



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

Eingereicht über „Consultations“

Bern, 2. Oktober 2026
TE / I 25

(avec un résumé en français en fin du document)

Stellungnahme der SAB zu Verkehr 45

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

A Generelle Beurteilung der Vorlage

Die SAB begrüsst es, dass mit Verkehr 45 eine Gesamtbetrachtung der Mobilität und des zukünftig nötigen Ausbaus vorgenommen wird. Breits die beiden wichtigsten Finanzierungsinstrumente, der BIF auf der einen und der NAF auf der anderen Seite entstanden damals im Bestreben, den öffentlichen Verkehr und den Strassenverkehr gemeinsam weiter zu entwickeln. Entscheidend ist letztlich, dass die Erreichbarkeit der verschiedenen Landesgegenden optimal sicher gestellt wird. Dazu tragen sowohl der Strassenverkehr als auch der öffentliche Verkehr wesentlich bei. Beide haben je ihre Vor- und Nachteile. Insbesondere in entlegenen ländlichen Regionen ist das Auto oft alternativlos. Es wäre deshalb falsch, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Sondern die Mobilität muss als Ganzes gedacht werden, auch unter Einbezug des Langsamverkehrs und der verschiedenen Verkehrszwecke wie dem Freizeitverkehr, welcher mit 44% den weitaus grössten Verkehrszweck ausmacht.

Auslöser für die nun vorliegende Vorlage zu Verkehr 45 waren die Ablehnung des Ausbaus 2023 zu den Nationalstrassen in der Volksabstimmung und massiv gestiegene Kosten beim Bahnausbau.

Die Ablehnung des Nationalstrassen-Ausbaus 2023 in der Volksabstimmung vom November 2024 ist bedauerlich. Die Ablehnung kam aber aus Sicht der SAB nicht überraschend. Die SAB hatte bereits frühzeitig darauf hingewiesen, dass die Vorlage unausgewogen sei und einseitig auf Projekte auf der Mittellandachse fokussierte, während die Berggebiete und ländlichen Räume leer ausgingen. Entsprechend war denn auch die Ablehnung gerade in diesen Regionen hoch. Das zeigt einmal mehr deutlich, dass grössere Verkehrsvorlagen nur dann eine Chance haben, wenn möglichst alle Regionen davon profitieren können.

Die nun vorliegende Vorlage zu Verkehr 45 fokussiert wiederum einseitig auf die grossen urbanen Zentren. Die meisten Projekte sind im Grossraum Zürich angesiedelt. Andere Kantone wie Glarus und Obwalden gehen demgegenüber gänzlich leer aus. Dieses Ungleichgewicht ist keine gute Voraussetzung für die Akzeptanz der Vorlage, welche auch in einer Volksabstimmung angenommen werden muss. **Zudem wird damit der enormen Bedeutung der Verkehrserschliessung für die Entwicklung der verschiedenen Regionen zu wenig Rechnung getragen.** Die SAB hat diese regionalwirtschaftliche Bedeutung einer guten Verkehrserschliessung an ihrer Fachtagung vom 21. August 2026 in Scuol und in einem eigens erstellten Bericht¹ aufgezeigt.

Positiv würdigen wir in diesem Zusammenhang, dass beim Ausbau der Bahninfrastruktur der Grimseltunnel in der Vorlage vorgesehen ist. Auch weitere Bahnprojekte wie die Ligne directe Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds, der Unnerchriz-Tunnel zwischen Täsch und Zermatt, der Fideristunnel und die neue Verbindung Aigle-Leysin sind positive Elemente. **Dass diese Projekte in der Vorlage enthalten sind, ist für uns ein zentrales Anliegen.** Diese neuen Projekte sind nur möglich, dank der zusätzlichen Finanzierung mit der unbefristeten Verlängerung des zweiten Mehrwertsteuerpromilles. Entsprechend unterstützen wir die Verlängerung dieses Mehrwertsteuerpromilles in Hinblick auf die dafür nötige Verfassungsabstimmung.

Während unsere Beurteilung von Verkehr 45 im Bereich der Bahninfrastruktur insgesamt eher positiv ausfällt, vermissen wir im Strassenbereich entsprechende Projekte und ein ambitionierteres Vorgehen. Verkehr 45 sieht im Strassenbereich keine zusätzlichen finanziellen Mittel vor. Die bereits heute überlastete Nationalstrasseninfrastruktur wird somit mit dem Verkehrswachstum nicht mithalten können. Weitere Engpässe und eine weitere Zunahme der Stautunden wären die Folge. Auf den Hauptachsen ist die dauerhafte Umnutzung von Pannestreifen geplant. Was eigentlich nur als temporäre Massnahme dienen kann, soll somit auf lange Zeit zur wichtigsten Massnahme für den Kapazitätsausbau werden. Das ist aus unserer Sicht der falsche Ansatz. Zudem werden wichtige Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen zurückgestellt.

