

Bern, 01. Oktober 2026

**Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden  
Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45,  
Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

**Teil 1/4: Gesamturteil zu Verkehr 45: Antworten auf die Fragen 1 und 2**

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

Antwort: NEIN

Bemerkungen:

Nein, wir sind mit der generellen Stossrichtung nicht einverstanden, weil diverse wichtige Aspekte nicht oder zu wenig berücksichtigt worden sind. Da Frage 2 lautet «Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?» werden wir diese an dieser Stelle nur kurz erwähnen und verweisen auf Frage 2:

- Gemäss allen Nachwahlbefragungen ist die Nein-Mehrheit vom November 2024 als grundsätzliche Kritik an kapazitätssteigernden Nationalstrassenausbauten zu verstehen. Dies widerspricht dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Vorgehen diametral
- Besonders wenig Verständnis haben wir, dass im November 2024 abgelehnte Projekte dank der Legitimation des Gutachtens zu Verkehr 45 weiterverfolgt werden.
- Umweltaspekte scheinen bedenkenlos übergangen oder relativiert zu werden. Einerseits das Politikversagen gegenüber Vorgaben und gesetzlichen Zielen in den Bereichen Klima, Verbrauch fossiler Energien, Güterverlagerung und Lärmschutz, als auch projektbezogen, indem Projekte favorisiert werden, die im Quervergleich besonders schlecht abschneiden

Erfreulich werten wir den folgenden Punkt. Ihm stehen zahlreiche Aspekte gegenüber, die wir bemängeln, so dass wir uns mit der Stossrichtung definitiv nicht einverstanden erklären können.

Verkehr 45 zeigt auf, dass die bisherige Infrastrukturausbaupolitik übertrieben war

Wir anerkennen, dass Verkehr 45 dazu geführt hat, dass der bisher angenommene Ausbaubedarf kritisch hinterfragt wurde. Dass als Folge der Analysen von Weidman und Bund auf eine beträchtliche Zahl von **31 bisherigen Nationalstrassenprojekte definitiv verzichtet** werden kann, ist eine wichtige Erkenntnis. Auch wenn nur die zwei grössten unter diesen Projekten sich gemäss der bisherigen Systematik in einer Änderung des Netzbeschlusses niederschlagen, erwarten wir, dass der Verzicht der übrigen Projekte als gleichermassen bindend betrachtet wird.

Auch bahnseitig scheint uns die Verzichtsplanung in den grossen Zügen (jedoch nicht in allen Details, siehe Fragen 6 und 8) sehr wertvoll. **Das gewählte Vorgehen hat bezüglich**

**Bahnausbau zu einer sehr angemessenen Antwort auf die aktuelle Problematik der massiven Kostensteigerungen bei bereits beschlossenen Projekten geführt** und in der Variante 24 Mia finanziellen Spielraum für zumindest die wichtigsten zusätzlichen Massnahmen geschaffen. **Ein Umfang von 24 Mia. erachten wir als das absolute Minimum, das es unabhängig vom Ausgang der Volksabstimmung zur Verlängerung des Mehrwertsteuerpromills zu realisieren gilt.** Kritische Fragen haben wir zur Finanzierung, hat doch der Bund vor kurzem noch kommuniziert, das Mehrwertsteuerpromill brächte nur 8 der nötigen 10 Mia. Franken ein (Pressekonferenz des Bundesrates vom 28.1.2026), so dass wir es für unausweichlich halten, dass der Bund zusätzliche Finanzquellen erschliesst (z.B. Abschaffung Fahrkostenabzug, Verzicht oder Aufschub der vom NEAT-Bau geerbten Schulden, höhere Kantonsbeiträge, siehe Frage 10 mit weiteren Vorschlägen).

An der Stossrichtung der Vorlage bemängeln wir hingegen folgende Aspekte:

Die Verkehrsnachfrage als exogen gegeben zu betrachten, ist nicht mehr angebracht

Völlig unverständlich ist für uns, dass die Resultate der letzten Verkehrsperspektiven des Bundes in der Ausprägung des bisher bevorzugten Szenarios nicht hinterfragt, sondern für die gesamten Arbeiten an Verkehr 45 gar als gegeben betrachtet wurden. Einerseits gesteht der Bund selbst ein, dass die aktuellen Verkehrsperspektiven überarbeitet werden müssen, und hat diese Überarbeitung bereits in Auftrag gegeben. Offenbar will der Bundesrat vorab und damit auf Basis explizit zu überarbeitender Annahmen entscheiden.

Andererseits vernachlässigt diese Sichtweise, dass es nicht DIE Verkehrsperspektiven des Bundes gibt, sondern dass die Verkehrsperspektiven verschiedene Szenarien enthalten und dass gesellschaftlich auszuhandeln ist, welches Szenario angestrebt werden soll. Die mehrheitliche Kritik am Nationalstrassenausbau, die sich in der Abstimmung vom November 2024 manifestiert hat, ist eine klarer Hinweis, **dass sich die Schweizer Bevölkerung dem in den Verkehrsperspektiven ausgearbeiteten Szenario «nachhaltige Mobilität» annähern will**, das bei den letzten Verkehrsperspektiven ebenfalls ausgearbeitet wurde. Entsprechend ist die Verkehrspolitik grundsätzlich neu, d.h. nachhaltiger auszurichten.

In diesem Szenario der verkürzten Distanzen im Alltag steigt die Verkehrsnachfrage sehr viel weniger stark als gemäss der Annahme des bisherigen Lieblingsszenarios des Bundes, von dem Gutachter Weidmann bei seinen Analysen im Auftrag des Bundes auszugehen hatte. In Anbetracht nicht angebrachter Annahmen können wir die Resultate von Verkehr 45 bzgl. des mit Infrastrukturausbauten zu befriedigendem Verkehrswachstum für die einzelnen Korridore und ihre Verteilung auf die Verkehrsträger deshalb höchstens ansatzweise anerkennen.

Der Bund schlägt vor allem bei den Nationalstrassen kurzfristig das Gegenteil dessen vor, was die Bedarfsanalyse seines Gutachters Weidmann ergeben hat

In mancher Hinsicht wurde **dem Gutachten Weidmann zu wenig Beachtung geschenkt**. Als angeblich vordringlichste Nationalstrassenprojekte werden mit Perly-Bernex und Aarau Ost – Birrfeld ausschliesslich Projekte vorgeschlagen, bei denen Gutachter Weidmann erst *nach* 2045 einen wirklichen Bedarf ausgemacht hat (siehe Frage 17). Diese

Streckenabschnitte weisen gemäss Weidmann einen geringeren Bedarf aus als jene, bei denen die Mehrheit der Stimmbevölkerung 2024 von der angeblichen Dringlichkeit nicht überzeugt werden konnte und solle gemäss Weidmann nicht (Aarau Ost – Birrfeld) oder nur dann vor 2045 (nicht schon jetzt) in Angriff genommen werden, wenn im NAF noch genügend Mittel vorhanden sein sollten, nachdem dringendere Mobilitätsbedürfnisse gestillt worden sind (Perly-Bernex: Priorität 2\*). Die eidgenössische Finanzkontrolle hält mit Blick auf die Wahl von Aarau Ost – Birrfeld und Perly – Bernex für den nächsten Ausbauschnitt fest: «Da die Planung der besseren Projekte noch nicht genügend weit fortgeschritten ist, sind weniger gute, teilweise sogar ineffiziente oder ersetzbare Projekte vorgesehen.» (EFK 2026: Prüfung des Projektes Verkehr 45: Schlussfolgerungen S. 29)

Bei der Verzichtplanung im Bahnbereich hat der Bund z.T. die Einschätzung des Gutachters unverhältnismässig streng ausgelegt. Beispielhaft sei hier das Projekt Rorschach-Rohrschach Stadt genannt, das nun auf finanziellen Gründen eine Überprüfung durchlaufen soll, ob es in gleicher oder ähnlicher Form notwendig sei oder ob der volle Nutzen des benachbarten strategischen Netzelementes nicht auch anders erreicht werden könne, obwohl Gutachter Weidmann zur Einschätzung gelangt ist, dass das Projekt gemäss seiner synoptischen Projektübersicht «betrieblich notwendig» sei.

#### Anwendung der besten verfügbaren Schätzungen, um beispielsweise das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Projekten zu bestimmen

Die eidgenössische Finanzkontrolle kritisiert, dass die Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse bei Nationalstrassen veraltete Werte verwendet werden, die den Nutzen systematisch überschätzen und bei Bahnprojekten aktuelle Berechnungen meist fehlen (EFK 2026: Prüfung des Projektes Verkehr 45: S. 16-19).

Bei den Nationalstrassen grenzt die Vorliebe des Bundes für die Verwendung veraltete Daten als Hauptszenario geradezu an eine Irreführung der Entscheidungsträger. Staatliches Handeln sollte sich auf die besten verfügbaren Schätzungen abstützen, unabhängig davon, ob ein privater Akteur wie der VSS diese als Norm verwendet oder nicht. CO<sub>2</sub>-Kosten von über 400 Fr. pro Tonne CO<sub>2</sub> gelten als sehr breit anerkannten Richtwert – nicht etwa als ein Extremszenario, das eine Bandbreitengrenze rechtfertigt, wie es das ASTRA im Gegensatz zu anderen Ämtern bisher gehandhabt hat. Wir hoffen sehr, dass der Bund erkennt, dass er sich einer zu grossen Angriffsfläche aussetzt, wenn er für die CO<sub>2</sub>-Wirkung um mehr als den Faktor 3 zu tiefe Werte und bzgl. Zeitgewinn 20 Jahre alte Werte als Hauptszenario verwendet.

**Sämtliche Projektbeurteilungen sind bis zur Botschaft mit der aktuellsten CO<sub>2</sub>-Kostenschätzung von mindestens 450.-/t CO<sub>2</sub> gemäss ARE und den neusten vor der Pandemie erhobenen Zeitgewinn-Daten als Hauptszenario zu wiederholen. Die Liste der gestrichenen Projekte ist auf der neuen Grundlage zu ergänzen.**

Bei den Bahnprojekten scheint die Verzerrung durch nicht aktuelle Kosten-Nutzen-Verhältnisse weniger systematisch. Wir erwarten, dass der Bund wie angekündigt bis zur Botschaft die fehlenden Berechnungen durchführt und **die Liste der Projekte, die gestrichen werden oder deren Notwendigkeit als Ergänzungsmassnahme bis 2031 noch genauer zu prüfen ist, entsprechend ändert.** Bei Projekten, die im Rahmen der **Ausbauschritte 2025 und 2035** vom Parlament bereits beschlossen worden sind, ist auch der Antrag an Bundesversammlung **entsprechend anzupassen.**

### Die wertvollen Grundlagen für eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive werden nicht gebührend berücksichtigt

Auf vielen Korridoren begeht die Vorlage einen Fehler, den sie eigentlich vermeiden wollte: Die Infrastrukturen von Bahn und Strasse werden gleichermassen ausgebaut, viel Geld wird investiert, der Modal Split verändert sich jedoch kaum.

Nötig wäre eine klare Priorisierung eines Verkehrsträgers. Gemäss der Perspektive Bahn 2050 des Bundes und dem Sachplan Verkehr ist dies zwischen grossen Agglomerationen oder zwischen einer grossen und einer mittleren Agglomeration in den meisten Fällen die Bahn.

**Wir erwarten, dass der Bund zumindest auf jenen Korridoren, auf denen er die Bahn als das geeignetere Verkehrsmittel betrachtet, dem Bahnausbau klar Priorität einräumt und auf Nationalstrassenausbauten verzichtet.** Auf der Ost-West-Achse zwischen Genf und Bodensee geschieht das Gegenteil: Ausgebaut wird vor allem das Nationalstrassennetz, weil auf Seiten Bahn der Bund gemäss eigenen Angaben eine Strategie fehlt. **Der Misserfolg der WAKO dient bis auf weiteres als Ausrede, um trotz ÖV-Konkurrenzierung einseitig die Nationalstrassen ausbauen zu können, obwohl die Bevölkerung 2024 vier Ausbauprojekte auf der N1 abgelehnt hat.**

Gutachter Weidman und zum Teil auch der Bund haben die Abhängigkeiten zwischen den Verkehrsträgern für die einzelnen Ausbauten minutiös aufgearbeitet. Diese Entscheidungsgrundlagen scheinen für den Projektentscheid des Bundesrates jedoch kaum von Bedeutung zu sein. Für Nationalstrassenprojekte in den Kantonen Tessin, Schaffhausen, Thurgau und Aargau, die der Bundesrat bis 2045 bauen will, gilt, dass ihr Nutzen tiefer ausfällt, wenn gleichzeitig ÖV-Ausbauten (die der Bundesrat nur teilweise realisieren will) auf den entsprechenden Strecken erfolgen (Konkurrenzierung gemäss regionaler Koordinationsmatrizen von Verkehr 45).

Auch die Projektblätter des ASTRA halten beispielsweise zu den beiden als nächstes geplanten Nationalstrassenausbauten solche Konkurrenzierungen fest. Für Perly-Bernex und Aarau Ost – Birrfeld lautet die Einschätzung identisch: «Das Projekt verursacht eine Verlagerung vom ÖV zum Individualverkehr, da der Individualverkehr attraktiver wird.» (STEP Strasse 2027: Ergebnisse der Projektbewertungen, S.93 bzw. 206).

Noch eindeutiger fällt das Urteil des Gutachters nördlich von Bern aus. **Gemäss Weidmann kann das Bahnausbauprojekt Bern-Biel/Olten/Wankdorf den abgelehnten Autobahnausbau Wankdorf-Schönbühl substituieren, d.h. vollständig ersetzen.**

Entsprechend ist nur schon aus diesem Grund auf dieser Strecke auf die Pannestreifenumnutzung zu verzichten, die bzgl. Kapazität dem demokratisch abgelehnten Projekt sehr nahe kommt.

### Das Potential von Agglomerationsprojekten wurde unterschätzt, weil kleinere Reformen im Bereich der Agglomerationsprogramme gar nicht erst in Betracht gezogen worden sind

Während die Vorlage in der Bahn- und Nationalstrasseninfrastrukturpolitik gewisse Änderungen bringt, will der Bund bei den Agglomerationsprogrammen Anpassungen gar nicht erst in Betracht ziehen. Im erläuternden Bericht fehlt jedenfalls bei den Agglomerationsprogrammen ein Kapitel zu geprüften und verworfenen Alternativen. **Damit**

**die Agglomerationsprogramme ihr Potential ausschöpfen können, Nationalstrassen und Bahninfrastruktur durch ergänzende Infrastruktur zu entlasten**, sind zusätzliche Anreize zu schaffen. **Gesetzliche Änderungen in Bezug auf die**

**Agglomerationsprogramme müssen Bestandteil der Vorlage werden.** Richtigerweise ist die Bundesratsvorlage nämlich bemüht, z.B. bzgl. Durchmesserlinie in Basel oder durch punktuellen Verzicht auf neue Haltestellen den S-Bahn-Verkehr (mit seinen tendenziell kurzen Fahrten) und den Fernverkehr (mit seinen tendenziell längeren Fahrten) nicht maximal zu verflechten. Damit die Strategie, das Fernverkehrsangebot möglichst durch eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, erfolgreich sein und Akzeptanz finden kann, muss die Benachteiligung besonders kostspieliger schienengebundener Agglomerationsprojekte gegenüber S-Bahn-Projekten zumindest reduziert werden. Während der Bund Agglomerationsprojekte derzeit mit maximal 50 Prozent mitfinanziert, übernimmt er bei S-Bahn-Projekten die gesamten Kosten (siehe Frage 20).

#### Reisezeitverkürzungen sind gezielt und zurückhaltender einzusetzen

Wir begrüssen, dass beim Bahnausbau der Akzent ganz klar auf zusätzlichen Sitzplätzen durch ein besseres und direkteres Angebot gelegt wird und – mit Ausnahme des zu Unrecht prioritär eingestuften Grimseltunnels – nicht auf Reisezeitverkürzungen. Ausnahmen sind richtigerweise Strecken, wo durch ein paar wenige Fahrplanminuten massiv attraktivere Umsteigebeziehungen entstehen (Vollknoten Lausanne und St.Gallen) ferner der internationale Schienenverkehr, bei dem die Bahn durch den Flugverkehr konkurrenziert wird, sowie Strecken, auf denen die Fahrzeit in den letzten 20 Jahren zugenommen hat (was für sehr viele Intercity-Verbindungen in der Romandie zutrifft). Durch den dosierten Einsatz von Reisezeitverkürzungen wird auf Seite der Bahn das Verkehrswachstum nicht zusätzlich angeheizt.

