



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bern, 19. Juni 2026

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Erläuternder Bericht
zur Eröffnung
des Vernehmlassungsverfahrens

Übersicht

Um die Verkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln, unterbreitet der Bundesrat die Bundesbeschlüsse über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur und die Nationalstrasse, die Beiträge des Bundes an das Programm Agglomerationsverkehr, die dazugehörigen Verpflichtungskredite sowie weitere damit zusammenhängende Bundesbeschlüsse. Für die langfristige Finanzierung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur beantragt der Bundesrat eine Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles.

Ausgangslage

Funktionierende Verkehrsinfrastrukturen sind für Bevölkerung und Wirtschaft zentral. Heute verfügt die Schweiz über verlässliche und gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen, die rege genutzt werden. Die Artikel 81a und 83 der Bundesverfassung schreiben vor, dass der Bund – gemeinsam mit den Kantonen – für eine ausreichende, ausgewogene und landesweit zugängliche Verkehrsinfrastruktur sorgt, um die Mobilität und die gleichwertige Entwicklung aller Regionen zu gewährleisten. Wegen des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums wird der Verkehr zukünftig weiter zunehmen. Bereits heute erreichen bzw. überschreiten das Schienen- und das Strassennetz auf einzelnen Streckenabschnitten die Kapazitätsgrenze. Ohne gezielte Ausbauten sind die Betriebssicherheit, die Kapazität und die Stabilität der Verkehrsinfrastruktur gefährdet.

Inhalt der Vorlage

Die Vorlage koordiniert den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und der Nationalstrasse sowie die Beiträge des Bundes an das Programm Agglomerationsverkehr in einer gemeinsamen Vorlage.

Die Vorlage hat im Bereich der Eisenbahninfrastruktur folgenden Inhalt: Die Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur mit dem Ausbauschritt 2027 und dem Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte; eine Neuregelung der Zuständigkeit für ergänzende Infrastrukturmassnahmen; Anpassungen im Planungsprozess; eine Zusatzfinanzierung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Zusätzlich gibt der Bundesrat einen Ausblick auf den nächsten Ausbauschritt 2031.

Im Bereich der Nationalstrassen beinhaltet die Vorlage Folgendes: Die Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen mit dem Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrasse sowie den Zahlungsrahmen für den Betrieb, den Unterhalt und die Anpassungen der Nationalstrassen im Zeitraum 2028–2031. Im Rahmen der Planungen möchte der Bundesrat zudem auf verschiedene Projekte aus dem strategischen Entwicklungsprogramm verzichten. Dazu ist bei zwei Projekten auch eine Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz erforderlich. Zusätzlich gibt der Bundesrat im Rahmen der Aktualisierung des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen einen Ausblick auf die weiteren Realisierungshorizonte 2045, 2055 und Weitere.

Die Vorlage enthält im Bereich des Programms Agglomerationsverkehr die Bundesbeiträge für die fünfte Programmgeneration und den Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riquaifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Zusätzlich gibt der Bundesrat einen Ausblick auf die Grossprojekte der Agglomerationsprogramme ab der 6. Generation.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht.....	2
1 Ausgangslage	6
1.1 Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen.....	6
1.2 Herausforderungen im Bahnbereich.....	7
1.3 Herausforderungen bei den Nationalstrassen und im Programm Agglomerationsverkehr und bei der verkehrsträgerübergreifenden Koordination	8
1.4 Gutachten der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich.....	8
1.5 Verkehrsträgerübergreifende, koordinierte Planung.....	9
1.6 Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt.....	10
1.7 Zusammenfassung der Beschlüsse	10
1.8 Verhältnis zur Legislaturplanung, zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates	11
1.9 Erledigung parlamentarischer Vorstösse.....	12
2 Grundzüge der Vorlage	16
2.1 Ausbau der Eisenbahninfrastruktur	16
2.2 Ausbau der Nationalstrassen	39
2.3 Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr	56
2.4 Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahn.....	67
2.5 Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen.....	69
3 Verkehrsträgerübergreifender Überblick über die geplanten Ausbauten nach Handlungsräumen	76
3.1 Abstimmung von Verkehr und Siedlung im nationalen Kontext.....	76
3.2 Westschweiz und Grossraum Bern	77
3.3 Nordwestschweiz	78
3.4 Grossraum Zürich.....	78
3.5 Zentralschweiz	78
3.6 Bodensee und Ostalpen	79
3.7 Südschweiz	79
3.8 Achse West-Ost	79
3.9 Präzisierung des Sachplans Verkehr	80
4 Erläuterung zu einzelnen Artikeln / Bundesbeschlüssen.....	80
4.1 Bahn.....	80
4.2 Nationalstrasse.....	86
4.3 Programm Agglomerationsverkehr	89
4.4 Umgang mit der Teuerung und Teuerungsannahmen.....	90
5 Auswirkungen	91

5.1	Auswirkungen auf den Bund.....	91
5.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf Städte, Agglomerationen und Berggebiete	96
5.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	97
5.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft	97
5.5	Auswirkungen auf Raum und Umwelt	98
5.6	Ressourcenverbrauch	99
5.7	Auswirkungen auf die Digitalisierung.....	99
6	Rechtliche Aspekte	100
6.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	100
6.2	Erlassform	100
6.3	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	101
6.4	Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz.....	101
6.5	Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzes.....	102
	Verzeichnisse	103
	Abkürzungsverzeichnis	103
	Glossar	104
	Anhang: Liste der Massnahmen der fünften Generation des Programms Agglomerationsverkehr.....	108

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen

Funktionierende Verkehrsinfrastrukturen sind für Bevölkerung und Wirtschaft zentral. Die Verkehrsinfrastruktur trägt massgeblich zur Produktivität und zum Wohlstand einer Gesellschaft bei. Gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen steigern die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft, eröffnen neue Chancen und gewährleisten gleichwertige Lebensbedingungen sowie eine ausgewogene räumliche Entwicklung in der ganzen Schweiz.

Heute verfügt die Schweiz über verlässliche und gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen, die rege genutzt werden, die aber vielerorts einer sehr hohen Belastung oder gar Überlastung ausgesetzt sind. 2024 wurden auf den Verkehrsnetzen insgesamt rund 131 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, 95 Milliarden (72 %) davon mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).¹ Im selben Zeitraum betrug die Transportleistung im Güterverkehr rund 26 Milliarden Tonnenkilometer, davon wurden 37 % auf der Schiene und 63 % auf der Strasse abgewickelt.² Die Nationalstrassen sind für die Abwicklung des Strassenverkehrs von besonderer Bedeutung: Auf einer Länge von weniger als 3 Prozent des gesamten Strassennetzes wurden auf den Nationalstrassen im 2023 gut 45 Prozent der Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs der Schweiz und gut 72 Prozent der Fahrleistungen im schweren Strassengüterverkehr abgewickelt.³

Grundlage für die strategischen Entwicklungsprogramme der Verkehrsinfrastrukturen des Bundes bilden die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes.⁴ Diese zeigen, dass der Verkehr auch in Zukunft weiter zunehmen wird. Die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes basiert auf dem Szenario «Basis». Auf den Nationalstrassen wird im Szenario «Basis» bis 2050 eine Verkehrszunahme von 10 Prozent erwartet. Auf der Schiene wird der Personenverkehr im Szenario «Basis» um 33 Prozent zunehmen und der Güterverkehr um 40 Prozent. Im Szenario «Weiter wie bisher», das im Wesentlichen davon ausgeht, dass sich die Entwicklung der Vergangenheit und die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen auch in die Zukunft fortschreiben, liegt das prognostizierte Wachstum auf der Nationalstrasse bei 22 Prozent bzw. bei 32 Prozent für die Schiene. Die Verkehrsperspektiven werden zurzeit überarbeitet.

Art. 81a und 83 der Bundesverfassung schreiben vor, dass der Bund – gemeinsam mit den Kantonen – für eine ausreichende, ausgewogene und landesweit zugängliche Verkehrsinfrastruktur sorgt, um die Mobilität und die gleichwertige Entwicklung aller Regi-

¹ Bundesamt für Statistik (BFS). Verkehrsleistungen im Personenverkehr 2024.

² Bundesamt für Statistik (BFS). Verkehrsleistungen im Personenverkehr 2024.

³ Bundesamt für Strassen (ASTRA). Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2024, ASTRA 2025

⁴ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050. Schlussbericht vom 8. April 2022.

onen zu gewährleisten. Bund, Kantone und Gemeinden investieren auf dieser Grundlage regelmässig in die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) haben Volk und Stände die Grundlage für die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Strassen- und der Bahninfrastruktur geschaffen.

Die bestehende Infrastruktur sowie die sich in Umsetzungen befindenden Ausbauprojekte sind nicht ausreichend, um die prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung aufzunehmen. Bereits heute erreichen bzw. überschreiten das Schienen- und das Strassennetz auf verschiedenen Streckenabschnitten die Kapazitätsgrenze. Ohne gezielte Ausbauten sind daher Betriebssicherheit, Kapazität und Stabilität der Verkehrsinfrastruktur gefährdet. Bei der Umsetzung der bisherigen Planung von Bundesrat und Eidgenössischen Räten gibt es aber sowohl bei der Schiene als auch bei der Strasse Herausforderungen.

1.2 Herausforderungen im Bahnbereich

Der Ausbau und die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes erfolgen schrittweise in Form von Programmen. Für die Umsetzung der drei Bahnausbauprogramme (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur, Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035) hat die Bundesversammlung bisher rund 28 Milliarden Franken freigegeben. Dem Ausbauschritt 2035 lag das Angebotskonzept 2035 (AK 35) zugrunde. Dieses sah zahlreiche Verbesserungen vor, unter anderem neue Viertel- und Halbstundentakte auf rund 60 Strecken. Mittlerweile haben sich jedoch wesentliche Annahmen verändert und es hat sich gezeigt, dass das AK 35 umfangreiche Zusatzmassnahmen mit entsprechenden Kostenfolgen bedingen würde. Zudem werden bestehende Projekte aus den beschlossenen Bahnausbauprogrammen teurer als bisher geplant. Insgesamt hätte sich der Mehrbedarf (Stand Juni 2025) auf rund 14,7 Milliarden Franken belaufen. Der Betrag setzt sich zusammen aus 3,7 Milliarden Franken Mehrkosten für die bereits beschlossenen Programme (vgl. Tabelle 1), 1 Milliarde Franken Planungskosten sowie 10 Milliarden Franken für die notwendigen Zusatzmassnahmen.

Zusätzlich zu den Massnahmen für das AK 35 hat die Bundesversammlung sechs Grossprojekte zur prioritären Prüfung in Auftrag gegeben. Es sind dies die Direktverbindung Aarau – Zürich, die Knoten Luzern und Basel, die Strecken Lausanne – Bern und Winterthur – St. Gallen sowie der multifunktionale Grimseltunnel. Insgesamt umfasst das Portfolio möglicher Ausbauprojekte im Bahnbereich bis 2045 weit über 60 Milliarden Franken. Aktuell stünden im Bahninfrastrukturfonds BIF für Ausbauprojekte bis 2045 jedoch nur rund 16 Milliarden Franken zur Verfügung. Folglich fehlen die notwendigen Mittel, um den Mehrbedarf sowie die sechs Grossprojekte zu finanzieren. Zudem reichen die Projektierungs- und Baukapazitäten für diese Vielzahl an Massnahmen nicht aus. Dies macht sowohl eine Priorisierung wie auch Zusatzeinnahmen notwendig.

1.3 Herausforderungen bei den Nationalstrassen und im Programm Agglomerationsverkehr und bei der verkehrsträgerübergreifenden Koordination

Im Strassenbereich sieht das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse die Beseitigung von Engpässen und die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des Nationalstrassennetzes vor. Das Portfolio möglicher Projekte bis 2050 umfasst rund 44 Milliarden Franken.⁵ Das Volk hat jedoch im November 2024 den Ausbauschnitt 2023 mit sechs Projekten abgelehnt. Die Herausforderung besteht demnach darin, inhaltlich begründete und politisch mehrheitsfähige Projekte in einem neuen Ausbauschnitt zu bündeln. Im Weiteren ist aus finanziellen Gründen auch bei der Strasse eine Priorisierung der Projekte erforderlich.

Der Bund beteiligt sich mit dem Programm Agglomerationsverkehr finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Im Programm Agglomerationsverkehr besteht die Herausforderung darin, die Projekte auf die Bundesplanungen für Nationalstrasse und Bahn abzustimmen, verkehrsträgerübergreifend zu koordinieren und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen.

1.4 Gutachten der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich

Mit Blick auf die Herausforderungen im Bahn- und Strassenbereich hat der Bundesrat die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes von der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ) überprüfen und priorisieren lassen.

Die ETHZ überprüfte in ihrem wissenschaftlichen Gutachten «UVEK: Verkehr 2045»⁶ rund 500 Projekte mit einem Gesamtvolumen von rund 113 Milliarden Franken. Überprüft wurden nur Projekte, für die per Stichtag 15. Januar 2025 noch kein Plangenehmigungsverfahren eingeleitet war. Nicht überprüft wurden Projekte, die am Stichtag bereits im Plangenehmigungsverfahren waren.

Die ETHZ empfiehlt in ihrem Gutachten für die Zeit bis 2045 eine Fokussierung auf sogenannte Schlüsselprojekte. Dadurch würden langfristig orientierte und planerisch robuste Verbesserungen möglich, die für die Zukunft neue Spielräume eröffnen würden und die Qualität im ganzen Netz steigern. Umgekehrt empfiehlt die ETHZ den Verzicht auf verschiedene Ausbauprojekte.

Die Bahn soll vor allem in und zwischen den grossen Zentren das Verkehrswachstum aufnehmen, weshalb hohe zusätzliche Kapazitäten gefordert sind. Dazu muss der Rückstand bei Schlüsselprojekten in den Wachstumsschwerpunkten aufgeholt werden. Im Strassenbereich erachtet die ETHZ einige vom Volk abgelehnte und weitere Autobahnprojekte auf überlasteten Abschnitten als zweckmässig und dringlich. Die Projekte bringen den betroffenen Städten gemäss ETHZ den Spielraum für gestalterische und städtebauliche Aufwertungen ihrer Verkehrsnetze. Im Agglomerationsverkehr erachtet

⁵ Projekt- und Preisstand 2025, ohne MWST, Genauigkeit +/-30 Prozent.

⁶ Weidmann, Ulrich A.; Nold, Michael (2025): Schlussbericht Verkehr 2045. Gutachten zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Zürich. doi: 10.3929/ethz-c-000783536

die ETHZ die meisten der beantragten Grossprojekte als hoch prioritär. Bezüglich Realisierungszeitpunkt sind sie teilweise auf die nationalen Projekte abzustimmen.

Aus Sicht des Bundesrates bildet das Gutachten der ETHZ eine wichtige, wissenschaftlich abgestützte und solide Grundlage für die nötige Priorisierung und die verkehrsträgerübergreifende Weiterentwicklung des Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Die gesetzten Prioritäten sind grundsätzlich nachvollziehbar und passen weitgehend zum Sachplan Verkehr, Teil Programm. Von den Prioritäten der ETHZ möchte der Bundesrat daher nur in begründeten Fällen abweichen.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Gutachtens der ETHZ sowie auf Einschätzungen und Analysen der zuständigen Bundesämter schreibt der Bundesrat mit dieser Vorlage die strategischen Entwicklungsprogramme für die Schiene und die Strasse koordiniert fort. Gleichzeitig unterbreitet er der Bundesversammlung die prioritären Kapazitätserweiterungen auf der Schiene und der Nationalstrasse sowie die nächste Generation des Programms Agglomerationsverkehr zum Entscheid. Wo aufgrund der Priorisierung geplante Netzelemente der Nationalstrasse und des Eisenbahnnetzes wegfallen, schlägt der Bundesrat eine Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) beziehungsweise über die Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vor.

1.5 Verkehrsträgerübergreifende, koordinierte Planung

Ein zentrales Anliegen des Bundes ist die verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung. Die verkehrsträgerübergreifende Koordination der Ausbauten und die Abstimmung mit der Raumplanung erfolgt über den Sachplan Verkehr (SPV) des Bundes. Dieser gibt den Rahmen für die Entwicklung der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen vor. Ebenso legt der SPV die Grundsätze für die Abstimmung mit der gewünschten räumlichen Entwicklung fest. Die enge Koordination zwischen Siedlung und Verkehr durch eine kompakte und qualitativ hochwertige Entwicklung der Städte und Agglomerationen sowie die Sicherung der Erreichbarkeit des ländlichen Raums und des Berggebiets sind Grundanliegen der künftigen Entwicklung.

Die im SPV formulierten Grundsätze legen die räumliche und die verkehrsübergreifende Abstimmung fest und berücksichtigen die Anliegen der Umwelt. Diese behördenverbindlichen Grundsätze fliessen in die Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur ein. Die Kapitel im SPV zu den Handlungsräumen haben hinweisenden Charakter und sind nicht behördenverbindlich.

Die Vorlage trägt auf Basis des Gutachtens der ETHZ dem verstärkten Bedarf nach einer verkehrsträgerübergreifenden Planung der Verkehrsinfrastrukturen Rechnung. Um diese zu vereinfachen, werden die Ausbauschritte für Strasse und Schiene sowie die fünfte Generation des Programms Agglomerationsverkehr in einer einzigen Vorlage gebündelt. Dies erlaubt es, die Planungen räumlich optimal aufeinander abzustimmen. Zum Beispiel kann im Grossraum Zürich mit der Priorisierung des Bahnausbaus auf den neuen Autobahnabschnitt im Norden von Zürich, die Glattalautobahn, verzichtet werden. Mit dem schwerpunktmässigen Bahnausbau auf der Achse Genf-Lausanne

können das Verkehrswachstum auf der Nationalstrasse gedämpft und die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene bereitgestellt werden.

1.6 Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt

Die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur ist bis Ende 2028 beschlossen und sichergestellt; für die Periode 2029 bis 2032 wird der Bundesrat der Bundesversammlung eine separate Vorlage unterbreiten. Für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrasse ist der verfügbare Zahlungsrahmen bis Ende 2027 definiert. Für die nächste Vierjahresperiode 2028 bis 2031 beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung mit dieser Vorlage einen Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt sowie Anpassungen der Nationalstrassen.

1.7 Zusammenfassung der Beschlüsse

Mit der Vorlage werden eine Revision des Eisenbahngesetzes sowie die folgenden 13 Bundesbeschlüsse vernehmlasst:

Für die Eisenbahninfrastruktur:

- Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur und den dazugehörigen Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit;
- Bundesbeschlüsse über die Anpassung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur und die dazugehörigen Bundesbeschlüsse über die Verpflichtungskredite;
- Bundesbeschluss über die langfristige Finanzierung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur (Verlängerung MWST-Promille).

Für die Nationalstrasse:

- Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrasse und den dazugehörigen Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit;
- Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz;
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen;

Für das Programm Agglomerationsverkehr:

- Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr;
- Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.

Die Bundesversammlung kann wie bisher separat über die Ausbauschritte für Schiene und Strasse bzw. das Programm Agglomerationsverkehr entscheiden, ohne dass es eine rechtliche Verknüpfung zwischen den verschiedenen Bundesbeschlüssen gibt. Der Bundesbeschluss zur Verlängerung des MWST-Promilles zugunsten des BIF soll

demgegenüber rechtlich mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verknüpft werden (vgl. dazu Kap. 2.4.3).

1.8 Verhältnis zur Legislaturplanung, zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

1.8.1 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Botschaft des Bundesrates vom 24. Januar 2024⁷ zur Legislaturplanung 2023 – 2027 enthält die Leitlinie 1 «Die Schweiz sichert ihren Wohlstand nachhaltig und nutzt die Chancen der Digitalisierung». Für die Infrastruktur-Politik ist insbesondere das Ziel 6 von Bedeutung: «Die Schweiz stellt eine zuverlässige und solide Finanzierung ihrer Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr und Kommunikation im digitalen Zeitalter sicher».⁸

Im Bundesbeschluss vom 6. Juni 2024⁹ über die Legislaturplanung 2023-2027 wird in Artikel 7, Ziffer 40 auf die *Verabschiedung der Botschaft zum Zahlungsrahmen 2028–2031 und auf den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen* sowie in Artikel 23, Ziffer 116 auf die *Verabschiedung der Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der fünften Generation* hingewiesen. Zudem ist die *Verabschiedung der Botschaft zum nächsten Ausbauschritt des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP)* in der Botschaft zur Legislaturplanung 2023-2027 angekündigt. Diese Arbeiten werden vorliegend in einer einzigen Vorlage gebündelt. Der Auftrag des Parlaments aus dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019¹⁰ über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (Art. 1 Abs 3), bis 2026 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vorzulegen, wird damit später als geplant erfüllt werden.

1.8.2 Verhältnis zur Finanzplanung

Die Ausgaben für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau im Sinne von Anpassungen, für die grösseren Vorhaben sowie für die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen werden über den NAF finanziert. Auch über den NAF finanziert werden die Bundesbeiträge im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die Ausgaben für die Eisenbahninfrastruktur werden aus dem BIF finanziert. Die Fonds werden durch zweckgebundene Finanzquellen gespeist. Der Bundeshaushalt wird nicht belastet und die Schuldenbremse wird eingehalten.