Verkehr 45 ist letztlich eine Verzichtsplanning. Verschiedene Projekte sollen entweder ganz gestrichen oder auf einen späteren Realisierungshorizont verschoben werden. Dies betrifft auch zahlreiche Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen. So ist für uns zum Beispiel unverständlich, weshalb der Abschnitt Reichenau – Rothenbrunnen (Isla-Bella) auf unbestimmte Zeit verschoben wird. Die A13 ist als Ausweichsachse zum chronisch überlasteten Gotthardstrassentunnel selber immer wieder überlastet mit entsprechenden Stausituationen und Ausweichsverkehr durch die Dörfer. Hier braucht es dringend eine Lösung. Ebenso ist die Magadino-Ebene täglich praktisch durchgehend verstopft. Eine Lösung ist auch hier dringlich und nicht erst nach 2055 wie in der Vorlage vorgeschlagen. Auch zahlreiche Projekte aus dem Netzbeschluss Strassen NEB wurden weiter zurückgestellt wie

¹ https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2026/08/Erschliessung-Bergregionen_Aug2026.pdf

z.B. die Umfahrung Netstal, welche nun erst auf 2055 realisiert werden soll. Die Versprechungen in Zusammenhang mit der Aufklassierung der 400 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz werden damit nicht eingehalten, obschon die Kantone mit ihrem pauschalen Beitrag von jährlich 60 Mio. Fr. als Kompensation für die Aufklassierung der ehemaligen Hauptstrassen ihren Beitrag in den NAF leisten. **Drängende Probleme insbesondere auf dem Strassennetz in den Berggebieten werden somit mit der vorliegenden Vorlage nicht gelöst. Die Vorlage muss diesbezüglich nachgebessert und zusätzliche finanzielle Mittel müssen auch im Strassenbereich bereitgestellt werden.** Dazu gehört insbesondere die rasche Einführung einer Strassenbenützungsabgabe auf Elektrofahrzeugen.

Positiv ist zu werten, dass im Ausbauschritt 2027 auch Mittel für **Seilbahnen mit Erschliessungsfunktionen** eingestellt werden. Diese Seilbahnverbindungen haben gerade im Berggebiet eine enorme Bedeutung. Derzeit stehen an verschiedenen Orten neue Seilbahnverbindungen für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zur Diskussion. Seilbahnverbindungen können die Höhendistanzen zwischen Tal und Berggemeinden sehr rasch überwinden und bilden damit ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr. Werden die Talstationen geschickt mit den anderen Mobilitätsangeboten kombiniert, so können neue multimodale Verkehrsdrehscheiben entstehen wie beispielsweise in Fiesch.

Für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems erwarten wir, dass diese nicht ausschliesslich auf die Agglomerationsräume fokussiert, sondern auch weiterhin eine **gute Erschliessung der Berg- und Randregionen** angestrebt wird. Die **Grundversorgung** mit dem öffentlichen Verkehr muss gestärkt werden. Dabei sind vermehrt auch Verkehrsträgerübergreifende Lösungen anzustreben im Sinne der **«Mobility as a Service»**, was wiederum den offenen **Zugang zu Daten** voraussetzt. Diese Daten müssen Verkehrsträgerübergreifend zur Verfügung stehen, damit für die Kundinnen und Kunden ein grösstmöglicher Nutzen entsteht. Wenn beispielsweise eine Strasse gesperrt ist, so sollen die Automobilisten auch auf öV-Alternativen hingewiesen werden. Diese Verkehrsträgerübergreifende und kundenorientierte Sichtweise hat sich leider noch nicht überall durchgesetzt und hängt u.a. mit der organisatorischen Trennung von Bundesamt für Verkehr BAV und Bundesamt für Strassen ASTRA sowie deren Pendanten auf kantonaler Ebene zusammen.

Dem **touristischen Verkehr** und der Erschliessung der **ersten und letzten Meile** ist besonderes Augenmerk zu widmen. Der touristische Verkehr macht 25% des gesamten Verkehrsaufkommens auf. Der Anteil des öV am touristischen Verkehr liegt dabei nur bei einem Viertel. Beim Durchreiseverkehr von Grenze zu Grenze ist das Verhältnis gar noch gravierender. Hier wird praktisch der ganze Transitverkehr durch die Schweiz mit dem Auto bewältigt. Dies obschon mit der Bahn (Gotthard- und Lötschbergbasistunnel) eigentlich attraktive Verbindungen bestehen. Auch hier würde eine stärker verkehrsträgerübergreifende Sichtweise helfen. Etwa indem bei Stausituationen am Gotthard nicht nur auf die strassenseitige Ausweichroute über den Grosse St. Bernhard sondern auch auf die Möglichkeiten der Bahn verwiesen würde.

