hierzu gehört mittelfristig eine verursachergerechte Besteuerung von Elektrofahrzeugen. 2. Bahnprojekte, finanziert durch den BIF. Zur Finanzierung des geplanten Bahnausbaus und dem Unterhalt des Schienennetzes fordert Infra Suisse, dass das derzeit bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille als Einnahmequelle für den Fonds unbefristet verlängert wird.

	Vorrang sollen deshalb Projekte haben, die nachweislich Engpässe beseitigen, die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit erhöhen sowie den langfristigen Substanzerhalt der Infrastruktur sichern.
--	---

Abschnitt / Titel / Frage	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Wir begrüssen die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage. Jedoch sind wir der Ansicht, dass mindestens ein bis zwei weitere Nationalstrassenprojekte in den ersten Ausbauschnitt aufgenommen werden sollten. Diese sind klar zu priorisieren und nach den grössten aktuellen sowie erwarteten Engpässen auszurichten. Des Weiteren empfehlen wir eine Unterteilung in zwei referendumsfähige Vorlagen (s. nachfolgende Frage).

Abschnitt / Titel / Frage	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Die gemeinsame, übergeordnete und strategische Betrachtung ist aus unserer Perspektive ein überfälliger Schritt. Ob daraus ein leistungsfähiges Gesamtsystem wird, entscheidet sich jedoch an der Frage, ob die verschiedenen Interessen zielführend gebündelt und die Projekte ideologielos priorisiert werden können. Wir empfehlen deshalb die Unterteilung in zwei referendumsfähige Vorlagen: 1. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsprojekte, finanziert durch den NAF. Hierzu gehört mittelfristig eine verursachergerechte Besteuerung von Elektrofahrzeugen. 2. Bahnprojekte, finanziert durch den BIF. Zur Finanzierung des geplanten Bahnausbaus und dem Unterhalt des Schienennetzes fordert Infra Suisse, dass das derzeit bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille als Einnahmequelle für den Fonds unbefristet verlängert wird.

Abschnitt / Titel / Frage	Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
Artikeltext / weitere Informationen	Es folgen 10 Fragen (4. bis 14.) zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.

Abschnitt / Titel / Frage	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Wir begrüßen die konsequente Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung sowie einen schrittweisen, strategisch fundierten Ausbau. Wenn Infrastruktur, Angebot und Finanzierung aufeinander abgestimmt werden, können die dringendsten Kapazitätsengpässe zielführend beseitigt werden. Die begrenzten Ressourcen (finanziell und personell) können möglichst effizient eingesetzt werden. Für die planenden und ausführenden Unternehmen sind verlässliche Ausbauentscheide und Planungssicherheit zentral. Ein wiederholtes Verschieben, Unterbrechen oder erneutes Überprüfen bereits weit fortgeschrittener und weiterhin zweckmässiger Projekte ist zu vermeiden. In ihrer Planung weit fortgeschrittene Projekte sollten deshalb aufgrund der Neupriorisierung nicht weiter aufgeschoben werden. Ein Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte ist deshalb nur bei dringlichen Gründen sowie anhand einheitlicher, sachlicher Kriterien angezeigt.

Abschnitt / Titel / Frage	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Im Fokus der Beurteilung stehen der volkswirtschaftliche Nutzen, der Beitrag zur Beseitigung bestehender und absehbarer Engpässe, die Stabilität und Leistungsfähigkeit des Netzes sowie die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte (inkl. Güterverkehr). Zu diesem Grundsatz kommt jedoch noch eine regionalpolitische Perspektive mit einer gewissen Hebelwirkung. Kleinere und mittlere Optimierungsmassnahmen können gerade ausserhalb der städtischen Ballungsräume mit vergleichsweise begrenztem Mitteleinsatz rasch wirksam werden. Sie unterstützen die Hebelwirkung der zentralen Lebensadern. Schlüsselprojekte sind somit durch erforderlichen Ergänzungsmassnahmen zu flankieren. Die Finanzierung muss langfristig gesichert werden, die «Pipeline» der Projekte verlässlich und zeitnah umgesetzt werden. Wiederholte Verschiebungen, Unter- oder sogar Abbrüche von Submissionen sind zu vermeiden.

