

## Positionspapier

# Verkehr '45 – Künftige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

## I. Forderungen des sgv

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaft zentral. Da der Güter- und Personenverkehr weiter zunimmt, sind die Verkehrsinfrastrukturen gezielt weiterzuentwickeln. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Strasse der wichtigste Verkehrsträger ist.

Bei der Beantwortung der Frage, welche Verkehrsprojekte die Schweiz bis 2045 ausbauen soll und in welcher Priorität, stehen für den Schweizerischen Gewerbeverband sgv folgende Punkte im Zentrum:

### 1. Klare Priorisierung nach volkswirtschaftlichem Nutzen

Projekte sind transparent zu bewerten. Dabei ist eine konsequente Ausrichtung am volkswirtschaftlichen Nutzen vorzunehmen. Im Vordergrund müssen die tatsächliche Nachfrage und Nutzung der Infrastruktur stehen, nicht angebotsorientierte Überlegungen.

### 2. Gleichbehandlung der Verkehrsträger

Die freie Wahl des Transportmittels muss gewährleistet sein. Nach diesem Grundsatz sind alle Transportmittel gleich zu behandeln, lenkende Regulierungen abzulehnen und die Multimodalität zu stärken. Statt die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, muss künftig mehr in deren Verknüpfung investiert werden. Funktionalität sowie leistungsabhängiger Aus- und Umbau von Strasse und Schiene müssen gewährleistet sein. Strasse und Schiene sind entsprechend ihrer wirtschaftlichen Funktion und ihrer Komplementarität zu beurteilen.

### 3. Finanzierung und Koordination von Nationalstrassen- und Agglomerationsprojekten

Die Finanzierung ist nachvollziehbar und langfristig tragfähig auszugestalten. Dabei sind die Kriterien Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit zu beachten. Die Finanzierung und Weiterentwicklung von Strasse und Schiene sind langfristig sicherzustellen. Einlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) und in den Bahninfrastruktur fonds (BIF) sollen nicht gekürzt werden. Die Fonds für die Strasse und die Bahn dürfen weder zusammengelegt noch vermischt werden. Die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsprojekte werden aus demselben Fonds finanziert, hängen stark voneinander ab und müssen daher gut aufeinander abgestimmt sein. Darum sind sie miteinander zu verknüpfen und *gemeinsam* dem Referendum zu unterstellen.

### 4. Stärkung der KMU-Perspektive

Die Interessen der KMU sind systematisch in die Planung und die Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Die wirtschaftliche Perspektive der KMU und damit von über 99% der KMU muss gegenüber der Perspektive der institutionellen und angebotsorientierten Akteure gestärkt werden.

### 5. Kritischer Umgang mit allfälligen klimapolitischen Zielsetzungen

Allfällige klimapolitische Überlegungen, welche die Ausrichtung der Verkehrspolitik beeinflussen, müssen offengelegt und kritisch hinterfragt werden. Infrastrukturentscheide sind konsequent nach Nachfrage, volkswirtschaftlichem Nutzen und Versorgungssicherheit sowie nach klaren Kosten-Nutzen-Kriterien zu beurteilen.

## II. Ausgangslage

### II.a Rückblick

Am 24. November 2024 wurde der Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, welcher sechs Engpassbeseitigungsprojekte beinhaltete, vom Stimmvolk abgelehnt. Zudem ortete der Bund etwa zeitgleich einen gegenüber früheren Annahmen massiv erhöhten Finanzbedarf beim Ausbauschritt 2035 für die Bahninfrastruktur. Daher beschloss das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Januar 2025, sämtliche Ausbauprojekte für Schiene und Strasse neu zu priorisieren. Dafür wurde die ETH Zürich mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt.

### II.b Studie «Verkehr '45»

Im Oktober 2025 veröffentlichte der Bundesrat die Ergebnisse dieses Gutachtens unter dem Titel «Verkehr '45». Die Studie beurteilte sämtliche Projekte für Schienen- und Strasseninfrastruktur, sowie die Agglomerationsprojekte nach den Kriterien Relevanz für das Gesamtverkehrssystem, Wirkung, Kosten, und generelle Lösungsansätze. Damit wurde eine Priorisierung der Projekte in sechs Stufen vorgenommen. Als finanzieller Rahmen galten die bisherigen Beschlüsse (9 Milliarden Franken bei den Nationalstrassen, 7.5 Milliarden Franken bei den Agglomerationsprojekten und 14 Milliarden Franken bei der Bahninfrastruktur), wobei für die Bahninfrastruktur mit einer zweiten Variante mit erhöhten Mitteln (24 Milliarden Franken) gerechnet wurde.