Die Vorlage ist insgesamt stark von einer innerschweizerischen Perspektive geprägt. Der **grenzüberschreitende Personenverkehr** wird deutlich zu wenig gewichtet. Einzig die geplante Direktverbindung zwischen der Schweiz und London wird im Bericht angesprochen, was sicher ein grosser Fortschritt ist. Aber auch zu weiteren Destinationen im Ausland besteht Handlungsbedarf. So fehlen z.B. direkte Bahnverbindungen nach Brüssel und auch eine Reise nach Lyon ist eher mühsam. Weiter fehlen z.B. Massnahmen zur Verbesserung des Modal-Splits zur Bewältigung des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs. Rund 400'000 Grenzgänger kommen jeden Tag in die Schweiz zur Arbeit. Ein Grossteil mit dem Auto. Die Folge sind verstopfte Strassen in Grenzräumen wie Genf und Tessin. Die SAB hat den Bedarf und entsprechende Lösungsansätze in einem alpenweiten Projekt aufgezeigt (<https://www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder>). Die im Rahmen dieses Projektes gemachten Analysen wurden auch im Bericht des Büros 6t-bureau de recherche in seiner

Studie im Auftrag des BAV aufgenommen. Der Bericht kommt zum klaren Ergebnis, dass im grenzüberschreitenden Verkehr ein grosser Handlungsbedarf gegeben ist. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr gibt es nicht nur Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturen und Betrieb sondern auch bezüglich Kundenorientierung. Dass es im 21. Jahrhundert noch nicht möglich ist, durchgängig Tickets zu lösen, ist beschämend.

Zusammenfassend halten wir fest, dass die Vorlage aus unserer Sicht unausgewogen ist und nachgebessert werden muss. Dies betrifft insbesondere die Erschliessung mit dem Strassenverkehr. Zudem müssen auch der touristische Verkehr und der grenzüberschreitende Personenverkehr stärker gewichtet werden. Positiv werten wir die verkehrsträgerübergreifende Sicht der Vorlage. Diese muss aber auch in die Praxis umgesetzt werden. Hier kann insbesondere die Digitalisierung helfen, das Silodenken zu überwinden und die Verkehrspolitik in Richtung einer verkehrsträgerübergreifenden, kundenorientierten Mobilitätspolitik weiter zu entwickeln.

B Beantwortung der gestellten Fragen

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen den Ansatz der Vorlage, den öffentlichen Verkehr und den Strassenverkehr gemeinsam zu betrachten. Aus unserer Sicht ist die Vorlage aber unausgewogen und fokussiert räumlich zu stark auf Projekte in den urbanen Zentren und von den Verkehrsträgern her zu stark auf öV-Projekte. Aspekte wie der Güterverkehr, der touristische Verkehr und der grenzüberschreitende Personenverkehr kommen zu kurz (vgl. unsere Antwort zu Frage 2). Aus unserer Sicht fehlt bei „Verkehr 45“ ein übergeordnetes Mobilitätskonzept. Ein derartiges übergeordnetes Konzept müsste bei den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen ansetzen und verkehrsträgerübergreifend Lösungsansätze aufzeigen. Dem Substanzerhalt und der Erneuerung des bestehenden Netzes ist dabei ein höherer Stellenwert einzuräumen als Neubauprojekten. Der Substanzerhalt muss insbesondere auch auf dem Netz für die regionale Erschliessung gewährleistet sein, da hier oft Redundanzen fehlen und das Netz entsprechend anfällig ist auf Störungen wie z.B. Erdbeben, Lawinen usw.

Zudem wird mit „Verkehr 45“ der enormen Bedeutung der Verkehrserschliessung für die Entwicklung der verschiedenen Regionen zu wenig Rechnung getragen. Die SAB hat diese regionalwirtschaftliche Bedeutung einer guten Verkehrserschliessung an ihrer Fachtagung vom 21. August 2026 in Scuol und in einem eigens erstellten Bericht aufgezeigt (https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2026/08/Erschliessung-Bergregionen_Aug2026.pdf). Positiv würdigen wir in diesem Zusammenhang, dass der Grimseltunnel in der Vorlage vorgesehen ist. Auch weitere Projekte wie die Ligne directe Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds, der Unnerchriz-Tunnel zwischen Täsch und Zermatt, der Fideristunnel und die neue Verbindung Aigle-Leysin sind positive Elemente. **Dass diese Projekte in der Vorlage enthalten sind, ist für uns ein zentrales Anliegen.**

Der **Grimseltunnel** wurde nach der Eröffnung der Vernehmlassung zu Verkehr 45 in den Medien teils heftig kritisiert. Für uns ist der Grimseltunnel aber ein wichtiges Element der Vorlage zu Verkehr 45. Wir gestatten uns deshalb an dieser Stelle erneut die wichtigsten Argumente für den Grimseltunnel in Erinnerung zu rufen:

- Der Grimseltunnel ist eines der wenigen neuen **Schlüsselprojekte im Berggebiet** in der ganzen Vorlage. Seine Realisierung ist zeitkritisch, da er nur in Zusammenhang mit dem Ersatz der Höchstspannungsleitung über die Grimsel und deren Verlegung in einen Tunnel realisiert werden kann. Dank der Kombination von Stromleitung und Bahntunnel können die Baukosten wesentlich reduziert werden. Sie liegen für den

Bahntunnel bei 510 Mio. Fr. und nicht wie in der Vernehmlassungsvorlage dargestellt bei 800 Mio. Fr.