1.8.3 Verhältnis zu Strategien des Bundesrats

Betrieb, Substanzerhalt und Weiterentwicklung des Schienennetzes und der Nationalstrassen sowie das Programm Agglomerationsverkehr sind beeinflusst von überge-

⁷ BBl 2024 525

⁸ BBl 2024 1440

⁹ BBl 2024 1440

¹⁰ AS 2019 3747

ordneten Strategien und Zielen des Bundes. Zu den wichtigsten strategischen Grundlagen gehören das Raumkonzept Schweiz¹¹, Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm, Teil Infrastruktur Strasse, Teil Infrastruktur Schiene¹², die Perspektive BAHN 2050¹³, die langfristige Klimastrategie 2050, das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG), die Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) sowie die Bodenstrategie Schweiz.

Der Sachplan Verkehr bildet den vom Bundesrat beschlossenen strategischen Rahmen für die verkehrsträgerübergreifende Abstimmung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben und ihre Koordination mit der Raumentwicklung. Die Klimastrategie 2050 hat das Ziel, dass die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null sinken. Gemäss KIG sind im Sektor Verkehr die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 bis 2040 mindestens um 57 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent zu reduzieren. Die Biodiversitätsstrategie sieht unter anderem vor, dass die Durchlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur für die Fauna durch den Bau von neuen Wildtierkorridoren oder die Verbesserung von bestehenden Bauwerken zu verbessern sind.

1.9 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Der Bundesrat stellt im Rahmen dieser Vernehmlassung zur Diskussion, dass er die folgenden Vorstösse der Bundesversammlung zur Abschreibung beantragen wird:

1.9.1 Bahn

2017	P	17.3262	Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz (S 15.06.2017, KVF-S)
2022	M	22.4258	Perspektive Bahn 2050. Einen Fokus auch auf die Realisierung und Vollendung des "Verkehrskreuzes Schweiz" (N 12.12.2022, KVF-N; S 09.03.2023)
Mit der seit 2023 vorliegenden Perspektive Bahn 2050 und der räumlichen Konkretisierung zeigt der Bundesrat auf, wie sich die Bahn langfristig weiterentwickeln soll und wo die Schwerpunkte gelegt werden. Sie dient als Grundlage für das Zielbild STEP, das bis zur Botschaft 2031 mit den Planungspartnern erarbeitet werden soll. Damit liegen die geforderten Visionen für das Verkehrskreuz Schweiz und das Eisenbahnnetz vor. Ebenso wurden die Potenziale von technologischen Entwicklungen für das System Bahn in der Schweiz bis 2050 beurteilt und Aussagen gemacht, welche Entwicklungen weiterzuverfolgen sind.			

¹¹ Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV: Raumkonzept Schweiz. Bern 2026.

¹² Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm (admin.ch) - 2021 vom Bundesrat verabschiedet, abrufbar unter: www.are.admin.ch > DE > Mobilität > Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm. Sachplan Verkehr - Teil Infrastruktur Strasse - Konzeptteil, ASTRA 2018 sowie Sachplan Verkehr - Teil Infrastruktur Strasse, - Objektteil, ASTRA 2018. Die Aktualisierung des Konzeptteils und erster Objektblätter dürfte bis Juni 2026 vom Bundesrat in Kraft gesetzt werden.

¹³ BBl 2023 2061 - Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050.

2019	M	19.4443 19.4444 19.4445 19.4446	Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (N 17.06.2021, Candinas, Graf-Litscher, Schaffner, Töngi; S 07.12.2021)
Zur Beantwortung der Motionen hat das Bundesamt für Verkehr eine externe Studie zu möglichen Massnahmen in Auftrag gegeben, die im März 2025 publiziert wurde. Basierend auf den Ergebnissen ist der Bundesrat der Ansicht, dass mit der vorliegenden Vorlage sowie den bereits bestehenden und beschlossenen Massnahmen ausreichende Tätigkeiten mit Potenzial für eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr in Umsetzung sind. Er erachtet es nicht als zielführend, weitere Massnahmen auf Bundesebene zu initiieren.			
2021	M	21.4584	Bahn 2050. Anschluss der ländlichen Regionen sicherstellen (N 18.09.2023, Rechsteiner T.; 06.03.2024)
Mit der räumlichen Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050 hat das Bundesamt für Verkehr die Langfriststrategie für die Bahn präzisiert. In verschiedenen Karten wird aufgezeigt, was die neue strategische Ausrichtung der Bahn für die einzelnen Regionen bedeutet. Im Fokus steht ein netzweit abgestimmtes Bahnangebot, dass alle Raumtypen – urbane, periurbane, intermediäre und ländliche – funktional miteinander verknüpft. Die räumliche Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050 ist eine zentrale Grundlage für die Planung künftiger Ausbauschritte der Bahninfrastruktur. Sie trägt den Anliegen der Motion 21.4584 Rechnung.			
2022	P	22.3261	Mehr Digitalisierung für eine höhere Kapazität im Bahnverkehr (N 13.03.2024, Schaffner)
Die Digitalisierung der Schweizer Eisenbahn erfordert die Umsetzung der ERTMS-Strategie des BAV; sie hat die Implementierung der Führerstandssignalisierung (FSS) als Ziel. Mit dieser Vorlage wird eine erste Tranche von einer Milliarde Franken für die Umsetzung von ERTMS mit einer forcierten, korridorbasierten Digitalisierung des Netzes beantragt. Weitergehende Details sind dem parallel zur Vernehmlassung publizierten Bericht zu entnehmen.			
2022	M	22.3827	Gegen die Verringerung des Stellenwertes der Regionen Baden und Brugg bei der Fahrplangestaltung im Step 2035. Gegen einen Ausbau mit Abbau. Weniger Züge sind mehr (N 12.06.2024, Binder-Keller; S 11.03.2025)
In den Planungen für den mittelfristigen Realisierungshorizont 2035 mit Stand Februar 2026 ist die geforderte stündliche umsteigefreie Verbindung Baden-Brugg-Bern weiterhin enthalten. Die Planungsarbeiten Horizont 2035 werden bis im Herbst 2026 unter Einbezug der Kantone fortgeführt.			
2023	M	23.3668	Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf (S 19.12.2023, Français; N 11.03.2024)
Der Bundesrat hat mit der Studie «Genève – Lausanne, nouvelle ligne» (2020–2023) bereits Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität und Flexibilität geprüft. Der Bericht, der zur Beantwortung der Postulate 21.4518 und 21.4366 erstellt wurde, erläutert den aktuellen Stand des Ausbaus einer redundanten Bahnlinie zwischen Genf und Lausanne. Erste Etappen sind bereits beschlossen: auf der Linie Morges – Denges wird eine dritte Spur gebaut und auf dem Abschnitt Perroy – Morges ist eine zweigleisige Neubaustrecke in Planung. Das Parlament kann im Rahmen der nächsten Ausbauschritte über den vollständigen Ausbau einer redundanten Bahnlinie auf der Achse Lausanne – Genf entscheiden.			

2023	M	23.4209	Keine massive Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs aus dem und in den Kanton Glarus (S 19.12.2023, Zopfi; N 11.06.2024)
In den Planungen für den mittelfristigen Realisierungshorizont 2035 mit Stand Februar 2026 ist das Angebot im Regionalverkehr unverändert gegenüber dem heutigen Angebot (Fahrplan 2026). Die umsteigefreien Verbindungen Glarus-Zürich und Glarus-Rapperswil bleiben wie gefordert bestehen.			
2024	P	24.3071	Wiedereinführung der SBB-Direktverbindung Basel-Genf (N 14.06.2024, Imark)
Mit der Eröffnung des Ligerztunnels wird im Jahr 2030 stündlich ein dritter Fernverkehrszug entlang des Jurasüdfusses eingeführt. Aktuell laufen noch die Diskussionen mit den betroffenen Kantonen und dem Fernverkehrskonzessionär über die Durchbindungen in Biel/Bienne. Dieser direkte Zug aus Genf kann ab Biel/Bienne sowohl nach Basel wie im Abtausch mit einem Zug aus Lausanne nach Zürich geführt werden.			
2024	P	24.3136	Planungsdreieck (Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial) im ÖV besser im parlamentarischen Prozess verankern und Folgekosten transparent ausweisen (S 10.06.2024, Würth)
Das Planungsdreieck Angebot-Infrastruktur-Rollmaterial ist zentraler Bestandteil der fachlichen Erarbeitung von Ausbausritten im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms. In der vorliegenden Botschaft wird mit dem Angebotskonzept für den Horizont 2035 bereits eine detailliertere Produktionsplanung vorliegen, als dies bei letzten Angebotsplanungen zum Zeitpunkt der Botschaft der Fall war. Die für den Ausbauschritt vorgeschlagenen Angebotsausbauten werden in einer volkswirtschaftlichen Gesamtbeurteilung bewertet und evaluiert, inkl. der Folgekosten. Die Folgekosten sind somit in die Nutzen-Kosten Berechnung von Ausbauvorhaben integriert und Bestandteil der Bewertung von Ausbauvorhaben.			
2024	M	24.4037	Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene (S 03.12.2024, KVF-S; N 12.06.2025)
2024	M	24.4042	Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene (N 13.11.2024, KVF-N; N 06.05.2025)
Im Rahmen der STEP Ausbauschritte werden in verschiedenen Realisierungshorizonten schrittweise in unterschiedlichen Granularitäten Angebotskonzepte erarbeitet, mit der vorliegenden Vorlage sowohl für den Horizont 2035 als auch den Horizont 2045. Mit der verkehrlichen Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050 liegt ebenfalls ein langfristiges Konzept für den langläufigen Personenverkehr, inkl. Anbindungen ins Ausland, vor.			

2025	P	25.3710	Optimierung des Bahninfrastrukturfonds. Aus weniger mehr herausholen (S 25.09.2025, Zopfi)
Die im Postulat genannten Handlungsfelder wurden geprüft. Mit dieser Vorlage schlägt der Bundesrat die Finanzierung einer ersten Tranche zur forcierten korridororientierten Digitalisierung des Netzes vor. Auf finanzieller Seite wurden alle Vorschläge geprüft und bis auf die Verlängerung des MWST-Promilles verworfen. Eine gemeinsame Finanzierung von Infrastrukturmassnahmen durch Bund und Kantone ist bereits heute im Rahmen von Art. 58b EBG möglich. Der Bund schliesst dazu mit den Kantonen eine Vereinbarung über die Finanzierung ab (Art. 35 der Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur). Die Verlängerung des MWST-Promilles wird mit der vorliegenden Vorlage umgesetzt. Die Überprüfung von Normen und Standards geht der Bundesrat an.			

1.9.2 Nationalstrasse

2023	P	23.3497	Eine Korridorstudie für die A2 nach Italien (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Nationalrat):
Mit dem vom Bundesrat am 16. Dezember 2022 beschlossenen generellen Projekt für den Ausbau des Abschnittes Lugano-Süd und Mendrisio können die dringenden Kapazitätsengpässe der N2 im Verkehr mit Italien behoben werden. Um die nachhaltige Entwicklung der gesamten Region auch langfristig zu gewährleisten, hat der Bundesrat bei der Verabschiedung des generellen Projektes beschlossen, dass die betroffenen Ämter die verschiedenen Lösungen überprüfen, die derzeit im Rahmen der Infrastrukturprojekte in dieser Region bearbeitet werden.			
2023	M	23.3346	Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen:
Die Überprüfung der bisher im STEP Nationalstrassen befindlichen Projekte hat gezeigt, dass ein durchgehender Ausbau auf sechs Spuren nicht umsetzbar ist. Der Bundesrat strebt an, das Nationalstrassennetz vermehrt mit betrieblichen Optimierungen wie zum Beispiel der Umnutzung von Pannestreifen, dem Einsatz von Geschwindigkeitsharmonisierungs-Anlagen oder von Anlagen zur Dosierung der Einfahrtsrampen weiterzuentwickeln. Nur wo diese Massnahmen nicht genügen, sind punktuelle Kapazitätserweiterungen vorgesehen, um die Funktionalität der Nationalstrassen zu gewährleisten.			

1.9.3 Programm Agglomerationsverkehr

Im Bereich des Programms Agglomerationsverkehr sind keine Vorstösse abzuschreiben.

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die Vorlage hat im Bereich der Eisenbahninfrastruktur folgenden Inhalt:

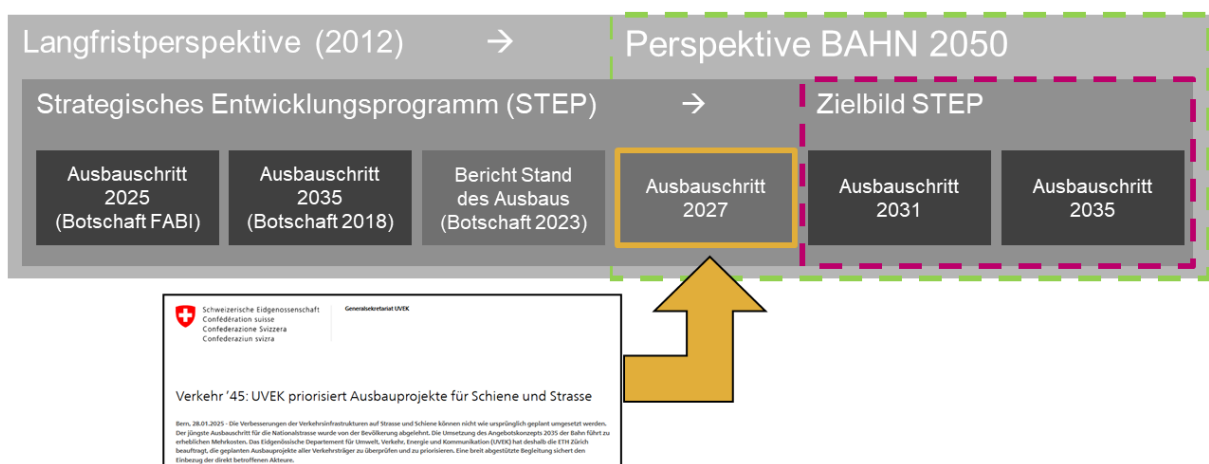
- Die Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur mit dem Ausbauschnitt 2027 (vgl. Kap. 2.1.7) und dem Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte (vgl. Kap. 2.1.8).
- Ergänzende gesetzliche Anpassungen zur Verbesserung des Planungsprozesses, die Neuregelung der Zuständigkeit für ergänzende Massnahmen (Kap. 2.1.9) und die Einführung eines Vorprojektes als Bedingung für einen Parlamentsbeschluss (vgl. Kap. 2.1.10).
- Eine Zusatzfinanzierung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (vgl. Kap. 2.4)

Zusätzlich gibt der Bundesrat einen Ausblick auf den nächsten Ausbauschnitt 2031 (vgl. Kap. 2.1.12.1).

2.1.1 Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur

Der Bund plant die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP Eisenbahninfrastruktur). Er legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus beschlossener Vorhaben und zum nächsten Ausbauschnitt vor. Das STEP Eisenbahninfrastruktur umfasst den schrittweisen Ausbau der Schweizer Schienennetzes, der sich auf Bedarfsnachweise und Angebotskonzepte stützt. Einer Vorlage zu einem Ausbauschnitt gehen umfassende Planungs- und Projektstudien voraus. In diesen werden die erforderlichen Kapazitätserweiterungen definiert und mit den betroffenen Stellen abgestimmt. Eingang in einen Ausbauschnitt finden jene Massnahmen, die verkehrlich notwendig und volkswirtschaftlich sinnvoll sind. Der Planungsprozess ist in Art 48 EBG definiert.

Abbildung 1 Funktionsweise des STEP Eisenbahninfrastruktur



In der bisherigen Logik des STEP Eisenbahninfrastruktur waren die einzelnen Ausbauschnitte nach dem Planungshorizont betitelt (z.B. Ausbauschnitt 2035 im Jahr 2018). Mit dieser Vorlage wird ein Wechsel in der Systematik analog zum STEP Nationalstrasse

vollzogen, sodass die Ausbauschritte zukünftig nach dem Jahr bezeichnet werden, in welchem der Bundesrat die Gesamtbotschaft zu allen Verkehrsträgern verabschiedet. Die Terminologie der früheren Beschlüsse bleibt bestehen, auch wenn diese inhaltlich angepasst werden.

2.1.2 Funktionsfähigkeit und Resilienz des Bahnnetzes

Die Verkehrsleistung für den Personenverkehr auf der Schiene wird gemäss Verkehrsperspektiven 2050 zwischen 2017 und 2050 um rund 33 Prozent zunehmen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung wird gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 im Szenario «Basis» von 21 auf 24 Prozent ansteigen. Gleichzeitig wächst die Transportleistung im Güterverkehr in Tonnenkilometer im Vergleich zum Jahr 2017 je nach Szenario zwischen 35 und 40 Prozent. Mit dem heutigen Angebot kann die steigende Nachfrage auf dem Schienennetz nicht auf allen Strecken gedeckt werden. Die Verkehrsperspektiven werden im Moment überarbeitet. Die Resultate werden im Herbst 2026 vorliegen.

Mit der steigenden Nachfrage und Netznutzung erhöhen sich die Anforderungen an die Fahrplanstabilität und die Bahnproduktion. Bereits heute verfügt das dicht befahrene Netz über kurze Zugfolgezeiten und damit kaum über Reserven. Das kann rasch zu Verspätungen und damit zu negativen Kettenreaktionen auf dem ganzen Netz führen. Zudem stehen kaum noch genügend Kapazitäten für betrieblich notwendige Fahrten (z.B. die Fahrt in eine Abstellanlage, Unterhaltsanlage oder Güterverkehrsanlage) zur Verfügung. Besonders kritisch sind dabei Knotenpunkte, in denen sich dichte Zugabfolgen mit komplexen Umsteigebeziehungen überschneiden. Diese fordern eine besonders hohe Fahrplanstabilität und eine hochpräzise Bahnproduktion. Um auch in Zukunft einen stabilen Fahrplan sicherstellen zu können, sind neben einer konsequenten Digitalisierung des Eisenbahnnetzes auch gezielte Ausbauten unerlässlich.

2.1.3 Stand der Ausbauprogramme

Für die drei Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» wurden drei Verpflichtungskredite für Ausbaumassnahmen beschlossen. Das Investitionsvolumen der beschlossenen Massnahmen inkl. der planerischen Vertiefung weiterer Massnahmen liegt bei rund 31,4 Milliarden Franken (zum Preisstand des jeweiligen Kredits, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer, vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1 Freigegebene Mittel und Endkostenprognose der drei Bahninfrastrukturprogramme in Millionen Franken

Verpflichtungskredit	Freigegebene Mittel	Endkostenprognose ⁴	Delta ⁴
NEAT	19 100	17 800	-1300
Vier-Meter-Korridor	990	940	-50
Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur ¹	4810	4664	-146
Ausbauschritt 2025 ²	6765	6923	+158
Ausbauschritt 2035 ³	16 070	19 786	+3716

¹ Preisstand 04/2005 ohne Teuerung und MWST

² Preisstand 10/2008 ohne Teuerung und MWST

³ Preisstand 10/2014 ohne Teuerung und MWST

⁴ Stand 30.06.2025; zum Preisstand des jeweiligen Kredits

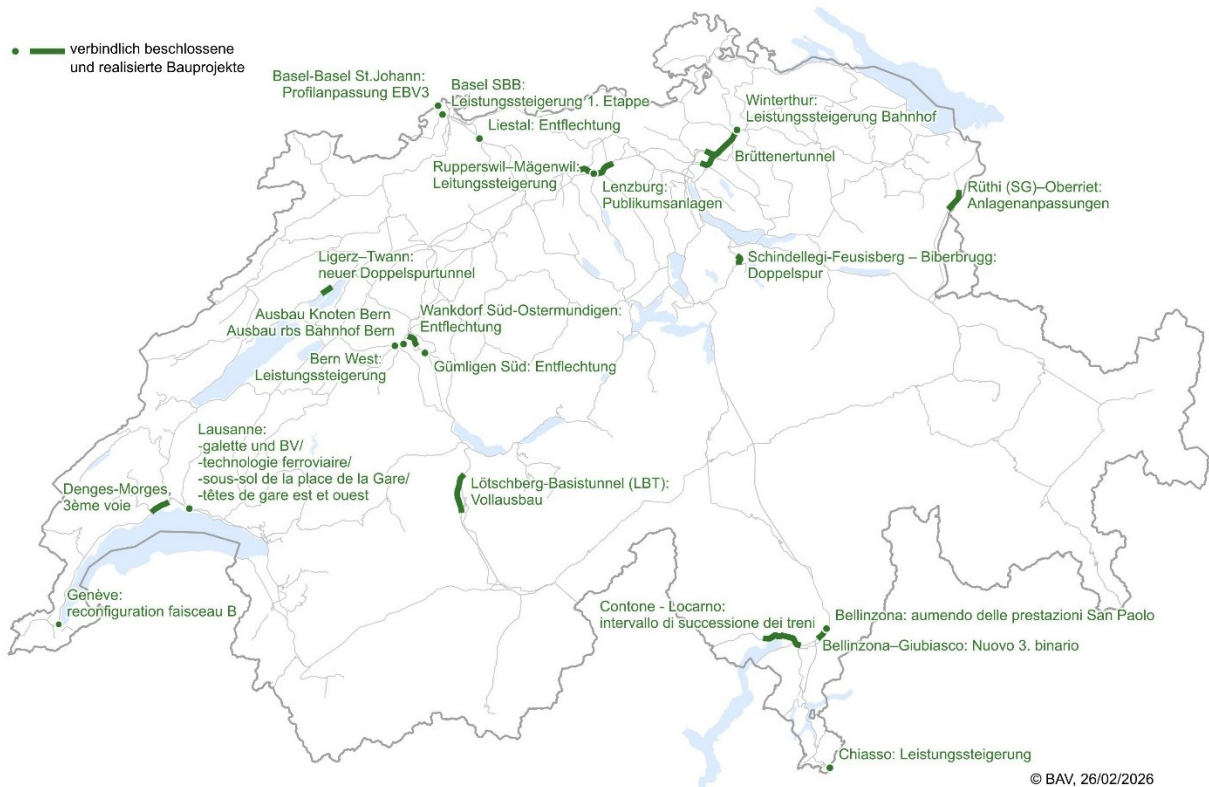
Das Programm «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur» kann aus heutiger Sicht innerhalb der freigegebenen Mittel abgeschlossen werden. Beim «Ausbauschritt 2025» und beim «Ausbauschritt 2035» übersteigen die Endkostenprognosen die verfügbaren Mittel. Der Bundesrat schlägt deshalb Anpassungen in den Programmen vor und beantragt zusätzliche Kreditmittel (vgl. 2.1.8).

