

Zusammenfassung der eingereichten Stellungnahme

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
Unterlagen und Informationen	https://www.fedlex.admin.ch/de/consultation-procedures/ongoing#UVEK
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	Schweizerischer Gemeindeverband (SGV)
Zuständige Stelle	Raumplanung, Energie und Mobilität
Adresse	Holzikofenweg 8, Bern
Vorname	Isabelle
Nachname	Schletti
Telefonnummer für Rückfragen	+41313807003
Einreichungsdatum	--

Rückmeldung zu: Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45: Fragenkatalog Vernehmlassung Verkehr '45

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Rückmeldung eingeben
Begründung	--
Anhang	SGV Stellungnahme Verkehr 45_2026_10_02.docx

Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der SGV begrüsst die Absicht des Bundesrates, die Verkehrsinfrastruktur gezielt und koordiniert weiterzuentwickeln, um den Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft nachzukommen. Er anerkennt auch, dass aufgrund der finanziellen Lage Projekte priorisiert werden müssen. In diesem Zusammenhang befürwortet er auch die verkehrsträgerübergreifende Vorlage, solange über Schiene und Strasse separat beschlossen werden kann. Vorbehalte: - die strategischen Grundlagen wie der Sachplan Verkehr, die Energiestrategie 2050 und das Raumkonzept Schweiz müssen besser berücksichtigt werden - Siedlung und Verkehr müssen besser aufeinander abgestimmt werden - die Erschliessung ländlicher und peripherer Räume darf nicht vernachlässigt werden - im Hinblick auf das vom Volk beschlossene und gesetzlich verankerte Netto Null-Ziel bis 2050 muss mehr auf die nachhaltige Mobilität und Verkehrsentwicklung fokussiert werden
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Abgesehen von den Vorbehalten unter der Frage 1 muss aus Sicht des SGV bei der langfristigen Verkehrsplanung zudem der grenzüberschreitende Personenverkehr angemessen berücksichtigt werden. Ebenso gilt es, saisonale und touristisch bedingte Mobilitätsbedürfnisse sowie die Erreichbarkeit peripherer Räume, insbesondere auf der ersten und letzten Meile, mitzudenken. Darüber hinaus sollten die Potenziale der Digitalisierung konsequenter genutzt werden. Dazu gehört insbesondere auch die geplante Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes (MODI), welche einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung bestehender Infrastrukturen sowie zur Förderung inter- und multimodaler Mobilitätsangebote leisten kann.
Anhang	

Titel	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der SGV befürwortet die verkehrsträgerübergreifende Vorlage, solange über Schiene und Strasse separat beschlossen werden kann.
Anhang	

Titel	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheit seiner Mitgliedsgemeinden macht der SGV keine Aussagen zu konkreten Projekten. Für den SGV ist es zentral, dass nicht nur urbane Zentren und wachstumsstarke Agglomerationsregionen erschlossen werden, sondern auch periphere und ländliche Gebiete. Die räumliche Kohäsion sowie der soziale und nationale Zusammenhalt müssen gewährleistet werden. Die Potentiale der Digitalisierung sowie die Vereinfachung und pragmatische Anwendung von funktionalen und technischen Standards und Normen sind zu nutzen.
Anhang	

Titel	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Grundsatzentscheid für strukturgebende Schlüsselprojekte erscheint richtig, um mit den knappen finanziellen Ressourcen den grösst möglichen Nutzen zu erzeugen. Es wird zentral sein, dass die Auswahl der Bahnprojekte auf einem realistischen und tragfähigen Angebotskonzept basiert.
Anhang	

Titel	7. Ausbauschritt 2027 – ERTMS-Strategie
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Digitalisierung des Schweizer Eisenbahnnetzes ist entscheidend für zukünftige Kapazitätssteigerungen.
Anhang	