Die wichtigste Erkenntnis der Studie ist, dass alle Projekte mit erster Priorität finanzierbar sind. Ausserdem sind weitere Mittel vorhanden für zusätzliche Projekte, wobei diese allerdings vereinfacht, in die Zeit nach 2045 verschoben, oder durch alternative Lösungen ersetzt werden müssen. Ausserdem berichten die Studienautoren, kapazitätsorientierte Ausbauten seien insbesondere bei den Nationalstrassen häufig unvermeidlich, jedoch auch teuer und ohne grossen übergreifenden Mehrwert. Daher müssten für Kapazitätssteigerungen künftig auch vermehrt technisch-betriebliche Massnahmen eingesetzt werden. Die Bahnprojekte werden teils als zu wenig aufeinander abgestimmt beurteilt, während insbesondere Bahnhofsausbauten keinen ausreichenden Mehrwert böten. In den Agglomerationen seien Ortsentlastungen unumstritten, allerdings seien Tunnellösungen unverhältnismässig teuer. Alternativen seien hier daher angezeigt. Da die Bahn v.a. auf mittleren und langen Strecken, sowie bei hohen Transportmengen komparative Vorteile habe, die Strassen hingegen bei kurzen Strecken und kleinen Transportmengen, sei ein integriertes Verkehrssystem, welches die Stärken der Verkehrsträger verbindet, zentral.

Im Fazit empfiehlt die Studie, sich auf grosse, strukturell wirksame Projekte zu fokussieren, und diese mit gezielten Ausbauten zu ergänzen. Ausserdem sei es wichtig, die nötigen Rahmenbedingungen für die Umsetzung zu sichern.

### II.c Ausblick: Weiteres Vorgehen bei der Infrastrukturplanung

Am 28. Januar 2026 gab der Bundesrat auf Basis der Studienergebnisse die Eckwerte für den Verkehrsinfrastrukturausbau bis 2045 bekannt. Diese enthalten für den nächsten Ausbauschritt sieben Eisenbahn-Grossprojekte (plus diverse regionale Angebotsausbauten), zwei Nationalstrassenprojekte sowie acht Agglomerationsprojekte. Er setzt demnach einen klaren Fokus auf die Bahninfrastruktur. Für die darauffolgenden Ausbauschritte sind für alle drei Bereiche weitere Projekte vorgesehen. Von den 2024 abgelehnten Nationalstrassenprojekten sollen zwei komplett gestrichen, und die restlichen vier in spätere Ausbauschritte verschoben werden. Dazu erarbeitet das UVEK eine Vernehmlassungsvorlage. Diese rechnet voraussichtlich bei der Bahninfrastruktur mit zwei Finanzierungsvarianten, bündelt alle Projekte für Schiene, Strasse und Agglomerationen in einem Paket, sieht aber nach wie vor separate Referendumsmöglichkeiten für die

Bundesbeschlüsse zu den Nationalstrassen und der Bahninfrastruktur vor. Ausserdem soll am bisherigen Vorgehen mit einem gestaffelten Ausbau festgehalten werden.

### III. Beurteilung

Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen ist für die Schweizer Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Eine unausgewogene Verkehrspolitik schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der KMU. Fehlentscheide führen für sie zu erheblichen Risiken wie namentlich steigende Finanzierungslasten durch zusätzliche Abgaben, zunehmende Engpässe im Strassenverkehr, eingeschränkte Erreichbarkeit von Standorten oder steigende Transport- und Logistikkosten.

Die Studie «Verkehr '45» setzt einen wichtigen Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Der Bericht umfasst ein erhebliches Investitionsvolumen und verfolgt erstmals einen integrierten Ansatz über Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr. Die Ausgestaltung der künftigen Verkehrspolitik erfolgt dabei im Spannungsfeld veränderter politischer Rahmenbedingungen, insbesondere im Bereich der Strasseninfrastruktur.

Eine koordinierte Betrachtung aller Verkehrsträger ist sinnvoll. In einer Gesamtbeurteilung sind aber folgende Kritikpunkt und Probleme hervorzuheben:

