

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

Bern, 07. Oktober 2026

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Vorlage «Verkehr '45» zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Grundsätzliche Beurteilung

Der SGB begrüsst grundsätzlich, dass der Bundesrat mit der Vorlage «Verkehr '45» die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur, der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs erstmals aus einer holistischen Perspektive angeht. Eine bessere Koordination der verschiedenen Verkehrsträger sowie deren Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist angesichts des weiterhin steigenden Mobilitätsbedarfs zwingend notwendig.

Die Ausgangslage zeigt, wie gross der Handlungsbedarf ist. 2024 wurden in der Schweiz rund 72 Prozent der Personenkilometer mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt; im Güterverkehr entfielen 63 Prozent der Transportleistung auf die Strasse. Gleichzeitig sind die klimapolitischen Vorgaben eindeutig: Gemäss Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs gegenüber 1990 bis 2040 um mindestens 57 Prozent und bis 2050 vollständig reduziert werden. Der SGB hat deshalb stets darauf hingewiesen, dass eine deutliche Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr unverzichtbar ist. Die Verkehrspolitik darf sich nicht darauf beschränken, das prognostizierte Wachstum der einzelnen Verkehrsträger mit zusätzlichen Kapazitäten aufzufangen. Sie muss vielmehr darauf hinwirken, dass ein möglichst grosser Anteil des Personen- und Güterverkehrs mit den flächen- und energieeffizienteren sowie emissionsärmeren Verkehrsträgern abgewickelt wird. Die grundsätzliche Prämisse von «Verkehr '45», die Verkehrsnachfrage gemäss Standardszenario der «Verkehrsperspektiven» als exogen gegeben zu betrachten ist deshalb unseres Erachtens falsch.

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik kann nicht allein darin bestehen, prognostiziertes Verkehrswachstum infrastrukturell nachzubauen. Sie muss dieses Wachstum mitgestalten und dafür sorgen, dass ein wesentlich grösserer Anteil der Mobilitätsbedürfnisse mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr gedeckt wird. Nur so lassen sich ein leistungsfähiges

Verkehrssystem, die klimapolitischen Verpflichtungen der Schweiz und eine hohe Lebensqualität miteinander vereinbaren.

Eisenbahninfrastruktur: Strategiewechsel nötig, aber auch finanziell zu untermauern

Die Situation bei der Bahninfrastruktur ist grundsätzlich besorgniserregend. Dem bisherigen Angebotskonzept 2035 lagen unter anderem neue Viertel- und Halbstundentakte auf rund 60 Strecken zugrunde. Inzwischen geht der Bund davon aus, dass deren Umsetzung zusammen mit den Mehrkosten bestehender Projekte einen zusätzlichen Finanzbedarf von rund 14,7 Milliarden Franken verursacht hätte. Gleichzeitig umfasst das Portfolio möglicher Bahnprojekte bis 2045 weit über 60 Milliarden Franken, während gemäss bisheriger Planung lediglich rund 16 Milliarden Franken für Ausbauprojekte zur Verfügung gestanden wären.

Eine Priorisierung ist vor diesem Hintergrund unumgänglich und der vorgeschlagene Strategiewechsel weg von zu zahlreichen kleinen Einzelmassnahmen hin zu strukturell wirksamen Schlüsselprojekten deshalb überzeugend. Entscheidend ist für den SGB aber, dass dieser Strategiewechsel nicht zu einem schleichenden Abbau der ursprünglich beschlossenen Angebotsziele führt. Genau ein solcher droht jedoch, denn unter dem Strich schlägt der Bundesrat vor, bereits beschlossene Bahnprojekte im Umfang von rund 2,5 Milliarden Franken zu streichen. Dazu kommt, dass unseres Erachtens bei der Finanzierung der nun vorgeschlagenen Projekte eine weitere, noch unerklärte Lücke von rund 2 Milliarden Franken besteht. Denn gemäss Aussagen des Bundesrats bringt die – vom SGB unterstützte – Weiterführung des bis anhin auf 2030 befristeten Mehrwertsteuerpromilles rund 8 Milliarden Franken, wohingegen für die vorgeschlagenen Ausbauten im Umfang von insgesamt 24 Milliarden zusätzliche Mittel von 10 Milliarden Franken nötig wären. Es fehlen also 2 Milliarden Franken – und eine Auslegeordnung dazu, wie diese beschafft (oder eingespart) werden sollen. So oder so braucht es mit der Botschaft 2027 ganz grundsätzlich wesentlich mehr Transparenz über die finanzielle Entwicklung des BIF.

Weiter nimmt der SGB zur Kenntnis, dass nicht allein finanzielle Mittel den Bahnausbau begrenzen. Der Bundesrat geht davon aus, dass zusammen mit den bereits laufenden Projekten und dem Substanzerhalt in den kommenden 20 Jahren ein Bauvolumen von über 55 Milliarden Franken erreicht wird und damit auch die verfügbaren Planungs- und Baukapazitäten an ihre Grenzen gelangen. Dies unterstreicht die Bedeutung einer langfristigen und verlässlichen Planung. Die erforderlichen personellen Kapazitäten bei Bund, Bahnen, Planungsunternehmen und Bauwirtschaft müssen entsprechend aufgebaut und erhalten werden. Ausgabendruck darf dabei insbesondere nicht auf Kosten der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit der Beschäftigten gehen.

Ganz grundsätzlich gilt darüber hinaus auch für uns die Prämisse «Substanzerhalt vor Ausbau». Nur durch genügend Mittel für die stetige Erneuerung der bestehenden Infrastruktur besteht überhaupt die Basis für den weiter benötigten Ausbau.