Den aktuellen Stand der Infrastrukturmassnahmen weist das BAV ausführlich in jährlichen Standberichten zu den Eisenbahn-Ausbauprogrammen aus, verfügbar ist derzeit der Standbericht 2025¹⁴. Da dieser auf einer laufend aktualisierten Kostenprognose beruht, können die dortigen Angaben von jenen in den neu beantragten Beschlussvorlagen abweichen. Mit der Botschaft des Bundesrates zuhanden der Bundesversammlung sollen die beantragten Kredite auf Basis der dann verfügbaren Kostenprognosen aktualisiert werden. Das BAV begleitet die Ausbauprojekte und setzt sich dabei für die Einhaltung der Projektkosten ein.

Die Inbetriebnahme der Ausbauten erfolgt gestaffelt. Die Umsetzungsplanung wird jährlich anhand des Projektfortschritts, der netzweiten Fahrplanstabilität und der aktuellen Prognosen für den Bahninfrastrukturfonds aktualisiert. Realisierungshorizonte werden aufgrund der Erfahrung vergangener Jahre nur grob festgelegt. Baustellenkumulation und betriebliche Rahmenbedingungen erhöhen die Terminrisiken, Bauphasen müssen gegebenenfalls gestreckt oder verschoben werden. Unter der Voraussetzung, dass die Projekte gemäss den Planungen der Infrastrukturbetreibenden planmässig realisiert werden können, würde ein Liquiditätsengpass im BIF voraussichtlich ab dem Jahr 2030 eine Lenkung der Ausgaben erfordern. Da sich der Fonds gemäss Art. 7 Abs. 1 BIFG nicht verschulden darf, müssten die Projekte, falls die Liquidität nicht ausreicht, zeitlich gestaffelt werden (vgl. dazu die Ausführungen in Kap. 5.1.1.2).

¹⁴ Die Standberichte sind abrufbar unter: www.bav.admin.ch > Verkehrsmittel > Eisenbahn > Ausbauprogramme (Stand: 15.01.2026).

Abbildung 2 Realisierte, beschlossene und nicht mehr überprüfte Ausbauprojekte des STEP Eisenbahn
(> 100 Mio. CHF)



2.1.3.1 NEAT

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde 1992 vom Volk beschlossen und ist heute in Betrieb. Wenige Garantie- und Abschlussarbeiten sind noch offen. Die Abrechnung des Gesamtkredits wird voraussichtlich 2029 erfolgen. Per Juni 2025 lag die Kostenprognose bei 17,8 Milliarden Franken (Preisstand Okt. 1998, exkl. MWST) und ist durch den Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken gedeckt.

2.1.3.2 Vier-Meter-Korridor

Der Bau eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT wurde vom Parlament 2013 beschlossen¹⁵. Die Profilausbauten auf der Strecke Basel–Chiasso(–Ranzo) inkl. der Ceneri Bergstrecke sowie auf dem von der Schweiz finanzierten Teil der italienischen Luino-Linie sind im Wesentlichen umgesetzt. Offen sind noch Profilanpassungen im Raum Basel (Tunnel Schützenmatt und Kannenfeld) und bei Bellinzona (Tunnel Svitto II und Dragonato II). Mit Italien wurde 2020 vereinbart¹⁶, die Simplon-Linie hinsichtlich Kapazität und Lichtraumprofil bis 2029 weiterzuentwickeln, die Schweiz beteiligt sich mit einem Kostendach. Per Juni 2025 lag die Kostenprognose

¹⁵ SR 742.140.4 Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT (4-Meter-Korridor-Gesetz) vom 13. Dezember 2013

¹⁶ SR 0.742.140.28 Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Italienischen Republik über die Entwicklung der Bahninfrastruktur auf den Strecken zwischen der Schweiz und Italien auf der Lötschberg-Simplon-Achse, Abgeschlossen am 3. September 2020

bei 0,94 Milliarden Franken (Preisstand April 2012, exkl. MWST) und somit leicht unter dem Verpflichtungskredit von 0,99 Milliarden Franken.

2.1.3.3 Programm ZEB

Das Bundesgesetz zur «Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) trat 2009 in Kraft¹⁷ und wurde 2016 angepasst. Die zu realisierenden Angebote sind grundsätzlich Teil des bisherigen Angebotskonzepts 2035. Ausgenommen ist die ursprünglich angestrebte Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Winterthur–St. Gallen, die vorab einer Gesamtüberprüfung der West-Ost-Achse bedarf. Das Ausbauprogramm ZEB umfasst derzeit 95 Bauvorhaben. Schwerpunkte liegen im Raum Lausanne sowie bei Investitionen in die NEAT-Zufahrten und zwischen Olten und Aarau (Eppenberg-Tunnel). Über 90 Prozent der Vorhaben sind in Ausführung oder bereits in Betrieb. Per Juni 2025 lag die Kostenprognose bei 4,7 Milliarden Franken (Preisstand April 2005, exkl. MWST) und ist durch den Gesamtkredit von 4,8 Milliarden Franken gedeckt. Eine Reduktion des Programmvolumens ist nicht vorgesehen und eine Anpassung des Gesamtkredits (fünf Teilkredite) ist nicht erforderlich.

2.1.3.4 STEP Ausbauschritt 2025

Der Ausbauschritt 2025 (AS 2025) wurde 2013 von der Bundesversammlung beschlossen¹⁸ und 2024 angepasst¹⁹. Ziel ist der Abbau von Engpässen und der Kapazitätsausbau zur Bewältigung der steigenden Nachfrage. Die vorgesehenen Angebote sind grundsätzlich Teil des bisherigen Angebotskonzepts 2035. Ausgenommen ist die ursprünglich angestrebte Fahrzeitverkürzung Lausanne–Bern, die eine Gesamtüberprüfung der West-Ost-Achse voraussetzt und erst in einem künftigen Ausbauschritt weiterverfolgt werden kann. Der AS 2025 umfasst rund 70 Bauvorhaben, mit Schwerpunkten in den Knoten Genf und Bern (inkl. Gümligen–Münsingen) sowie weiteren Massnahmen im gesamten Netz, insbesondere in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, St. Gallen und Tessin. Über 70 Prozent der Vorhaben sind in Ausführung oder bereits in Betrieb. Die Umsetzung der Ausbauten kommt mehrheitlich planmässig voran. Per Juni 2025 lag die Kostenprognose bei 6,9 Milliarden Franken (Preisstand Oktober 2008, exkl. MWST, ohne gewichtete Programmrissen) und somit leicht über dem Verpflichtungskredit von 6,8 Milliarden Franken. Bisher wurden 2,5 Milliarden Franken ausgegeben und es bestehen Kostenrisiken von mehreren hundert Millionen Franken.

¹⁷ SR 742.140.2 Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 (Stand am 1. Januar 2016)

¹⁸ SR 742.140.1 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013

¹⁹ Bundesbeschluss über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 15. März 2024

2.1.3.5 STEP Ausbauschritt 2035

Der Ausbauschritt 2035 (AS 2035) wurde 2019 von der Bundesversammlung beschlossen²⁰ und 2024 angepasst²¹. Prioritäre Ziele sind der Abbau bestehender oder absehbarer Überlasten, die Beseitigung von Engpässen sowie der Angebotsausbau im Fern-, Regional- und Güterverkehr. Der AS 2035 umfasst derzeit 155 Bauvorhaben auf den Netzen der SBB und von 20 Privatbahnen. Für rund 80 Prozent der Vorhaben laufen Planungs- und Projektierungsarbeiten. 59 Vorhaben befinden sich im Plangenehmigungsprozess, in Ausführung oder sind bereits in Betrieb. Laufende Phasen werden plangemäss abgeschlossen. Bei Projekten, auf die der Bundesrat verzichten möchte, wird bis zum Beschluss des Parlaments über den vorliegenden Bundeschluss keine neue Projektphase begonnen.

Die Bundesversammlung hat für den AS 2035 insgesamt einen Kredit von 16,1 Milliarden Franken gesprochen²². Per Juni 2025 lag die Kostenprognose bei 19,8 Milliarden Franken und damit um 3,7 Milliarden Franken über dem beschlossenen Verpflichtungskredit. Bisher wurden 0,9 Milliarden Franken ausgegeben.

2.1.3.6 Zusatzmassnahmen für das Angebotskonzept 2035

Wie in Kapitel 1.2 ausgeführt, hat sich gezeigt, dass das Angebotskonzept 2035 und die Umsetzung der darin hinterlegten Angebotsziele ohne Zusatzmassnahmen mit Kostenfolgen nicht funktioniert. Erforderlich wären zusätzliche Massnahmen, um das ursprüngliche Angebotskonzept 2035 fahrbar zu machen (sog. «Konsolidierung»), zusätzliche Mittel für die Sicherstellung der Personenflüsse in grossen Bahnhöfen und diverse Einzelmassnahmen. Zusammen mit den Mehrkosten in den bisherigen Ausbauschritten würde sich der Mehrbedarf auf rund 14 Milliarden Franken (exkl. MWST und Teuerung) belaufen.

2.1.4 Erkenntnisse aus dem Gutachten der ETHZ

2.1.4.1 Strategiewechsel

Die Umsetzung der bisherigen Beschlüsse und Angebotsziele ist mit den vorhandenen Finanzmitteln sowie den bestehenden Planungs- und Bauressourcen nicht möglich. Die ETHZ empfiehlt in ihrem Gutachten «UVEK: Verkehr 2045» einen Strategiewechsel: Anstelle einer kleinteiligen Verbesserung ohne wesentlichen strukturellen Mehrwert sollen der Fokus auf grosse, strukturell wirksame Projekte und gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen gelegt werden. Flankierend sollen die Potentiale der Digitalisierung forciert genutzt werden. Schliesslich sind funktionale und technische Standards und Normen zu vereinfachen und pragmatisch anzuwenden.

²⁰ SR 742.140.5 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019

²¹ Bundesbeschluss über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 15. März 2024

²² Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 11. Juni 2019 sowie Bundesbeschluss über die Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 26. Februar 2024

2.1.4.2 Neupriorisierung des STEP Eisenbahninfrastruktur

Der Bundesrat schlägt auf Grundlage des Gutachtens der ETHZ eine Neupriorisierung der Ausbauprojekte vor, die mit einem Verzicht auf bereits von der Bundesversammlung beschlossene Projekte einhergeht. Von den Prioritäten gemäss dem Gutachten der ETHZ weicht der Bundesrat nur in begründeten Fällen ab.

Im Bahnbereich ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass

- Infrastruktur und Angebot aufeinander abgestimmt werden müssen,
- prognostizierten Überlasten im Horizont bis 2045 mit entsprechenden Kapazitäten begegnet werden muss,
- Ausbaumassnahmen auf hochbelasteten Hauptstrecken nicht zum Verlust wertvoller Kapazität oder Fahrzeit führen dürfen,
- Ausbaumassnahmen z. T. mit notwendigem Substanzerhalt und Drittprojekten abzustimmen sind,
- ergänzende Infrastrukturausbauten notwendig sind, um den Nutzen von strukturell wirksamen Projekten sowie sich aktuell in Bau befindenden Vorhaben realisieren zu können (sog. «Ergänzungsmassnahmen»).

2.1.5 Folgen des Strategiewechsels

Der Bundesrat möchte das Bahnnetz mit gestaffelten Angebots- und Realisierungshorizonten schrittweise ausbauen. Dies erlaubt klar definierte Ausbauten per 2030 und 2035, die mit konkreten Angebotskonzepten verknüpft werden. Weitere Zwischenschritte werden mit der Botschaft 2031 aufgezeigt. Für den Realisierungshorizont 2045 schlägt der Bundesrat Schlüsselprojekte vor und skizziert die mögliche Angebotsentwicklung grob. Die langfristige, strategische Ausrichtung der Weiterentwicklung der Bahn wird durch die Langfristperspektive Perspektive BAHN 2050 bestimmt.

Abbildung 3 Schrittweise Angebotsentwicklung in vier Horizonten



Stärker und konkreter als bisher wird die Langfristperspektive Perspektive BAHN 2050 die strategische Ausrichtung der Weiterentwicklung der Bahn bestimmen. Weiterhin erfolgt der Bahnausbau schrittweise, jedoch in verschiedenen Zeithorizonten. Dieses

Vorgehen soll sicherstellen, dass auch die Digitalisierung und die technologische Entwicklung berücksichtigt werden und laufende Investitionen zeitnah in Wert gesetzt werden können. Dabei wird unterschieden zwischen Infrastrukturprojekten von strategischer Bedeutung für das Netz, so genannte strategische Netzelemente, und technisch notwendigen Ergänzungsmassnahmen, die für ein funktionierendes Angebotskonzept benötigt werden.

2.1.6 Kriterien für die Auswahl der Projekte

Die mit dem Strategiewechsel verbundene Priorisierung basiert auf den folgenden Kriterien:

- Finanzierbarkeit/Finanzrahmen: Die Kosten aller weiterzuverfolgenden Angebotsziele müssen den vom BIF abgeleiteten, strategisch gesetzten Finanzrahmen für die Horizonte 2035 und 2045 einhalten. Dabei sind die benötigten Finanzmittel für die bereits beschlossenen und nicht mehr überprüften Massnahmen, für die benötigten Ergänzungsmassnahmen im Realisierungshorizont 2035 und für die Digitalisierung der Bahninfrastruktur prioritär zu betrachten. Die Kosten für die strategischen Netzelemente sowie die später bei der Ausplanung des Angebots notwendigen Ergänzungsmassnahmen sind mitzuberücksichtigen.
- Projektreife: Die Kostengenauigkeit von strategischen Netzelementen hängt vom Reifegrad der Projekte ab. Nur strategische Netzelemente, für die spätestens bei Abschluss der Vernehmlassung ein abgeschlossenes Vorprojekt mit entsprechender Kostengenauigkeit vorliegt, werden zur Realisierung vorgeschlagen. Für strategische Netzelemente, für die noch kein abgeschlossenes Vorprojekt vorliegt und deren Priorität hoch ist, sind Projektierungsmittel vorgesehen. Die Freigabe der Finanzierungsmittel für die Realisierung erfolgt mit einer späteren Botschaft bei Vorliegen des abgeschlossenen Vorprojekts.
- Priorisierung im ETH-Gutachten: Im Grundsatz wird auf die Priorisierung im ETH-Gutachten gestützt, insbesondere für strategische Netzelemente sowohl mit nationaler und regionaler Wirkung. Hoch priorisierte strategische Netzelemente sind bis auf Ausnahmefälle aufgrund nachfolgender Kriterien weiterzuverfolgen.
- Nutzen-Kosten- Analyse (NKV): Gemäss Art. 48c des EBG liegt den vorgeschlagenen Massnahmen eine volkswirtschaftliche Bewertung zu Grunde. Für alle Ausbaumassnahmen wurde im Rahmen der früheren Arbeiten zu den Ausbauschritten eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse gemäss NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) durchgeführt. Im Hinblick auf die Botschaft erfolgt eine Neubewertung für den Horizont 2035 und eine Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse für die strategischen Netzelemente.
- Überlastabbau: Das Projekt leistet mit dem damit verbundenen Angebotsziel einen Beitrag zum Abbau von prognostizierten Überlasten.
- Aufwärtskompatibilität mit der Perspektive BAHN 2050: Das Projekt ist aufwärtskompatibel mit der verkehrlichen Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050, bzw. dem Zielbild STEP.
- Bodennutzung und Schutzgebiete: Die im Ausbauschritt 2035 bereits bewerteten Massnahmen weisen keine unverhältnismässige Bodennutzung oder Tangierung von Schutzgebieten auf. Im Hinblick auf die Botschaft erfolgt eine Aktualisierung für die strategischen Netzelemente.

- Abhängigkeiten zu Substanzerhalt oder Nachbarprojekten: Zwingend notwendiger und ohnehin anfallender Substanzerhalt oder Nachbarprojekte, beispielsweise aus dem Programm Agglomerationsverkehr oder auf der Strasse, rechtfertigen den zusätzlichen Mittelbedarf für den Ausbau.
- Notwendigkeit für ein funktionierendes Angebotskonzept: Das Projekt ist für ein funktionierendes Angebotskonzept, insb. im Horizont 2035, zwingend notwendig.
- Kein Kapazitätsverlust auf Hauptstrecken: Die Massnahme führt nicht zu Kapazitätsverlust auf Hauptstrecken des Bahnnetzes oder zu Fahrzeitverlusten im langläufigen Verkehr, zu deren Ausgleich unmittelbar oder mit dem nächsten Ausbau zusätzliche Kompensationsmassnahmen erforderlich wären; dies betrifft insbesondere neue Haltestellen.

2.1.7 Ausbauschritt 2027 und Anpassungen an den Ausbauschritten 2025 und 2035

Aufgrund der Bestätigung bereits durch die Bundesversammlung beschlossener Massnahmen verteilen sich die Mittel über mehrere Bundesbeschlüsse zum Ausbauschritt 2025, Ausbauschritt 2035 und Ausbauschritt 2027.

Gestützt auf das oben beschriebene neue Vorgehen sieht der Bundesrat mit dieser Vorlage folgende Massnahmen vor:

- Angebotsausbau per 2030 (0,05 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025, vgl. Abschnitt 2.1.7.1)
- Angebotsausbau per 2035 (3,0 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025, vgl. Abschnitt 2.1.7.2)
- National und regional strukturgebende Projekte (Schlüsselprojekte) mit Realisierungshorizont 2045 (13,6 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025, vgl. Abschnitt 2.1.7.3)
- Ergänzende Infrastrukturen für den Angebotsausbau per 2045 (1,8 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025, vgl. Abschnitt 2.1.7.4)
- Digitalisierung (1,0 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025, vgl. Abschnitt 2.1.7.5)
- Planungsmittel, Mittel für Seilbahnen und Mitfinanzierung von Infrastrukturen im Ausland (1,0 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025, vgl. Abschnitt 2.1.7.6)

Diese Vorlage beinhaltet damit überwiegend strategische Netzelemente, die von der Bundesversammlung bereits beschlossen worden sind und deren Priorität die ETHZ bestätigt hat. Dazu kommen die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern und der multifunktionale Grimseltunnel als neue, strategische Netzelemente. Damit ergibt sich nach aktuellem Planungsstand ein Gesamtpaket über rund 20 Milliarden Franken, Preisstand 06/2025 exklusive MWST und zukünftige Teuerung. Einschliesslich MWST und zukünftiger Teuerung liegt der Gesamtrahmen bei rund 23 Milliarden Franken.

2.1.7.1 Angebotsausbau per 2030

Für den Angebotsausbau per 2030 ist die Einführung einer zusätzlichen Verbindung Biel – Yverdon-les-Bains mit einer Verlängerung nach Genf vorgesehen. Dem Ausbau zugrunde liegt die Inbetriebnahme des Netzelements Doppelspurtunnel Ligerz–Twann. Für die Angebotseinführung sind Ergänzungsmassnahmen im Umfang von rund 50 Millionen Franken im Raum Renens (Projekt Tête Ouest) notwendig.

2.1.7.2 Angebotsausbau per 2035

Der Fokus des Angebotsausbaus 2035 liegt auf der Steigerung der Kapazität auf überlasteten Strecken. Der Angebotsausbau ermöglicht per 2035 den Viertelstunden-Takt IC Bern - Zürich, Halbstundentakte der IR Bern - Luzern und IR Basel - Zürich sowie im Mittelland systematische Halbstunden-Takte im Regionalverkehr. In den Räumen Lausanne-Genève und Bellinzona-Locarno können mit zusätzlichen Zugverbindungen die Kapazitäten im Regionalverkehr erhöht werden. Im Raum Zürich erfolgt die Kapazitätssteigerung mit verlängertem Rollmaterial. Der Güterverkehr profitiert von zusätzlichen Kapazitäten, resp. verbesserten Qualitäten im Ost-West Verkehr Zürich – Lausanne. Dieser Ausbau entspricht dem Kernnutzen des bisherigen Angebotskonzepts 2035, trägt zum Abbau der dringlichsten Überlasten bei und ist aus Sicht Bundesrat unverzichtbar. Der Ausbau berücksichtigt die sich aktuell in Bau befindenden und bis 2035 realisierbaren Netzelemente. Für den Angebotsausbau per 2035 sieht der Bundesrat Ergänzungsmassnahmen im Umfang von rund 3 Milliarden Franken vor.

