

Bundesrat Albert Rösti  
Vorsteher des Eidgenössischen Departements  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Bern, 02 | 10 | 2026

## Stellungnahme der LITRA zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Als Interessenvertreterin des öffentlichen Verkehrs beobachtet und begleitet die LITRA die Entwicklung der Mobilität in der Schweiz seit über 90 Jahren. Wir schätzen die Möglichkeit, zu dieser wegweisenden Vorlage Stellung zu nehmen, und danken Ihnen herzlich für die Einladung.

### 1. Ausgangslage und Grundhaltung

Die Schweiz braucht die Vorlage Verkehr '45. Es bestehen heute zahlreiche Engpässe auf Strasse und Schiene und der Bedarf an Substanzerhalt bei den Verkehrsinfrastrukturen nimmt laufend zu. Gleichzeitig sind die öffentlichen Finanzen unter Druck. Diese Vorlage muss deshalb zum Ziel haben, mit den begrenzten finanziellen Ressourcen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden den grössten Nutzen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in unserem Land zu erzielen.

Die LITRA begrüsst ausdrücklich den integrierten Ansatz der Vorlage und unterstützt die Stossrichtungen des Bundesrates. Gleichzeitig betonen wir, dass ein flächendeckendes, gutes Mobilitätsangebot kein Bonus ist, sondern eine Grundanforderung. Priorisierungen müssen mit einer Perspektive verbunden sein, wie alle Landesteile von guten Infrastrukturen profitieren können. Gleichzeitig sind Priorisierungen aber notwendig und zu akzeptieren, denn die Alternative «Alles beschliessen, nicht ausfinanzieren» wäre unehrlich gegenüber Politik, Wirtschaft und Bevölkerung.

Stand heute ist die langfristige Finanzierung beider Verkehrsinfrastrukturfonds nicht gesichert. Im BIF ist die Finanzierung der bis 2045 geplanten Projekte nicht nachgewiesen und bereits ab den 2030er-Jahren droht ein negativer Saldo. Im NAF nehmen die Mineralölsteuer-Erträge mit der E-Mobilität strukturell ab. Die Vorlage weist in ihrer Liquiditätssimulation die Einnahmen mit der Elektrofahrzeugabgabe aus und zeigt damit selbst, wie stark der NAF von einer Abgabe abhängt, die politisch noch nicht verankert ist. Für die LITRA steht dies absolut im Zentrum von Verkehr '45: **Ohne Sicherstellung der strukturellen Finanzierungslücken in BIF und NAF kann keine nachhaltige Perspektive für unsere zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse geschaffen werden.** Die Botschaft zu Verkehr '45 muss diese Risiken mit konkreten Szenarien transparent ausweisen.

Sodann ist entscheidend: Wer so viele Mittel in die Verkehrsinfrastruktur investiert, muss messbare Ziele und Verbesserungen einfordern. Die LITRA erwartet, dass die Botschaft die angestrebten Verbesserungen darlegt und beispielsweise aufzeigt, welcher Anteil des Massentransports am Gesamtverkehr angestrebt wird, sowohl im Personenverkehr wie auch im Güterverkehr. Diese Ziele sind in der Vorlage kaum erwähnt. Sie helfen aber letztlich nicht nur dem öV, sondern sind auch im Interesse der Strasse. Denn mehr Personen und Güter im Massentransport bedeuten weniger Stau, weil dadurch weniger Verkehrsmittel auf der Strasse unterwegs sind. Die gewünschten Ziele von

---

Verkehr '45 müssen angesichts der Tragweite der Vorlage – und wie es in der Perspektive BAHN 2050 vergleichbar festgehalten wurde – politisch verbindlich verankert werden.

## 2. Eisenbahninfrastruktur

### 2.1 Vorrang Substanzerhalt, Digitalisierung, Kostendisziplin und Normenvereinfachung

In den BIF fliessen jährlich rund 6 Mrd. Franken. Davon werden heute rund 4 Mrd. Franken für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung verwendet. Zusätzlich dazu finanzieren die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) den Substanzerhalt aus eigenen Mitteln. Trassenerträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie die Ausgleichszahlung der SBB-Immobilien von fast 2 Mrd. Franken fliessen direkt und separat vom BIF an die ISB. Trotz dieser kombinierten Basis von fast 6 Mrd. Franken für Betrieb, Substanzerhalt und Erneuerung verschlechtert sich die Situation der Bahninfrastrukturen strukturell. Eine Erneuerungswelle der Bahn-2000-Strecken ab den 2040er-Jahren und ein wachsender Rückstand im Substanzerhalt werden den BIF stark belasten. Der VöV rechnet mit einem Kostenwachstum von rund 5 Prozent pro Jahr, der Bund plant mit 2–3 Prozent. Diese Differenz ergibt bis 2045 eine mögliche zusätzliche Lücke von rund 8 Mrd. Franken.

Bezüglich der ERTMS-Strategie des BAV und der Einführung der Führerstandssignalisierung FSS ist anzumerken, dass neben dem bekannten Mehrbedarf gegenüber der ersten Finanzierungstranche von 1 Mrd. Franken bisher eine vollständige Auslegeordnung des Investitionsbedarfs für die Digitalisierung bis 2045 fehlt. Die Vorlage soll diesen Gesamtbedarf transparent ausweisen, damit Parlament und Branche eine verlässliche Planungsgrundlage erhalten. Darüber hinaus fordert die LITRA, dass die Mittel für die Umsetzung der ERTMS-Strategie in der mittelfristigen Investitionsplanung als eigenständige Anlagengattung geführt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass diese Mittel nicht durch andere Priorisierungen innerhalb des BIF verdrängt werden und die Planungssicherheit für die schrittweise Umsetzung der ERTMS-Strategie gewährleistet ist.

Aus Sicht der LITRA bestehen in der Vorlage drei kumulative Finanzierungslücken beim BIF, die unzureichend adressiert sind und in der Botschaft geklärt werden müssen: Erstens könnten wie erwähnt bis 2045 rund CHF 8 Mrd. allein für den Substanzerhalt fehlen. Zweitens sind für die Digitalisierung im Rahmen der Vorlage lediglich 1 Mrd. Franken vorgesehen. Der langfristige Gesamtbedarf der ERTMS-Strategie übersteigt diesen Betrag erheblich. Drittens sind die Ergänzungsmassnahmen für die Grossprojekte massiv unterfinanziert. Erfahrungsgemäss braucht es rund 40 Prozent der Schlüsselprojektkosten als Ergänzungsmassnahmen, damit der angestrebte Angebotsnutzen realisiert werden kann. Der Verpflichtungskredit enthält dafür lediglich einen ersten Rahmenbetrag von 1,8 Milliarden Franken., rund 10 Prozent des Bedarfs. Der Bundesrat begründet dies damit, dass die Ergänzungsmassnahmen für den Horizont 2045 noch nicht ausreichend konkretisiert sind und der verbleibende Bedarf in der nächsten Botschaft beantragt werden soll. Die LITRA erwartet, dass diese Mittel dort vollständig und verbindlich verankert werden.

Zur Kostendämpfung bestehen ebenfalls wesentliche Hebel. Besonders vielversprechend sind dabei die Vereinfachung der Normen und Standards sowie eine systematischere Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und der Industrie. Das bereits gestartete BAV/VöV-Projekt muss beispielsweise bis zur nächsten Botschaft abschliessende Ergebnisse zur Vereinfachung der Normen liefern. Weitere Hebel sind Effizienzsteigerungen bei den ISB oder beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren bei den Behörden.

**Antrag:** *Der Substanzerhalt für die Schieneninfrastruktur muss weiterhin absoluten Vorrang geniessen. Die Vorlage muss den Bedarf an Substanzerhalt vollständig ausweisen und die Lücke zwischen Bund und öV-Branche erklären. Ebenfalls soll der Bundesrat gemäss Empfehlung der EFK*

---

*eine vollständige BIF-Liquiditätsprojektion bis 2045 mit verschiedenen Szenarien vorlegen. Zudem soll der Investitionsbedarf für die Digitalisierung bis 2045 vollständig ausgewiesen und in der mittelfristigen Investitionsplanung als eigenständige Anlagengattung geführt werden.*