- Der Grimseltunnel ist ein **Vorzeigeprojekt für die Bündelung von Infrastrukturanlagen**. Der Grimseltunnel schafft nicht nur eine neue Bahnverbindung, sondern ermöglicht gleichzeitig die unterirdische Führung der Höchstspannungsleitung über die Grimsel. Die Bündelung von Eisenbahn- und Stromnetzinfrastruktur ist volkswirtschaftlich, raumplanerisch und ökologisch sinnvoll und kann Vorbild sein für weitere Bündelungsprojekte.
- Der Grimseltunnel schliesst zum ersten Mal die Schmalspurnetze nördlich und südlich des Alpenhauptkamms zusammen und ermöglicht so völlig neue touristische Angebote. Er verbessert zudem die Erreichbarkeit des östlichen Berner Oberlands und des Goms. Er stärkt Tourismus, Wohnstandorte, Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Berggebieten und trägt zu einer ausgewogeneren räumlichen Entwicklung der Schweiz bei. **Der Grimseltunnel ermöglicht damit neue regionalwirtschaftliche Impulse für den zentralen Alpenraum.** Diese regionalwirtschaftliche Bedeutung des Grimseltunnels wurde auch von Prof. Weidmann in seinem Gutachten zu Verkehr 45 bestätigt.

Frage 2: Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

Der Strassenverkehr ist aus unserer Sicht in der Vorlage ungenügend berücksichtigt. Verkehr 45 ist letztlich eine Verzichtsplanung. Verschiedene Projekte sollen entweder ganz gestrichen oder auf einen späteren Realisierungshorizont verschoben werden. Dies betrifft auch zahlreiche Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen. So ist für uns zum Beispiel unverständlich, weshalb der Isla-Bella-Tunnel auf unbestimmte Zeit verschoben wird. Die A13 ist als Ausweichsachse zum überlasteten Gotthardstrassentunnel selber immer wieder überlastet mit entsprechenden Stausituationen und Ausweichverkehr durch die Dörfer. Hier braucht es dringend eine Lösung. Ebenso ist die Magadino-Ebene täglich praktisch durchgehend verstopft. Eine Lösung ist auch hier dringlich und nicht erst nach 2055 wie in der Vorlage vorgeschlagen. Auch zahlreiche Projekte aus dem Netzbeschluss Strassen NEB wurden weiter zurückgestellt wie z.B. die Umfahrung Netstal, welche nun erst auf 2055 realisiert werden soll. Die Versprechungen in Zusammenhang mit der Aufklassierung der 400 km Hauptsstrassen ins Nationalstrassennetz werden damit nicht eingehalten. **Drängende Probleme insbesondere auf dem Strassennetz in den Berggebieten werden somit mit der vorliegenden Vorlage nicht gelöst. Die Vorlage muss diesbezüglich nachgebessert werden.**

Dem **Güterverkehr** sowie dem **touristischen Verkehr** und der Erschliessung der **ersten und letzten Meile** ist besonderes Augenmerk zu widmen. Der touristische Verkehr macht 25% des gesamten Verkehrsaufkommens auf. Der Anteil des öV am touristischen Verkehr liegt dabei nur bei einem Viertel. Beim Durchreiseverkehr von Grenze zu Grenze ist das Verhältnis gar noch gravierender. Hier wird praktisch der ganze Transitverkehr durch die Schweiz mit dem Auto bewältigt.

Die Vorlage ist insgesamt stark von einer innerschweizerischen Perspektive geprägt. Der **grenzüberschreitende Personenverkehr** wird deutlich zu wenig gewichtet. Einzig die geplante Direktverbindung zwischen der Schweiz und London wird im Bericht angesprochen, was sicher ein grosser Fortschritt ist. Aber auch zu weiteren Destinationen im Ausland besteht Handlungsbedarf. So fehlen z.B. direkte Bahnverbindungen nach Brüssel und auch eine Reise nach Lyon ist eher mühsam. Weiter fehlen z.B. Massnahmen zur Verbesserung des Modal-Splits zur Bewältigung des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs. Rund 400'000

Grenzgänger kommen jeden Tag in die Schweiz zur Arbeit. Ein Grossteil mit dem Auto. Die Folge sind verstopfte Strassen in Grenzräumen wie Genf und Tessin. Die SAB hat den Bedarf und entsprechende Lösungsansätze in einem alpenweiten Projekt aufgezeigt (<https://www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder>). Die im Rahmen dieses Projektes gemachten Analysen wurden auch im Bericht des Büros 6t-bureau de recherche in seiner Studie im Auftrag des BAV aufgenommen. Der Bericht kommt zum klaren Ergebnis, dass im grenzüberschreitenden Verkehr ein grosser Handlungsbedarf gegeben ist. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr gibt es nicht nur Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturen und Betrieb sondern auch bezüglich Kundenorientierung. Dass es im 21. Jahrhundert noch nicht möglich ist, durchgängig Tickets zu lösen, ist beschämend.

Die Vorlage nutzt die Potenziale der Digitalisierung und einer verstärkten kundenorientierten und verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätspolitik noch zu wenig.