Nationalstrassenseitig fehlt diesbezüglich eine klare Ausrichtung der Vorlage. Durch Projekte wie jene in BS oder AG werden Reisezeitgewinne entstehen. Damit wird der zusätzliche, induzierte Verkehr erhöht, die Pendlerdistanzen verlängert und die Zersiedlungswirkung verstärkt. Bekanntlich ist das Reisezeitbudget für die allermeisten Menschen konstant. Eine solche Verkehrspolitik wird das Verkehrssystem langfristig erneut an seine Kapazitätsgrenzen bringen und verkehrliche Engpässe in einer mittelfristigen Perspektive nur verlagern statt lösen.

#### Bestehende Infrastruktur möglichst gut nutzen, schliesst Geschwindigkeitsanpassungen ein

Wir begrüssen, dass der Vorrang von Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Ausbau bestehen bleibt. Bei den Nationalstrassen sehen wir jedoch angesichts des Alters zahlreicher Kunstbauten und des Netzzustandsberichts neben einem Informationsbedarf auch zusätzlichen Finanzbedarf; bei der Bahn besteht aus unserer Sicht weiterer Informationsbedarf. Auch werden die Folgekosten der Ausbauten im erläuternden Bericht kaum thematisiert, geschweige denn beziffert (siehe Frage 2).

Während mit der EMTRS-Strategie auf Seite Bahn Kapazitätssteigerung durch Verkehrsmanagement prominent behandelt wird, fehlen bezüglich **Nationalstrassen** Aussagen, wie durch **zeitliche und örtliche Geschwindigkeitsanpassungen** (Tempo 80 oder Tempo 100 auf Nationalstrassen) auf punktuelle Ausbauten verzichtet werden kann. Die

Vorlage ist um eine flächendeckende Überprüfung zu ergänzen, auf welche Ausbauten dadurch verzichtet werden kann.

Gar nicht in Betracht gezogen wurden finanzielle Anreize für Strassenbenützer wie die vom Parlament geforderte Durchfahrtsabgabe für den Transitverkehr gemäss den Motion Chiesa 25.3744 und ihre Auswirkungen auf den Bedarf der Projekt Lugano Süd - Mendrisio oder und den Basler Rheintunnel oder ein weitreichenderes Road Pricing.

#### Pannestreifenumnutzungen als das behandeln, was sie sind, nämlich Kapazitätserweiterungen

Diverse Abschnitte der A1 in den Kantonen AG, SO/BE und VD/GE, auf denen der Bund bisher nur die Option des Baus einer festen dritten Spur verfolgt hat, sollen nun durch Pannestreifenumnutzungen bei Bedarf eine dritte Spur pro Richtung erhalten. Damit wird in Bezug auf die Abschnitte Le Vengeron-Nyon-Coppet und Kirchberg-Schönbühl das Volksverdict von 2024 zu einem grossen Stück umgangen, war die damalige Ablehnung gemäss Nachwahlbefragung vor allem auch mit der Vermeidung von induziertem Verkehr begründet. Bereits seit Jahren verfolgt der Bund die Strategie, wo möglich Pannestreifen umzunutzen, statt zusätzliche fixe Spuren zu bauen. Weshalb der Bundesrat deshalb derart viele Strecken neu plötzlich als für eine Pannestreifenumnutzung geeignet einstuft, erschliesst sich uns nicht und wird in der Vorlage auch nicht erläutert. Jedenfalls kommt für uns eine Änderung der Spielregeln für Pannestreifenumnutzungen (z.B. Abstriche bei der Sicherheit oder Rechtsschutz der Anrainer) nicht in Frage.

Wir fordern den Bund auf, **Pannestreifenumnutzungen auf den Projektlisten aufzuführen**, handelt es sich dabei doch ebenfalls um Kapazitätserweiterungen und nicht um reine Anpassungen (siehe Frage 14).

#### Bahnpolitik für die Ost-West-Achse als nicht akzeptable Leerstelle

Verkehr 45 anerkennt zwar, dass der Ost-West-Achse zwischen Genf und Bodensee eine besonders wichtige Rolle zukommt, befinden sich doch 6 der 8 bevölkerungsreichsten Städte der Schweiz auf dieser Achse. Bei den Nationalstrassen wird der Ausbau der N1 denn auch überdurchschnittlich forciert. Bahnseitig leistet sich Verkehr 45 aber für die allerwichtigste Achse eine fast vollständige Leerstelle und verweist auf die Botschaft in fünf Jahren.