Tabelle 2 Angebotsausbau mittelfristiger Realisierungshorizont 2035

Strategische Angebotsziele	Angebotsverbesserungen auf Ebene Fahrplan
Kapazitätsausbau Mittelland im Personenverkehr	- 1/4h-Takt IC Bern-Zürich-Zürich Flughafen - 1/2h-Takt IR Bern-Zofingen-Luzern - 1/2h-Takt IR Basel-Aarau-Zürich - 4 Züge pro Stunde Aarau-Zürich, Brugg AG-Baden-Zürich und Muri AG-Lenzburg - 1/2h-Takt Baden-Olten-Zofingen-Sursee - 1/2h-Takt Langenthal-Lenzburg-Rotkreuz
Kapazitätsausbau Mittelland im Güterverkehr	- Eliminierung der Richtungsausschlüsse Zofingen – Lenzburg (Nationalbahn) - +1 Gütertrasse Zofingen – ABS – Solothurn - +1 Gütertrasse RB Limmattal – Altdorf - +1 Gütertrasse Basel RB- Stein Säckingen (weiter nach Koblenz oder in NVZ nach Suhr / RB Limmattal) - Zusätzliche Kapazität RB-Limmattal - Rapperswil - Diverse verbesserte Verknüpfungen zwischen Güterverkehrsstrassen
Kapazitätsausbau Jurasüdfuss im Personen- und Güterverkehr	- 3. Fernverkehrszug Biel/Bienne – Yverdon-les-Bains mit direkter Weiterführung nach Genève (Bypass-Zug) - +1 Expressgütertrasse Rangierbahnhof Limmattal – Lausanne-Triage inkl. Fahrzeitverkürzung Lausanne Triage – Biel - Aufhebung Einschränkung Güterverkehr zur Hauptverkehrszeit Cornaux-Biel - Diverse verbesserte Verknüpfungen zwischen Güterverkehrsstrassen
Kapazitätsausbau Genève – Lausanne im Personenverkehr	- Angebotsverdichtung RE Genève – Renens - Angebotsverdichtung Annemasse–Lancy-Pont-Rouge (–La Plaine) - Coppet – Genève – Annemasse mit Doppelstockzügen
Kapazitätsausbau im Raum Genf und Lausanne im Güterverkehr	- Aufhebung Richtungsabschluss Güterverkehr La Plaine – Genève La Praille - +1 Gütertrasse Daillens – Lausanne Triage
Kapazitätsausbau Palézieux – Payerne im Personenverkehr	- Palézieux – Payerne mit Doppelstockzügen

Strategische Angebotsziele	Angebotsverbesserungen auf Ebene Fahrplan
Kapazitätssteigerung Tessin im Regionalverkehr	- 4. Produkt RV Bellinzona-Locarno - Verlängerung 1/2h-Takt Lugano–Rivera–Bironico–Giubiasco nach Bellinzona
Kapazitätsausbau S-Bahn Zürich im Regionalverkehr	- Längere Züge im Furtal, Zürcher Oberland und Winterthur-Schaffhausen

Hinweis: Planungsstand März 2026. Weitere Verbesserungen sind noch bis zur Botschaft in der Erarbeitung.

2.1.7.3 Strategische Netzelemente mit Realisierungshorizont 2045

Strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung

Der Horizont 2045 fokussiert auf die strategischen Weichenstellungen für den Bahnausbau im Zeithorizont bis 2045. Hierbei werden die bis 2045 weiterzuverfolgenden strategischen Angebotsziele definiert und – bei genügender Projekttiefe – die dazu benötigten strategische Netzelemente beschlossen. Für den Ausbau mit Zeithorizont 2045 sieht der Bundesrat die folgenden strategischen Netzelemente vor: Zimmerberg-Basistunnel II, 4. Gleis Zürich Stadelhofen, Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, Ausbauten in den Knoten Genf und Basel, erste Etappe Durchgangsbahnhof Luzern, Grimseltunnel sowie erste Ergänzungsmassnahmen für ein funktionierendes Angebotskonzept 2045.

Tabelle 3 Strategische Angebotsziele und deren Netzelemente im strategischen Realisierungshorizont 2045. (Je Kostenblock wird bei unterschiedlichen Projektphasen die höchste darin vorkommende Kostenbandbreite ausgewiesen)

Strategische Angebotsziele	Strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung	Kosten in Mio. CHF ¹
Kapazitätsausbau S-Bahn Zürich	- 4. Gleis Zürich Stadelhofen	1700 ³
Kapazitätsausbau Regionalverkehr Genf	- Tiefbahnhof Genf	1800 ³
Kapazitätsausbau und Beschleunigung Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds	- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds: Ligne directe	1600 ²
Kapazitätsausbau und Beschleunigung Zürich – Zug	- Zimmerberg-Basistunnel II	1800 ³
Kapazitätsausbau Knoten Luzern	- Dreilindentunnel und unterirdischer Kopfbahnhof	3000 ³
Kapazitätsausbau Basel SBB und Verkehrsdrehscheibe Margarethen	- Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB - Neubau Margarethenbrücke	900 ²
Lückenschluss zwischen dem Schmalspur-Bahnnetz nördlich und südlich der Alpen	- Neue Bahnlinie Innertkirchen – Oberwald (Multifunktionaler Grimseltunnel)	800 ²

¹ Projekt- und Preisstand Juni 2025, exkl. MWST

² Kostengenauigkeit +/- 30%

³ Kostengenauigkeit +/- 20%

Der Grimseltunnel wird gemäss den Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) mit 0 bewertet. Aufgrund der sich bietenden Chancen für Bündelungssynergien, dem touristischen Potential und der Verbesserung des Zugangs zu Tourismusregionen wird der Grimseltunnel trotzdem zu Realisierung vorgeschlagen. Zudem

wird der Grimseltunnel im Gutachten der ETHZ priorisiert. Der Entscheid für den Grimseltunnel steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass eine Bündelung mit der heute über den Grimselpass verlaufenden Übertragungsleitung möglich ist. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird für das zweite Halbjahr 2026 erwartet. Weiter erwartet der Bundesrat von den betroffenen Kantonen und Gemeinden, dass sie bis zur Verabschiedung der Botschaft des Bundesrats aufzeigen, wie sie die entstehenden Potenziale durch eine proaktive Raumplanung und Standortentwicklung nutzen möchten. Sollten grössere Kostensteigerungen auftreten oder die weiteren Bedingungen nach Art. 48c EBG nicht erfüllt werden können, ist im Rahmen einer Gesamtschau allenfalls auf das Projekt zu verzichten.

Strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung

Neben den strategischen Netzelementen, bestehend aus Grossprojekten mit oftmals nationaler Wirkung, sieht der Bundesrat auch die Bestätigung von strategischen Ausbauvorhaben mit regionaler Wirkung und ihren Netzelementen vor.

Tabelle 4 Strategische Ausbauvorhaben mit regionaler Wirkung im strategischen Realisierungshorizont 2045.
(Je Kostenblock wird bei unterschiedlichen Projektphasen die höchste darin vorkommende Kostenbandbreite ausgewiesen)

Strategische Angebotsziele	Strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung	Kosten in Mio. CHF ¹
Kapazitätsausbau Täsch - Zermatt (MGB)	- Täsch – Zermatt: Tunnel Unnerchriz	470 ⁴
Kapazitätsausbau S-Bahn Bern	- Ausbau Knoten Bern (<i>bereits in Bau und nicht miteingerechnet</i>) - Münsingen: Wendegleis - Bern Brünnen: Wendegleis	210 ³
Kapazitätsausbau Zürich-Schaffhausen	- Lottstetten-Jestetten: Doppelspur	190 ⁴
Kapazitätsausbau Lausanne – Bercher (LEB)	- Assens – Etagnières: Double voie et traversée souterraine	170 ⁴
Kapazitätsausbau Bern – Solothurn/Worb (RBS)	- Ausbau rbs Bahnhof Bern (<i>bereits in Bau und nicht miteingerechnet</i>) - Solothurn: Perronverlängerung - Deisswil – Bolligen: Doppelspur - Boll-Utzen – Stettlen: Doppelspur - Zollikofen: Wendegleis	170 ²
Neue Linienführung Fideris – Küblis (RhB)	- Fideris – Küblis: Fideristunnel	160 ⁴
Kapazitätsausbau Aigle – Leysin (TPC)	- Leysin-Village – Leysin-Télécabine: Nouveau tracé	140 ⁴
Leistungssteigerung St.Gallen – Rorschach - Kreuzlingen	- St. Gallen: Leistungssteigerung Bahnhof - Rorschach: 6. Perronkante - Münsterlingen – Scherzingen: 2. Perronkante	140 ²
Kapazitätsausbau Zürich – Sihlwald / - Uetliberg (SZU)	- Zürich Binz – Borrweg: Doppelspur - Zürich Leimbach Süd: Doppelspur - Zürich Brunau – Höcklerbrücke: Doppelspur	80 ³

Strategische Angebotsziele	Strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung	Kosten in Mio. CHF ¹
Kapazitätsausbau Frauenfeld – Wil (AB)	- Wil West: neue Haltestelle - Jakobstal: neue Kreuzungsstelle - Münchwilen Pflegeheim: Umbau Kreuzungsstelle - Frauenfeld - Wil: Anpassungen Sicherungsanlagen	60 ³
Weitere Kapazitätsausbauten Meterspurbahnen	- Kägiswil: Doppelspur (zb) - Li Foppi: Kreuzungsstelle (RhB) - Leimental – Basel: S-Tram (BLT)	80 ⁴
Weitere regionale Angebotsverbesserungen	- Kleinwabern: Neue Haltestelle - Le Noirmont Sous-la-Velle: Nouvelle halte - Agy: Nouvelle halte - Givisiez: Nouvelle diagonale - Thörishaus Station – Niederwangen: Überholgleis	80 ²

¹ Projekt- und Preisstand Juni 2025, exkl. MWST

² Kostengenauigkeit +/- 50%

³ Kostengenauigkeit +/- 30%

⁴ Kostengenauigkeit +/- 20%

In der Abbildung 4 und der Abbildung 5 sind die Angebotsverbesserungen bis und mit 2045 sowie die strategischen Netzelemente mit nationaler und regionaler Wirkung im Realisierungshorizont 2045 auf einer Karte dargestellt.

Abbildung 4 Angebotsverbesserungen bis und mit Realisierungshorizont 2045

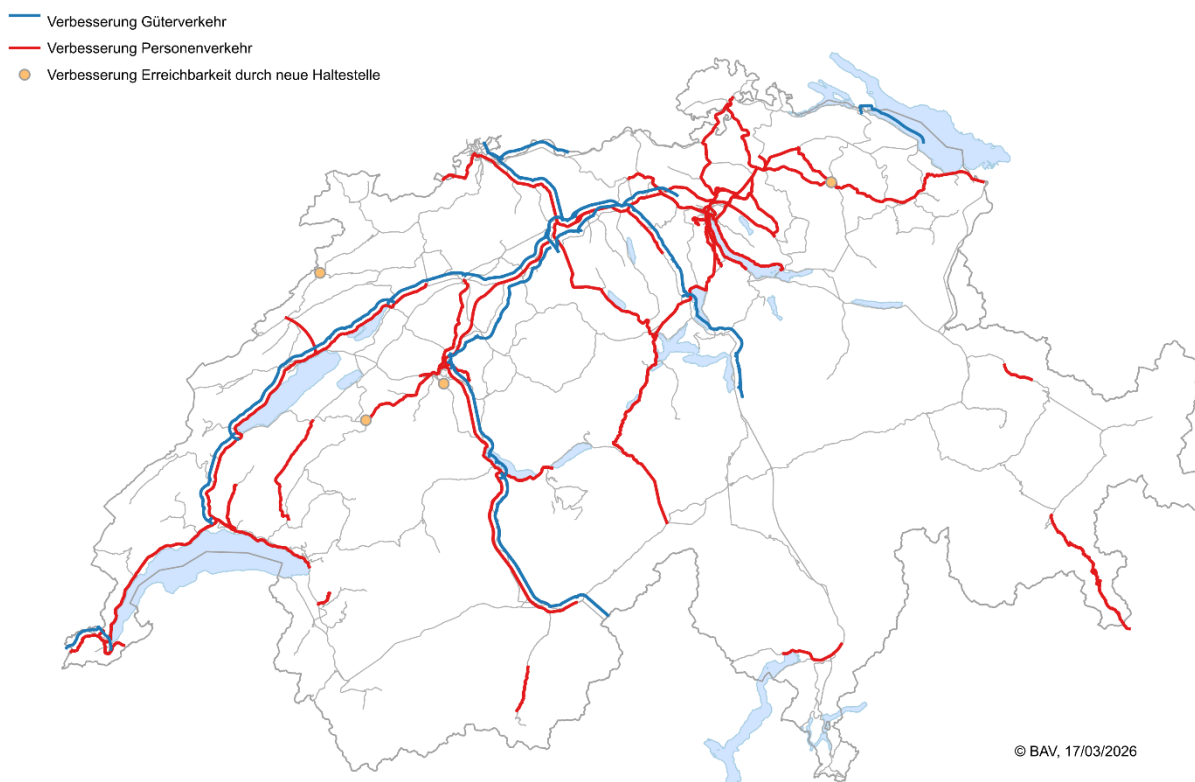
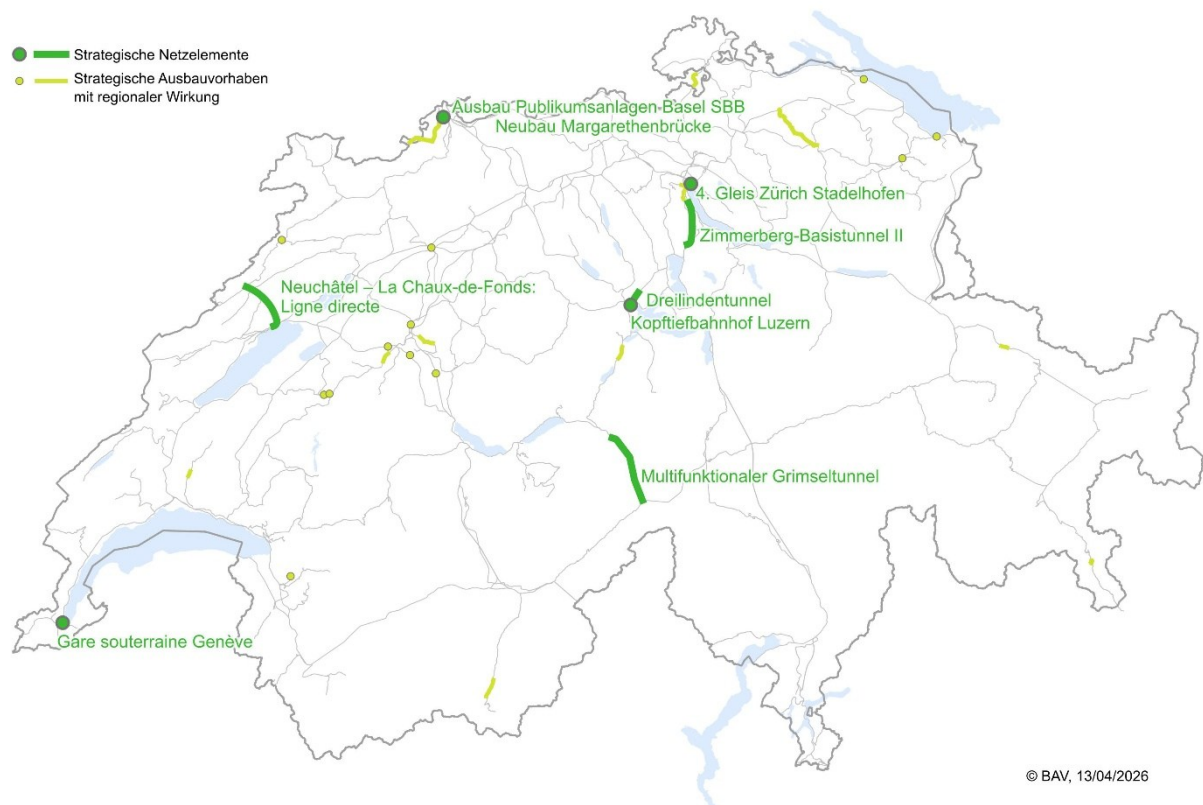


Abbildung 5 Strategische Netzelemente mit nationaler und regionaler Wirkung im Realisierungshorizont 2045



© BAV, 13/04/2026

2.1.7.4 Ergänzende Infrastrukturen für den Angebotsausbau per 2045

Damit das den strategischen Netzelementen zugrundeliegende Angebotsziel mit einem funktionierenden Angebotskonzept 2045 realisiert werden kann, sind Mittel für Ergänzungsmassnahmen wie Weichen, Abstellanlagen oder angepasste Signalisierungen notwendig. In dieser Vorlage wird ein erster Rahmenbetrag von 1,8 Milliarden Franken für bereits weit fortgeschrittene Projekte beantragt (ca. 10 % der Gesamtsumme der strategischen Netzelemente). Der Entscheid über die Auswahl der ergänzenden Infrastrukturen soll zukünftig beim Bundesrat liegen (vgl. Kap. 2.1.9)

Der zukünftige Bedarf wird bis zur Botschaft 2031 ermittelt (vgl. Kap. 2.1.12.1).

2.1.7.5 Digitalisierung

Die Digitalisierung des Schweizer Eisenbahnnetzes ist entscheidend für zukünftige Kapazitätssteigerungen. Zentral dabei ist die Umsetzung des «European Rail Traffic Management Systems» (ERTMS) und insbesondere die Einführung der Führerstandsignalisierung (FSS) gemäss dem «European Train Control System Level 2» (ETCS L2), die in der entsprechenden Strategie des BAV beschrieben sind. Mit der FSS erhält das Lokpersonal alle relevanten Informationen in Echtzeit direkt im Führerstand, was eine präzisere Zugsteuerung, eine weitergehende Automatisierung und kürzere Zugfolgezeiten ermöglicht. Die Digitalisierung ermöglicht, dass mehr Züge auf der gleichen Infrastruktur verkehren können. Dadurch steigt die Kapazität und es kann auf Ausbauten verzichtet werden. Zum Beispiel kann zwischen Yverdon-les-Bains und Boudry dank der FSS auf einen aufwändigen Ausbau der herkömmlichen Signalisierung verzichtet

werden. Durch die konsequente Umstellung auf FSS lassen sich Systemkomplexität und Kosten reduzieren, wie die Arbeiten zum Postulat 22.3261 «Mehr Digitalisierung für eine höhere Kapazität im Bahnverkehr» zeigen. Der technische Bericht wird parallel zur Vernehmlassung publiziert. Da viele Stellwerke in den kommenden Jahren ohnehin ihr Lebensende erreichen und ersetzt werden müssen und eine Automatisierung des Bahnverkehrs nur mit FSS nachhaltig möglich ist, soll die Umstellung auf FSS konsequent und ohne zusätzliche Verzögerung erfolgen. Der Bundesrat beantragt dafür eine erste Finanzierungstranche von 1 Milliarde Franken. Für die bis 2045 angestrebte Kapazitätssteigerung durch die Digitalisierung sind weitere Mittel vorgesehen.

2.1.7.6 Planungsmittel, Mittel für Beiträge an Seilbahnen sowie grenzüberschreitenden Massnahmen

Die Planung und Projektierung noch nicht beschlossener Projekte ist eine unverzichtbare Vorbedingung für die Realisierung und dauert in der Regel mehrere Jahre. Damit die Projekte dereinst zeitgerecht realisiert werden können, müssen die finanziellen Mittel für diese Arbeiten bereits heute zur Verfügung gestellt werden. Für die weitere Planung der Erweiterungsprojekte auf dem Eisenbahnnetz, für allfällige Bundesbeiträge zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen (z.B. für eine mögliche Direktverbindung Schweiz – London oder Annahmegleise des Gateway Basel Nord) und für Beiträge des Bundes an Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion beantragt der Bundesrat gesamthaft 1 Milliarde Franken.

2.1.8 Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte

2.1.8.1 Vorgehen und Ergebnis

Die knappen finanziellen Mittel, die Neupriorisierung des Gutachtens der ETHZ und der empfohlene Strategiewechsel machen es unabdingbar, dass zunächst der Bundesrat und anschliessend die Bundesversammlung auf bereits beschlossene Massnahmen zurückkommen. Dies hat relevante Abstriche am ursprünglichen Angebotskonzept 2035 zur Folge.

Um festzulegen, für welche Massnahmen der Bundesrat der Bundesversammlung ein Rückkommen beantragt, wurde wie folgt vorgegangen: Auf Basis der in 2.1.6 definierten Kriterien wurden die für den Horizont 2045 prioritären strategischen Angebotsausbauten definiert. Die dafür zusätzlich absehbaren notwendigen Ergänzungsmassnahmen müssen teilweise oder gänzlich realisiert werden. Für diese Projekte können die bestehenden Beschlüsse beibehalten werden. Alle weiteren in Verkehr '45 überprüften Projekte aus den bereits beschlossenen Ausbausritten, welche die in Kapitel 2.1.6 definierten Kriterien nicht erfüllen, können mit dem gegebenen finanziellen Rahmen nicht realisiert werden. Die betroffenen Projekte sind in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Nicht zu realisierende Projekte des STEP AS 2035/AS 2025; kursiv dargestellt sind Projekte, für die in reduziertem finanziellem Umfang Mittel im Realisierungshorizont 2045 reserviert bleiben.

