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	Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP)
Zuständige Stelle	Generalsekretariat
Adresse	Nägeligasse 9, Postfach, 3001 BERN
Vorname	Michael
Nachname	Mutzner
Telefonnummer für Rückfragen	+41799388428
Einreichungsdatum	09.10.2026

Rückmeldung zu: Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45: Fragenkatalog Vernehmlassung Verkehr '45

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung	--
Anhang	

Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP unterstützt die verkehrsträgerübergreifende Planung und die notwendige Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte. Angesichts begrenzter finanzieller und planerischer Ressourcen sind Betrieb und Substanzerhalt sicherzustellen und bestehende Infrastrukturen möglichst effizient zu nutzen. Zusätzliche Kapazitäten sind dort zu schaffen, wo ein ausgewiesener Bedarf besteht und betriebliche oder organisatorische Massnahmen nicht ausreichen.Insbesondere zwischen den grossen Zentren soll die Bahn einen wesentlichen Teil des Verkehrswachstums aufnehmen. Vorbehalte bestehen bei der konkreten Priorisierung einzelner Projekte. Insbesondere müssen die Wechselwirkungen zwischen Strassen- und Bahnausbauten stärker berücksichtigt werden, damit konkurrierende Investitionen nicht zu einer unerwünschten Verlagerung vom öffentlichen zum motorisierten Individualverkehr führen.
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP begrüsst, dass der Bundesrat für die West-Ost-Achse von Genf bis St. Gallen ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept erarbeiten will. Angesichts ihrer zentralen Bedeutung für die Kohäsion und das Bahnnetz erachtet sie es jedoch als problematisch, dass dieses erst mit der Botschaft 2031 vorliegen soll. Die Arbeiten sind zu beschleunigen, damit notwendige Ausbauten rechtzeitig planungsreif werden.
Anhang	

Titel	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP begrüsst die gemeinsame Betrachtung der Verkehrsträger. Sie ermöglicht, Alternativen und Wechselwirkungen sichtbar zu machen und die begrenzten Mittel dort einzusetzen, wo sie den grössten gesamtverkehrlichen Nutzen erzielen. Die Bündelung ist jedoch nur sinnvoll, wenn diese Erkenntnisse auch die Projektwahl bestimmen. Konkurrenzierende Strassen- und ÖV-Ausbauten sollen nicht parallel realisiert werden, ohne dass deren jeweiliger zusätzlicher Nutzen ausgewiesen ist.
Anhang	

Titel	Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung des Bahnausbaus. Vorbehalte bestehen jedoch bei der Priorisierung einzelner Projekte. Insbesondere beurteilt sie die hohe Priorität des Grimseltunnels angesichts seines begrenzten Nutzens für das Gesamtnetz kritisch. Gleichzeitig erwartet die EVP, dass strategisch wichtige Vorhaben wie der Tiefbahnhof Basel SBB und die Durchmesserlinie mit der nötigen Priorität vorangetrieben werden.
Anhang	

Titel	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP unterstützt einen schrittweisen Ausbau, der sich stärker am tatsächlichen Angebots- und Kapazitätsbedarf orientiert. Kapazität, Zuverlässigkeit und bessere Verbindungen sollen grundsätzlich vor reinen Reisezeitverkürzungen stehen. Reisezeitgewinne sind insbesondere dort sinnvoll, wo wenige Minuten funktionierende Vollknoten ermöglichen, wie in Lausanne und St. Gallen, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Bahn verbessern oder frühere Fahrzeitverlängerungen korrigieren.
Anhang	

Titel	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP unterstützt die Konzentration auf strukturgebende Schlüsselprojekte, sofern damit Engpässe von hoher Bedeutung für das Gesamtnetz behoben werden. Massgebend für die Auswahl müssen Netzwirkung, Kapazitätsgewinn, Kosten-Nutzen-Verhältnis und langfristige Folgekosten sein. Gleichzeitig dürfen kleinere Massnahmen mit besonders gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht allein aufgrund des neuen Ansatzes zurückgestellt werden.
Anhang	