Grosse Bahnprojekte konsequent weiterverfolgen

Der SGB begrüsst, dass wichtige strukturelle Bahnprojekte weitergeführt werden. Ebenso ist es richtig, dass der Bundesrat bereits einen nächsten Ausbauschritt für 2031 vorbereitet. Insbesondere der weitere Ausbau auf der Achse Lausanne-Genf, die Vervollendung des Durchgangsbahnhofs Luzern und eine leistungsfähige Durchmesser-Verbindung in Basel sind von grosser Bedeutung. Für den SGB bleibt darüber hinaus die Entwicklung der grossen West-Ost-Verbindungen zentral. Bereits in unserer Stellungnahme zur Perspektive BAHN 2050 haben wir insistiert, dass die angestrebten Fahrzeitverkürzungen auf den Achsen Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen nicht

aufgegeben werden dürfen. Der vorliegende Bericht hält nun selbst fest, dass entlang der gesamten West-Ost-Achse für die Bahn wettbewerbsfähige Reisegeschwindigkeiten anzustreben sind. Diese Zielsetzung ist zu begrüßen und muss in den kommenden Ausbauschritten konkretisiert werden. Denn aktuell passiert auf der Ost-West-Achse das Gegenteil: Ausgebaut wird vor allem das Nationalstrassennetz und bei der Bahn fehlt seit dem Scheitern der angestrebten Beschleunigung über die Modernisierung des Rollmaterials (Wankkompensation) eine Strategie.

Auch der internationale Personenverkehr muss weiterhin konsequent ausgebaut werden. Der SGB hat bereits 2022 kritisiert, dass dieser in der damaligen Perspektive BAHN 2050 zu wenig berücksichtigt wurde. Positiv ist deshalb, dass die vorliegende Vorlage ausdrücklich Mittel für grenzüberschreitende Infrastrukturmassnahmen vorsieht und dabei unter anderem eine mögliche Direktverbindung Schweiz–London erwähnt. Gerade auf mittleren europäischen Distanzen besteht weiterhin erhebliches Potenzial für eine Verlagerung vom Flug- auf den Bahnverkehr.

Weiter möchten wir an dieser Stelle nicht auf die einzelnen vorgeschlagenen Ausbauprojekte und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis eingehen, dies jedoch mit einer Ausnahme: das Projekt «Neue Bahnlinie Innertkirchen-Oberwald (multifunktionaler Grimseltunnel)» muss gestrichen werden, da es gemäss BAV und sämtlicher anderer seriöser Einschätzungen klar einen negativen Nutzen aufweist. Das heisst, selbst dann, wenn der Bau des Grimseltunnels keinerlei Investitionen erfordern würde, wären die direkten und indirekten Kosten von dessen Betrieb für die Gesellschaft höher als der daraus entstehende Nutzen. Da reicht kein «regionalpolitischer Goodwill», um dieses Defizit aufzuwiegen.

Nationalstrassen: Priorisierung des Erhalts statt neuer Kapazitäten

Viel kritischer beurteilt der SGB den vorgesehenen weiteren Ausbau der Nationalstrassen. Wir anerkennen die Bedeutung eines funktionierenden Nationalstrassennetzes für Bevölkerung und Wirtschaft und insbesondere für den Güterverkehr. Betrieb, Sicherheit und Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur müssen gewährleistet sein. Bei eigentlichen Kapazitätserweiterungen ist hingegen grosse Zurückhaltung angezeigt. Allen klar und immer noch omnipräsent ist die Tatsache, dass die Schweizer Stimmbevölkerung den Ausbauschritt 2023 im November 2024 abgelehnt hat. Die minimale Schlussfolgerung daraus muss sein, dass neue Strassenkapazitäten nicht zum Automatismus werden dürfen, um prognostiziertes Verkehrswachstum aufzunehmen. Vielmehr muss im Zentrum stehen, die Engpässe durch Verkehrsverlagerung, einen besseren öffentlichen Verkehr, wirksames Verkehrsmanagement und eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu entschärfen.

Darüber hinaus teilen wir die von der Eidgenössischen Finanzkontrolle geäusserte Kritik, dass für die Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse bei den Nationalstrassen veraltete Werte verwendet wurden, die deren Nutzen systematisch überschätzen.

Agglomerationsprogramme: Fehlanreize beseitigen

Während die Vorlage in der Ausrichtung der Bahn- und Nationalstrasseninfrastrukturpolitik Änderungen bringt, zieht der Bundesrat bei den Agglomerationsprogrammen leider keinerlei Anpassungen in Betracht. Damit die Agglomerationsprogramme ihr Potenzial ausschöpfen und Nationalstrassen sowie die Bahninfrastruktur durch ergänzende Infrastruktur entlasten können, sind jedoch zusätzliche bzw. bessere Anreize zu schaffen. Denn heute prägt ein struktureller Fehlanreiz die Finanzierung von öV-Projekten in den Agglomerationen: Während der Bund Projekte der Eisenbahn-Infrastruktur zu 100 Prozent finanziert, steuert er an die Kosten von Tramprojekten und

metroähnlichen Systemen lediglich 30 bis 40 Prozent (maximal 50 Prozent) bei. Die Kantone und Gemeinden müssen bei solchen Projekten den Löwenanteil selbst finanzieren. Nötig ist deshalb eine Erhöhung des NAF-Bundesanteils für Tram-, Metro- und Busprojekte, um deren systematische Benachteiligung zu korrigieren und Investitionsentscheide stärker am verkehrlichen Nutzen, statt an der Finanzierungslogik auszurichten. Alternativ könnte der Bundesanteil nivelliert werden bzw. die Kantone könnten sich teilweise an der Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur beteiligen.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär