



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associazion da las Vischnancas Svizras

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

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 2. Oktober 2026

Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse «Verkehr '45» Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbandes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1'500 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen bestens.

Mit der Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» sollen die Kapazitäten auf der Schiene erhöht, Engpässe auf der Nationalstrasse reduziert und Verkehrsprojekte in Agglomerationen gefördert werden. Der SGV begrüsst die damit verbundene Absicht des Bundesrates, den Infrastrukturausbau über alle Verkehrsträger in einer gemeinsamen Vorlage zu bündeln sowie gezielt und koordiniert weiterzuentwickeln, um den Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft nachzukommen. Er anerkennt auch, dass aufgrund der finanziellen Lage Projekte priorisiert werden müssen und befürwortet die Vorlage «Verkehr '45», solange über Schiene und Strasse separat beschlossen werden kann. Das ETH-Gutachten von Prof. Dr. Weidmann und Dr. Nold bildet hierfür eine nützliche Grundlage.

Was der SGV bemängelt, ist die Tatsache, dass die Analyse vor allem aus finanzieller Perspektive erfolgte, ohne die strategischen Leitlinien adäquat zu berücksichtigen. Der Sachplan Verkehr, die Energiestrategie 2050 und das erst im März 2026 gemeinsam von allen drei Staatsebenen aktualisierte Raumkonzept Schweiz müssen das Projekt Verkehr '45 als grundlegende Strategien zwingend mehr durchdringen. Nur so kann der integrierten Mobilitäts- und Raumentwicklung, welche zentral für die Entwicklung unseres Landes ist, Rechnung getragen werden. Nur so kann die Konsistenz mit den verkehrs- und energiepolitischen Zielsetzungen gewährleistet werden. Dazu gehört die Integration weiterer notwendiger Massnahmen wie beispielsweise die Ausschöpfung der Potentiale von Digitalisierung, Automatisierung und Elektromobilität sowie die Stärkung der Inter- / Multimodalität und des öffentlichen Verkehrs, um die angestrebten Ziele im Modalsplit zu erreichen. Strategische Überlegungen sollten also dringend mehr in den Fokus gestellt werden.

Es bleibt deshalb zu hoffen, dass es in den bevorstehenden Parlamentsdebatten nicht nur um regionalpolitische Verteilungskämpfe gehen wird, sondern dass **dieses wichtige Verkehrsprojekt aus einer ganzheitlichen Perspektive und vor dem Hintergrund der bestehenden Strategie-Grundlagen geplant und realisiert werden wird.**

Weiter bezweifelt der SGV, ob es das richtige Vorgehen ist, wenn der Bundesrat die gesamte Schweizer Verkehrsplanung der nächsten Jahrzehnte auf ein einziges Gutachten einer einzigen Hochschule abstützt (s. hierzu auch die Beurteilung durch die Eidgenössische Finanzkontrolle im [Bericht](#) vom 29.7.2026). Der SGV hätte sich hierbei eine breiter abgestützte Analyse erhofft.

Das Gleiche gilt für den engen Zeitplan und den kurzen Entscheidungsprozess bei der Priorisierung der Projekte, ohne die Wechselwirkungen im hochkomplexen Verkehrssystem im Detail analysiert zu haben. Dazu gehören nicht nur Wechselwirkungen zwischen den priorisierten Projekten, sondern auch zu nachgelagerten kleineren Projekten oder zu depriorisierten, bereits weit fortgeschrittenen Projekten. Insbesondere beim Bahnverkehr ist zu bemängeln, dass wesentliche Grundlagen wie detaillierte Angebotskonzepte fehlen. Die erwähnten ETH-Wissenschaftler weisen in ihrem Gutachten denn auch darauf hin, dass keine eigenen Prognosen der Verkehrsentwicklung und keine Simulation der Auswirkungen der Empfehlungen vorgenommen wurden. Weiter kann dem Bericht entnommen werden, dass bei der Interpretation der Priorisierungen die Aussagekraft der angewandten Methode und ihre Grenzen zu beachten sind und dass das Priorisierungsverfahren eine detaillierte Projektbewertung nicht ersetzen kann. Es scheint also, als müsste für eine professionelle Analyse dringend mehr Zeit eingerechnet werden.

Was die Finanzierung anbelangt, so ist es fraglich, ob genügend Ressourcen zur Verfügung stehen werden – nicht nur für die neuen Infrastrukturen, sondern auch für deren langfristigen Unterhalt und Betrieb. In diesem Zusammenhang befürwortet der SGV die Fortführung des Mehrwertsteuer-Promilles. Dieses befristete Instrument zur Finanzierung des Bahnausbaus läuft aus und soll im Sinne einer Einlage in den Bahninfrastrukturfonds BIF verlängert werden. Der SGV appelliert aber daran, dass zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden müssen, um das ganze Projekt dereinst stemmen zu können.

Aus Gemeindesicht besonders hervorzuheben

Aus Sicht des SGV braucht es eine ausgewogenen Verkehrsvorlage, welche urbane, peri-urbane, intermediäre, ländliche und periphere Räume angemessen berücksichtigt und erschliesst. Die heterogenen Siedlungsstrukturen der polyzentrischen Schweiz sind dabei angemessen zu berücksichtigen. **Alle Regionen und Landesteile sollen die Chancen haben, ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot zu entwickeln und von einer fairen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu profitieren.** Die Verkehrsplanung darf sich deshalb nicht einseitig auf die Zentren und wachstumsstarken Agglomerationen konzentrieren. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung aller Regionen von Bedeutung. Auch in Randregionen muss die Lebens- und Wohnqualität gestärkt werden und so zu deren Aufwertung und Standortattraktivität beitragen. Dabei muss auch die Verbindung zwischen den verschiedenen Landesteilen und Sprachräumen weiter gestärkt werden, damit der soziale und nationale Zusammenhalt der Schweizer Bevölkerung und die Solidarität zwischen den Regionen bestehen bleibt.

