

Stellungnahme zum Projekt Verkehr 45

Verkehr(t)'45 – fragwürdige Prioritätensetzung des Bundesrats im Ausbauschnitt 2027

Bern, 19. Juni 2026

Der Bundesrat hat heute die Vernehmlassung zum Ausbauschnitt 2027 der Vorlage «Verkehr '45» publiziert. Die Bedeutung der Strasse für das wirtschaftliche Wohl der Schweiz wird verkannt. Obwohl rund drei von vier Personenkilometern und zwei Drittel der Gütertransporte auf der Strasse stattfinden, sieht Verkehr(t) '45 nur einen Bruchteil der Investitionen für den Strassenausbau vor. Das ist angesichts der stark wachsenden Nutzung der Strasse durch Unternehmen und Gesellschaft deutlich zu wenig. Der Bund kommt damit dem Verfassungsauftrag einer ausreichenden Strasseninfrastruktur nicht nach.

auto-schweiz begrüsst, dass sich die Vorlage «Verkehr '45» zum dringend nötigen Infrastrukturausbau bekennt, damit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres Landes erhalten bleibt. Dass die Vorlage «Verkehr '45» Infrastrukturprojekte durch unabhängige Fachleute überprüfen und priorisieren lässt, ist unabdingbar. Die vorgeschlagene Verteilung der Investitionen wird jedoch der Bedeutung der verschiedenen Mobilitätsträger der Schweiz nicht gerecht. Während im Ausbauschnitt 2027 für den Bahnausbau Investitionen von 20 Milliarden Franken vorgesehen sind, ohne dass deren Finanzierung gesichert ist, sollen für den Ausbau der Nationalstrassen lediglich 1,6 Milliarden Franken investiert werden, obwohl die Strassenprojekte finanziert werden können. Dazu kommen 9,46 Milliarden für Betrieb und Unterhalt sowie ein Anteil am Programm Agglomerationsverkehr (5. Generation: 518 Millionen Franken). Im Gegenzug hat der Bundesrat 31 bereits geplante Verkehrsprojekte im Umfang von rund 16 Milliarden Franken gestrichen. Diese Aufteilung orientiert sich mitnichten an den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft – das zeigen die Verkehrs- und Staustatistiken.

Thomas Rücker, Direktor von auto-schweiz, sagt: «Wer Verkehrspolitik für das Jahr 2045 plant, muss sich an der tatsächlichen Mobilität von Wirtschaft und Bevölkerung orientieren. Heute werden drei Viertel der Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt und zwei Drittel aller Güter auf der Strasse transportiert¹. Diese Realität muss sich auch im geplanten Infrastrukturausbau widerspiegeln – alles andere wäre verkehrt.»

Wirtschaft und Bevölkerung leiden unter Rekordstaus

Die Kapazitätsengpässe auf den Nationalstrassen verschärfen sich seit Jahren. Die Staustunden dürften auch dieses Jahr einen neuen Höchststand erreichen. Die Folge sind volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe: Lieferungen verzögern sich, Arbeitswege verlängern sich, und Produkte sowie Dienstleistungen verteuern sich für Unternehmen und Konsumenten gleichermaßen. Gemäss Bundesverfassung (Art. 83) hat der Bund für eine ausreichende Strasseninfrastruktur zu sorgen. Die Jahr für Jahr steigenden Staustunden belegen, dass er diesem Auftrag derzeit nicht gerecht wird. Es braucht daher zwingend mehr Strasseninfrastrukturprojekte im «Verkehr '45».

Kostenintensiver Ausbau der Schieneninfrastruktur ist unverhältnismässig

Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur erfolgt heute nach dem Nutzerprinzip. Zusätzlich leisten Automobilistinnen und Automobilisten mit Steuern und Abgaben von [jährlich fast 13 Milliarden Franken](#) den zentralen Beitrag zur Finanzierung der gesamten Verkehrsinfrastruktur. Während die Investitionen für den Strassenverkehr finanziell gesichert sind, muss das vom Bundesrat vorgesehene Volumen von 20 Milliarden Franken im Ausbauschnitt 2027 für den Bahnausbau mit Investitionen in teilweise wenig rentable Infrastrukturprojekte durch zusätzliche Steuern bei der Bevölkerung eingefordert werden. Zudem sind die Bahnbetreiber laut Experten² bereits beim Unterhalt der bestehenden Infrastruktur finanziell am Anschlag. auto-schweiz fordert deshalb, dass die Investitionsplanung an der tatsächlichen Transportleistung und den Möglichkeiten der zweckgebundenen Finanzierung ausgerichtet wird. Bei den zusätzlichen Ausbauten im Schienenverkehr ist finanzpolitisches Augenmass zu halten und die Nutzerfinanzierung in den Vordergrund zu stellen.

Peter Grünenfelder, Präsident von auto-schweiz sagt: «Es kann nicht sein, dass die Automobilistinnen und Automobilisten mit immer mehr Steuern und Abgaben einen wesentlichen Teil der Verkehrsinfrastruktur finanzieren und gleichzeitig immer länger im Stau stehen, weil der Bundesrat unter Ausblendung der tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse einseitig in die Bahninfrastruktur investieren will. Die Politik muss die vorhandenen Mittel dort einsetzen, wo sie den grössten Nutzen für Bevölkerung und Wirtschaft schaffen.»

¹ <https://www.are.admin.ch/de/verkehrsperspektiven>

² Der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel in der NZZ vom 13.5.2026

Integrale Verkehrspolitik aus einem Guss

auto-schweiz setzt sich im Rahmen der Vernehmlassung für eine Neubeurteilung der Prioritäten und für zusätzliche Strassenprojekte ein. Ziel muss ein Verkehrssystem sein, das sich an den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen und gesicherten Finanzierungsströmen orientiert. Die Schweiz braucht auch bis 2045 und darüber hinaus eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur. Dazu gehören ein funktionierendes Nationalstrassennetz sowie ein leistungsfähiger und langfristig finanzierbarer öffentlicher Verkehr.

Weitere Auskünfte:

Frank Keidel, Mediensprecher

T 076 399 69 06

frank.keidel@auto.swiss