

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	Bauenschweiz
Zuständige Stelle	--
Adresse	Weinbergstrasse 55, 8006 Zürich
Vorname	Enya
Nachname	Steimann
Telefonnummer für Rückfragen	--
Einreichungsdatum	06.10.2026

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
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz ist der Dachverband der Schweizer Bauwirtschaft mit rund 70 Mitgliedsverbänden aus den Bereichen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel. Die Bauwirtschaft trägt 12% zur gesamten schweizerischen Wirtschaftsleistung bei und beschäftigt rund 500'000 Fachkräfte. Sie zählt zu den fünf grössten Arbeitgebern und bildet 20% aller Lernenden in der Schweiz aus. Bauenschweiz begrüsst die generelle Stossrichtung von Verkehr '45 und insbesondere die gemeinsame Betrachtung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr. Die Bündelung schafft die Voraussetzung, Mobilitäts- und Transportbedürfnisse gesamthaft zu betrachten und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen in Zusammenarbeit mit den planenden und ausführenden Unternehmen der Bauwirtschaft besser aufeinander abzustimmen. Bauenschweiz beurteilt keine einzelnen Ausbauprojekte, sondern die übergeordneten Rahmenbedingungen aus Sicht der Planung und Ausführung von entsprechenden Infrastrukturvorhaben und damit die Umsetzbarkeit der Investitionsprogramme. Für die planenden und ausführenden Büros und Unternehmen sind verlässliche, kontinuierliche und langfristig planbare Projekt- und Auftragsvolumen eine zentrale Voraussetzung. Entscheidend sind eine bedarfsgerechte Priorisierung und damit verlässliche Planungsbedingungen, eine gesicherte und damit stabile Finanzierung, ausreichende personelle und fachliche Umsetzungskapazitäten, die Stabilität und Resilienz des Verkehrssystems für das Funktionieren der Bauwirtschaft bei Bauvorhaben oder beim Baumaterialtransport sowie der langfristige Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Im Austausch mit Partnerorganisationen kam zudem zur Sprache, dass die Infrastrukturprojekte den Zusammenhalt in der Schweiz nicht gefährden sollten. Projekte sollten deshalb bedarfsgerecht in allen Teilen des Landes, etwa in ländlichen Gebieten, umgesetzt werden.
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz sieht insbesondere in drei Bereichen weiteren Klärungsbedarf, um für die planenden und ausführenden Unternehmen Planungssicherheit zu schaffen Erstens muss der Planungs- und Investitionssicherheit stärker Rechnung getragen werden. Mit Verkehr '45 wird auf zahlreiche bereits beschlossene Massnahmen zurückgekommen; bei der Bahn betrifft dies rund 70 Vorhaben, für die teilweise bereits Planungs- und Projektierungskosten und damit auch für die Bauwirtschaft Kosten angefallen sind. Änderungen an bestehenden Beschlüssen müssen deshalb besonders sorgfältig und transparent geprüft werden. Verlässliche und langfristige Planungsbedingungen sind zudem eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Bauwirtschaft die notwendigen personellen und fachlichen Kapazitäten frühzeitig aufbauen und sichern kann. Bei der Staffellung der Vorhaben sind deshalb die verfügbaren Fachkräfte und Kompetenzen stärker zu berücksichtigen. Für Planende und Ausführende ist zudem nicht nur die langfristige Projektplanung entscheidend, sondern auch deren verlässliche Überführung in konkrete Ausschreibungen und Bestellungen. Es hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass beschlossene Programme nicht automatisch zu einem entsprechend kontinuierlichen Ausschreibungsvolumen führen. Verzögerte Ausschreibungen, kurzfristige Verschiebungen oder Absagen erschweren die Ressourcenplanung erheblich und Fachkräfte und spezialisierte Maschinen können nicht kurzfristig anderweitig eingesetzt werden. Zweitens ist die langfristige Finanzierung noch nicht in allen Bereichen ausreichend geklärt. Beim Bahnausbau zeigen die erheblichen Mehrkosten des Ausbaus 2035 den Handlungsbedarf; beim NAF bestehen Unsicherheiten über die finanzielle Leistungsfähigkeit bis 2045. Vor weiteren Beschlüssen braucht es deshalb belastbare und langfristige Finanzierungsszenarien. Angesichts des hohen Finanzierungsbedarfs sollten dabei auch alternative Finanzierungs- und Realisierungsmodelle ergebnisoffen geprüft werden, um auch hier die Planungsperspektive für die Unternehmen zu bieten. Drittens ist der Substanzerhalt bei der weiteren Priorisierung konsequent zu berücksichtigen. Der Ausbau darf den Unterhalt und die Sanierung bestehender Infrastrukturen nicht verdrängen. Auch hier muss die Bauwirtschaft einen entsprechend langfristigen und stabilen Planungshorizont erhalten. Bei der Priorisierung und Finanzierung sind deshalb neben den Investitionen auch die langfristigen Betriebs- und Unterhaltskosten angemessen zu berücksichtigen.
Anhang	

Titel	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz begrüsst die gemeinsame Betrachtung von Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr. Die Bündelung ermöglicht es, die Mobilitäts- und Transportbedürfnisse gesamthaft zu betrachten und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen aufeinander abzustimmen. Dabei sollte die Planung technologie- und lösungsoffen bleiben und auch neue oder ergänzende Infrastruktur- und Verkehrslösungen berücksichtigen können. Wo Infrastrukturvorhaben sachlich voneinander abhängen, sollten die entsprechenden Beschlüsse möglichst koordiniert und aufeinander abgestimmt erfolgen. Dies erhöht die Planungssicherheit und trägt dem Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsnetze Rechnung.
Anhang	