Die Gemeinden sind bedeutende Partnerinnen in der Verkehrspolitik und spielen eine zentrale Rolle, sowohl als Grundstückseigentümerinnen wie auch als Planungs- und Genehmigungsbehörden. Zudem nehmen sie im Rahmen der dringend notwendigen Verkehrswende eine wichtige Vorbildfunktion ein. Viele Gemeinden befinden sich bereits mitten im Transformationsprozess und haben ihre Mobilitätsstrategien auf eine nachhaltige, flächeneffiziente und sozialverträgliche Verkehrserschliessung ausgerichtet. Im Hinblick auf das vom Volk beschlossene und gesetzlich verankerte Netto Null-Ziel bis 2050 muss deshalb beim Projekt Verkehr '45 die nachhaltige Mobilität und Verkehrsentwicklung im Fokus stehen, auch unter Einbezug des Langsamverkehrs. Neue Denkansätze, z.B. im Hinblick auf eine effiziente Verkehrslenkung inkl. der dafür notwendigen Instrumente im Sinne des Verbraucherprinzips, bzw. der Internalisierung externer Kosten, wären zu begrüßen.

In Bezug auf die Finanzen ist dem Erläuterungsbericht zu entnehmen, dass mit der Realisierung von neuen Projekten in den Gemeinden Kosten auf nachgelagerte Projekte entstehen können. Zudem würden verschiedene, aufgrund der finanziell bedingten Neu-Priorisierung gestrichenen Projekte die von Kantonen, Regionen und Gemeinden geplanten raumplanerischen Entwicklungen erschweren oder verzögern. Dies könne dazu führen, dass planerische und bauliche Vorleistungen von Kantonen und Gemeinden nicht in Wert gesetzt werden können. Aus Sicht des SGV darf es nicht sein, dass bereits getätigte Investitionen und Projektfortschritte nicht genügend berücksichtigt werden. Dasselbe gilt für betriebliche und bauliche Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Projekten. **Im Hinblick auf eine ganzheitliche Gesamtschau und der Akzeptanz der Vorlage in der Bevölkerung, fordert der SGV deshalb, dass er in die weiteren Arbeiten zu Verkehr '45 miteinbezogen wird.**

Aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheit seiner Mitgliedsgemeinden positioniert sich der SGV bewusst auf hoher Flughöhe, ohne auf die einzelnen Projekte einzugehen. Entsprechend sind im angehängten Fragebogen keine Aussagen zu konkreten Projekten zu finden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gemeindeverband

Präsident

Direktorin



Mathias Zopfi
Ständerat



Claudia Kratochvil-Hametner

Beilage:

- Fragebogen

Kopie an:

- Schweizerischer Städteverband SSV
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB

Résumé

L'ACS accueille en principe favorablement le projet «Transports '45» et se prononce en faveur du regroupement des différents modes de transport dans un même projet, pour autant qu'il soit possible de prendre des décisions séparées concernant le rail et la route. Elle soutient également la prolongation du pour mille de TVA destiné à alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire.

L'ACS déplore toutefois que le projet «Transports '45» repose sur une seule étude réalisée par une seule haute école. Elle regrette en outre l'absence d'une approche intégrée et globale et demande que les bases stratégiques en vigueur, telles que le plan sectoriel des transports, la Stratégie énergétique 2050 ou le Projet de territoire Suisse actualisé, soient mieux prises en compte et que la coordination du projet «Transports '45» avec le développement territorial et l'urbanisation soit améliorée. Au regard de l'objectif de zéro émission nette inscrit dans la loi, une mobilité et un développement des transports durables doivent en outre être placés au centre des préoccupations.

Pour l'ACS, il est également essentiel que la desserte des régions périphériques et rurales ne soit pas négligée et qu'elle soit associée aux travaux futurs relatifs à «Transports '45».

Zusammenfassung

Der SGV begrüsst die Vorlage «Verkehr '45» grundsätzlich und spricht sich für die Bündelung der verschiedenen Verkehrsträger in einer Vorlage aus, solange über Schiene und Strasse separat beschlossen werden kann. Auch die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zur Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds wird unterstützt.

Der SGV bemängelt jedoch, dass sich das Projekt Verkehr '45 nur auf ein einziges Gutachten einer einzigen Hochschule stützt. Zudem vermisst er eine integrale, ganzheitliche Sichtweise und fordert, dass die geltenden Strategiegrundlagen wie der Sachplan Verkehr, die Energiestrategie 2050 oder das aktualisierte Raumkonzept Schweiz besser berücksichtigt werden und die Abstimmung des Projekts Verkehr '45 mit der Raum- und Siedlungsentwicklung verbessert wird. Im Hinblick auf das gesetzlich verankerte Netto Null-Ziel muss zudem eine nachhaltige Mobilität und Verkehrsentwicklung im Fokus stehen.

Für den SGV ist weiter zentral, dass die Erschliessung peripherer und ländlicher Regionen nicht vernachlässigt wird und er in die weiteren Arbeiten zu Verkehr '45 miteinbezogen wird.