Pla- nungs- region	Projekt	Infrastruk- turbetrei- berin und Programm	Kosten in Mio. CHF ¹
Arc Jurassien Berne Fribourg	Agy: Point de croisement	SBB, AS35	15.0
	Biel/Bienne: Anpassungen Westkopf	SBB, AS35	31.4
	<i>Bowil – Signau: Verlängerung Doppelspur</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>31.7</i>
	Langenthal West: Spange Önz	SBB, AS35	220.2
	Aefligen: Ausbau Kreuzungsstation	BLS, AS35	5.5
	Ins: Wendegleis	BLS, AS35	13.8
	Thun Nord: Neue Haltestelle	BLS, AS35	37.1
	<i>Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz: Doppelspur</i>	<i>BLS, AS35</i>	<i>56.8</i>
	Aebeni-Weid, Kreuzungsstelle	MOB, AS35	15.8
	Melchenbühl – Gümligen: Doppelspur	RBS, AS35	11.5
	ArcExpress (Studie)	CJ, AS35	---
Arc lémanique	Ardon: Voie de formation	SBB, AS35	23.9
	Collombey-le-Grand: Nouvelle halte	SBB, AS35	5.4
	<i>Nyon: Installations d'accueil et successions serrées</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>200.4</i>
	Onnens-Bonvillars: Gare de réception/formation	SBB, AS35	35.2
	Vevey: Désenchevêtrement des trafics	SBB, AS35	137.0
	<i>Vouvry: Gare de croisement</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>12.0</i>
	Yverdon Y-Parc: Nouvelle halte	SBB, AS35	25.6
	Yverdon-les-Bains – Boudry : Amélioration du distancement	SBB, AS35	12.0
	Yverdon-les-Bains: Nouvelle diagonale	SBB, AS35	4.4
	Planchamp, Gare de croisement	MOB, AS35	30.8
	Martigny-Expo: Nouvelle halte	TMR, AS35	5.0
	En Lugènes: Station de croisement	TRA, AS35	11.5
	Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix: Corrections de tracé	TRA, AS35	5.7
	Les Granges (Orbe): 2ème quai et passage inférieur	TRA, AS35	12.7
	Bypass Bussigny (Studie)	SBB, AS35	---
Nordwestschweiz	<i>Aarau Ost: Schnelle Spurwechsel</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>15.3</i>
	<i>Aarau: Parallele Einfahrten Westkopf</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>8.8</i>
	<i>Baden: Perronverlängerung Gleise 4/5</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>19.4</i>
	Basel Neuallschwil: Neue Haltestelle	SBB, AS35	18.2
	Dornach-Apfelsee: Neue Haltestelle	SBB, AS35	19.8
	Döttingen: Verlängerung Kreuzungsgleise	SBB, AS35	5.2
	Egerkingen: Perronverlängerung	SBB, AS35	2.4
	Entflechtung Pratteln (nur Studie)	SBB, AS25	29.5
	Grenchen Süd: Wendegleis / Perronanpassungen Gleis 3	SBB, AS35	32.5
	<i>Kölliken: Kreuzungsgleis</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>28.5</i>
	Oensingen Dorf: Neue Haltestelle	SBB, AS35	11.5
	Othmarsingen: Perronverlängerung und schnelle Durchfahrt	SBB, AS35	40.9
	<i>Rapperswil: Schnelle Einfahrt Gleis 1</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>7.6</i>
	Schinznach Bad: Überholgleis	SBB, AS35	26.2
	<i>Schönenwerd West: Wendegleise</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>55.3</i>
	<i>Solothurn: Anlagenanpassungen</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>133.9</i>
	Suhr West: Kreuzungsgleis	SBB, AS35	41.4
	<i>Wettingen: Puffergleis</i>	<i>SBB, AS35</i>	<i>10.4</i>
	Zofingen: Anlagenanpassungen	SBB, AS25	117.0
	Basel Solitude: Neue Haltestelle	BEV, AS35	92.8
	<i>Solothurn – Biberist Ost: Partielle Doppelspur</i>	<i>BLS, AS35</i>	<i>38.3</i>

Pla- nungs- region	Projekt	Infrastruk- turbetrei- berin und Programm	Kosten in Mio. CHF ¹
Ostschweiz	Leuggelbach – Linthal: Kreuzungsstation und ZfZ-Verkürzung	SBB, AS35	54.1
	Lütisburg: Kreuzungsstation	SBB, AS35	31.1
	Rorschach – Rorschach Stadt: Schliessung Doppelspurlücke	SBB, AS35	35.2
	Stein am Rhein: Wendegleis	SBB, AS35	7.9
	Tägerschen: Kreuzungsstation	SBB, AS35	22.5
	Weinfelden: Anlagenerweiterungen	SBB, AS35	75.3
	Weinfelden-Siegershausen: Zugfolgezeitverkürzung	SBB, AS35	10.0
	Wil SG: Anpassungen Signalisation	SBB, AS35	1.9
	Winterthur – Weinfelden: Zugfolgezeitverkürzung	SBB, AS35	38.0
	Zürich - Chur: Kapazitätsausbau (Projektierung DS Tiefenwinkel)	SBB, AS35	10.0
Zentral- schweiz	Ebikon: Anlagenerweiterungen inkl. Blockverdichtung Ebikon – Fluhmühle	SBB, AS35	218.4
	Rothenburg: Überhol- / Annahmegleis	SBB, AS35	13.1
	Rotkreuz: 6. Perronkante mit Spurwechsel	SBB, AS35	101.9
	Samstagern: 3. Durchfahrtsgleis	SOB, AS35	26.1
Zürich	Winterthur Grüze Nord: Neue Haltestelle	SBB, AS35	33.0
	Oberwinterthur: Neues Perron Gleis 2	SBB, AS35	8.8
	Ossingen: Kreuzungsstation	SBB, AS35	26.7
	RBL – Dietikon: Zugfolgezeitverkürzung	SBB, AS35	3.9
	Turbenthal: Kreuzungsstation	SBB, AS35	16.2
	Wädenswil: Haltestelle Reidbach	SOB, AS35	1.7

¹ Projekt- und Preisstand Juni 2025, exkl. MWST.

Insgesamt sollen Projekte im Umfang von rund 2,5 Milliarden Franken (Projekt und Preisstand Juni 2025, exklusive Mehrwertsteuer) gestrichen werden. Die für diese Projekte bereits aufgelaufenen Planungs- und Projektierungskosten des Bundes betragen Stand Juni 2025 21,9 Millionen Franken.

2.1.8.2 Anpassung an Bundesbeschlüssen und Verpflichtungskrediten

Das Rückkommen auf die genannten Projekte erfordert Anpassungen am Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 vom 21. Juni 2013 sowie am Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019.

Gleichzeitig müssen die bestehenden Verpflichtungskredite angepasst werden. Dabei werden das Ergebnis der Priorisierung und die aktuelle Endkostenprognose der Projekte berücksichtigt.

Die Projektentwicklungen im AS 2025 machen eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um 185 Millionen Franken notwendig. Die Kostenentwicklung ist grösstenteils auf zusätzlich erforderliche Funktionalitäten sowie auf den ungenauen Kenntnisstand aufgrund der frühen Phase beim Kreditbeschluss zurückzuführen. Ein weiterer erheblicher Anteil resultiert aus erforderlichen Anpassungen an bestehenden Anlagen, der Kombination mit Massnahmen im Substanzerhalt sowie aus der Logistikplanung.

Tabelle 6 Anpassung Verpflichtungskredit AS 2025 in Millionen Franken (Preisbasis Oktober 2008, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer)

	Verpflichtungskredit	Beantragte Anpassung	Verpflichtungskredit nach Anpassung
Erhöhung aufgrund Projektentwicklungen	6765	+ 185	6950
Total AS 2025	6765	+ 185	6950

Trotz Reduktion des Programmvolumens ist auch der Verpflichtungskredit des AS 2035 aufgrund der Kostenentwicklung der verbleibenden Massnahmen anzupassen.

Tabelle 7 Anpassung Verpflichtungskredit AS 2035 in Millionen Franken (Preisbasis Oktober 2014, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer)

	Verpflichtungskredit	Beantragte Anpassung	Verpflichtungskredit nach Anpassung
Reduktion Programmvolumen und Erhöhung aufgrund Projektentwicklungen		1 630	
Total AS 2035	16 070	1 630	17 700

2.1.9 Zuständigkeit für ergänzende Infrastrukturmassnahmen

Um in den verschiedenen Zeithorizonten jeweils ein funktionierendes Angebotskonzept realisieren zu können, sind neben den zugrundeliegenden strategischen Netzelementen Ergänzungsmassnahmen notwendig. Dazu gehören Massnahmen, die vorwiegend technischer Natur sind, wie beispielsweise zusätzliche Weichen oder Abstellanlagen, die nicht zwingend in unmittelbarer geographischer Nähe zum strategischen Netzelement liegen müssen. Der Umfang und die exakte Lage der Ergänzungsmassnahmen werden insbesondere für den Horizont 2045 erst im Zuge der fortschreitenden Planungen bekannt sein. Aus diesem Grund werden für die Ergänzungsmassnahmen übergeordnete Sammelpositionen für die jeweiligen Angebotshorizonte beantragt. Mit dem Verpflichtungskredit werden die dafür notwendigen finanziellen Mittel gesamthaft reserviert.

Der Entscheid über die Realisierung der einzelnen Ergänzungsmassnahmen soll in zeitlicher Hinsicht nach den Beschlüssen der Bundesversammlung zu den strategischen Netzelementen erfolgen. Die Zuständigkeit dafür soll beim Bundesrat liegen. Dieser soll die von der Bundesversammlung bewilligten und für die konkrete Ergänzungsmassnahme erforderlichen Mittel freigeben, sobald ein abgeschlossenes Vorprojekt vorliegt. Der Bundesrat kann den Entscheid ans UVEK delegieren. Dies ermöglicht die notwendige Flexibilität bei der rollenden Planung der Eisenbahninfrastruktur sowie

eine stufengerechte, zweckmässige und wirtschaftliche Beschlussfassung²³ je nach Art und Umfang der geplanten Infrastrukturmassnahmen. Für diese Änderung der Zuständigkeiten und des Prozesses ist eine Gesetzesanpassung erforderlich (siehe dazu Kap. 4.1.2).

2.1.10 Vorprojekt als Bedingung für die Aufnahme in einen Ausbauschnitt

Die Kostenschätzungen der Bahninfrastrukturprojekte erfolgten in der Vergangenheit oftmals in einem frühen Projektstadium und erwiesen sich in der Folge als ungenau. Je weiter fortgeschritten der Planungsstand eines Projektes ist, umso genauer lassen sich die Kosten für das Projekt schätzen. Zukünftig soll der Bundesrat der Bundesversammlung deshalb nur noch dann konkrete Infrastrukturprojekte in Form von strategischen Netzelementen unterbreiten können, wenn sie über ein abgeschlossenes Vorprojekt verfügen. Damit auch im Rahmen der Ergänzungsmassnahmen die Kostengenauigkeit erhöht werden kann, ist vorgesehen, dass die von der Bundesversammlung für Sammelpositionen bewilligten Mittel erst mit jeweiligem Abschluss des Vorprojekts der einzelnen Infrastrukturmassnahmen durch den Bundesrat freigeben werden. Dazu schlägt der Bundesrat eine Gesetzesanpassung vor (vgl. Kap. 4.1.2).

2.1.11 Weitere Massnahmen ausserhalb der Vorlage

2.1.11.1 Massnahmen zur Verbesserung der Kostengenauigkeit

Neben den prozeduralen Anpassungen (vgl. Kap. 2.1.10) überprüft das BAV auch die Kostenschätzungsmethodik. Das BAV hat dazu im letzten Jahr interne und externe Studien durchgeführt und prüft derzeit prozessuale und methodische Anpassungen. In einem ersten Schritt wurde der Leitfaden zur Ermittlung der Kosten von Ausbauvorhaben²⁴ für neue Projekte hinsichtlich der anzuwendenden Risikozuschläge auf Basis der Erfahrungswerte angepasst. Die in Kapitel 2.1.7.3 sowie Tabelle 3 und Tabelle 4 genannten Projekte haben je nach Projektreife eine Kostengenauigkeit von +/- 20 bis 50 Prozent. Bis zur Botschaft werden Umfang, Umsetzungspläne und Endkostenprognosen der genannten Projekte noch geschärft. Es ist möglich, dass die veranschlagten Kosten noch nach oben korrigiert werden müssen. Die Realisierung der Projekte bleibt abhängig von deren Kostenentwicklung und den verfügbaren Mitteln.

2.1.11.2 Senkung der Projektkosten durch Reduktion der Normendichte und «design to cost»

Der Bundesrat geht die im Gutachten der ETHZ geforderte Vereinfachung von Standards und Normen an. Das Bundesamt für Verkehr hat zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eingesetzt. Ziel ist es, die Handlungsspielräume besser zu nutzen und Regulierung zu entschlacken. Allfälliger gesetzgeberischer Handlungsbedarf soll im Rahmen der Beantwortung des Postulats Würth ([23.3703](#)) identifiziert werden.

²³ SR 172.0.10 RVOG, Art. 3, Abs. 3

²⁴ Der Leitfaden ist abrufbar unter: www.bav.admin.ch > Allgemeine Themen > Arbeitshilfen > Leitfäden (Stand: 16.03.2026).

Zusätzlich soll künftig vermehrt das Prinzip «design to cost» angewendet werden. Das heisst, dass geprüft wird, ob Projekte im Umfang und in den Funktionalitäten reduziert werden können, wenn die veranschlagten Kosten nicht eingehalten werden können. Die Prüfung der Projekte inkl. des Abgleichs mit der Finanzierung soll grundsätzlich bereits in der Konzept- bzw. Vorprojektphase erfolgen. Der Ansatz «design to cost» kann dazu führen, dass Angebotsausbauten nicht wie vorgesehen umgesetzt werden können.

2.1.11.3 Anpassungen am Planungsprozess

Der Planungsprozess ist in Art 48 EBG definiert. Eine Evaluation des Planungsprozesses mit Fokus auf Ablauf und Einbezug der Planungspartner zeigte 2021 eine weitgehend positive Einschätzung. Mit Blick auf das Resultat des Planungsprozesses – Ausbau ist zu teuer für den BIF, zu wenig strategischer Fokus, zu lange in der Umsetzung – muss diese positive Einschätzung relativiert werden. Im Hinblick auf die Botschaft 2031 wird das BAV den Planungsprozess überprüfen und gegebenenfalls weitere Anpassungen vorschlagen.

2.1.12 Ausblick auf die Botschaft 2031 und den langfristigen Planungshorizont

2.1.12.1 Ausblick auf die Botschaft 2031

Im Hinblick auf die Botschaft 2031 sind verschiedene strategische Netzelemente vorzusehen, die noch konkretisiert werden müssen. Es sind dies der Ausbau zwischen Morges und Perroy, die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Durchmesserlinie Basel.

Der Ausbau zwischen Morges und Perroy ist ein Sonderfall. Er wurde vom Parlament bereits beschlossen. Im Jahr 2019 hat das Parlament den Kapazitätsausbau zunächst mit einem dritten Gleis beschlossen. Im Jahr 2024 hat das Parlament eine neue Variante mit einer zusätzlichen Doppelspur und Tunnel in den Beschluss aufgenommen. Dieses Projekt ist unbestritten und wird unverändert weitergeführt. Es sind allerdings zahlreiche rechtliche und technische Fragen zu klären. Die Kosten liegen zudem voraussichtlich deutlich über den vom Parlament bewilligten Mitteln, die im Verpflichtungskredit enthalten sind. Der Bundesrat wird nach Vorliegen des abgeschlossenen Vorprojekts die definitive Höhe des Verpflichtungskredits mit der nächsten Botschaft 2031 festlegen. Der Zeitplan des Projekts bleibt dadurch unverändert.

Tabelle 8 Weiterzuverfolgendes strategisches Angebotsziel mit Beschluss zur Umsetzung, Bestätigung in Botschaft 2031 notwendig, aufgrund der noch nicht erreichten Projektreife

Strategische Angebotsziele	Strategische Netzelemente	Projektstand
Kapazitätssteigerung Lausanne – Genève	Morges-Perroy	Im Vorprojekt

Für die Botschaft 2031 werden zudem weitere, im Gutachten der ETHZ als prioritär eingestuften Projekte über ein abgeschlossenes Vorprojekt verfügen und der Bundesversammlung zum Beschluss vorgelegt werden können. Gemäss aktuellem Stand der

Planung möchte der Bundesrat in der Botschaft 2031 die folgenden strategischen Netzelemente berücksichtigen:

Tabelle 9 Weiterzuverfolgende strategische Angebotsziele ohne Beschluss zur Umsetzung aufgrund der fehlenden Projektreife

Strategische Angebotsziele	Strategische Netzelemente	Projektstand
Neustrukturierung Knoten Luzern	Durchgangsbahnhof Luzern	Studie zur Weiterführung unterirdischer Kopfbahnhof als Durchgangsbahnhof ausgelöst
Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel	Durchmesserlinie Basel	Studie ausgelöst

Ausschlaggebend für diese Vorgehensweise ist unter anderem:

- Beim Durchgangsbahnhof Luzern können durch eine Etappierung Projektrisiken reduziert werden, da die zweite Etappe noch nicht die nötige Projektreife aufweist.
- Das Herzstück Basel ist in der heutigen Form nicht innert nützlicher Frist und mit angemessenen Kosten umsetzbar. Gemeinsam mit den beiden Kantonen Basel und Basel-Landschaft soll eine alternative Lösung, allenfalls mit einer Etappierung, erarbeitet werden. Ziel ist es, in der Botschaft 2031 eine erste Etappe zu beschliessen.

Mit der Botschaft 2031 wird zudem eine erste Planung des Angebotsausbaus für den Horizont 2040 in denjenigen Regionen vorgenommen, in welchen die Inbetriebnahme von sich bereits in Bau befindenden strategischen Netzelementen kurz nach 2035 geplant ist (insb. Mehrspur Zürich – Winterthur mit Brüttener-Tunnel und Knoten Bern). Damit können diese Netzelemente möglichst zeitnah nutzbar gemacht werden. Dies setzt voraus, dass die notwendigen Ergänzungsmassnahmen spätestens mit dem Ausbausschritt 2031 finanziert und umgesetzt werden.

Auch im Rahmen der Botschaft 2031 wird ein Rahmenbetrag für Ergänzungsmassnahmen vorzusehen sein, ebenso eine zweite Tranche für ERTMS zur weiteren Digitalisierung des Netzes sowie Mittel für Planung, Seilbahnen und Mitfinanzierung von Projekten im Ausland. Insgesamt sind dafür mindestens 4 bis 5 Milliarden Franken vorzusehen.

2.1.12.2 Überarbeitung des langfristigen Planungshorizontes

Das BAV wird bis zur Botschaft 2031 die Perspektive BAHN 2050 zum Zielbild STEP weiterentwickeln. Die räumliche Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050²⁵ führt die langfristige Stossrichtung²⁶ für den Ausbau der Bahninfrastruktur aus. Sie zeigt auf,

²⁵ Perspektive BAHN 2050 – Räumliche Konkretisierung, BAV, 2024

²⁶ Perspektive BAHN 2050 – Vision, Ziele und Stossrichtung, BAV, 2023

in welchen Räumen und Korridoren Potenziale für eine Ausbau der Bahn liegen und die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern ist.

In einem nächsten Schritt wird die verkehrliche Konkretisierung vorgelegt. Sie beschreibt ein mögliches Angebot für den Fern- und Güterverkehr, das die in den vorangegangenen Schritten aufgezeigten Potenziale abholt. Damit wird auch eine wichtige Grundlage für die langfristige Konzeption der West-Ost-Achse auf der Schiene vorliegen, wie sie durch das Gutachten der ETHZ eingefordert wird (siehe dazu Kapitel 3.8). Die Konkretisierungen dienen dazu, die übergeordneten Planungen des BAV zu den langläufigen Verkehren mit den langfristigen regionalen Angebotsvorstellungen der Planungsregionen zu vereinen, was im Zielbild STEP münden wird.