Titel	8. Ausbauschritt 2027 – Ergänzungsmassnahmen
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Ergänzungsmassnahmen sind erforderlich, damit die Wirkung der Schlüsselprojekte zum Tragen kommt. Ob aufgrund des hohen Finanzbedarfs für strategische Grossprojekte genügend Mittel für Ergänzungsmassnahmen budgetiert wurden, kann der SGV nicht abschliessend beurteilen. Wie auch die BPUK in ihrer Stellungnahme festhält, müssen die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung stärker berücksichtigt werden.
Anhang	

Titel	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Da es bei den Bahnausbau schritten in den vergangenen Jahren regelmässig zu Mehrkosten und Verzögerungen kam, macht die stärkere Berücksichtigung der Projektreife und Kostensicherheit Sinn. Allerdings besteht dadurch das Risiko, dass ebenfalls wichtige Projekte, für deren Vorarbeiten zu wenig Ressourcen bestehen, aus dem Rahmen fallen. Der Bund muss deshalb die notwendigen Projektierungsmittel rechtzeitig bereitstellen.
Anhang	

Titel	11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die neue Regelung schafft gewissen Flexibilitäten und kann durchaus zweckmässig sein. Da der Bund die Entscheidung über die Ergänzungsmassnahmen aber zentralisiert, muss zwingend sichergestellt werden, dass Gemeinden und Kantone bei der Konkretisierung und Priorisierung dieser Massnahmen frühzeitig und verbindlich einbezogen werden. Die Kompetenz des Bundesrates und des UVEK muss klar begrenzt sein. Wesentliche ergänzende Infrastrukturmassnahmen, bzw. deren Änderungen, müssen weiterhin dem Parlament vorgelegt werden.
Anhang	

Titel	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der SGV befürwortet die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles. Nach Angaben des Bundesrates sollen dadurch bis 2045 zusätzliche Einnahmen von rund acht Milliarden Franken ermöglicht werden. Der SGV appelliert aber daran, dass zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden müssen, um das ganze Projekt dereinst stemmen zu können.
Anhang	

Titel	13. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der beantragte Umfang der finanziellen Mittel erscheint glaubwürdig. Der SGV unterstützt die Priorisierung von Unterhalt, Substanzerhalt und Betrieb vor Neuausbau.
Anhang	

Titel	19. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der SGV ist im Grundsatz mit den Ergebnissen der Prüfung des Agglomerationsprogramms der 5. Generation einverstanden. Das Programm liefert wichtige Beiträge zur Verbesserung und Abstimmung von Verkehr und Siedlung in den Gemeinden und Agglomerationen. Der SGV begrüsst insbesondere auch, dass in Bezug auf die nachhaltige Mobilität der Zukunft der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr gestärkt werden können. Aus Sicht des SGV sollte die Priorisierung von Projekten nicht primär von deren Grösse oder der Wachstumsdynamik einzelner Räume abhängen. Entscheidend müssen vielmehr der gesamthafte Nutzen und Mehrwert für Mobilität, Raum- und Siedlungsentwicklung sowie die Wechselwirkungen innerhalb des Verkehrssystems sein. Dabei sind auch kleinere oder dezentrale Projekte angemessen zu berücksichtigen, sofern sie einen wesentlichen Beitrag zur Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems leisten. Wie die BPUK in ihrer Stellungnahme festhält, ist zudem darauf zu achten, dass die unterschiedlichen Finanzierungsmechanismen von BIF und NAF keine Fehlanreize bei der Wahl der jeweils zweckmässigsten Verkehrslösung schaffen.
Anhang	

Titel	21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus Sicht des SGV muss die langfristige und verlässliche Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds sichergestellt sein. Dies ist insbesondere mit Blick auf die Planungssicherheit von Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden zentral. Kürzungen der Einlagen dürfen nicht dazu führen, dass bereits geplante oder vorbereitete Vorhaben verzögert oder zusätzliche finanzielle Belastungen auf Kantone und Gemeinden verlagert werden.
Anhang	

Titel	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	