Für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems erwarten wir, dass diese nicht ausschliesslich auf die Agglomerationsräume fokussiert, sondern auch weiterhin eine gute Erschliessung der Berg- und Randregionen angestrebt wird. Die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr muss gestärkt werden. Dabei sind vermehrt auch Verkehrsträgerübergreifende Lösungen anzustreben im Sinne der «Mobility as a Service», was wiederum den offenen Zugang zu Daten voraussetzt. Diese Daten müssen Verkehrsträgerübergreifend zur Verfügung stehen, damit für die Kundinnen und Kunden ein grösstmöglicher Nutzen entsteht. Wenn beispielsweise eine Strasse gesperrt ist, so sollen die Automobilisten auch auf öV-Alternativen hingewiesen werden. Diese Verkehrsträgerübergreifende und kundenorientierte Sichtweise hat sich leider noch nicht überall durchgesetzt und hängt u.a. mit der organisatorischen Trennung von Bundesamt für Verkehr BAV und Bundesamt für Strassen ASTRA sowie deren Pendants auf kantonaler Ebene zusammen.

Frage 3: Sind Sie mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die gemeinsame Vorlage ermöglicht eine gesamtschweizerische Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse und eine transparentere Priorisierung. Entscheidend ist, dass Projekte nicht nur nach dem heutigen Verkehrsaufkommen beurteilt werden, sondern auch nach ihrer langfristigen Netzwirkung, ihrer Bedeutung für den nationalen Zusammenhalt und ihrem Beitrag zur räumlichen Entwicklung.

Allerdings werden mit Verkehr 45 die Potenziale einer verkehrsträgerübergreifenden und kundenorientierten Mobilitätspolitik aus unserer Sicht noch ungenügend ausgenutzt. Die Digitalisierung bietet diesbezüglich grosse Potenziale. Letztlich müsste auch darüber nachgedacht werden, ob die organisatorische Trennung zwischen Strassenverkehr und öffentlichem Verkehr in der Bundesverwaltung noch zeitgemäss ist.

Frage 4: Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Neupriorisierung ist eine Folge der massiven Kostenüberschreitungen von rund 14 Mrd. Fr. bei den ursprünglich beschlossenen Ausbauschritten. Aus unserer Sicht müsste politisch

aufgearbeitet werden, wie es zu dieser Kostenüberschreitung kam und wer dafür die Verantwortung trägt. Diese Aufarbeitung wäre eine Aufgabe der GPK.

Die Neupriorisierung hängt denn auch entscheidend von den verfügbaren finanziellen Mitteln ab. Der Bericht Weidmann rechnete dabei mit zwei Szenarien: entweder 12 Mrd. Fr. oder 24 Mrd. Fr. Der Bericht Weidmann zeigt klar auf, dass mit nur 12 Mrd. Fr. wesentliche Schlüsselprojekte für die öV-Mobilität nicht finanziert werden können. Der Bundesrat legt denn auch zurecht dem nun vorliegenden Bericht einen Rahmen von 24 Mrd. Fr. zugrunde. Auch diese Mittel sind eng begrenzt und erlauben nicht die Realisierung aller Projekte. Sie stellen somit einen untersten Rahmen dar.

Die Neupriorisierung führt dazu, dass bis 2030 nur punktuelle Optimierungen vorgenommen werden können. Im Realisierungshorizont 2035 können nur die dringlichsten Ausbauprojekte finanziert werden und erst auf 2045 können weitere strategische Netzelemente ausgebaut werden. Verschiedene weitere Projekte müssen auf einen noch späteren Zeitpunkt verschoben werden.

Wir unterstützen eine nachvollziehbare Neupriorisierung, sofern dabei neben dem verkehrlichen Nutzen auch die strategische Netzwirkung, die Multifunktionalität, die räumliche Kohäsion und die besonderen Bedürfnisse der Berggebiete angemessen berücksichtigt werden. Gerade die regionalwirtschaftliche Komponente war auch ein wichtiges Kriterium im Bericht Weidmann und wird durch die Vorlage Verkehr 45 bestätigt. Dies steht im Übrigen auch in Einklang mit Art. 81 und 83 der Bundesverfassung, wonach der Bund zusammen mit den Kantonen für eine ausreichend, ausgewogene und landesweit zugängliche Verkehrsinfrastruktur sorgen muss.

In diesem Sinne können wir die Neupriorisierung beim Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur nur unterstützen, sofern die aktuell darin vorgesehenen Projekte im Berggebiet auch wirklich in der Vorlage drin bleiben. Im Vordergrund stehen für uns dabei insbesondere der Grimseltunnel, die Ligne directe Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds, der Unnerchriz-Tunnel zwischen Täsch und Zermatt, der Fideristunnel, die neue Verbindung Aigle-Leysin sowie die in Aussicht gestellten Mittel für Seilbahnverbindungen.

Frage 5: Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Strukturgebende Schlüsselprojekte sind erforderlich, zur Schwerpunktsetzung und um langfristig wirksame Verbesserungen des schweizerischen Verkehrsnetzes zu erreichen. Kleinteilige Optimierungen bleiben wichtig, können fehlende Netzverbindungen jedoch nicht ersetzen. Entscheidend ist, dass den strategischen Entwicklungsschritten ein realistisches Angebotskonzept zugrunde liegt.