- **Priorisierung: fehlende Transparenz und unklare Gewichtung**  
Die Auswahl der Projekte basiert auf einer Vielzahl von Kriterien (u. a. verkehrliche Wirkung, Systemwirkung, Umsetzbarkeit und raumplanerische Aspekte). Eine klare und transparente Gewichtung dieser Kriterien ist jedoch nicht erkennbar. Zudem werden Projekte häufig in spätere Realisierungshorizonte verschoben, anstatt verbindlich priorisiert zu werden. Dadurch bleibt unklar, welche Projekte tatsächlich Vorrang haben. Eine konsequente Ausrichtung am volkswirtschaftlichen Nutzen ist nicht durchgängig erkennbar. Gleichzeitig bleibt die Vorlage stark angebotsorientiert und berücksichtigt die tatsächliche Nachfrage sowie Nutzung der Infrastruktur nur unzureichend.
- **Ungleichgewicht zwischen Bahn und Strasse**  
Im Bahnbereich bestehen konkrete Ausbauprogramme mit Investitionen von rund 24 Milliarden Franken. Im Strassenbereich beschränkt sich der verbindliche Ausbau auf zwei Projekte. Weitere Strassenprojekte verbleiben in langfristigen Planungshorizonten ohne vergleichbare Umsetzungssicherheit. Die Strasse wird damit faktisch zurückhaltender entwickelt, obwohl sie für Versorgung, Logistik und Erreichbarkeit der KMU zentral bleibt.
- **Finanzierung: inkonsistent und teilweise unsicher**  
Die Finanzierung ist grundsätzlich geregelt (BIF, NAF), weist jedoch zentrale Schwächen auf. Der Bahnausbau erfordert zusätzliche Mittel und weist eine Finanzierungslücke auf, die Finanzierung basiert teilweise auf unsicheren Annahmen und die Finanzierungslogik unterscheidet sich zwischen den Verkehrsträgern. Zudem werden Mittel aus dem Strassenverkehr über den NAF auch für andere Verkehrszwecke verwendet. Dies schwächt das Nutzerprinzip und reduziert die Kostentransparenz.
- **Fehlende Kostentransparenz**  
Die Kosten der Projekte sind nur teilweise ausgewiesen und aufgrund unterschiedlicher Planungsstände nur eingeschränkt vergleichbar. Zudem werden Projekte über verschiedene Zeithorizonte verteilt, was eine konsistente Gesamtbetrachtung erschwert. Eine fundierte Priorisierung setzt transparente und vergleichbare Kosteninformationen voraus.
- **Governance und Interessenvertretung**  
Die Bündelung aller Verkehrsträger in einer Vorlage erhöht die politische Komplexität und begünstigt Kompromisslösungen. In den vorbereitenden Gremien sind institutionelle und

angebotsorientierte Akteure stark vertreten, während wirtschaftliche Perspektiven weniger Gewicht erhalten. Insbesondere die Sicht der KMU geht in diesen Prozessen häufig unter, obwohl KMU zentral von der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems betroffen sind. Die wirtschaftlichen Akteure sind aber unterschiedlich stark eingebunden: Während grosse Unternehmen und deren Vertretungen präsent sind, ist die Perspektive der KMU nicht gleichwertig vertreten. Eine ausgewogene Governance erfordert eine systematische Einbindung der KMU-Perspektive.

- **Regionale Auswirkungen und politische Akzeptanz**  
Die Priorisierung hat direkte Auswirkungen auf Regionen und Standorte. Es ist absehbar, dass nicht alle Regionen gleich berücksichtigt werden können. Ohne transparente Kriterien drohen politische Spannungen und Akzeptanzprobleme. Effizienz und politische Tragfähigkeit müssen gemeinsam berücksichtigt werden.
- **Problem impliziter klimapolitischer Zielsetzungen**  
Klimapolitische Überlegungen beeinflussen die Ausrichtung der Verkehrspolitik zunehmend, ohne dass deren Rolle, Gewichtung und Auswirkungen transparent ausgewiesen werden. Dadurch entsteht die Gefahr, dass Infrastrukturentscheide teilweise nicht primär nach Nachfrage, volkswirtschaftlichem Nutzen und Versorgungssicherheit, sondern implizit nach klimapolitischen Zielsetzungen getroffen werden.

#### IV. Fazit

Eine unkritische Übernahme der Ergebnisse der Studie «Verkehr '45» wäre mit dem Risiko verbunden, dass die Infrastrukturstrategie mehr politisch geprägt als wirtschaftlich fundiert ausfällt.

Entscheidend ist deshalb, dass die weitere Ausgestaltung konsequent an **wirtschaftlichen Kriterien**, einer **klaren Priorisierung** anhand der tatsächlichen Nachfrage und Nutzung und einer **ausgewogenen Behandlung der Verkehrsträger** ausgerichtet wird. Nötig ist dabei eine **koordinierte Betrachtung aller Verkehrsträger** und der genügende **Einbezug der Bedürfnisse der KMU**.

Bern, 4. Mai 2026

#### Dossierverantwortlicher

Urs Furrer, Direktor / Philipp Bauer, Ressortleiter a. i.  
Telefon 031 380 14 19, E-Mail p.bauer@sgv-usam.ch