Abschnitt / Titel / Frage	6. Ausbauschritt 2027 – Schlüsselprojekte
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Wir begrüßen die aufgeführten Schlüsselprojekte. Diese sind nach transparent nachvollziehbaren und einheitlichen Kriterien priorisiert werden. Auf eine Bewertung einzelner Projekte nach regionalen Gesichtspunkten verzichten wir in unserer Rolle als nationaler Fachverband bewusst. Entscheidend ist, dass die Umsetzung der Projekte insgesamt zu einer leistungsfähigen, zuverlässigen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur führt. Vor jeder Realisierung sind Kosten, Finanzierung und erwarteter Nutzen der einzelnen Vorhaben sorgfältig zu überprüfen.

Abschnitt / Titel / Frage	7. Ausbauschritt 2027 – ERTMS-Strategie
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Die Bahninfrastruktur der Schweiz spielt für die Mobilität unseres Landes und die Stellung inmitten Europas eine zentrale Rolle. Die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit hängt unter anderem auch von der internationalen Kompatibilität ab. Wir unterstützen deshalb die Umsetzung der ERTMS-Strategie im Grundsatz, sofern mit der Digitalisierung der Bahninfrastruktur, die vorhandenen Kapazitäten besser genutzt, die Effizienz einheitlicher technischer Systeme gestärkt und damit Effizienz hinsichtlich der Betriebskosten genutzt werden können.

Abschnitt / Titel / Frage	8. Ausbauschritt 2027 – Ergänzungsmassnahmen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Notwendige Ergänzungsmassnahmen stützen die ausgewogene Ausrichtung des Schienennetzes - neben den strategischen Schlüsselprojekten auch für Massnahmen, mit denen die geplanten Angebotsverbesserungen im Betrieb tatsächlich umgesetzt werden können. Nur so werden die Mittel zielführend und mit grösstmöglicher Hebelwirkung eingesetzt. Die Berichterstattung über den Mitteleinsatz und den verbleibenden Finanzbedarf zuhanden des Parlaments hat regelmässig und transparent zu erfolgen. Es wird dabei die Aufgabe der Politik sein, bei Bedarf entsprechende Optimierungs- oder Gegenmassnahmen einzufordern.

Abschnitt / Titel / Frage	9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den Anpassungen im Programmvolumen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Nachvollziehbar notwendige Anpassungen der Verpflichtungskredite machen dann Sinn, wenn sie der pragmatischen, zeitnahen und vollständigen Umsetzung bereits beschlossener Projekte. Das systematische Rückkommen auf durch die eidgenössischen Räte geprüfte und beschlossene Projekte lehnen wir jedoch ab. Änderungen sollten nur in begründeten Ausnahmefällen und nach einer transparenten Einzelfallprüfung erfolgen. Vorhaben, die aktuell nicht finanziert werden können, aber inhaltlich weiterhin zweckmässig erscheinen, sollen in der strategischen Planung verbleiben. Sie können zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden. Bisherige Planungsarbeiten sind damit nicht obsolet und können bei Bedarf später genutzt werden.

Abschnitt / Titel / Frage	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Dieser Grundsatz ist aus unserer Sicht überfällig: Politische Entscheide über langfristige und kostenintensive Infrastrukturvorhaben müssen auf möglichst belastbaren Angaben zu Kosten, Nutzen und Risiken beruhen. Dies dient der oft erwähnten Kostendisziplin im Zusammenhang mit dem Unterhalt und Ausbau unseres Schienennetzes: In der Vergangenheit wurden Projekte nicht selten auf der Grundlage zu tiefer Kostenschätzungen beschlossen, was später erhebliche zusätzliche Mittel verschlang. Wir fordern eine möglichst realistische Betrachtung und Priorisierung, was mit den vorhandenen Mitteln umgesetzt werden kann. Nur so kann eine vernünftige und verlässliche «Projekt-Pipeline» erarbeitet werden. Zentral erscheint uns dabei, dass bei der Aufnahme eines Projekts in einen Ausbauschritt neben den Kosten für den Ausbau auch die voraussichtlichen Folgekosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung transparent ausgewiesen werden.