Frage 6: Sind Sie mit der Auswahl der vorgesehenen Schlüsselprojekte einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Bei den vorgesehenen Schlüsselprojekten von nationaler und regionaler Bedeutung stehen für uns insbesondere der Grimseltunnel, die Ligne directe Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds, der Unnerchriz-Tunnel zwischen Täsch und Zermatt, der Fideristunnel, die neue Verbindung Aigle-Leysin sowie die in Aussicht gestellten Mittel für Seilbahnverbindungen im Vordergrund. Mit diesen Projekten sind wir ausdrücklich einverstanden und erwarten, dass sie Bestandteil der Vorlage bleiben. Ansonsten müssten wir unsere Haltung zur Vorlage nochmals überdenken.

Wir vermissen hingegen substanzielle Massnahmen zur Bewältigung des touristischen Verkehrs, des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs und des Personenverkehrs in europäische Destinationen. So müsste beispielsweise neben der Direktverbindung nach London auch eine Direktverbindung nach Brüssel wieder eingeführt werden.

Frage 7: Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Digitalisierung und Harmonisierung der Bahnsicherungssysteme wird grundsätzlich unterstützt. Bei Meterspurbahnen sind jedoch verhältnismässige, technisch geeignete und wirtschaftlich tragbare Lösungen vorzusehen. Die Finanzierung der Digitalisierung darf die Mittel für strukturgebende neue Netzelemente nicht verdrängen.

Frage 8: Sind Sie mit dem Umfang der Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ergänzungsmassnahmen sind notwendig, um den Nutzen der Schlüsselprojekte vollständig zu realisieren. Ob die eingeplante Summe von 1,8 Mrd. Fr. ausreichend ist, können wir im Moment nicht beurteilen.

Frage 9: Sind Sie mit den Anpassungen der bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit Verkehr 45 werden zahlreiche bereits beschlossene Projekte gestrichen, darunter auch etliche in Berggebieten und ländlichen Räumen. Insgesamt sollen Projekte im Umfang von rund 2,5 Mrd. Fr. gestrichen werden. Wir bedauern diese Streichung, verzichten aber an dieser Stelle auf eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Projekten.

Frage 10: Sind Sie mit der Vorgabe einverstanden, künftig nur Projekte im Stadium Vorprojekt in einen Ausbauschritt aufzunehmen?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine höhere Planungsreife verbessert die Kostensicherheit und reduziert Projektrisiken. Dass künftig nur noch Projekte im Stadium des Vorprojektes aufgenommen werden sollen,

entspricht auch der Erfahrung mit den Agglomerationsprogrammen. Bei den Agglomerationsprogrammen konnten vom Parlament beschlossene Kredite nicht ausgeschöpft werden, weil etliche Projekte noch nicht ausführungsfähig waren und erhebliche Verzögerungen erfuhren.

Die Vorgabe darf jedoch nicht dazu führen, dass strategisch ausgewiesene Projekte aufgrund fehlender vorgängiger Bundesfinanzierung nicht rechtzeitig die notwendige Planungsreife erreichen.

Frage 11: Soll der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine gewisse Flexibilität des Bundesrates bei ergänzenden Massnahmen ist zweckmässig. Die Kompetenz muss jedoch klar begrenzt sein.

Ergänzungsmassnahmen, die für die Funktionsfähigkeit oder den Gesamtnutzen eines vom Parlament beschlossenen Schlüsselprojekts erforderlich sind, dürfen nicht aus rein kurzfristigen finanziellen Gründen weggelassen werden. Wesentliche Änderungen an Umfang, Nutzen oder Realisierungszeitpunkt eines Schlüsselprojekts sollen weiterhin dem Parlament vorgelegt werden.

Frage 12: Sind Sie mit der Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Damit die Investitionen in die Bahninfrastruktur finanziert werden können, schlägt der Bundesrat vor, das bis Ende 2030 zeitlich befristete Mehrwertsteuerpromille unbefristet zu verlängern. Dieser Schritt erfordert eine Verfassungsrevision und damit eine obligatorische Volksabstimmung mit Volks- und Ständemehr. Durch die Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles können die Investitionen von 24 Mrd. Fr. bis 2045 durch den BIF gedeckt werden. Die SAB unterstützt diesen Schritt. Ohne die zusätzliche Finanzierung durch das Mehrwertsteuerpromille könnten Projekte, welche für die SAB entscheidend sind, wie der Grimseltunnel und die Ligne directe nicht realisiert werden.

Frage 13: Weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur

Bemerkungen:

Wir verweisen diesbezüglich auf unsere generellen Bemerkungen zur Vorlage und die Antwort zu Frage 2.