## **2.2 Angebotsausbau 2030/2035: konsequent am Fahrgastnutzen ausrichten**

Die LITRA begrüsst den Fokus beim Angebotsausbau auf die kapazitätskritischen Hauptachsen. Der 1/4h-Takt IC Bern–Zürich, der 1/2h-Takt IR Basel–Zürich und die Kapazitätssteigerungen im Tessin und im Grossraum Zürich bringen für Hunderttausende öV-Nutzerinnen und öV-Nutzer konkrete Verbesserungen. Der Angebotsausbau 2035 ist nicht zuletzt die direkte Gegenleistung für die Verzicht, die andernorts verlangt werden (siehe Abschnitt 2.5). Voraussetzung für eine vollständige Beurteilung der Vorlage ist allerdings, dass das Angebotskonzept 2035 (unter Einbezug des Güterverkehrs) vor der Verabschiedung der Botschaft öffentlich publiziert wird.

Gemäss aktuell vorliegenden Planungsunterlagen kommt es mit dem Angebot im Horizont 2035 in einzelnen Regionen zu Verschlechterungen gegenüber heute. Das ist soweit möglich zu verhindern. Darüber hinaus muss der Angebotsausbau 2035 (AK35) zwingend so ausgestaltet sein, dass es mit den nachfolgenden Angebotsschritten aufwärtskompatibel ist. Jedes folgende Angebotskonzept muss auf dem vorherigen aufbauen können, ohne bisherige Angebotsverbesserungen rückgängig zu machen. Das ist die Voraussetzung dafür, dass die Investitionen in bestehende und in neue Grossprojekte tatsächlich ihren Nutzen entfalten.

Unabhängig davon teilt die LITRA die Forderung des VöV, dass bereits beschlossene Projekte, die kurz vor der Ausführung stehen, vollständig, verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des MWST-Promilles umzusetzen sind.

**Antrag:** *Der Angebotsausbau 2035 muss vollständig und termingerecht realisiert werden, nicht zuletzt als Gegenleistung für die Verzicht andernorts. Das überarbeitete Angebotskonzept 2035 (inkl. Güterverkehr) ist vor der Botschaft öffentlich zu publizieren.*

## **2.3 Schlüsselprojekte Horizont 2045 und Ergänzungsmassnahmen**

Die LITRA bezieht zu einzelnen in der Vorlage aufgeführten Ausbauprojekten keine Stellung. Sie begrüsst aber, dass in der Vorlage auch neue strategische Netzelemente vorgeschlagen werden. Grossprojekte brauchen viele Jahre Planungs- und Bauzeit. Für sie alle gilt, dass sie die gesetzlichen Anforderungen erfüllen müssen, insbesondere das neu in Art. 48c Abs. 2bis EBG vorgesehene abgeschlossene Vorprojekt als Bedingung für einen Parlamentsbeschluss. Die LITRA begrüsst diese Neuerung ausdrücklich. Das abgeschlossene Vorprojekt als neue Pflicht schafft die nötige Kostensicherheit und verhindert Fehlinvestitionen. Daneben braucht es ein transparentes Angebotskonzept und den vollständigen Ausweis der Ergänzungsmassnahmen.

Erfahrungsgemäss sind für Ergänzungsmassnahmen rund 40 Prozent der Kosten des jeweiligen strategischen Netzelements erforderlich. Der Verpflichtungskredit enthält dafür einen ersten Rahmenbetrag von rund 10 Prozent, eine notwendige, aber unvollständige erste Tranche. In der nächsten Botschaft müssen für die Horizonte 2040 und 2045 die verbleibenden Mittel für Ergänzungsmassnahmen vollständig eingeplant werden. Ohne diese droht, dass der angestrebte Angebotsnutzen der Grossprojekte nicht oder nur teilweise realisiert wird. Unabhängig von einzelnen Projekten erwartet die LITRA, dass Investitionen in die Bahninfrastruktur konsequent an Nachfrage, Angebotsnutzen und Wirtschaftlichkeit ausgerichtet werden. Der Grundsatz «von der Nachfrage zum Angebot zur Infrastruktur» muss auch in Zukunft gelten. Denn Infrastruktur ist kein Selbstzweck, sondern ein Mittel zur Erfüllung eines konkreten Mobilitätsbedürfnisses.

**Antrag:** Die LITRA nimmt keine Positionierung zu den Grossprojekten vor, doch müssen die vorgesehenen Kriterien konsequent angewendet werden (Art. 48c Abs. 2bis EBG, Angebotskonzept, Ergänzungsmassnahmen). Die weiteren Ergänzungsmassnahmen müssen in der nächsten Botschaft verbindlich verankert werden.

## 2.4 Finanzierung: MWST-Promille, Zusatzfinanzierung und Priorisierung der Mittelverwendung

Die in der Vorlage vorgesehene Verstetigung des MWST-Promilles ist die unabdingbare Voraussetzung dafür, dass überhaupt über Ausbauprojekte diskutiert werden kann. Ohne diese Einnahmen könnten Schlüsselprojekte im Umfang von über 13 Milliarden Franken nicht realisiert werden. Dies ist für die LITRA keine Option. So werden wir uns an vorderster Front für die vorgesehene Verstetigung des MWST-Promilles einsetzen. Entsprechend wollen wir uns mit dem VöV federführend in der Volksabstimmung zu Verkehr '45 für ein Ja engagieren.

Das MWST-Promille allein wird aus Sicht der LITRA für die in der Vorlage vorgesehenen Ausgaben nicht ausreichen. Zur Umsetzung der geplanten Grossprojekte wird deshalb eine zusätzliche Finanzierungsquelle nötig sein. Ob dies durch eine Sistierung der FinöV-Tilgung (wie vom VöV vorgeschlagen), eine Erhöhung der Kantonsbeiträge oder eine andere Lösung erfolgt, soll der Bundesrat entscheiden. Zentral ist aus unserer Sicht, dass die vorgeschlagene Lösung die Planungssicherheit für die öV-Branche bis zum Horizont 2045 sicherstellt.

Die LITRA unterstützt in jedem Fall die Forderung des VöV nach einer rechtsverbindlichen Prioritätenordnung der BIF-Mittelverwendung. Um sicherzustellen, dass die BIF-Mittel für den Ausbau mit bestmöglicher Wirkung auf das gewünschte Angebot eingesetzt werden, ist eine neue rechtliche Priorisierung notwendig, zumal nicht alle Grossprojekte gleichzeitig realisiert werden können. Die LITRA unterstützt deshalb den vom VöV vorgeschlagenen Antrag, die Mittelverwendung im BIF mit einer Gesetzesanpassung rechtsverbindlich zu regeln und neu zu priorisieren (Art. 4 Abs. 1 Bst. b BIFG). Dabei möchte die LITRA betonen, dass der heutige Art. 4 Abs. 2 BIFG, demzufolge die Mittel des BIF vorrangig für den Betrieb und Substanzerhalt sicherzustellen sind, zwingend beibehalten werden muss.

**Antrag:** Die LITRA wird sich mit Nachdruck für eine Verstetigung des MWST-Promilles für den BIF einsetzen. Eine zusätzliche Finanzierungsquelle wird für die Umsetzung der vorgesehenen Projekte nötig sein. Wichtig ist unabhängig davon, dass die vom VöV vorgeschlagene neue gesetzliche Priorisierung der Mittelverwendung im BIF (Art. 4 Abs. 1 Bst. b BIFG) aufgenommen wird.

## 2.5 Rückkommen auf beschlossene Projekte muss überarbeitet werden

Der Verzicht auf rund 70 bereits vom Parlament beschlossene Projekte (im Umfang von 2,5 Mrd. Franken) ist nicht realistisch. Die LITRA wehrt sich nicht a priori gegen eine Neupriorisierung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur. Einige gestrichene Kleinprojekte wie Kreuzungsstationen, Perronverlängerungen oder Wendegleise sind aber notwendig, damit Grossprojekte ihr Potenzial entfalten. Für Regionen ausserhalb der Zentren wäre wichtig, dass allfällige Streichungen mit einer Nutzenbegründung, einer transparenten Folge- oder Alternativplanung (FSS-Einführung, nächste Botschaft, Agglomerationsprogramme) oder mindestens mit einer regionalen Perspektive erfolgen. Die Stellungnahmen zahlreicher Kantone zeigen, dass diese Anforderungen noch nicht erfüllt sind.