Schlimmer noch, das Präsentieren von Bahnausbauten jenseits dieser Achse suggeriert gar, dass die vom WAKO-Fehlentscheid unverschuldet getroffenen Strecken Lausanne-Bern und Winterthur-St.Gallen über das Jahr 2045 hinaus warten müssen, bis Ersatzmassnahmen in Form von Infrastrukturausbauten ergriffen werden. Lausanne und St.Gallen zu Vollknoten mit attraktiven nahtlosen Umsteigemöglichkeiten zu machen muss jedoch höchste Priorität geniessen, wurde für dieses Versprechen doch die VCS-ÖV-Initiative zurückgezogen. Eine ganze Generation zu warten, bis der Spatenstich für Ersatzmassnahmen erfolgt, ist nicht akzeptabel, zumal die urbanen Räume in der Romandie und der Ostschweiz heute weniger gut ins Schweizer Bahnnetz integriert sind als andere Agglomerationen ähnlicher Grösse. Für den westlichsten Abschnitt der Ost-West-Achse (Lausanne-Genf) sind abgesehen des Teilstücks Morges - Perroy in der Vorlage noch nicht einmal ansatzweise Vorschläge enthalten.

Wir erwarten vom Bund, dass er **bis 2031 ein detailliertes, ganzheitliches Konzept für die gesamte Achse von Genf bis zum Bodensee, inklusive angepasstem Angebotskonzept 2045 erarbeitet und er bauliche Massnahmen ab 2035 bei den Ausbausritten priorisiert behandelt.**

Dass wichtige Informationen erst mit der Botschaft publik werden, wertet die Vernehmlassung ohne Not ab

Bisher wurde der Ausbaubedarf bei der Bahninfrastruktur immer aus einem Angebotskonzept abgeleitet. Dies ist Teil des Erfolgsmodells der Planung der Schweizer Bahninfrastruktur und stellt sicher, dass beim Ausbau die Prioritäten dort gelegt werden, wo das Angebot ab einem bestimmten Zeitpunkt auch tatsächlich verbessert wird. Erstmals fehlt zum Zeitpunkt der Vernehmlassung ein Angebotskonzept, was die Beurteilung der Bahnprojekte sehr erschwert und künftig vermieden werden muss. Ebenfalls kein Verständnis haben wir dafür, dass die definitiven Umweltverträglichkeitsprüfungen der Nationalstrassenausbauten des nächsten Ausbauschnittes zum Zeitpunkt der Vernehmlassung nicht vorliegen, so dass zur Beurteilung der Projekte relevante Informationen fehlen oder lückenhaft sind.

Folgende Aufträge des Parlamentes sind entgegen der Ansicht des Bundesrates noch nicht erfüllt und unverändert wichtig für eine breit akzeptierte Verkehrspolitik, so dass die folgenden Vorstösse *nicht* abzuschreiben sind:

Mo 19.4443/4/5/6 Candinas/Graf-Litscher/Schaffner/Töngi. Massnahmenplan zur Steigerung des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr:

Den Vorschlag diesen Vorstoss im Rahmen dieser Vorlage als erledigt abzuschreiben, können wir beim besten Willen nicht nachvollziehen, strebt die Vorlage doch keinerlei Modal-Split-Verschiebung an, sondern betrachtet die Modalsplitentwicklung der Verkehrsperspektiven explizit als Annahme. Im Sinne der Motion sollte hingegen der Nationalrassenteil der Vorlage grundlegend überarbeitet werden. Die im erläuternden Bericht erwähnte Publikation möglicher Massnahmen kann nur ein erster Schritt sein, handelt es sich doch nicht um ein Postulat sondern um eine Motion.

Mo KVF-N 22.4258 Perspektive Bahn 2050: Einen Fokus auf die Realisierung und Vollendung des Verkehrskreuzes Schweiz und Po KVF-S 17.3262 Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz:

Da der Bundesrat bis 2031 eine einheitliche Strategie für den Ausbau auf der Ost-West-Achse ausarbeiten wird, ist offensichtlich die geforderte schweizweite Vision für die Ost-West-Achse des Verkehrskreuzes Schweiz noch nicht vorhanden. Erst wenn die Inhalte inkl. Zeitplan für Infrastrukturausbauten auf der gesamten Ost-West-Achse bekannt sind, können die Vorstösse als erledigt betrachtet werden. Auch die gemäss erläuterndem Bericht festgestellten Potentiale technologischer Entwicklungen auf diesen stark ausgelasteten Strecken sind im erläuternden Bericht nicht dargelegt (z.B. Zugabfolge reduzieren durch autonome Fahrzeuge).

Mo 21.4584 Rechsteiner Thomas. Bahn 2050. Anschluss der ländlichen Regionen

sicherstellen:

Solange kein Angebotskonzept vorliegt, kann schwerlich behauptet werden, die Forderung der Motion erfüllt sei, wonach «die geltende Gesetzgebung dermassen anzupassen ist, dass beim zukünftigen Ausbau der Bahninfrastrukturen im Rahmen des Projektes Bahn 2050 der Anschluss der ländlichen Regionen an die Agglomerationen konsequent einbezogen und verbessert wird.» Die Verbesserung der Schnittstelle zwischen ländlichem Raum und Agglomerationen war unseres Wissens nicht Teil des Expertenberichtes Verkehr 45. Der Vorstoss ist eine Reaktion auf die Perspektive Bahn 2050 und verlangt entsprechende Anpassungen, so dass die im erläuternden Bericht erwähnte räumliche Konkretisierung der kritisierten Vorlage Perspektive Bahn 2050 dieser Forderung nicht gerecht wird. Wir teilen die Ansicht des Motionärs, dass im ländlichen Raum der Modalsplit im Sinne der Motionen 19.443/4/5/6 am niederschwelligsten und kostengünstigsten erhöht werden kann, wenn man die Schnittstelle Agglomeration/ländlicher Raum verbessert. Nur so schafft man im gesamten ländlichen Raum (statt mit dem Grimseltunnelprojekt nur auf der Achse Haslital-Goms) die notwendige Akzeptanz, die für das obligatorische Referendum zur Weiterführung der bisherigen Bahnfinanzierung notwendig ist.