Frage 14: 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?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Das Autobahnnetz der Schweiz stammt in seinen Grundzügen aus den 1960er Jahren. Seine Kapazitätsgrenzen sind längst überschritten. Ausdruck davon ist die immer grösser werdende Anzahl an Stautunden auf dem Nationalstrassennetz. Mit 68'000 Stunden wurde im Jahr 2025 ein neuer Rekord verzeichnet. In den letzten 10 Jahren haben die Stautunden um einen Faktor von 2,6 zugenommen. Alleine zwischen 2024 und 2025 nahmen die Stautunden um 22,4% zu. Die Mittellandachse zwischen Bern und St. Gallen ist chronisch überlastet. Als wichtigste Verkehrsachse des Landes kann sie ihre Funktionen nicht mehr voll erfüllen. Doch auch weitere Achsen sind überlastet. Dazu gehören neben der Nord-Süd-Achse auch die Zubringer zu wichtigen Tourismusgebieten wie Graubünden und dem Berner Oberland sowie die Zubringer und Umfahrungen wichtiger regionaler Zentren wie La-Chaux-de-Fonds und Delémont. Die Überlastungen fallen hier teilweise im Jahresverlauf unterschiedlich an und hängen stark mit dem touristischen Verkehr zusammen. Die Auswirkungen treffen dabei nicht nur die Reisenden selber sondern auch die einheimische Bevölkerung und das Gewerbe. Wenn es wegen der Stausituationen zu Ausweichverkehr durch die Dörfer kommt wie etwa in Uri oder Graubünden, sorgt dies für Unmut und Unverständnis unter den Betroffenen. Das Strassennetz in den Berggebiete ist zudem wegen der zahlreichen nötigen Kunstbauten kostenintensiv und anfällig auf Störungen insbesondere durch Naturgefahrenereignisse. Welche Auswirkungen das haben kann, zeigte sich beispielsweise im Sommer 2024, als aufgrund der Starkniederschläge mit der A13 im Misox und der A9 über den Simplonpass zwei wichtige Transitrouten längere Zeit unterbrochen waren. Auch wenn die Verkehrsbelastung in absoluten Zahlen geringer sein mag als in den urbanen Zentren so müssen doch Lösungen gefunden werden für diese drängenden Probleme auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen. Diesbezüglich fokussiert Verkehr 45 aus unserer Sicht zu stark und einseitig auf die Beseitigung von Kapazitätsproblemen in den urbanen Räumen. Erschwerend kommt dazu, dass mit dem Entlastungspaket 27 die Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen und die nicht werkgebundenen Strassenbeiträge um jährlich rund 50 Mio. Fr. gekürzt wurden. Diese Kürzung trifft vor allem die Berggebietskantone.

Vordringlich ist aus unserer Sicht, dass die bereits mit dem Ausbauschnitt 2019 beschlossenen und teilweise in Bau befindlichen Projekte aus dem NEB mit den Umfahrungen La-Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels zügig realisiert werden. Ebenso ist der rasche Bau der zweiten Röhre am Gotthard unerlässlich für die Reduktion der Störanfälligkeit dieser zentralen Nord-Süd-Achse.

Frage 15: Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Verkehr 45 sieht vor, insgesamt 31 Erweiterungsprojekte aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm Strassen zu streichen. Anstatt die überlasteten Autobahnen auf sechs oder acht Spuren auszubauen, sollen auf zahlreichen Abschnitten als Notlösung die Pannestreifen für den Verkehr freigegeben werden. Wir erachten dies als sehr gefährlichen

Ansatz für die Verkehrssicherheit. Es kommt leider immer wieder vor, dass Autos und Lastwagen wegen Pannen liegen bleiben. Wenn dann ein Pannestreifen fehlt, kann es zu sehr gefährlichen Situationen kommen. Die Umnutzung von Pannestreifen kann nur eine kurzfristige, vorübergehende Notlösung sein, nicht aber eine längerfristige Perspektive für das Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes. Mit Verkehr 45 wird aber diese Notlösung als langfristiger Ansatz festgeschrieben. Das ist aus unserer Sicht falsch. Es gibt auch keine Hinweise darauf, dass das Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen in Zukunft rückläufig wäre. Alle Prognosen gehen im Gegenteil davon aus, dass das Verkehrsaufkommen weiter anwachsen wird. Entsprechend müssen auch langfristig tragfähige Lösungen gefunden werden. Auch eine Herabsetzung der Maximalgeschwindigkeit auf den Autobahnen ist aus unserer Sicht keine langfristig sinnvolle Lösung. Autobahnen sollen den Verkehr zügig durchleiten und nicht zu einer Nebenstrasse verkommen. Eine langfristig tragfähige Lösung kann deshalb nur in einem Ausbau des Nationalstrassennetzes bestehen.

Wir vermissen in der Vorlage Hinweise darauf, wie der Bundesrat die betroffenen Dörfer entlang der Nord-Süd-Achse (A2 und A13) vom Durchgangsverkehr entlasten will. Neben baulichen Massnahmen (z.B. Isla Bella) wird es dabei vor allem um Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement gehen. So haben sich National- und Ständerat beispielsweise dieses Jahr für eine neue Gebühr für den alpenquerenden Personenverkehr ausgesprochen. Im Sinne eines multimodalen, Verkehrsträgerübergreifenden Ansatzes müsste aber auch geprüft werden, ob nicht die Transportkapazitäten auf dem Schienennetz (Gotthardbasistunnel) ausgebaut werden könnten. Diese müssten auch international besser bekannt gemacht werden, da ja gerade der touristische Durchreiseverkehr durch die Schweiz vor allem mit dem Auto bewältigt wird, obschon es auf der Schiene attraktive Reisemöglichkeiten gibt.