## 2.6 Internationaler Schienenpersonenverkehr und grenzüberschreitender Güterverkehr

Die Schweiz profitiert dank ihrer zentralen geografischen Lage in besonderem Mass vom internationalen Schienenverkehr, und dies im Personen- wie im Güterverkehr. Im Personenverkehr schaffen neue und verbesserte Direktverbindungen ins Ausland für öV-Nutzerinnen und -Nutzer einen echten Mehrwert. Die LITRA begrüsst, dass das Parlament mit den überwiesenen KVF-

Motionen (24.4037 / 24.4042) den Bundesrat beauftragt hat, ein Angebotskonzept 2050 für die Fernverkehrslinien auf nationaler und internationaler Ebene zu erarbeiten. Ebenso begrüsst die LITRA, dass Verkehr '45 im Rahmen des Rahmenkredits für Planungsmittel, Seilbahnen und grenzüberschreitende Massnahmen (CHF 1 Mrd.) grundsätzlich Mittel für internationale Projekte vorsieht, darunter explizit die mögliche Direktverbindung Schweiz–London. Die Botschaft zu Verkehr '45 soll darlegen, wie diese Parlamentsaufträge umgesetzt werden und welche Mittel aus dem bewilligten Rahmenkredit dafür vorgesehen sind.

Im Güterverkehr verweist die Vorlage auf das Gateway Basel Nord als weiteres grenzüberschreitendes Vorhaben, das aus demselben Rahmenkredit mitfinanziert werden könnte. Dieses neue Umschlagterminal würde den kombinierten Verkehr zwischen Rheinschifffahrt, Schiene und Strasse stärken und die Kapazität des wichtigsten Schweizer Güterverkehrsknotens auf der Rheinachse erhöhen. Die LITRA unterstützt ausdrücklich die Massnahmen, die den Schienengüterverkehr im grenzüberschreitenden Bereich stärken.

Voraussetzung für einen attraktiven internationalen Schienenverkehr ist eine gut unterhaltene grenzüberschreitende Infrastruktur. Engpässe oder Unterhaltsrückstände auf den Zulaufstrecken beeinträchtigen direkt die Qualität des Angebots – für Personen wie für Güter – und damit das Bahnsystem als Ganzes. Die LITRA erwartet, dass die grenzüberschreitende Infrastrukturkoordination aktiv vorangetrieben und die dafür erforderlichen Planungsmittel langfristig gesichert werden.

**Antrag:** Die Botschaft zu Verkehr '45 soll ausweisen, wie die Parlamentsaufträge zum Angebotskonzept 2050 auf internationaler Ebene umgesetzt werden, und darlegen, welche Mittel aus dem Rahmenkredit für grenzüberschreitende Massnahmen dafür eingesetzt werden.

### 3. Nationalstrassen: Ausbau und koordiniertes Gesamtsystem

Die LITRA begrüsst ausdrücklich die holistische Betrachtung der Vorlage Verkehr '45, welche Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr gemeinsam koordiniert. Die LITRA unterscheidet dabei zwischen dem Verkehrsträger und der Mobilitätsform. Unser Auftrag ist die Förderung des Massentransports, der auf beiden Verkehrsträgern erfolgt. Im Personenverkehr werden zwar 83 Prozent der öV-Leistung über die Schiene erbracht. Gleichzeitig stellen strassengebundene Massenverkehrsmittel wie Bus und Tram aber rund 60 Prozent des regionalen öV-Angebots bereit. Ein leistungsfähiges Strassennetz ist damit eine direkte Voraussetzung für ein funktionierendes öV-Gesamtsystem.

Die LITRA nimmt zu den einzelnen vorgeschlagenen Nationalstrassenprojekten eine neutrale Haltung ein. Sie nimmt zur Kenntnis, dass der Bundesrat den Ausbauschritt 2027 auf zwei sachlich begründete Projekte konzentriert. N1 Perly–Bernex behebt gemäss Vorlage «einen Engpass der höchsten Problemstufe» im Bereich der Umfahrung Genf. N1 Aarau–Ost–Birrfield sichert die Funktionsfähigkeit und Resilienz der West-Ost-Achse im zentralen Mittelland. Diese zurückhaltende Priorisierung entspricht dem Grundsatz, betriebliche Massnahmen erst auszuschöpfen, bevor baulich eingegriffen wird.