Mo 23.3668 Français. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne-Genf:

Der Infrastrukturausbau zur Steigerung von Zuverlässigkeit und Herstellung einer Redundanz auf dieser Strecke wird mit dieser Vorlage erst zu einem kleinen Teil – und auch dies gemäss Zeitplan des Bundesrates erst mit dem nächsten Ausbauschritt 2031- adressiert. Solange nicht für die gesamte Strecke entlang des zweitwichtigsten Wirtschaftsraumes der Schweiz die Fragen bzgl. Zuverlässigkeit und Redundanz beantwortet sind, ist der erwähnte Vorstoss nicht abzuschreiben.

Mo 24.4037/42 Broulis/Tuosto. Entwicklung eines Angebotskonzeptes 2050 auf nationaler und internationaler Ebene:

Verkehr 45 beschäftigt sich mit dem Bahnangebot innerhalb der Schweiz. Die daraus entstehenden neuen Möglichkeiten für internationale Verbindungen aus der Schweiz bleiben unberücksichtigt; ein Angebotskonzept für den internationalen Verkehr fehlt gänzlich. Ein solches wäre jedoch klimapolitisch notwendig, um den internationalen schienenpersonenverkehr als Alternative zum Flugverkehr zu stärken.

Wir können die Abschreibung des Po Imark 24.3071 zur Direktverbindung Basel-Genf via Delémont nachvollziehen, halten aber fest, dass infrastrukturelle Massnahmen gemäss ebenfalls überwiesenen Po Tuosto 25.3483 zur Direktverbindung Basel-Genf weiterhin notwendig sind.

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

Bemerkungen:

Den folgenden sieben Themen hat die Vorlage zu wenig Beachtung geschenkt:

Der Bundesrat wird den Motiven der Nein-Stimmenden vom November 2024 mit seinem Vorschlag nicht gerecht

In der jüngeren Vergangenheit hat sich **die Stimmbevölkerung bei JEDER Gelegenheit mehrheitlich gegen kapazitätssteigernde Ausbauten von Nationalstrassen ausgesprochen:**

- 2004 gegen den Avanti Gegenvorschlag mit kapazitätssteigernden Ausbauten im Mittelland und am Gotthard
- 2013 gegen jene Nationalstrassenprojekte, die mit dem Nationalstrassenabgabegesetz verknüpft waren
- 2024 gegen den Ausbauschritt 2023

Das einzige Autobahnausbauprojekt mit einer Volksmehrheit war eines ohne Kapazitätserweiterung – die 2. Gotthardröhre 2016. Bei der sogenannten Milchkuh-Initiative und der Einführung des NAF standen keine Ausbauprojekte zur Abstimmung.

**Das Nein 2024 war kein Zufallsresultat. Das Resultat ist typisch für das Abstimmungsverhalten der Bevölkerung in der Verkehrspolitik seit gut 30 Jahren.**

Nämlich seit Annahme Alpeninitiative 1994. Abstimmungsvorlagen zu Eisenbahnausbauprojekten wurden im gleichen Zeitraum immer angenommen (1998: FinÖV, 2014 FABI).

Gemäss der vom Bund in Auftrag gegebenen und finanzierten VOX-Analyse wurden als Motive der Nein-Stimmenden denn auch grundsätzliche Argumente am häufigsten genannt: Die Förderung und Zunahme des Autoverkehrs sei abzulehnen, die nachhaltige Mobilität und den öffentlichen Verkehr seien zu priorisieren und der Ausbau werde längerfristig zu mehr Verkehr und Staus führen (VOX-Analyse S. 22).

Gemäss der Nachwahlbefragung von LeeWas im Auftrag von Tages-Anzeiger und 20 Minuten (S. 14) war das Argument «Der Ausbau der Autobahnen fördert neuen Verkehr» am häufigsten ausschlaggebend für die ablehnende Stimmabgabe. Auch knapp zwei Jahre nach der Volksabstimmung wird diese Ansicht von den Stimmberechtigten mehrheitlich geteilt (DemoSCOPE 2026: Verkehr 45. Online-Omnibus-Umfrage August 2026: Folie 4).

Dies zeigt: **Den meisten Nein-Stimmenden wird der Bund nur mit einem weitreichenderen Verzicht auf kapazitätssteigernden Ausbauprojekte gerecht.**

Demokratierechtlich **besonders stossend ist, dass bei den bis 2045 angekündigten Nationalstrassenprojekte jene Landesgegenden übervertreten sind, die 2024 ablehnend votiert haben** (GE, BS ferner auch ZH und TI).

Der erläuternde Bericht (S. 46) führt aus, dass «innerhalb der metropolitanen und grosstädtischen Agglomerationen Erweiterungen von Nationalstrassen oftmals unumgänglich» seien. Auch dies dürften nicht nur wir, sondern auch ein Grossteil der Direktbetroffenen anders sehen, wie die deutliche Ablehnung im grosstädtischen Raum vom November 2024 gezeigt hat. Eine mehrheitsfähige Strassenverkehrspolitik sollte **sicher nicht**

**den grosstädtischen Raum** primär mit zusätzlichen Nationalstrassenkapazitäten zusätzlich belasten.

Besonders störend ist für uns, dass 2024 von der Bevölkerung abgelehnte Projekte nun erneut zur Realisierung vorgeschlagen werden. Nur eine zeitliche Distanz zum Abstimmungsergebnis zu schaffen, um verworfene Vorschläge unverändert zu präsentieren, ist ein undemokratisches Vorgehen, das wir entschieden bekämpfen werden. **Sämtliche Projekte, über die 2024 abgestimmt wurde, sind der Liste der nicht weiterzuverfolgenden Projekte hinzuzufügen.**