Titel	6. Ausbauschritt 2027 – Schlüsselprojekte
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP beurteilt insbesondere die hohe Priorisierung des Grimseltunnels kritisch. Sie anerkennt den Nutzen einer besseren ÖV-Erschliessung von Haslital und Goms. Angesichts der hohen Investitionskosten und der begrenzten Wirkung auf das Gesamtnetz ist jedoch fraglich, ob das Projekt gegenüber anderen Engpässen prioritär sein soll. Die EVP verlangt deshalb, die Priorisierung des Grimseltunnels anhand seines Kosten-Nutzen-Verhältnisses und im Vergleich mit dringlicheren Projekten nochmals zu überprüfen.
Anhang	

Titel	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP unterstützt die höhere Planungsreife als Voraussetzung für einen Ausbaubeschluss. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass strategisch wichtige Projekte allein wegen eines geringeren Planungsstands dauerhaft zurückfallen. Für solche Projekte sind deshalb frühzeitig ausreichende Planungsmittel bereitzustellen. Dies gilt insbesondere für den Tiefbahnhof Basel SBB und die Durchmesserlinie.
Anhang	

Titel	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP unterstützt die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles. Ohne diese Zusatzfinanzierung stünden gemäss Bundesrat bis 2045 nach Abzug von Betrieb und Substanzerhalt keine Mittel mehr für zusätzliche Bahnausbauten zur Verfügung; auch bereits beschlossene Projekte könnten nicht vollständig finanziert werden. Mit der Verlängerung stehen für die neu vorgeschlagenen Projekte bis 2045 rund 24 Milliarden Franken zur Verfügung. Die EVP erachtet deshalb die Verlängerung als notwendig, erwartet aber eine konsequente Priorisierung der Investitionen.
Anhang	

Titel	13. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP teilt die Einschätzung der EVP Basel-Stadt und der EVP Basel-Landschaft, dass beim Bahnknoten Basel besonderer Handlungsbedarf besteht. Der heute erforderliche Fahrtrichtungswechsel zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof beansprucht Kapazitäten und erschwert den Angebotsausbau. Eine Durchmesserverbindung ist deshalb ein strategisches Element des Schweizer Bahnnetzes und stärkt zugleich die internationale Anbindung. Die EVP begrüsst die Weiterverfolgung der Durchmesserlinie. Die Planung des Tiefbahnhofs Basel SBB und einer leistungsfähigen Verbindung zum Badischen Bahnhof ist jedoch mit hoher Priorität und ohne weitere Verzögerungen voranzutreiben.
Anhang	

Titel	15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP lehnt Nationalstrassenausbauten nicht grundsätzlich ab. Sie sollen jedoch auf ausgewiesene Engpässe beschränkt bleiben, die nicht durch Verkehrsmanagement, bestehende Infrastruktur oder einen ÖV-Ausbau wirksam behoben werden können. Bei Projekten in Tessin, Schaffhausen, Thurgau und Aargau zeigen die Analysen von Verkehr '45 Konkurrenzierungen mit ÖV-Ausbauten. Bei Perly–Bernex und Aarau Ost–Birrfeld weist das ASTRA sogar auf eine Verlagerung vom ÖV zum MIV hin. Diese Wechselwirkungen müssen bei der Priorisierung stärker gewichtet werden.
Anhang	

Titel	17. Ausbauschritt 2027
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die EVP beurteilt insbesondere die Aufnahme von Perly–Bernex und Aarau Ost–Birrfeld kritisch. Sie anerkennt die bestehenden Engpässe und die gemäss Bundesrat positive volkswirtschaftliche Bewertung. Gleichzeitig ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Perly–Bernex mit 1,02 nur knapp positiv; Aarau Ost–Birrfeld wird von der ETH lediglich der zweiten Priorität zugeordnet. Zudem können beide Projekte den ÖV konkurrenzieren. Die EVP erwartet deshalb, dass bei der parlamentarischen Beratung die Wechselwirkungen mit parallelen ÖV-Ausbauten nochmals stärker gewichtet und die Priorisierung der beiden Projekte entsprechend überprüft wird.
Anhang	

Titel	19. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	