Abschnitt / Titel / Frage	11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	Infra Suisse anerkennt, dass die Umsetzung umfangreicher strategischer Infrastrukturprogramme eine gewisse Flexibilität erfordert. Ergänzende Infrastrukturmassnahmen können häufig erst nach Abschluss der Vorprojekte abschliessend beurteilt werden. Wir unterstützen daher eine begrenzte Vollzugskompetenz des Bundesrates, lehnen jedoch eine vollständige Übertragung des Realisierungsentscheids an den Bundesrat ab. Bei finanziell bedeutenden oder verkehrspolitisch relevanten Infrastrukturvorhaben muss das Parlament nicht nur über einen allgemeinen Verpflichtungskredit, sondern auch über die wesentliche Verwendung der Mittel entscheiden können. Andernfalls besteht die Gefahr, dass wichtige Priorisierungs- und Investitionsentscheide der parlamentarischen Beratung und der öffentlichen politischen Kontrolle entzogen werden. Die Kompetenz des Bundesrates sollte deshalb auf kleinere, technisch notwendige Ergänzungsmassnahmen innerhalb eines klar festgelegten finanziellen und inhaltlichen Rahmens beschränkt werden. Für umfangreiche Massnahmen, erhebliche Abweichungen vom ursprünglich beschlossenen Programm oder zusätzliche Verpflichtungen muss weiterhin die Zustimmung des Parlaments erforderlich sein. Im Bundesbeschluss sind insbesondere transparente Auswahlkriterien, finanzielle Obergrenzen und eine regelmässige Berichterstattung an das Parlament vorzusehen.

Abschnitt / Titel / Frage	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Eine qualitativ hochstehende, leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsinfrastruktur ist für die Mobilität der Bevölkerung, den Güterverkehr und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz zentral. Dazu gehört auch eine stabile Finanzierung des Unterhalts und Ausbau unseres Schienennetzes. Wir sprechen uns deshalb klar für die unbefristete Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles als Einnahmequelle für den Bahninfrastrukturfonds aus. Mit der Verlängerung erhält der Bahninfrastrukturfonds eine langfristig verlässliche Finanzierungsgrundlage. Damit können der notwendige Unterhalt und die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes sowie die beschlossenen und geplanten Ausbauprojekte finanziert werden. Die Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles ist eine zwingende Voraussetzung für die nachhaltig, stabile Finanzierung der geplanten Unterhalts- und Ausbauprojekte. Die vorgesehene Zweckbindung erhöht die Planungssicherheit für langfristige Infrastrukturvorhaben und verhindert, dass notwendige Investitionen aufgrund kurzfristiger Schwankungen im Bundeshaushalt wiederholt verschoben werden müssen. Die zusätzlichen Mittel müssen jedoch wirtschaftlich und nach klaren Prioritäten eingesetzt werden. Vorrang haben der Substanzerhalt, die Zuverlässigkeit und die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes sowie Projekte mit einem ausgewiesenen Nutzen für das Verkehrssystem und die Volkswirtschaft.

Abschnitt / Titel / Frage	13. Weitere Bemerkungen
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	Ausbau der Nationalstrasse
Artikeltext / weitere Informationen	Es folgen 6 Fragen (14. bis 19.) zum Ausbau der Nationalstrassen.

Abschnitt / Titel / Frage	14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Genauso wie das Schienennetz spielt das Nationalstrassennetz als Rückgrat der Mobilität eine wichtige Rolle für das Funktionieren, die Sicherheit und die Zuverlässigkeit unseres Verkehrsnetzes. Verstopfen die «Hauptschlagadern» des Strassensystems, sind Bevölkerung und Wirtschaft direkt negativ davon betroffen. Wir unterstützen deshalb den beantragten Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen. Die Mittel des Zahlungsrahmens sind vollständig für Betrieb, Unterhalt und technische Anpassungen einzusetzen. Die Finanzierung von Kapazitätserweiterungsprojekten ist davon getrennt über den Ausbauschnitt und den entsprechenden Verpflichtungskredit sicherzustellen.

Abschnitt / Titel / Frage	15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Als national ausgerichteter Fachverband verzichten wir bewusst darauf, einzelne Projekte nach regionalpolitischen Gesichtspunkten zu beurteilen. Im Zentrum steht der Beitrag zum Gesamtsystem und zur Leistungsfähigkeit für Wirtschaft und Gesellschaft. Das Projektportfolio ist regelmässig zu überprüfen und aufgrund neuer Erkenntnisse weiterzuentwickeln.

Abschnitt / Titel / Frage	16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Eine Aufteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte anhand realistischer Umsetzungshorizonte erscheint uns grundsätzlich sinnvoll. Damit wird eine Grundlage geschaffen, um die Projekte verlässlich (Stichwort Planungssicherheit) umsetzen zu können. Die Realisierungshorizonte müssen jedoch von Regierung und Parlament regelmässig Hinsichtlich ihrer Dringlichkeit geprüft werden können. Die Verkehrsentwicklung ist gerade im Strassenverkehr dynamisch, hängt beispielsweise eng mit der Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen und/oder dem Freizeitverkehr zusammen. Solche Aspekte müssen bei der periodischen Überprüfung berücksichtigt werden. Projekte sollen vorgezogen werden können, wenn sie einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen aufweisen, in die regionale Feinverteilung des Verkehrsnetzes passen und die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Im Hinblick auf den Ausbauschritt 2027 ist zu prüfen, welche ein bis zwei zusätzlichen Projekte aus dem prioritären Realisierungshorizont die Voraussetzungen für eine zeitnahe Aufnahme erfüllen.