Wo die Kapazitäten auf den Nationalstrassen an ihre Grenzen stossen, weicht ein wachsender Anteil des Verkehrs auf das nachgelagerte Strassennetz aus. Das betrifft nicht nur den motorisierten Individualverkehr (miV), denn auch Linienbusse, die auf diesen Strassen verkehren, geraten in denselben Stau. Überlastete Durchgangsstrassen in Ortschaften und Agglomerationen beeinträchtigen damit direkt die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des strassengebundenen öV und schwächen dessen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem privaten Auto. Engpässe auf den Nationalstrassen sind insofern nicht nur ein Problem des miV, sondern mittelbar auch eines des öV.

Die Streichung von 31 weiteren Projekten (CHF 16,1 Mrd.) verdeutlicht schliesslich die konsequente Priorisierung der Vorlage. Bevölkerung und Kantone müssen aber verstehen, was in den betroffenen Korridoren stattdessen wirkt, sei es durch Pannestreifenumnutzungen, Verkehrsmanagement oder koordinierte öV-Ausbauten. Strassen- und Bahnplanung müssen weiterhin auch zusammen mit dem Programm Agglomerationsverkehr gut aufeinander abgestimmt sein.

**Antrag:** Die LITRA unterstützt den integrierten Ansatz von Verkehr '45 und nimmt eine neutrale Haltung zu den einzelnen vorgeschlagenen Nationalstrassenausbauten ein.

#### 4. Agglomerationsverkehr: Fehlanreiz beheben, Tram und Bus stärken

Die LITRA begrüsst das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) 5. Generation (1,68 Mrd. Franken Bundesbeiträge, 40 Agglomerationen) und die Priorisierung nach Kosten-Nutzen. Allerdings prägt ein struktureller Fehlanreiz die Finanzierung von öV-Projekten in den Agglomerationen. Der Bund finanziert Eisenbahninfrastruktur zu 100 Prozent via BIF, Tramprojekte und metroähnliche Systeme aber nur zu 30–50 Prozent (via NAF). Diese Ausgangslage kann Kantone zu teureren Eisenbahnlösungen verleiten, obwohl Tram, Metro oder Bus oft schneller, günstiger und flächensparender realisierbar wären. Die LITRA hat diese Position bereits im Oktober 2025 in einem NZZ-Gastkommentar publiziert.

Vor allem in den dicht besiedelten Agglomerationen haben Tram-, Metro- und Busprojekte ein grosses Potenzial für die Verbesserungen der Mobilitätsbedürfnisse und eine Steigerung des öV-Anteils. Die öV-Branche fordert ebenfalls eine höhere Bundesbeteiligung an Tramprojekten, metroähnlichen Systemen und Businfrastrukturen. Die LITRA unterstützt diesen Ansatz. Investitionsentscheide für Verkehrsinfrastrukturen sollen möglichst am verkehrlichen Nutzen ausgerichtet sein, nicht an der Finanzierungslogik des Verkehrsträgers oder des Verkehrsmittels.

Die LITRA teilt schliesslich den von der Post eingebrachten Vorschlag, die Perspektive «Bahn 2050» zu einer Perspektive «öV 2050» weiterzuentwickeln, die den öV als Gesamtsystem betrachtet. Die LITRA unterstützt diesen Ansatz, weil eben gerade nur eine systemische Betrachtung aller öV-Träger eine optimale Mittelallokation ermöglicht.

**Antrag:** Die Finanzierungsanreize im Agglomerationsverkehr müssen korrigiert werden, indem die Bundesbeiträge für Tram-, Metro- und Businfrastruktur schrittweise an das Bahnniveau angehoben werden. Damit können strassengebundene öV-Projekte bei der Planung von Schieneninfrastrukturprojekten systematisch verglichen und berücksichtigt werden. Die "Perspektive Bahn 2050" kann so schliesslich zu einer "Perspektive öV 2050" weiterentwickelt werden.