2.1.13 Abweichungen zum Gutachten der ETHZ im Ausbauschritt 2027 und in der Planung für den Ausbauschritt 2031

Trotz der grundsätzlichen Orientierung an den Priorisierungen der ETHZ weicht der Bundesrat in folgenden Punkten vom Gutachten der ETHZ ab:

- Basel: Gemäss Gutachten kann das Herzstück Basel technisch erst nach 2045 realisiert werden. Angesichts der nationalen und internationalen Bedeutung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums Basel sucht der Bundesrat mit den beiden Kantonen BS und BL nach einer kostengünstigeren und technisch machbaren Alternative. Mittel für eine erste Etappe sind für den Ausbauschritt 2031 vorzusehen. Die Arbeiten laufen unter dem Titel «Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie».
- Kapazitätssteigerung Morges-Perroy: Für das strategische Netzelemente liegt noch kein abgeschlossenes Vorprojekt vor; der frühere Beschluss bleibt jedoch bestehen und die Projektierung wird ohne Unterbruch vorangetrieben (siehe Kap. 2.1.12.1).
- Luzern: Die ETHZ priorisiert den Vollausbau des Durchgangsbahnhofs Luzern. Um Termin- und Projektrisiken erheblich zu reduzieren, sieht der Bundesrat hingegen eine Etappierung vor. Die erste Etappe soll im Ausbauschritt 2027 vorgesehen werden. Die zweite Etappe soll umgehend projektiert und der Bundesversammlung mit dem Ausbauschritt 2031 zum Beschluss vorgelegt werden (siehe Kap. 2.1.12.1).
- Fideristunnel: Die ETHZ depriorisiert die neue Linienführung aus Sicht des Bahnangebots. Im Sinne der Gesamtverkehrsoptik wird am Projekt festgehalten, da der Fideristunnel Voraussetzung ist für den Bau des letzten Teilstücks der N28 im Prättigau.
- Diverse Ausbauten für die Bahnproduktion: Im Gutachten der ETHZ wurden Ausbauten für die Bahnproduktion systematisch tief priorisiert, weil deren Beurteilbarkeit nicht gegeben war. Für ein funktionierendes Bahnangebot sind Abstellanlagen und Güterverkehrsanlagen sowie deren Erreichbarkeit jedoch eine Grundvoraussetzung.
- Verzicht auf geplante Projekte: Gemäss aktueller Angebotsplanung sind einzelne Projekte nicht mehr nötig, die das BAV bislang vorgesehen hat, die von der Bundesversammlung aber noch nicht beschlossen worden sind. Zudem soll auf die beiden von der ETHZ priorisierten Massnahmen zum Personenfluss im Bahnhof Effretikon und in Genève Cornavin verzichtet werden. Grund für den Verzicht sind neue Erkenntnisse aus der Projektentwicklung.
- Doppelspur Tiefenwinkel: Depriorisiert, da Stand heute kein strategisches Angebotsziel vorliegt, das dieses Infrastrukturelement benötigt. Im Gutachten der ETHZ wurde die Massnahme als prioritär erachtet, da sie eine bestehende Einspur im Hauptnetz

beseitigt. Der Einspurabschnitt schränkt die Fahrplangestaltung ein, der betroffene Korridor Zürich – Chur ist jedoch von Zwangspunkten im Raum Zürich und in den Knoten Sargans, Landquart und Chur weitgehend vorgegeben. In den bisherigen Planungen bringt die Schliessung der Doppelspurlücke kaum relevante Verbesserungen. Zudem besteht strategisch kein prioritäres Angebotsziel für einen Angebotsausbau im betroffenen Korridor. Aufgrund begrenzter finanzieller Mittel ist von einer Schliessung der Doppelspurlücke ohne verkehrliche Auswirkungen abzusehen.

- Kapazitätssteigerung und Systematisierung Montreux-Oberland-Bahn (MOB): Depriorisiert aufgrund nicht vorhandener Überlastproblematik und nicht ausreichendem Kostendeckungsgrad im Betrieb.
- Optimierung Umsteigebeziehungen Bahnhof Interlaken Ost: Depriorisiert, da keine Sicherheitsproblematik im Personenfluss besteht.
- Neue Haltestelle Basel Neuallschwil: Depriorisiert aufgrund der Lage auf einer internationalen Hauptstrecke, was beim zukünftigem Angebotsausbau zu einer Kapazitätsverminderung führen kann.
- Doppelspurlücke Rorschach – Rorschach Stadt: Depriorisiert, da Notwendigkeit im Horizont 2045 noch offen ist.
- Nyon, Installations d'accueil et successions serrées: Der Umfang des Projekts ist in Abstimmung mit dem Projekt Morges-Perroy noch zu klären.
- Spurwechsel Porrentruy: Ohne Ausbau kann ein identisches Angebot erreicht werden. Dabei wird ein etwas längerer Fussweg zu den Bushaltestellen in Kauf genommen.
- Nicht mehr notwendige Ausbauten: Weitere kleinere Projekte, welche die ETHZ priorisiert hat, sind gemäss der aktuellen Angebotsplanung nicht mehr notwendig. Sie sollten deshalb gestrichen werden; die entsprechenden Projekte, welche die Bundesversammlung bereits beschlossen hat, finden sich in Tabelle 5. Es sind dies: Melchenbühl – Gümligen: Doppelspur (RBS), RBL – Dietikon: Zugfolgezeitverkürzung, Köliken: Kreuzungsgleis, Suhr West: Kreuzungsgleis.

2.1.14 Geprüfte und verworfene Alternativen

Der Bundesrat hat eine Variante ohne zusätzliche BIF-Finanzierung geprüft. Unter Berücksichtigung des Gutachtens der ETHZ kam der Bundesrat zum Schluss, dass ohne zusätzliche Finanzierung auf viele prioritäre Ausbauten verzichtet werden müsste, darunter auch die bereits von der Bundesversammlung beschlossenen Grossprojekte wie die Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, Zimmerberg-Basistunnel II und das 4. Gleis Zürich Stadelhofen. Artikel 81a der Bundesverfassung verpflichtet den Bundesrat, für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr in allen Landesgegenden zu sorgen. Deshalb hat er diese Variante verworfen.

Ebenfalls verworfen wurde das Festhalten am ursprünglichen Angebotskonzept 2035 (AK 2035). Im Rahmen der Arbeiten zur Konsolidierung des AK 2035 von 2022 – 2024 zeigte sich, dass die Umsetzung zu einem Mehrbedarf von 14 Milliarden Franken führen würde. Die Kosten übersteigen die zusätzlichen Finanzmittel bei weitem. Ein Teilverzicht auf die im Ausbauschrift 2035 vorgesehenen Ziele ist somit unabdingbar.

Schliesslich wurde auch eine Alternative mit einem reduzierten Angebotskonzept 2035 verworfen. Diese wurde im Jahr 2025 parallel zum Gutachten der ETHZ erarbeitet. Sie

weist einen Mehrbedarf von 7 Milliarden Franken auf und wäre mit der vorgesehenen Zusatzfinanzierung finanzierbar. Die Alternative setzt im Gegensatz zur Empfehlung der ETHZ auf kleinräumige, situative Optimierungen und Verbesserungen. Auf die Realisierung der strategischen Netzelemente Tiefbahnhof Luzern, Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds und Grimseltunnel müsste bis nach 2045 verzichtet werden. Mit dem Strategiewechsel hin zu einer Ausrichtung auf den Beschluss von strategischen Netzelementen und einer gestaffelten, nach Planungshorizont differenzierter Ausplanung von Angebotskonzepten ist die Alternative nicht kompatibel.

2.2 Ausbau der Nationalstrassen

Die Vorlage hat im Bereich der Nationalstrassen folgenden Inhalt:

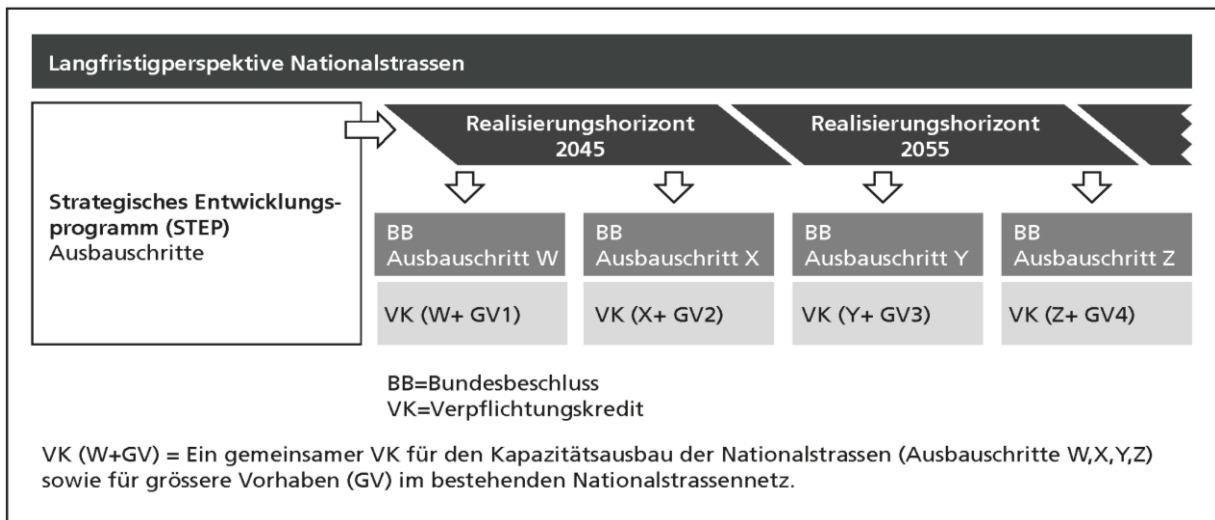
- Die Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) mit der Projektzuteilung auf die Realisierungshorizonte (vgl. Kap. 2.2.5.3) und mit dem Ausbauschnitt 2027 (vgl. Kap. 2.2.6).
- Im Rahmen der Planungen ist zudem auf verschiedene Projekte aus dem strategischen Entwicklungsprogramm zu verzichten. Dazu ist bei zwei Projekten auch eine Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz erforderlich (vgl. Kap. 2.2.5.4).
- Zusätzlich gibt der Bundesrat im Rahmen der Aktualisierung des STEP Nationalstrassen einen Ausblick auf die weiteren Realisierungshorizonte (vgl. Kap. 2.2.5.3).

2.2.1 Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Der Bund plant die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen. Er legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus beschlossener Vorhaben und zum nächsten Ausbauschnitt vor (Art. 7 und 8 NAFG).

Das STEP Nationalstrassen umfasst alle Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Dem STEP Nationalstrassen gehen umfassende Planungs- und Projektstudien voraus. In diesen werden die erforderlichen Kapazitätserweiterungen definiert und mit den betroffenen Stellen abgestimmt. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die verkehrlich notwendig und volkswirtschaftlich sinnvoll sind.

Abbildung 6 Funktionsweise STEP Nationalstrasse



Die Projekte des STEP Nationalstrassen werden drei Realisierungshorizonten zugeteilt. Die prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem kurzfristigen Realisierungshorizont 2045 zugewiesen. Sobald Projekte aus dem Realisierungshorizont 2045 den benötigten Planungsstand erreicht haben und die benötigten finanziellen Mittel im NAF verfügbar sind, beantragt der Bundesrat die Aufnahme in einen Ausbauschritt sowie die Freigabe des dafür erforderlichen Verpflichtungskredites.

Der Realisierungshorizont 2055 umfasst Projekte, die mittelfristig prioritär werden und/oder planerisch noch zu wenig weit fortgeschritten sind. Im langfristigen Realisierungshorizont «weitere» befinden sich Projekte, die verkehrlich notwendig werden können, jedoch noch vertieft untersucht werden müssen.

Die Vorhaben des STEP Nationalstrassen werden planerisch laufend weiterentwickelt. Dabei können neue Sachverhalte und Erkenntnisse auftreten, die beispielsweise zu einer zeitlichen Verzögerung in der Umsetzung führen oder bisher nicht bekannte Kostenfolgen nach sich ziehen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die beträchtlichen Verfahrensrisiken, die mit komplexen Verkehrsinfrastrukturprojekten verbunden sind und weitreichende Auswirkungen auf den Realisierungszeitraum eines Projekts haben können. Um auf solche Entwicklungen genügend flexibel reagieren zu können, wird die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Realisierungshorizonten bei jeder Programmfortschreibung überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Durchlässigkeit der Realisierungshorizonte lässt die Möglichkeit offen, einzelne Projekte terminlich zurückzustellen oder durch Projekte eines späteren Realisierungshorizonts zu ersetzen. Die Zuteilung zu einem Realisierungshorizont schafft aber dennoch eine gewisse planerische Verbindlichkeit für die erforderliche Abstimmung mit den Vorhaben anderer Verkehrsträger, den Agglomerationsprogrammen oder mit den Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz.

2.2.2 Funktionsfähigkeit, Verträglichkeit und Resilienz der Nationalstrassen

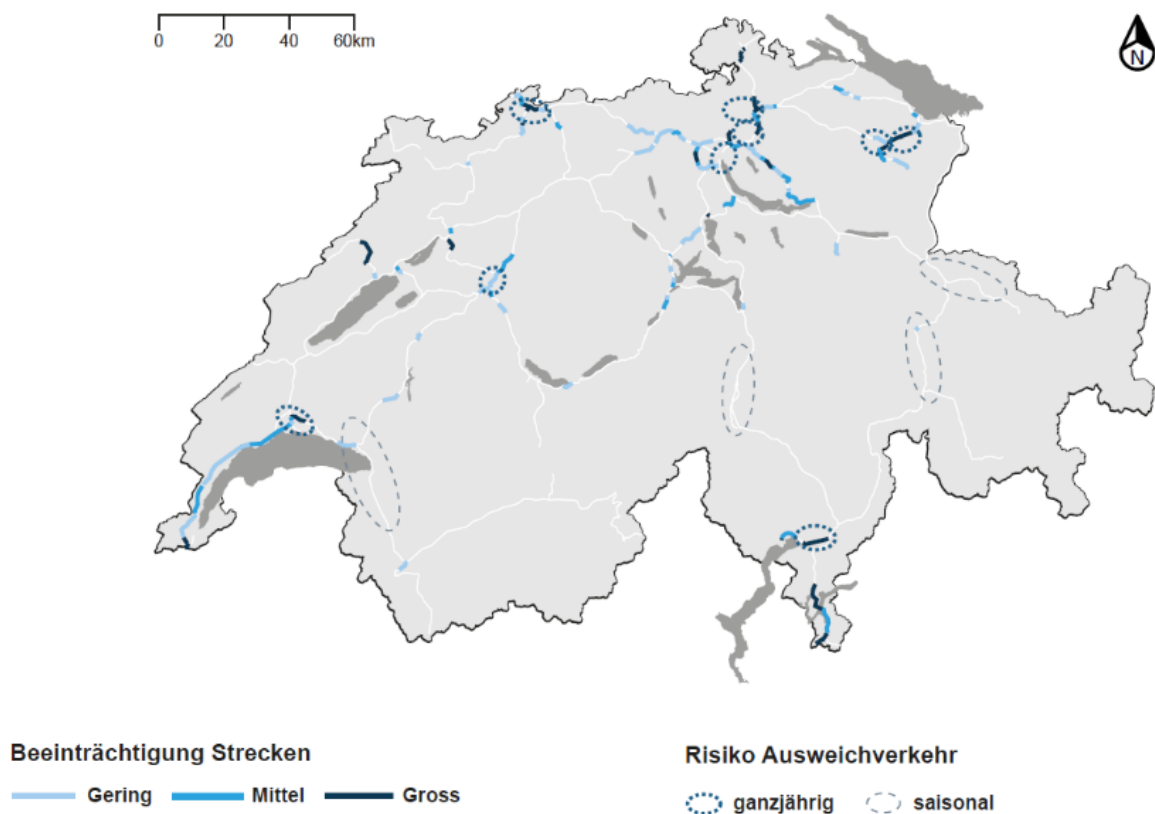
Der motorisierte Individualverkehr in der Schweiz umfasst 75 Prozent der Verkehrsleistungen im Personenverkehr. Im Personenverkehr entfallen rund 45 Prozent der Fahrleistung auf die Nationalstrassen, im Güterverkehr sind es rund 72 Prozent. Durch diesen Verkehr sind die Nationalstrassen stark belastet. Die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes ist gesamthaft gewährleistet, kommt aber auf besonders stark belasteten Abschnitten – insbesondere in Städten und Agglomerationen – zunehmend an ihre Grenzen.

Der Verkehr auf der Strasse wird weiterhin zunehmen²⁷. Sämtliche Analysen zur Nationalstrasse basieren auf dem Basisszenario. Wichtigste Treiber sind das Bevölkerungs- und das Wirtschaftswachstum. Die Fahrleistungen im Personenverkehr werden auf der Nationalstrasse bis 2050 gemäss dem Szenario «Basis» um 10 Prozent zunehmen. Beim Güterverkehr wird ein Wachstum von 31 Prozent erwartet. Besonders stark ist das Wachstum des Lieferwagenverkehrs, bei dem die Fahrzeugkilometer um 58 Prozent zunehmen sollen. Als Folge dieser Entwicklung wird die punktuelle Überlastung des Nationalstrassennetzes weiter zunehmen. Das ASTRA hat das Nationalstrassennetz für den Zeithorizont 2050 umfassend überprüft. Berücksichtigt wurden drei Bereiche:

- Die Funktionsfähigkeit der Strecken und der Autobahnknoten in Bezug auf Kapazitäten und Zuverlässigkeit;
- Die Verträglichkeit in Bezug auf Siedlungsentwicklung, Lärm, Ortsbild, Fuss- und Veloverkehr sowie Lebensräume;
- Die Störungsanfälligkeit bei Naturereignissen oder Verkehrsunfällen (Resilienz) sowie die Redundanz durch betriebliche Flexibilität.

²⁷ Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, UVEK 2022.

Abbildung 7 Handlungsbedarf infolge Auslastung des Nationalstrassennetzes und Risiko für Ausweichverkehr



Ohne Gegenmassnahmen werden im Jahr 2050 beim Szenario Basis rund 355 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. Auf rund 87 Kilometern muss täglich mit mehreren Stunden Stau gerechnet werden, weil die Auslastung die Kapazität um mehr als 20 Prozent überschreitet. Die betroffenen Streckenabschnitte befinden sich in den grössten Städten und Agglomerationen, wo sich der überregionale Verkehr mit den starken Ziel-, Quell- und Binnenverkehren überlagert. In diesen Räumen besteht die Gefahr, dass die Nationalstrassen ihre Funktion nicht mehr in genügendem Umfang wahrnehmen können und Ausweichverkehr entsteht.

Bei der Verträglichkeit stellen die beeinträchtigte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen sowie die Lärmbelastung die gravierendsten Probleme dar. Auch davon sind die grossen Städte und Agglomerationen am stärksten betroffen. Unfallschwerpunkte treten sowohl in dichtbesiedelten als auch in ländlichen Räumen auf. In den Bergregionen hingegen ist das Netz anfällig auf Naturereignisse, und es fehlen redundante Netzstrukturen.

Verkehrsstörungen auf den Nationalstrassen, ausgelöst durch Überlastung, Unfälle oder Naturereignisse, führen zu Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz. Davon sind die kantonalen und lokalen Strassennetze betroffen. Speziell die grossen Städte und Agglomerationen sind regelmässig von Ausweichverkehr betroffen. Im Reiseverkehr sind im Alpengebiet besonders die Dörfer entlang der Nord-Süd-Achsen von Ausweichverkehr betroffen. Zusätzliche Beeinträchtigungen der angrenzenden Sied-

lungsgebiete, erhöhte Sicherheitsrisiken für den Fuss- und den Veloverkehr sowie negative Auswirkungen auf den lokalen Verkehr und den öffentlichen Verkehr auf der Strasse sind die Folge von Ausweichverkehr.

2.2.3 Stand der Umsetzung bereits beschlossener Projekte

Mit dem Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz²⁸ und den nachfolgenden STEP Nationalstrassen²⁹ hat die Bundesversammlung drei Verpflichtungskredite für Erweiterungsprojekte und den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels beschlossen. Das Investitionsvolumen für die beschlossenen Projekte und die planerische Bearbeitung der weiter zu vertiefenden Projekte beläuft sich mit Preisständen gemäss Tabelle 10 auf rund 8 Milliarden Franken. Darin nicht eingeschlossen sind die Teuerung und die Mehrwertsteuer. Der Bundesrat ist berechtigt, die bewilligten Verpflichtungen in regelmässigen Abständen, um die aufgelaufene Teuerung und die Mehrwertsteuer zu erhöhen.

Tabelle 10 Überblick über die bestehenden Verpflichtungskredite für die Kapazitätserweiterung der Nationalstrasse in Millionen Franken

Verpflichtungskredit	Freigegebene Mittel	Verpflichtete Mittel ⁶	Verpflichtet in %	Verbleibende Mittel ⁶
Engpassbeseitigung ¹	1415 ⁴	1325	94%	90
Engpassbeseitigung zweite Periode ²	995 ⁴	363	36%	632
Grössere Vorhaben und Ausbausschritt 2019 ³	5651 ⁵	2556	45%	3095

¹ Bundesbeschluss vom 21. September 2010 zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln (BBI 2010 6899)

² Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (BBI 2014 7851)

³ Bundesbeschluss vom 19. Juni 2019 über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbausschritt 2019 für Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten (BBI 2018 7059)

⁴ Preisstand 10/2005 ohne MWST

⁵ Preisstand 04/2016 ohne MWST

⁶ Stand per 30.06.2025 ohne MWST, Preisstand der Verpflichtungskredite

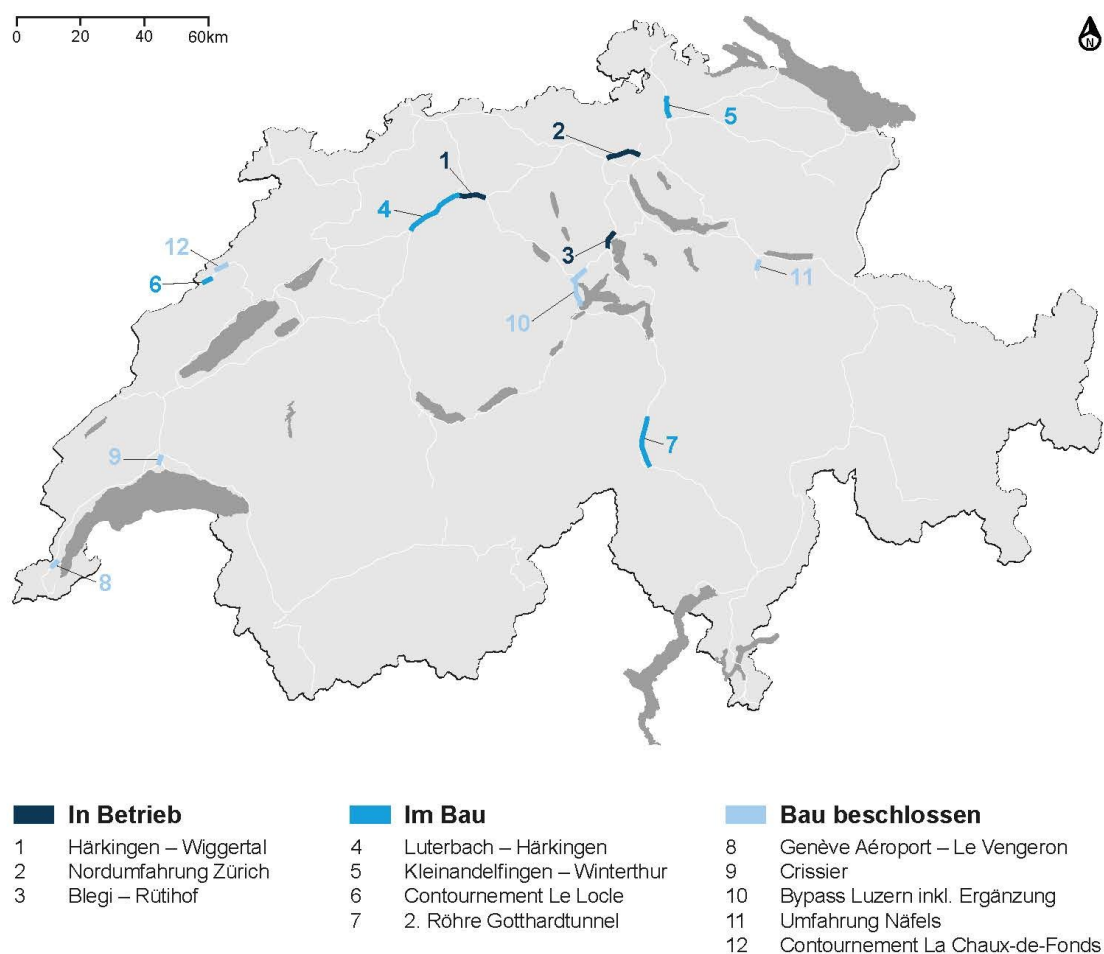
Für die bereits getätigten und die laufenden Arbeiten wurden per Juni 2025 rund 50 % der bislang freigegebenen Mittel verpflichtet. Für die Umsetzung der weiteren Arbeiten verbleiben in den freigegebenen Verpflichtungskrediten ohne MWST rund 720 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung (Preisstand Oktober 2005) und rund 3,1 Milliarden Franken für grössere Vorhaben und den Ausbausschritt 2019 (Preisstand April 2016).