Titel	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz begrüsst die Neupriorisierung grundsätzlich. Beim Ausbauschritt 2035 steht laut dem Bundesrat einem bewilligten Kredit von 16,1 Mrd. Franken inzwischen eine Kostenprognose von 19,8 Mrd. Franken gegenüber. Zusammen mit den Mehrkosten in den bisherigen Ausbauschritten und den zusätzlich notwendigen Massnahmen zur Umsetzung des ursprünglichen Angebotskonzepts 2035 ergibt sich ein Mehrbedarf von 14,7 Mrd. Franken. Eine stärkere Fokussierung auf Schlüsselprojekte und den verfügbaren Finanzrahmen ist deshalb nachvollziehbar. Ebenso begrüsst Bauenschweiz den Grundsatz, Infrastruktur- und Angebotsentwicklung stärker miteinander zu verknüpfen. Für Bauenschweiz ist entscheidend, dass Ausbaumentscheide bedarfsgerecht erfolgen und zu verlässlichen Planungs- und Investitionsbedingungen beitragen.
Anhang	

Titel	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz begrüsst den Fokus auf strukturgebende Schlüsselprojekte grundsätzlich. Angesichts begrenzter finanzieller, personeller und fachlicher Umsetzungskapazitäten ist aus Sicht der Planungs- und Investitionssicherheit eine Priorisierung sinnvoll. Die Staffelung der Vorhaben muss aber so erfolgen, dass die erforderlichen Fachkräfte sowie Planungs- und Baukompetenzen verfügbar sind. Es hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass beschlossene Programme nicht automatisch zu einem entsprechend kontinuierlichen Ausschreibungsvolumen führen. Verzögerte Ausschreibungen, kurzfristige Verschiebungen oder Absagen erschweren die Ressourcenplanung erheblich und Fachkräfte und spezialisierte Maschinen können nicht kurzfristig anderweitig eingesetzt werden. Gleichzeitig sind die für die Funktion der Schlüsselprojekte notwendigen Ergänzungsmassnahmen mitzudenken und ausreichend zu berücksichtigen
Anhang	

Titel	9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz äussert sich nicht zur Auswahl einzelner Projekte. Entscheidend ist, dass deren Auswahl auf transparenten, aktuellen und nachvollziehbaren Grundlagen beruht. Aus Sicht der Planungs- und Investitionssicherheit ist jedoch zu bedauern, dass auf rund 70 bereits beschlossene Massnahmen zurückgekommen werden muss. Für die nun zur Streichung vorgesehenen Projekte sind bereits Planungs- und Projektierungskosten angefallen und damit auch Kosten sowie Investitionen in der Bauwirtschaft.
Anhang	

Titel	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz begrüsst die Anpassung des Planungsprozesses grundsätzlich. Ein höherer Projektierungsstand verbessert die Kostengenauigkeit und damit die Planungs- und Investitionssicherheit. Gleichzeitig sind die Anforderungen an ein Vorprojekt sowie Bestellerkompetenz, Finanzierung und Risikotragung der Vorprojektierung klar zu regeln. Insbesondere ist zu klären, wer die Kosten trägt, wenn ein aufwendig vorprojektiertes Vorhaben später nicht in einen Ausbauschnitt aufgenommen, verschoben, politisch verändert oder abgelehnt wird. Auch der Umgang mit länger zurückgestellten und entsprechend zu aktualisierenden Vorprojekten ist zu klären
Anhang	

Titel	14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz unterstützt den beantragten Zahlungsrahmen grundsätzlich und begrüsst, dass Betrieb und Substanzerhalt der Nationalstrassen bei der Mittelverwendung Vorrang haben. Gleichzeitig zeigt die zunehmende Belastung des Nationalstrassennetzes, dass neben dem Substanzerhalt auch dessen bedarfsgerechte Weiterentwicklung sichergestellt werden muss. 2025 wurden auf den Nationalstrassen 68'040 Staustunden verzeichnet. Vorbehalte bestehen hinsichtlich der langfristigen Finanzierbarkeit des NAF. Schiene und Strasse dürfen dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide müssen entsprechend den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft leistungsfähig erhalten und weiterentwickelt werden. Gerade deshalb ist eine gesicherte Finanzierung des NAF zentral. Bauenschweiz erachtet deshalb transparente und belastbare Finanzierungsszenarien als notwendig. Sie schaffen die erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit und ermöglichen, Betrieb, Unterhalt sowie die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes langfristig sicherzustellen.
Anhang	

Titel	20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Bauenschweiz begrüsst den verkehrsträgerübergreifenden Ansatz des Programms Agglomerationsverkehr. Bei künftigen Generationen ist dem Umsetzungsstand bereits bewilligter Programme jedoch stärker Rechnung zu tragen. Aus Sicht der Planungs- und Investitionssicherheit sind bestehende Programme konsequent umzusetzen und die dafür gesprochenen Mittel auszuschöpfen.
Anhang	

Titel	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Umsetzung von Verkehr '45 setzt ausreichende personelle und fachliche Kapazitäten voraus. Verlässliche Planungs- und Investitionsbedingungen sind eine zentrale Voraussetzung dafür, dass die Bauwirtschaft die notwendigen Fachkräfte und Kompetenzen frühzeitig aufbauen und langfristig sichern kann. Das vorgesehene Planungs- und Bauvolumen ist deshalb entsprechend vorausschauend zu staffeln.
Anhang	