#### Induzierten Verkehr konsequenter und grossflächiger mitberücksichtigen

Bei Nationalstrassen- und Bahnausbauprojekten wurde dem Phänomen des induzierten Verkehrs zu wenig Beachtung geschenkt. Gemäss VOX-Analyse zur Abstimmung von 2024 war dies das verbreitetste Motiv für Nein-Stimmende (90% Zustimmung!), gemäss Nachwahlbefragung von LeeWas war es dasjenige Nein-Argument, das für den Stimmentscheid von Nein-Stimmenden die grösste Relevanz hatte.

Die Projektbewertungen, wie sie Gutachter Weidmann bei seinen synoptischen Projektbeschrieben und das ASTRA in ihren Projektblättern systematisch und allgemein in guter Qualität vorgenommen haben, beschränken sich auf die Auswirkungen entlang der jeweiligen Strecke. Die Auswirkungen ausserhalb des Bauprojektes geraten aus dem Blickfeld, vor allem wenn wie erwähnt die räumlichen Koordinationsmatrixen von Gutachter Weidmann zu wenig Beachtung finden (siehe Frage 1). **Unverzichtbar ist eine systematische Analyse, unter welchen Annahmen Stauschwerpunkte oder fehlende Sitzplätze im öV durch die Kapazitätserweiterungen lediglich verlagert statt behoben werden.**

Während auf Seiten der Bahn auf Ausbauten auf der Ost-West-Achse aus Mangel an einer kohärenten Strategie seit dem WAKO-Verzicht vorderhand auf Ausbauprojekte verzichtet wird (was spätestens 2031 ein Ende finden muss, siehe Frage 1), wird für die Ost-West-Achse der Nationalstrasseninfrastruktur eine kohärente Strategie gar nicht erst eingefordert. Vielmehr sollen sich unterschiedliche Strategien gemäss Bundesrat munter abwechseln (von West nach Ost: Spurausbau, Pannestreifenumnutzung, status quo, Pannestreifenumnutzungen, Spurausbau, status quo, Spurausbau, status quo, Spurausbau, status quo). **Ob sich damit wie erhofft auf der gesamten Ost-West-Achse Kapazitätsengpässe vermeiden lassen, statt sie zu verlagern, wurde bisher nur aus der statischen Betrachtung auf die aktuellen Staustundenstatistik abgeleitet. Der induzierte Verkehr wurde in den Modellierungen hingegen nicht systematisch berücksichtigen.** Ein zusätzliches Angebot wird nicht nur aktuelle Kapazitätsbedürfnisse befriedigen, sondern sich auch eine Nachfrage schaffen und so die Zersiedelung vorantreiben.

Auch bei der Bahn ist der induzierte Verkehr bei der Projektbewertung miteinzubeziehen. Beispielweise begrüssen wir es, dass Bundesrat entgegen dem Ansinnen des Parlamentes auf eine Neubaustrecke mit Fahrzeitverkürzung zwischen Aarau und Zürich verzichten will und stattdessen ein alternatives Projekt für diesen wichtigen Korridor ausarbeiten wird.

### Gesetzliche Ziele und Vorgaben der Umweltpolitik werden vernachlässigt und die Umweltbeurteilung schlägt sich kaum in der Auswahl der Projekte nieder

Dass gesetzlich Vorgaben bzgl. Klimabelastung, Energieverbrauch, Güterverlagerung oder Lärmbelastung aktuell missachtet und gesetzliche Ziele verfehlt werden, scheint nicht mitberücksichtigt worden zu sein (CO<sub>2</sub>-Sektorrichtwerte Verkehr 2020 und voraussichtlich auch 2030 und 2040 trotz Volks-Entscheid zum KIG von -57% gegenüber 1990 bis 2040, CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel 2030 primär aufgrund der Strassenverkehrsemissionen, Zielpfad des Verbrauchsrichtwerte für fossile Energien gemäss Volksentscheid Energiestrategie 2050; Güterverlagerungsziel gemäss Güterverlagerungsgesetz (relevant für die Projekte Rheintunnel Basel und Lugano Süd – Mendrisio), Lärmschutzzimmisionsgrenzwerte auf Nationalstrassen mitunter auch über dem Alarmimmissionsgrenzwert).

Ins Bild passt, dass bei den Nationalstrassenprojekten kurzfristig ausschliesslich solche ausgewählt wurden, die in der *Bauphase* gemäss ASTRA überdurchschnittlich hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen, was eine CO<sub>2</sub>-Reduktionspolitik gemäss Volksentscheid zum KIG weiter erschwert und in Anbetracht der Ziellücke der Schweizer Klimapolitik unverständlich ist (gemäss ASTRA Projektblätter in beiden Fällen «emissionsintensive Kunstbauten», Aarau Ost – Birrfeld ist bzgl. Klimabelastung auf einer Skala von -15 bis +15 als -12 eingestuft).