Abschnitt / Titel / Frage	17. Ausbauschnitt 2027
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschnitt 2027 einverstanden?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	Die zwei vorgeschlagenen Projekte werden unterstützt, aber der Ausbauschnitt soll um ein bis zwei Vorhaben erweitert werden. Der auf lediglich zwei Projekte beschränkte Ausbauschnitt greift aus unserer Sicht zu kurz. Neben dem Betrieb und Unterhalt des bestehenden Netzes müssen besonders dringliche Engpässe rechtzeitig beseitigt und eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Nationalstrassen sichergestellt werden. Infra Suisse fordert deshalb, ein bis zwei weitere ausreichend weit entwickelte Kapazitätserweiterungsprojekte in den Ausbauschnitt 2027 aufzunehmen. Die Auswahl soll nicht nach regionalen Gesichtspunkten, sondern anhand einheitlicher und transparenter Kriterien erfolgen. Das Gutachten der ETH würde hierzu als Grundlage dienen. Massgebend sind insbesondere die Dringlichkeit des Engpasses, die Bedeutung für die Funktionsfähigkeit des gesamten Nationalstrassennetzes, der volkswirtschaftliche Nutzen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis, die Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes sowie die Projektreife und die zeitliche Realisierbarkeit. Der Verpflichtungskredit ist entsprechend zu erhöhen. Die zusätzlichen Projekte dürfen nicht zulasten der Mittel für Betrieb, Unterhalt und technische Anpassungen des bestehenden Nationalstrassennetzes finanziert werden.

Abschnitt / Titel / Frage	18 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	Die beiden Projekte können zurückgestellt werden, sollten aber nicht endgültig als strategische Netzoptionen entfallen. Eine endgültige Streichung der beiden Verbindungen aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz geht unseres Erachtens zu weit. Die langfristige Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft und Mobilität ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Strategische Netzoptionen sollten deshalb nicht vorschnell und unwiderruflich aufgegeben werden. Der Verzicht auf eine Aufnahme in einen aktuellen Ausbauschnitt ist von einer endgültigen Streichung aus dem Nationalstrassennetz zu unterscheiden. Die Verbindungen sollen als langfristige Optionen erhalten bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage der dann vorliegenden Verkehrsprognosen, Kosten, technischen Möglichkeiten und Alternativen erneut beurteilt werden.

Abschnitt / Titel / Frage	19. Weitere Bemerkungen
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	Programm Agglomerationsverkehr
Artikeltext / weitere Informationen	Es folgen zwei Fragen (20. bis 21.) zum Programm Agglomerationsverkehr

Abschnitt / Titel / Frage	20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Bedarfsgerechte, leistungsfähige Verkehrsverbindungen innerhalb der Agglomerationen leisten einen wichtigen Beitrag an das Funktionieren des Gesamtsystems. Sie sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das nationale Strassen- und Bahnnetz seine Aufgabe erfüllen kann. In den Grundsätzen unterstützt Infra Suisse deshalb die Ergebnisse der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation. Besonders zu berücksichtigen sind Massnahmen, welche die Funktionsfähigkeit der nationalen Strassen- und Bahnnetze unterstützen, den Zugang zu übergeordneten Verkehrsknoten verbessern und eine Verlagerung von Verkehrsproblemen auf das Nationalstrassennetz verhindern. Agglomerationsprogramme und nationale Ausbauprogramme müssen deshalb inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt werden. Die Finanzierung der Agglomerationsprogramme darf den notwendigen Betrieb, Unterhalt und Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen nicht beeinträchtigen. Zudem ist auf eine fristgerechte Umsetzung der unterstützten Massnahmen zu achten. Projekte, die wiederholt nicht umgesetzt werden können, sind neu zu beurteilen, damit die verfügbaren Mittel für realisierbare und wirksame Vorhaben eingesetzt werden können. Hierzu ist auch die angemessene Beteiligung der Kantone und Gemeinden zu prüfen.

Abschnitt / Titel / Frage	21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	



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