#### 5. Güterverkehr auf der Schiene

Der Schienengüterverkehr erbringt rund ein Drittel der Gütertransportleistung in der Schweiz und wächst gemäss den Prognosen des Bundes bis 2050 um weitere 30 Prozent. Verkehr '45 stärkt die Hauptkorridore Mittelland und Jurasüdfuss mit zusätzlichen Gütertrassen und schliesst den Vier-Meter-Korridor ab. Die LITRA begrüsst diese Entwicklungen ausdrücklich. Drei strukturelle Lücken bleiben allerdings bestehen. Der Netzkonflikt zwischen Personen- und Güterverkehr in Spitzenzeiten, die Weiterentwicklung des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL) sowie die unzureichende Verankerung des kombinierten Verkehrs. Zum grenzüberschreitenden Güterverkehr, darunter das Gateway Basel Nord als wichtiges Umschlagterminal auf der Rheinachse, verweist die LITRA auf Kapitel 2.6.

Offen bleibt sodann die Entwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Mehr als die Hälfte der Güterwagen auf dem Schweizer Netz werden heute im EWLV befördert. Die Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG), die bis 2033 Fördermittel für den Betrieb und die Umstellung auf die

digitale automatische Kupplung vorsieht, hat den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV zum Ziel. Verkehr '45 muss dies konsequent unterstützen und umsetzen. Eine mittel- bis langfristige Aufgabe des EWLTV hätte rund eine Million zusätzliche Lastwagenfahrten pro Jahr zur Folge, grösstenteils in bereits stark belasteten Räumen.

**Antrag:** Der Schienengüterverkehr soll in der nächsten Botschaft als eigenständiges Thema behandelt werden.

## 6. Abschliessende Beurteilung der LITRA

Die LITRA unterstützt die Stossrichtung von Verkehr '45. Die Vorlage schafft wichtige Voraussetzungen für die nachhaltige Finanzierung des BIF, die Umsetzung des Angebotsausbaus 2035, die Digitalisierung der Bahninfrastruktur und die langfristige Netzentwicklung. Gleichzeitig setzt sie mit dem zurückhaltenden Ausbausschritt bei den Nationalstrassen und der Weiterführung der Agglomerationsprogramme auf eine koordinierte Gesamtverkehrsstrategie, die allen Verkehrsträgern Rechnung trägt. Die notwendigen Korrekturen sind im weiteren politischen Prozess vorzunehmen, ohne die zeitgerechte Verabschiedung zu gefährden. Auch die ÖV-Branche ist dabei gefordert. Die gemeinsam mit dem BAV laufende Evaluation zur Vereinfachung von Normen und Branchenvorgaben muss beispielsweise konkrete Kosteneinsparungen liefern.

Die vereinzelt kritischen Reaktionen auf die Vorlage versteht die LITRA als konstruktiven Hinweis für die Botschaft zu Verkehr '45 und nicht als grundsätzliche Ablehnung. Ohne Verkehr '45 wird die verkehrsträgerübergreifende Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse nicht gelingen. Voraussetzung ist, dass die Finanzierung beider Verkehrsträger langfristig gesichert wird und die Massenverkehrsmittel auf Schiene und Strasse die zusätzliche Verantwortung übernehmen können, die ihnen in einer wachsenden Schweiz zukommt.

Der ÖV auf Schiene und Strasse sichert in der Schweiz über 60'000 direkte und indirekte Vollzeitstellen, generiert eine Wertschöpfung von rund 20 Milliarden Franken – zu 95 Prozent in der Schweiz – und benötigt rund 35 Prozent weniger Fläche als der motorisierte Individualverkehr. Wer in den ÖV investiert, investiert in die Schweiz und in ein besser funktionierendes Gesamtverkehrssystem. Je mehr Menschen und Güter im Massentransport unterwegs sind, desto effizienter fliesst der Verkehr auf allen Verkehrsträgern.

Die LITRA wird Verkehr '45 aktiv begleiten und sich mit Nachdruck für eine zukunftsfähige, langfristig finanzierte und flächendeckende Mobilität in der ganzen Schweiz einsetzen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA

Der Präsident

Martin Candinas  
Nationalrat

Der Geschäftsführer

Michael Bützer