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	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen (suisse.ing)
Zuständige Stelle	--
Adresse	Effingerstrasse 1, 3001 Bern
Vorname	Maurice
Nachname	Lindgren
Telefonnummer für Rückfragen	--
Einreichungsdatum	--

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

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung	--
Anhang	

Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüssen grundsätzlich die Stossrichtung mit der Bündelung und damit erstmals bahn- und strassenübergreifende Sicht dieser Vorlage. Jedoch fehlt in der Schweiz eine vollständige, verkehrsträgerübergreifende Konzeption als taktgebende Planungsgrundlage. Die nationale Verkehrspolitik ist primär durch politische Überlegungen sowie Partikularinteressen gesteuert. Auf kantonaler und regionaler Ebene gibt es die Gesamtverkehrskonzepte (GVK). Ein solches GVK muss auch auf Bundesebene eingeführt werden, um eine Schweizer Verkehrspolitik aus einem Guss zu ermöglichen. Dies ist zentral für die Planung, stellt die notwendige Kontinuität sicher und ermöglicht die Abstimmung aller relevanter Kriterien.
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Ja, und zwar wurden die Aspekte Finanzierung/Gesamtverkehrskonzept, Kriterienwahl und Unterhaltskosten unzureichend berücksichtigt (siehe nachstehende Erläuterungen). Finanzierung/Gesamtverkehrskonzept: Die Vorlage beinhaltet primär Bahnen sowie Nationalstrassenprojekte, wobei Ausbauschritte priorisiert und gegeneinander abgewogen werden. Es fehlt die übergeordnete Sicht einer kombinierten Mobilität (inklusive Fuss-/Veloverkehr, Verkehrsdrehscheiben) sowie die Grundlage für eine verursachergerechte Finanzierung (Mobility Pricing). Kriterienwahl: Die Kriterien für die Priorisierung fokussieren auf Verkehrsaspekte – obwohl Infrastruktur und deren Ausbau/Unterhalt auch starke städtebauliche, raumplanerische und weitere Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur sowie auf die lokalen Netze hat. Es sind daher weitere, weiter gefasste Kriterien für die beabsichtigte Priorisierung zu wählen, um die Projekte ganzheitlich bewerten zu können. Unterhaltskosten: Wie in der kürzlichen Vergangenheit vermehrt auch öffentlich debattiert wurde, haben Investitionen einen starken Einfluss auf die künftigen Unterhaltskosten. Allein die SBB weist gemäss eigenen Angaben einen Sanierungsrückstand für bestehende Infrastrukturen von total 9.5 Mia. Franken auf, ohne die Folgen des geplanten Ausbaus zu berücksichtigen. Aufgrund der Ausbauten und sowie weiterer Einflüsse (z.B. Klima) wird sich der Sanierungsbedarf noch erhöhen. Der Ausbau der Infrastruktur darf nicht dazu führen, dass der Unterhalt aus Kostengründen vernachlässigt wird. Andere Länder zeigen uns, wohin das führen kann (z.B. erhebliches Gefahrenpotential durch einsturzgefährdete Infrastruktur).
Anhang	

Titel	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Mit der Bündelung sind wir grundsätzlich einverstanden – jedoch fehlt uns eine stärker vom Verursacherprinzip getriebene Verkehrs- und Ausbauplanung sowie Finanzierung. Dies kann schlussendlich nur ein Mobility Pricing leisten, wofür die Vorlage mit der Bündelung einen Schritt in die richtige Richtung macht.
Anhang	

Titel	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Siehe Fragen 1 und 2: nebst den verkehrsorientierten Kriterien müssen noch weitere Kriterien einbezogen werden, damit eine ganzheitliche Priorisierung erfolgen kann.
Anhang	

Titel	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Es ist grundsätzlich zu begrüssen, dass die Planungssicherheit erhöht werden soll. Der fortgeschrittene Planungsstand ermöglicht eine genauere Kostenschätzung pro Projekt. Damit werden weniger Gelder «vorsorglich» blockiert. Jedoch müssen ergänzend folgende Fragen geklärt werden: -Was ist die genaue Definition eines Vorprojektes? Hier gibt es Unterschiede -Es muss früh beraten und entschieden werden, welche Variante vorprojektiert wird: wer hat die entsprechende Bestellerkompetenz? -Die Planung von Vorprojekten wird aufwändiger und ressourcenintensiver: wer finanziert diese? -Vorprojekte bleiben länger liegen bzw. müssen immer wieder aktualisiert werden: wie ist der Umgang damit, es entstehen schlussendlich potentiell mehr Kosten? -Was passiert mit Vorprojekten, die mit viel Aufwand geplant wurden, aber dann in der politischen Debatte abgeändert oder gar abgelehnt werden?
Anhang	

Titel	11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Finanzierung über die Mehrwertsteuer ist nicht verursachergerecht. Langfristig müssen Infrastrukturen über Mobility Pricing gesteuert und finanziert werden (siehe auch einleitende Bemerkungen).
Anhang	

Titel	13. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Substanzerhalt auf bestehenden Netzelementen wird in der Vorlage ungenügend berücksichtigt (siehe einleitende Bemerkungen).
Anhang	

Titel	19. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Das aktuelle Finanzierungsmodell ist nicht verursachergerecht. Langfristig müssen Infrastrukturen über Mobility Pricing gesteuert und finanziert werden (siehe auch einleitende Bemerkungen).
Anhang	

Titel	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	In der Schweiz besteht in der Ingenieurbranche ein erheblicher Fachkräftemangel. Die Verkehrsvorhaben zum Substanzerhalt und Ausbau führen zu Auftragsvolumina, die mehr Knowhow und Fachkräfte benötigen. Uns ist bewusst, dass Bildungs- und Arbeitsattraktivitätsmassnahmen sowie der Umgang mit Pensionierungswellen sowie weiterer gesellschaftlicher Trends nicht Teil dieser Vorlage sind. Jedoch muss sich der Bund bewusst sein, dass sich hier Herausforderungen zeigen werden, die auch für die Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten relevant sind und dringend angegangen werden müssen.
Anhang	