Frage 16: Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht müssen mehrere Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen zeitlich vorgezogen werden. Dies betrifft insbesondere:

- N13 Reichenau – Rothenbrunnen (Isla Bella): Die N13 ist die wichtigste Ausweichroute zur völlig überlasteten Gotthard-Route. Auf Grund der Engpässe auf der N13 kommt es aber in der Folge auch hier sehr oft zu Stausituationen und Ausweichverkehr durch die Dörfer. Das Projekt muss deshalb dringend in den Zeithorizont 2045 vorverschoben werden.
- N13 Verbindung Bellinzona – Locarno: Der Verkehr in der Magadino-Ebene ist ganzjährig überlastet. Eine Verbesserung der Situation ist schon lange fällig. Wir fordern deshalb, dass das Projekt in den Zeithorizont 2045 vorgezogen wird.
- N18 Umfahrung Delémont: Die Verkehrssituation rund um den Kantonshauptort Delémont ist bereits heute kritisch mit zahlreichen Stautunden. Verkehr 45 weist die Umfahrung Delémont dem Zeithorizont „Weitere“ zu. Aus unserer Sicht muss das Projekt vorgezogen und dem Zeithorizont 2055 zugewiesen werden.

Frage 17: Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Für den Ausbauschritt 2027 sieht der Bundesrat nur zwei Projekte auf der N1 vor, nämlich die Abschnitte Perly - Bernex und Aarau-Ost – Birrfeld. Zudem will der Bundesrat 200 Mio. Fr. einstellen die Planung weiterer Erweiterungsprojekte, damit diese rechtzeitig realisiert werden können. Aus unserer Sicht stellt dieser Ausbauschritt ein absolutes Minimum dar.

Frage 18: Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Streichung Glatthalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Diese Projekte befinden sich ausserhalb des Berggebietsperimeters. Wir verzichten deshalb auf eine Stellungnahme zu dieser Frage.

Frage 19: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Bemerkungen:

Um den gemäss unseren Vorschlägen erhöhten Mittelbedarf zu decken, wäre aus unserer Sicht eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Vignette) denkbar. Zudem muss die Abgabe auf Elektrofahrzeugen rasch eingeführt werden, um die ausreichende Alimentierung des NAF weiterhin zu gewährleisten. Vgl. dazu auch unsere ausführliche Stellungnahme vom 1. Dezember 2025 unter <https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2025/12/Strassenverkehr-Abgabe-auf-E-Fahrzeugen.pdf>.

Frage 20: Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Vernehmlassungsunterlagen erlauben keine vertiefte Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme. Wir verzichten deshalb auf die Beantwortung dieser Frage.

Wir gestatten uns aber erneut den Hinweis, dass die Agglomerationsprogramme der früheren Generationen bis anhin nicht ausgeschöpft wurden. Angesichts dieser Verzögerungen in der Realisierung der Agglomerationsprogramme stellt sich die Grundsatzfrage, ob es Sinn macht, neue Programme auszuschreiben bevor die bereits bewilligten realisiert sind oder ob allenfalls die Periodizität der Programme angepasst werden müsste.

Frage 21: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Frage 22: Weitere Bemerkungen zur Vorlage

Bemerkungen:

Wie einleitend bemerkt ist die Vorlage in mehrfacher Sicht unausgewogen. Räumlich fokussiert sie einseitig auf die urbanen Zentren und von den Verkehrsträgern her sind die Vorhaben im Strassenbereich zu wenig ambitiös. Im Sinne einer Verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätspolitik muss die Vorlage deshalb korrigiert werden. Im Bahnbereich ist entscheidend, dass wichtige Projekte in den Berggebieten und ländlichen Räumen wie der Grimseltunnel effektiv realisiert werden. Im Strassenbereich dürfen Notlösungen wie die Umnutzung von Pannestreifen nicht zu einer langfristigen Dauerlösung werden. Zudem müssen dringend nötige Projekte insbesondere auf der Nord-Süd-Achse und zur besseren Erreichbarkeit von regionalen und touristischen Zentren respektive zur Vermeidung von Stausituationen zeitlich vorgezogen werden.

Wir begrüssen den mit Verkehr 45 verfolgten Ansatz, die Mobilität gesamthaft zu denken und planen. Aus unserer Sicht ist dieser Schritt zu einer gesamthaften Mobilitätsbetrachtung aber noch zu wenig konsequent vollzogen.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Pius Kaufmann
Nationalrat

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne – salue le principe de planifier les réseaux des routes et des transports publics en une approche intégrée. Mais le dossier « transports 45 » ne tient pas suffisamment compte de cette approche intégrée. Nous constatons un fort déséquilibre entre les projets pour les transports publics et les projets routiers. De plus, nous constatons également un fort déséquilibre entre les projets pour les régions urbaines et ceux pour les régions de montagne. Dans le domaine des transports publics, des projets importants tels que le tunnel de la Grimsel, la ligne directe Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds et le tunnel entre Täsch et Zermatt doivent obligatoirement rester dans le dossier. Dans le domaine des transports routiers, des projets importants tels que le tunnel Isla Bella au Grisons et la liaison entre Locarno et Bellinzona dans la plaine de Magadino doivent être traités en priorité.