²⁸ Vgl. Botschaft vom 26. Februar 2014 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz; BBI 2014 2443

²⁹ Vgl. Botschaft vom 14. September 2018 zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023, zum Ausbausschritt 2019 für die Nationalstrassen und zum Verpflichtungskredit; BBI 2018 6949

Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht abschliessend beurteilt werden, ob die freigegebenen Mittel für die Realisierung der Projekte ausreichen werden. Vorbehalte bestehen insbesondere bei den Umfahrungen Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Näfels, welche die Bundesversammlung auf der Basis rechtskräftig bewilligter Projekte der Kantone Neuenburg und Glarus in den Ausbauschrift 2019 aufgenommen hat. Die zwischenzeitlich erfolgten Konkretisierungen durch das ASTRA haben gezeigt, dass an den Projekten diverse Nachbesserungen mit teilweise erheblichen Kostenfolgen notwendig sind.

Abbildung 8 Bearbeitungsstand der verbindlich beschlossenen Erweiterungsprojekte der Nationalstrasse



Der Bearbeitungsstand der verbindlich beschlossenen Projekte des Nationalstrassennetzes ist in Abbildung 8 dargestellt und wird nachfolgend detailliert ausgewiesen:

- Bereits in Betrieb sind die 6-Spur-Ausbauten N4 Blegi - Rütihof (seit 2012) sowie N1 Härkingen - Wiggertal (seit 2015). Bei der Erweiterung der N1 Nordumfahrung Zürich wurde die neue, dreispurige dritte Röhre am Gubrist 2023 dem Verkehr übergeben. Seither werden die beiden bestehenden Röhren des Gubristtunnels instandgesetzt.
- Die Bauarbeiten für die «2. Röhre Gotthard-Strassentunnel» wurden 2021 aufgenommen. Die Tunnelbauarbeiten und die anschliessende Instandsetzung der bestehenden Röhre des Gotthard-Strassentunnels dauert voraussichtlich bis 2033.

- Für die Umfahrung N20 Le Locle, die der Bund 2020 vom Kanton Neuenburg übernommen hat, wurde 2022 mit dem Bau begonnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2033 vorgesehen.
- Für den 4-Spur-Ausbau N4 Kleinandelfingen – Winterthur-Nord wurden die Bauarbeiten 2025 aufgenommen. Sie sollen bis 2028 abgeschlossen sein.
- Der Bau des 6-Spur-Ausbaus N1 Luterbach – Härkingen ist seit 2025 im Gang. Mit der Inbetriebnahme wird 2032 gerechnet.
- Die Aufnahme der Bauarbeiten für die N20 Umfahrung La Chaux-de-Fonds, die der Bund 2020 vom Kanton Neuenburg übernommen hat, ist für die zweite Hälfte der 2030er Jahre geplant. Der Baubeginn für die N17 Umfahrung Näfels, die der Bund 2020 vom Kanton Glarus übernommen hat, ist für Anfang der 2030er Jahre vorgesehen. Für beide Projekte liegen rechtskräftige, kantonale Baubewilligungen vor.
- Die Plangenehmigung für den N2/N4 Bypass Luzern inklusive Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil) und die Kapazitätserweiterung Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord) hat das UVEK am 22. Februar 2024 erteilt. Der Baubeginn erfolgt frühestens 2028.
- Für die Kapazitätserweiterung N1 Crissier hat das UVEK am 30. Januar 2025 die Plangenehmigung erteilt. Stand April 2026 sind zwölf Beschwerden vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig. Der Baubeginn ist für das Jahr 2030 geplant. Für die Erweiterung des Abschnitts N1 Genf-Flughafen – Le Vengeron hat das UVEK das Plangenehmigungsverfahren 2024 gestartet. Der Baubeginn ist für 2033 vorgesehen.
- Die Arbeiten an den Projekten N1 Le Vengeron – Coppet – Nyon, N1 Wankdorf – Schönbühl, N1 Schönbühl – Kirchberg, N1 3. Röhre Rosenbergstunnel St.Gallen inklusive Zubringer Güterbahnhof, N2 Rheintunnel Basel und N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel Schaffhausen hat das ASTRA nach der Ablehnung des Ausbauschriffs 2023 durch das Schweizer Stimmvolk sistiert.

2.2.4 Konkretisierung der Projekte im STEP Nationalstrassen

Die noch nicht beschlossenen Projekte, die der Bundesrat zur Aufnahme ins aktualisierte STEP Nationalstrassen (vgl. Kap. 2.2.5.3) vorschlägt, weisen folgenden Planungsstand auf:

- Für das Projekt N2 Lugano-Süd – Mendrisio liegt seit 2022 ein vom Bundesrat genehmigtes generelles Projekt vor.
- Für sieben Vorhaben sind die Arbeiten an den generellen Projekten unterschiedlich weit fortgeschritten: N1 Perly – Bernex, N1 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport, N1 Aarau-Ost – Birrfeld, N1 Wallisellen – Brüttisellen (als Bestandteil der Glattalautobahn), N6 Wankdorf – Muri (Bypass Bern-Ost), N13 Collegamento Bellinzona – Locarno sowie N15 Zürcher Oberlandautobahn (Uster-Ost – Betzholz).
- An zwei generellen Projekten wurden die Arbeiten sistiert: N1 Winterthur-Töss – Winterthur-Ost (grundsätzliche Vorbehalte des Kantons Zürich und der Stadt Winterthur gegenüber der vorgeschlagenen Lösung) und N2 Hagnau – Augst (enge Abhängigkeit zum Rheintunnel Basel, der Bestandteil des abgelehnten Ausbauschriffs 2023 war).
- Noch nicht ausgelöst wurden folgende generelle Projekte: N1 Weyermannshaus – Wankdorf, N3 Limmattal – Urdorf-Süd (Westumfahrung Zürich), N14 Hirzelverbindung, N17 Umfahrung Netstal sowie N29 Umfahrung Bivio. Für einige dieser Vorhaben sind vorgängig vertiefende Studien erforderlich.

- Die Umfahrungsprojekte auf der N18 Delémont – Basel, der N23 Grüneck – Meggenhus und der N25 St.Gallen-Winkeln – Appenzell, die der Bund 2020 von den Kantonen übernommen hat, hat das ASTRA im Rahmen von Korridorstudien überprüft. Im Weiteren wurde eine Planungsstudie für die Engpassbeseitigung N13 Reichenau – Rothenbrunnen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in die Aktualisierung des STEP Nationalstrassen eingeflossen.

2.2.5 Aktualisierung des STEP Nationalstrassen

2.2.5.1 Umfang und Ausrichtung

Das STEP Nationalstrassen umfasste bislang rund 60 Projekte. Das ASTRA hat das Projektportfolio umfassend überprüft. Die Überprüfung erfolgte nach der vereinheitlichten Methode für die Bewertung von Nationalstrassenprojekten. Im Weiteren flossen die Ergebnisse der Gesamtbeurteilung des Nationalstrassennetzes (vgl. Kap. 2.2.2) und die Priorisierung der Projekte durch die ETHZ (vgl. Kap. 1.4) in die Aktualisierung ein.

Eine bauliche Erweiterung der Nationalstrassen ist insbesondere in folgenden Fällen oftmals unumgänglich:

- Zur Unterstützung der vielschichtigen Anforderungen innerhalb der metropolitenen und der grossstädtischen Agglomerationen. Diese betreffen insbesondere die Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes vom Verkehr, die Verbesserung der Lebensqualität in den Siedlungsgebieten und die Aufrechterhaltung funktionsfähiger Nationalstrassen.
- Zur Sicherstellung einer bedürfnisgerechten Anbindung der mittelstädtischen Agglomeration und der Randregionen.
- Zur Sicherung des Zugangs zum europäischen Strassennetz.
- Zur Beseitigung lokaler Problemstellen wie Inhomogenitäten im Strassennetz oder grössere Verträglichkeitsprobleme.

In Frage kommt eine bauliche Erweiterung von Nationalstrassen aber erst, wenn sämtliche Massnahmen zur besseren Nutzung der bestehenden Infrastrukturen wie die Verbesserung des Verkehrsmanagements sowie betriebliche Optimierungen ausgeschöpft sind und wenn die vorgesehenen Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr keinen ausreichenden Beitrag zur Lösung der Kapazitätsprobleme zu leisten vermögen. Zu Verbesserungen des Verkehrsmanagement zählen Massnahmen zur Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung, welche die Verkehrssicherheit erhöhen und die Verkehrsqualität verbessern. Die Pannenstreifenumnutzung als betriebliche Optimierung ist eine von mehreren Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsüberlastung auf dem Nationalstrassennetz. Sie dient dazu, Staus auf stark befahrenen Autobahnabschnitten zu reduzieren. Dazu werden die Pannenstreifen so umgestaltet, dass sie in Spitzenzeiten temporär als Fahrstreifen genutzt werden können.

Als Folge der umfassenden Überprüfung schlägt der Bundesrat vor, 31 Projekte aus dem bisherigen STEP Nationalstrassen zu streichen und nicht weiter zu bearbeiten. Die betroffenen Projekte sind im Kapitel 2.2.5.4 aufgelistet. Für die meisten davon soll die Funktionsfähigkeit auch bei einer weiter ansteigenden Verkehrsnachfrage – zumindest für eine Übergangszeit - durch betriebliche Massnahmen, wie zum Beispiel die Umnutzung der Pannenstreifen, aufrechterhalten werden.

2.2.5.2 Erkenntnisse aus dem Gutachten der ETHZ

Die Einschätzung der ETHZ entspricht im Wesentlichen den Erkenntnissen aus der Aktualisierung des STEP Nationalstrassen und wird vom Bundesrat grossmehrheitlich geteilt. Das Gutachten bestätigt die Notwendigkeit von Kapazitätserweiterungen auf besonders belasteten Nationalstrassen. Unter die bestätigten Projekte fallen auch vier der sechs Projekte im Ausbauschnitt 2023, den das Volk im November 2024 abgelehnt hat. Das Gutachten zeigt aber auch Abschnitte auf, auf denen dank betrieblichen Massnahmen (Umnutzung der Pannestreifen) sowie dem gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine Erweiterung der Nationalstrassen bis nach 2045 verschoben werden kann. Die betroffenen Vorhaben sollen aus dem STEP Nationalstrassen gestrichen werden.

Hoch priorisiert die ETHZ Lückenschlüsse im bestehenden Nationalstrassennetz. Diese würden nicht nur die Vernetzung der Regionen verbessern, sondern auch die regionalen Strassennetze und stark beeinträchtigte Siedlungsräume entlasten. Kritisch beurteilt die ETHZ die Ortsumfahrungen in Tunneln auf Abschnitten, die der Bund 2020 von den Kantonen übernommen hat. Zur Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses empfiehlt die ETHZ, oberirdische Streckenführungen zu prüfen.

2.2.5.3 Zuteilung der Projekte in die Realisierungshorizonte des STEP Nationalstrassen

Gestützt auf die Ergebnisse der durchgeführten Analysen hat der Bundesrat die im STEP Nationalstrassen verbliebenen Projekte einem der drei Realisierungshorizonte zugeordnet. Den vom Bundesrat priorisierten Projekten weist auch die ETHZ meistens eine der drei höchsten Prioritäten zu. Vereinzelt werden auch Projekte im STEP Nationalstrassen beibehalten, die die ETHZ tiefer priorisiert hat.

Zehn Projekte erachtet der Bundesrat als dringlich und ordnet sie dem Realisierungshorizont 2045 zu.

Höchste Priorität weist der Bundesrat Nationalstrassen-Erweiterungen auf städtischen Autobahnen zu. Darunter fallen die Fahrstreifenergänzungen auf der N1 Perly – Bernex in Genf, die N1 3. Röhre Rosenbergstunnel inklusive Zubringer Güterbahnhof in St. Gallen, der N2 Rheintunnel in Basel sowie die N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen. Die Erweiterungen beheben Engpässe auf regelmässig überlasteten Nationalstrassen-Abschnitten und vermindern so das unerwünschte Ausweichen von städtischem Ziel-/Quell- und Binnenverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz. Zudem schaffen die zusätzlichen Verkehrsflächen die nötige Redundanz für eine besser verträgliche Durchführung grosser Instandsetzungsarbeiten. Dies gilt in besonderem Masse für die zusätzlichen Tunnelbauwerke in St. Gallen, Basel und Schaffhausen, die die umfassende Instandsetzung der bestehenden Tunnelröhren respektive der Osttangente in Basel ohne massive Beeinträchtigungen der städtischen Strassennetze erlauben.

Ebenfalls hoch priorisiert der Bundesrat die Fahrstreifenergänzungen an den bestehenden Nationalstrassen N1 Wallisellen – Brüttisellen und N3 Limmattal – Urdorf Süd (Westumfahrung Zürich). Die Projekte beseitigen Engpässe der mittleren respektive

höchsten Stufe und vermeiden damit das Ausweichen von Verkehr auf das nachgelagerte Strassennetz. Sie verursachen dank der oberirdischen Erweiterung relativ tiefe Erstellungskosten und weisen entsprechend ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Auch das Projekt N2 Lugano-Sud – Mendrisio beseitigt einen Engpass der mittleren und höchsten Problemstufe. Die damit verbundene Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes ist Voraussetzung für verschiedene Massnahmen, die die Region in ihren Agglomerationsprogrammen vorsieht. Im Weiteren liegt für das Vorhaben ein genehmigtes generelles Projekt vor.

Die Erweiterung N1 Aarau-Ost – Birrfeld stellt die Funktionsfähigkeit der West-Ost-Achse durch die Schweiz im zentralen Mittelland sicher. Die N15 Zürcher Oberlandautobahn schliesst die Lücke im bestehenden Nationalstrassennetz zwischen Uster und dem Betzholz. Sie behebt eine Inkohärenz im Nationalstrassennetz und trägt massgebend zur Entlastung der angrenzenden Siedlungsgebiete vom Verkehr bei. Gleiches gilt für die N23 Umfahrung Amriswil Nord. Sie entlastet die Gemeinde Amriswil vom Durchgangsverkehr, stellt eine bessere verkehrliche Anbindung von Romanshorn sicher und soll ebenfalls dem prioritären Realisierungshorizont 2045 zugeordnet werden.

Weitere 9 Projekte ordnet der Bundesrat dem Realisierungshorizont 2055 zu. Einige davon weisen Abhängigkeiten zu anderen Projekten auf. Dies gilt für die Erweiterung der N1 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport, die eine Fortsetzung der N1 Perly – Bernex darstellt. Die Erweiterung der N2 Hagnau – Augst setzt die vorgängige Realisierung des N2 Rheintunnel in Basel voraus und die N23 Umfahrung Weinfelden soll erst nach der Realisierung der N23 Umfahrung Amriswil in Angriff genommen werden.

Die weiteren Vorhaben im Realisierungshorizont 2055 weisen eine etwas geringere Dringlichkeit auf, sind für eine höhere Priorisierung planerisch noch nicht weit genug fortgeschritten oder werden aus finanziellen Überlegungen dem späteren Realisierungshorizont zugeordnet.

Der Bundesrat schlägt vor, die folgenden Projekte den drei Realisierungshorizonten 2045, 2055 und Weitere zuzuordnen:

Tabelle 11 Nationalstrasse Realisierungshorizonte 2045, 2055 und Weitere in Milliarden Franken

NS	Kt	Projektname	2045 ¹	2055 ¹	Weitere ¹
N1	GE	Perly – Bernex	1.03		
N1	GE	Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport		1.32	
N1	BE	Weyermannshaus – Wankdorf		0.28	
N1	BE	Wankdorf – Schönbühl		0.27	
N1	AG	Aarau-Ost – Birrfeld	0.57		
N1	ZH	Wallisellen – Brüttisellen	0.16		
N1	SG	3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof	1.51		
N2	BS-BL	Rheintunnel Basel	2.35		
N2	BL	Hagnau – Augst		1.21	

NS	Kt	Projektname	2045 ¹	2055 ¹	Weitere ¹
N2	TI	Lugano-Sud – Mendrisio	1.17		
N3	ZH	Limmattal – Urdorf-Süd (Westumfahrung Zürich)	0.14		
N4	SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel	0.47		
N6	BE	Wankdorf – Muri (Bypass Bern-Ost)			1.97
N13	GR	Reichenau – Rothenbrunnen (Isla Bella)			2.13
N13	TI	Collegamento Bellinzona – Locarno		1.70	
N14	ZG-ZH	Hirzelverbindung			2.35
N15	ZH	Zürcher Oberlandautobahn	2.25		
N17	GL	Umfahrung Netstal		0.41	
N18	JU	Contournement de Delémont			0.44
N18	BL	Zentrumsentlastung Laufen		0.22	
N18	BL	Umfahrung Laufen und Zwingen			1.04
N18	BL	Muggenbergtunnel			0.46
N23	TG	Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anbindung Romanshorn	1.28		
N23	TG	Umfahrung Weinfelden		0.84	
N25	AR	Umfahrung Wilen (Herisau)		0.16	
N29	GR	Umfahrung Bivio			0.22
		Total Realisierungshorizont	10.93	6.41	8.61

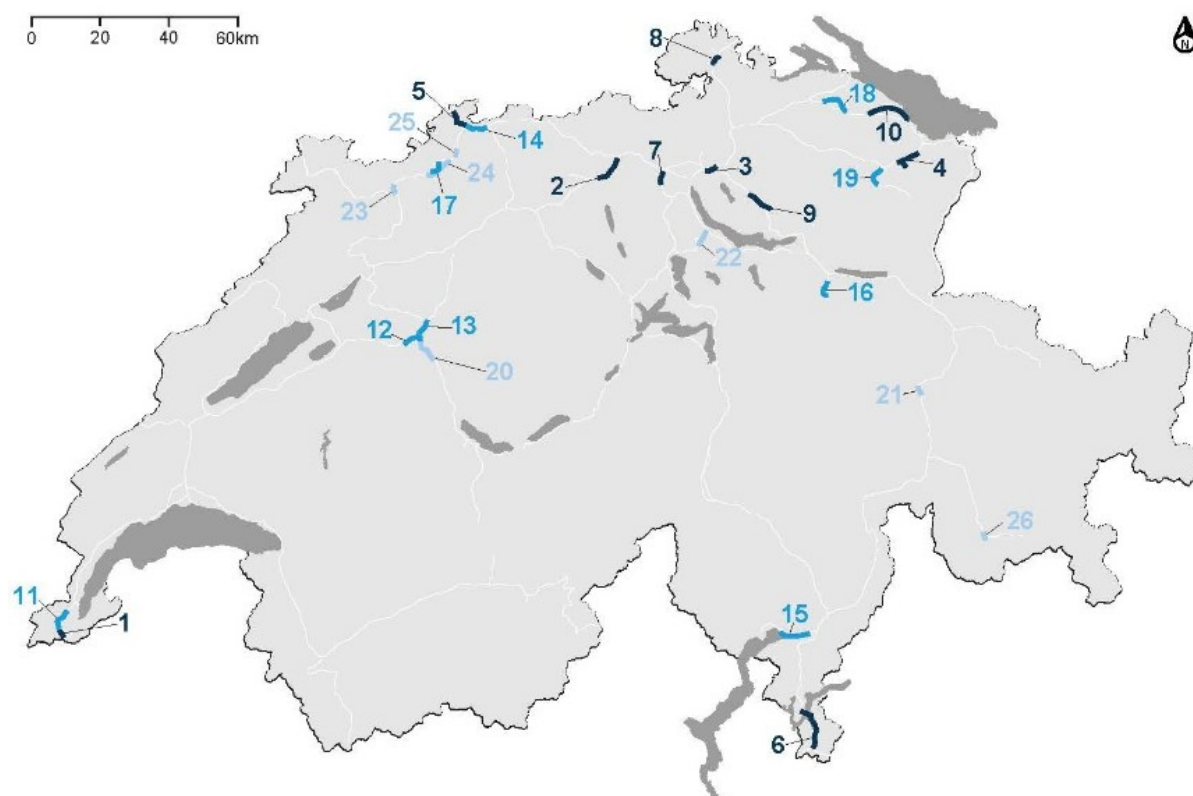
¹ Preisstand April 2025, ohne MWST, Kostengenauigkeit +/-30 Prozent. Die angegebenen Kosten umfassen den STEP-relevanten Anteil für die Kapazitätserweiterung. Hinzu kommen die Aufwendungen für die Anpassungen und den Unterhalt der bestehenden Strassenanlagen.