### Flächeneffizientem Verkehrsmittel ist bei Ausbauentscheiden Vorrang einzuräumen

Vor allem auch bezüglich dem Flächenbedarf bleibt eine konsistente verkehrsträgerübergreifende Betrachtung aus, die sich bei einer Vorlage anbieten würde, die Nationalstrassen-, Bahn- und Agglomerationsprogrammprojekte miteinander vergleicht. Aufgrund der Flächeneffizienz und der Energieeffizienz hat eine gesamtheitliche Verkehrsbetrachtung wo immer planerisch sinnvoll Veloverkehrsinfrastruktur gegenüber Schienenverkehr auf Eigentrasse (u.a. im Strassenraum) zu bevorzugen. Lediglich dieser wird durch Gutachter Weidmann und dem Bund richtigerweise den Vorzug gegeben vor einer Erschliessung per S-Bahn (z.B. Basel, Genf). Die Bahn wird jedoch mit Ausnahme des Arc lémanique in der bundesrätlichen Strategie in keinen Landesteil systematisch gegenüber Nationalstrassenausbauten bevorzugt. Im Gegenteil: Die Einschätzungen von Gutachter Weidmann (Synoptische Projektübersicht und Koordinationsmatrixen) und des ASTRA (Projektblätter), wonach diverse vorgeschlagene Nationalstrassenprojekte zu einer Verlagerung vom öV auf den MIV führen oder den öV zumindest konkurrenzieren können, finden offenbar keinerlei Beachtung (siehe Frage 1 und 15). Entsprechend ist Vorlage, um ein Bekenntnis zu folgender Kaskade zu ergänzen (davon soll nur in gut begründeten Fällen z.B. unter Berücksichtigung des Anteils von Ziel-/Quellverkehr abgewichen werden): Zugunsten der Begrenzung von Flächenbedarf (aber auch im Sinne der finanziellen Lasten und der Energieeffizienz) ist im Grundsatz eine Erschliessung für (E-)Veloverkehr besser als durch Schienennahverkehr (u.a. im Strassenraum) besser als durch Eisenbahn besser als durch Umfahungsstrassen besser als durch Nationalstrassen.

Zu oft wird aktuell der Entscheid, welches Verkehrsmittel ausgebaut wird, nicht aufgrund der Stelle mit den engsten Platzverhältnissen eines Reiseweges gefällt, sondern aufgrund der durchschnittlichen Platzverhältnisse eines Reiseweges. Bei räumlichen Verengungen, wie sie in Städten und Dörfern, wo der Reiseweg in den allermeisten Fällen beginnt, endet oder hindurchführt. Deshalb kommt es im Individualverkehr unweigerlich zu Kapazitätsreduktionen an neuralgischen Punkten.

Eine Projektmitte Wahl gemäss der oben beschriebenen Kaskade beschränkt die Zunahme der Bodenversiegelung, deren wichtiger Treiber Verkehrsflächen sind, was auch der Klimaanpassung dient.

#### Unklare Folgekosten des Ausbaus

Gemäss Gesetz hat sich die Botschaft zu Nationalstrassenausbauten insbesondere mit deren Folgekosten zu beschäftigen (Art. 11 Abs. 2 NSG: «Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbausritten insbesondere die Folgekosten auf.») Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung, die im Hinblick auf die Ausarbeitung dieser Botschaft ausgearbeitet wurde, fehlen jedoch jegliche Informationen zu den Folgekosten der Nationalstrassenausbauten. Auch bezüglich Bahnausbau vermissen wir konkrete quantitative Angaben zu den Auswirkungen des Ausbaus auf die Unterhaltskosten, was spätere Ausbauten einschränkt (d.h. v.a. die Ost-West-Achse, wo mit Ausnahme von Bern-Zürich langfristig durchgehend unbestrittener Ausbaubedarf besteht).

#### Fehlende Prüfung der Verfassungsmässigkeit in Bezug auf den Alpenschutzartikel

Mindestens zwei, wenn nicht drei Kapazitätserweiterung dürften Auswirkungen auf die Attraktivität des alpenquerenden Strassengüterverkehrs haben (Rheintunnel Basel, Lugano Süd – Mendrisio, allenfalls auch 2. Röhre Fäsenstaubtunnel). Gemäss Verfassung hat der Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen. Entsprechend ist erst der Nachweis zu erbringen, dass diese Kapazitätssteigerungen verfassungskonform sind.

#### Inkonsequentes Vorgehen bei Projekten mit besonders grossem Kulturlandverlust

Von Seiten des Bundesrates haben wir verschiedentlich vernommen, dass er die Nein-Mehrheit von 2024 auch auf den zu grossen Kulturlandverlust einiger Projekte zurückführt. Einerseits soll auf alle 2024 abgestimmten Projekte mit relevantem Kulturlandverlust definitiv auch über 2045 hinaus verzichtet werden (Schönbühl-Kirchberg, Le Vengeron-Nyon-Coppet), was wir begrüssen. Andererseits will der Bund vor allem auch Projekte realisieren, die insbesondere wegen ihres grossflächigen Kulturlandverlust umstritten sind. Nämlich bereits als allernächstes Aarau Ost - Birrfeld und später die Umfahrung Amriswil Nord inklusive Anbindung Romanshorn (zum Ausmass des Kulturlandverlustes bei diesen Projekten siehe Fragen 17 bzw. 15).

Wähler aller Parteien sind mehrheitlich der Ansicht, dass landwirtschaftlicher Boden nicht durch Nationalstrassenausbauten verloren gehen solle (DemoSCOPE 2026: Verkehr 45: Online-Omnibus-Umfrage vom August 2026: Folie 14). Das Vorgehen des Bundesrates als kulturlandrelevante Projekte zu priorisieren ist für uns nicht nachvollziehbar und erweckt den Eindruck, dass die politische Relevanz der Thematik erneut unterschätzt werden könnte.