Bei dieser Zuordnung weicht der Bundesrat in folgenden Fällen von den Beurteilungen der ETHZ ab:

- Der Bundesrat wertet das Vorhaben N1 Aarau Ost – Birrfeld von der Priorität 2 der ETHZ in den prioritären Realisierungshorizont 2045 auf. Das Projekt ist planerisch weit fortgeschritten und beseitigt im zentralen Mittelland einen Engpass auf der West-Ost-Achse. Der planerische Fortschritt sowie die zentrale Lage im Netz rechtfertigen die höhere Priorisierung.
- Dasselbe gilt für die N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel, die der Bundesrat ebenfalls dem Realisierungshorizont 2045 zuteilt. Mit dem Vorhaben soll bei Unterhaltsarbeiten in der Stadt Schaffhausen künftig jeweils mindestens eine Tunnelröhre zur Verfügung stehen. Dies verhindert Ausweichverkehr in die Quartiere.
- Die N23 Umfahrung Amriswil Nord inklusive Anbindung Romanshorn im Kanton Thurgau wertet der Bundesrat von der Priorität 4 der ETHZ «Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen» in den prioritären Realisierungshorizont 2045 auf. Die Umfahrung ist das Ergebnis der eben erst abgeschlossenen und breit abgestützten Korridorstudie entlang der N23. Die hohe Entwicklungsdynamik in diesem Raum, der generelle Handlungsbedarf sowie eine angemessene Berücksichtigung der Räume ausserhalb der verkehrlichen Hauptachsen rechtfertigen die höhere Priorisierung.

- Gleiches gilt für die N23 Umfahrung Weinfelden im Kanton Thurgau, die die ETHZ ebenfalls der Priorität 4 zugeordnet hat und die der Bundesrat dem Realisierungshorizont 2055 zuordnet.
- Das N13 «Collegamento» Bellinzona – Locarno stuft der Bundesrat von der Priorität 1 der ETHZ in den Realisierungshorizont 2055 zurück. Das Projekt tangiert ein geschütztes Flachmoor von nationaler Bedeutung, was umfangreiche zusätzliche Abklärungen erfordert. Je nach Projektfortschritt ist aber auch eine Priorisierung des Collegamento zu Lasten des anderen Tessiner Projekts Lugano Sud – Mendrisio denkbar.
- Der N6 Bypass Bern-Ost; Wankdorf – Muri ermöglicht eine städtebauliche Aufwertung des Gebiets im Osten von Bern und schafft durch das Freispielen der bestehenden Nationalstrasse Potenziale für eine weitere Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes. Das Vorhaben soll deshalb in den Realisierungshorizont Weitere aufgenommen werden. Die ETHZ hat es mit Priorität 5 bewertet.
- Das Vorhaben N13 Reichenau – Rothenbrunnen / Isla Bella im Kanton Graubünden – von der ETHZ mit Priorität 6 bewertet – soll ebenfalls Aufnahme in den Realisierungshorizont Weitere finden. Die Dörfer entlang der N13 leiden unter Ausweichverkehr. Mit der Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen will sich der Bundesrat langfristig Erweiterungsoptionen offenhalten.
- Den N14 Hirzeltunnel stuft der Bundesrat von der 2. Priorität in den Realisierungshorizont Weitere zurück. Der Bundesrat anerkennt zwar den Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt durch Hirzel, steht einer deutlich aufgewerteten Verbindung zwischen der Innerschweiz und der N3 aus raumplanerischen Überlegungen aber eher skeptisch gegenüber.
- Beim N18 Muggenbergtunnel im Kanton Basel-Landschaft hält der Bundesrat an der Zuteilung in den Realisierungshorizont Weitere fest, obschon die ETHZ das Projekt mit der Priorität 6 bewertet hat. Das Vorhaben ist das Ergebnis der breit abgestützten Korridorstudie N18 und behebt einen langjährigen Unfallschwerpunkt.

Abbildung 9 Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrasse nach Realisierungshorizont



Realisierungshorizont 2045

- 1 Perly – Bernex
- 2 Aarau-Ost – Birrfeld
- 3 Wallisellen – Brüttisellen
- 4 3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof
- 5 Rheintunnel Basel
- 6 Lugano Sud – Mendrisio
- 7 Limmattal – Urdorf-Süd (Westumfahrung Zürich)
- 8 2. Röhre Fäsenstaubtunnel
- 9 Zürcher Oberlandautobahn
- 10 Umfahrung Amriswil Nord inkl. Anschluss Romanshorn

Realisierungshorizont 2055

- 11 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport
- 12 Weyermannshaus – Wankdorf
- 13 Wankdorf – Schönbühl
- 14 Hagnau – Augst
- 15 Collegamento Bellinzona – Locarno
- 16 Umfahrung Netstal
- 17 Zentrumsentlastung Laufen
- 18 Umfahrung Weinfelden
- 19 Umfahrung Wilen (Herisau)

Realisierungshorizont «Weitere»

- 20 Wankdorf – Muri (Bypass Bern-Ost)
- 21 Reichenau – Rothenbrunnen (Isla Bella)
- 22 Hirzelverbindung
- 23 Contournement de Delémont
- 24 Umfahrung Laufen und Zwingen
- 25 Muggenbergstunnel
- 26 Umfahrung Bivio

2.2.5.4 Streichung von Projekten aus dem STEP Nationalstrassen

Aufgrund der umfangreichen Überarbeitung des STEP Nationalstrassen und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Überprüfung durch die ETHZ sollen die folgenden 31 Erweiterungsprojekte aus dem STEP Nationalstrassen gestrichen werden.

Für diese Nationalstrassenabschnitte reichen betriebliche Alternativen wie die Umnutzung der Pannestreifen und/oder der forcierte Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus, um – zumindest in einer Übergangszeit – eine ausreichende Funktionalität sowie Zuverlässigkeit sicherzustellen und Ausweichverkehr zu vermeiden.

Tabelle 12 Aus dem STEP Nationalstrasse gestrichene Projekte

NS	Kt	Projektname / Abschnitt	Kosten in Mrd. CHF ¹	Begründung
N1	GE-VD	Le Vengeron – Coppet	0.70	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	GE-VD	Coppet – Nyon	0.33	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	VD	Nyon – Aubonne	0.45	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	VD	Aubonne – Morges-Ouest	0.21	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	VD	Grand Contournement de Morges	3.66	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen, zu gross/teuer
N1	VD	Villars-Ste-Croix – Cossonay	0.13	Nach erfolgter Umnutzung der Pannestreifen geringer Handlungsbedarf
N1	VD	Cossonay – La Sarraz	0.21	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	VD	La Sarraz – Chavornay	0.27	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	VD	Chavornay – Essert-Pittet	0.12	Geringer Handlungsbedarf
N1	BE	Schönbühl – Kirchberg	0.30	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	BE-SO	Kirchberg – Luterbach	0.45	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	AG	Wiggertal – Oftringen	0.10	Geringer Handlungsbedarf, oberirdische Erweiterung
N1	AG-SO	Oftringen – Aarau-West	0.30	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	AG	Aarau-West – Aarau-Ost	0.29	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	AG	Wettingen-Ost – Dietikon	0.28	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	ZH	Dietikon – Limmattal	0.12	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	ZH	Glattalautobahn	2.76	Zu gross/teuer; kaum noch ins Netz integrierbar

NS	Kt	Projektname / Abschnitt	Kosten in Mrd. CHF ¹	Begründung
N1	ZH	Brüttisellen – Winterthur-Töss	0.81	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N1	ZH	Winterthur-Töss – Winterthur-Ost	1.10	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen; neue Lösungsansätze von Kanton und Stadt ²
N1	SG	St. Gallen-Neudorf – Meggenhus	0.14	Geringer Handlungsbedarf
N3	AG	Augst – Rheinfelden	0.05	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N3	ZH	Zürich-Süd – Thalwil – Wädenswil	0.50	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N3	ZH	Wädenswil – Richterswil	0.22	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N3	SZ	Schindellegi – Pfäffikon SZ	0.13	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N4	ZH-SH	Erweiterung Cholfirsttunnel	0.67	Geringer Handlungsbedarf
N6	BE	Muri – Rubigen	0.16	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N8	OW	Sarnen-Nord – Alpnach – Lopper	0.20	Geringer Handlungsbedarf
N9	VD	Villars-Ste-Croix – Vennes	0.60	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N9	VD	Vevey— Montreux	0.22	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N11	ZH	Zürich-Nord – Kloten-Süd	0.36	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
N14	LU-ZG	Buchrain – Rütihof	0.28	Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen
		Total Verzicht	16.10	

1 Preisstand April 2025, ohne MWST, Kostengenauigkeit +/-30 Prozent.

2 Zwischenzeitlich lehnen der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur die Erweiterung der bestehenden Autobahn ab. Die angedachte völlige Neutrassierung und städtebauliche Integration der Autobahn werden deutlich höhere Kosten verursachen.

Der Verzicht auf das «Grand Contournement de Morges» und die Glattalautobahn haben eine Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Folge (vgl. Kap. 4.2.3).

2.2.6 Ausbauschritt 2027

Der Bundesrat strebt an, das Nationalstrassennetz der Schweiz noch stärker mit alternativen Massnahmen des Verkehrsmanagements oder betrieblichen Optimierungen weiterzuentwickeln. In einigen Fällen genügen diese Massnahmen jedoch nicht; es

sind punktuelle Kapazitätserweiterungen unumgänglich, um die Funktionalität der Nationalstrassen zu gewährleisten. Der Bundesrat sieht deshalb vor, die Projekte N1 Perly – Bernex und N1 Aarau-Ost – Birrfeld in den Ausbauschnitt 2027 aufzunehmen.

Das Projekt N1 Perly – Bernex umfasst den Ausbau der bestehenden Nationalstrasse in Genf von 4 auf 6 Fahrstreifen auf einer Länge von 3.1 Kilometer. Bestandteile des Projekts sind Tunnelverlängerungen und -erweiterungen, die Verschiebung des Anschlusses Bernex in Richtung Lausanne sowie eine Einhausung Champs Blancs südlich des Tunnels Confignon. Das Projekt behebt einen Engpass der höchsten Problemstufe und weist eine entsprechend hohe Bedeutung auf. Die aufwendigen Erweiterungen der betroffenen Tunnelbauwerke und die damit verbundenen, relativ hohen Investitionskosten dämpfen die volkswirtschaftliche Bewertung des Vorhabens; gemäss den Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte, die im Rahmen der Erarbeitung des Generellen Projekts erarbeitet wurde, beträgt das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts 1,02. Die Kosten-Wirksamkeit ist ebenfalls positiv.

Die positive Kosten-Wirksamkeit, der hohe Handlungsbedarf, die Lage des Vorhabens auf der Umfahrung von Genf und der fortgeschrittene Projektstand – der Bundesrat wird voraussichtlich noch im Jahr 2026 über das generelle Projekt entscheiden – rechtfertigen die Aufnahme in den Ausbauschnitt Nationalstrassen 2027. Das Gutachten der ETHZ ordnet das Projekt unter der Bedingung der ersten Priorität zu, dass die dafür nötigen finanziellen Mittel bis 2045 zur Verfügung gestellt werden können.

Mit dem Projekt N1 Aarau-Ost – Birrfeld wird die bestehende Nationalstrasse zwischen dem Anschluss Aarau-Ost und der Verzweigung Birrfeld auf einer Länge von 12 Kilometer von 4 auf 6 Fahrstreifen ausgebaut. Das Projekt behebt einen Engpass und verbessert die Funktionsfähigkeit sowie die Resilienz der Nationalstrasse im zentralen Mittelland. Das Projekt weist – trotz nicht unerheblicher Flächenbeanspruchung und höherer Luftschadstoffemissionen – ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine positive Kosten-Wirksamkeit auf.

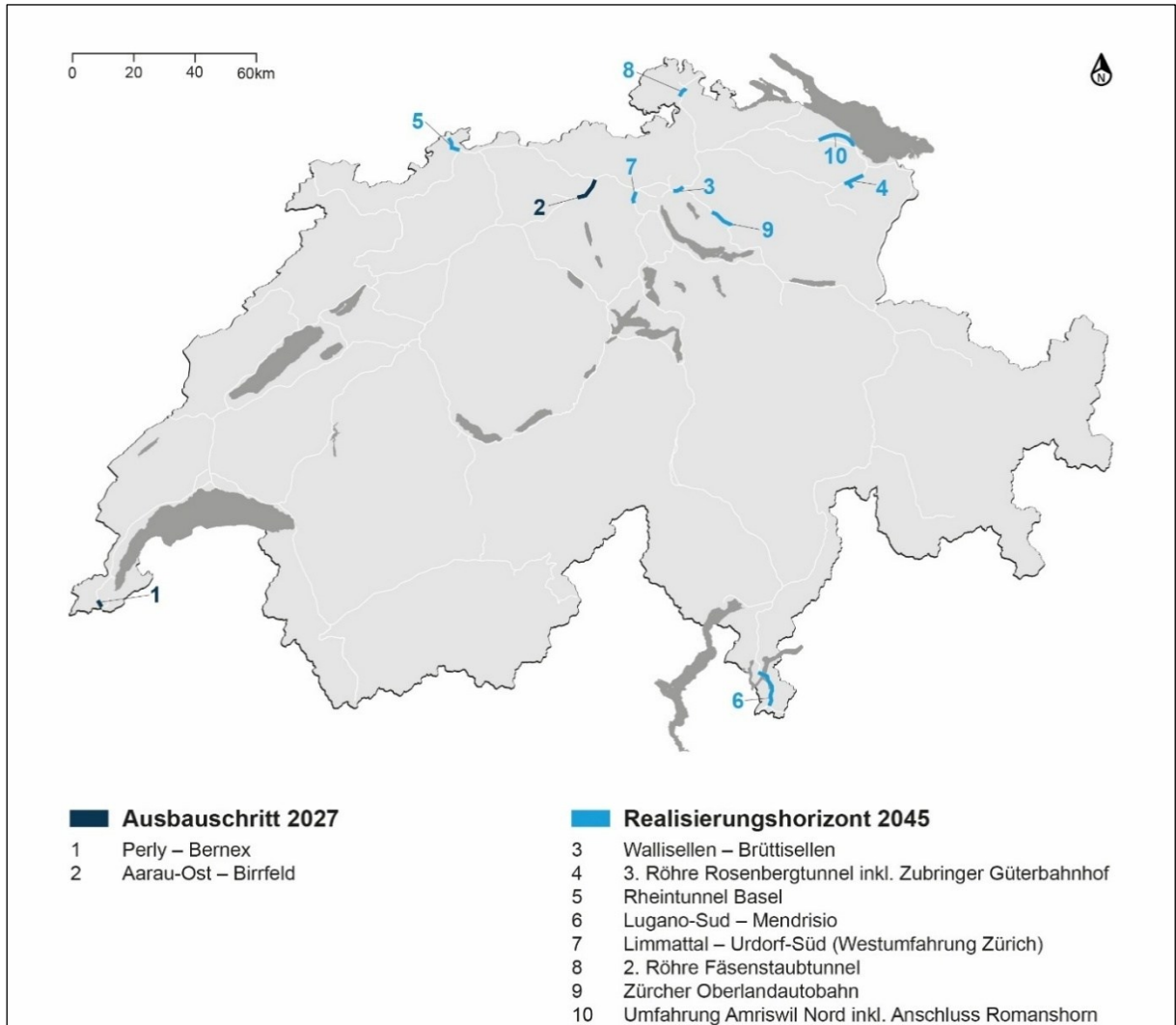
Die positive volkswirtschaftliche Bewertung, die Lage des Vorhabens im zentralen Mittelland und der fortgeschrittene Projektstand – der Bundesrat wird voraussichtlich noch im Jahr 2026 über das generelle Projekt entscheiden – rechtfertigen die Aufnahme in den Ausbauschnitt Nationalstrassen 2027. Das Gutachten der ETHZ ordnet das Projekt der zweiten Priorität zu.

2.2.7 Planung noch nicht beschlossener Projekte

Die planerische Bearbeitung noch nicht beschlossener Projekte ist unverzichtbare Vorbedingung für die Realisierung und dauert in der Regel mehrere Jahre. Damit die Projekte dereinst zeitgerecht realisiert werden können, müssen die finanziellen Mittel für diese Planungsarbeiten bereits heute zur Verfügung gestellt werden. Für die weitere Planung der Erweiterungsprojekte auf dem Nationalstrassennetz beantragt der Bundesrat 200 Millionen Franken. Das sind 100 Millionen Franken weniger als für die Vorperiode beantragt wurden. Für Projekte mit konsolidierter Planung soll zudem im Falle von Opportunitäten freihändiger Landerwerb möglich sein. Werden die entsprechenden

Projekte dereinst realisiert, sind diese Aufwendungen buchhalterisch den jeweiligen Projekten zuzuordnen.

Abbildung 10 Realisierungshorizont 2045 und Ausbauschritt 2027 des STEP Nationalstrasse



2.2.8 Geprüfte und verworfene Alternativen

Der Bundesrat hat folgende Alternative geprüft und verworfen:

- Verzicht auf einen Ausbauschritt 2027 der Nationalstrassen: Artikel 83 der Bundesverfassung verpflichtet den Bundesrat, die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen zu erhalten. Ohne punktuelle bauliche Erweiterungen ist die Funktionsfähigkeit durch die weiter ansteigende Verkehrsnachfrage und die damit verbundenen Engpässe im Nationalstrassennetz gefährdet. Die Bevölkerung nimmt Ausweichverkehr als Problem wahr. Eine wesentliche Reduktion der Verkehrsnachfrage wäre nur über eine deutliche Erhöhung der Treibstoffpreise oder die Einführung einer zusätzlichen Nutzungsgebühr möglich. Dies hätte negative volkswirtschaftliche Auswirkungen. Zudem fehlt dafür eine breite politische Unterstützung. Die ETHZ hat die Notwendigkeit von weiteren punktuellen Ausbauten der Nationalstrassen unabhängig bestätigt. Für den Bundesrat ist es deshalb

folgerichtig, prioritäre und baureife Projekte der Bundesversammlung weiterhin zum Beschluss vorzulegen.

2.3 Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Die Vorlage enthält im Bereich des Programm Agglomerationsverkehr

- die Bundesbeiträge für die fünfte Programmgeneration (vgl. Kap. 2.3.4)
- den Zusatzkredite für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riquaifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (vgl. Kap. 2.3.5)

Zusätzlich gibt der Bundesrat einen Ausblick auf Agglomerationsprogramme ab der 6. Generation (vgl. Kap. 2.3.6).

2.3.1 Grundsätze und Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr leistet der Bund Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Verkehr führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen. Diese Massnahmen schaffen Voraussetzungen für flexible, multimodale und ressourcenschonende Verkehrsangebote und eine qualitätsvolle und kompakte Weiterentwicklung der Agglomerationen. Diese Projekte werden gemeinsam von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden getragen und sind untereinander abgestimmt.

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach Artikel 86 BV, Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b NAFG und die Artikel 17a–17f MinVG. Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des motorisierten Strassenverkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Schienenverkehrs ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden. Sie können unter gewissen Bedingungen auch für Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden. Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert; davon ausgenommen sind nach Art. 49 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dez. 1957 (SR 742.101) Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen. Betriebs- und Unterhaltsbeiträge sind von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und 50 Prozent der Investitionssumme (Art. 22 MinVV). Um die Mittel des Bundes effizient einzusetzen, werden die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen gestützt auf die Kriterien gemäss Artikel 17d MinVG priorisiert. So werden Massnahmen mitfinanziert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind. Für diese Massnahmen beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits.

Die Verpflichtungskredite werden von der Bundesversammlung in Etappen von vier Jahren bewilligt (Art. 7 Bst. b NAFG). Dies entspricht jeweils einer Generation von Agglomerationsprogrammen. Diese Vorlage befasst sich mit der Bewilligung der Verpflichtungskredite für die fünfte Generation und beabsichtigt die Bereitstellung der Mittel ab 2028.

2.3.2 Übersicht über die bisherigen Generationen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den Stand der Umsetzung

Wie in Tabelle 13 dargestellt, hat die Bundesversammlung in den vergangenen zwanzig Jahren 8,84 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen beschlossen. Während die dringlichen Projekte realisiert sind, läuft die Umsetzung der Massnahmen aus den ersten vier Generationen noch. Bislang war der Mittelbedarf seitens der Agglomerationen für die Realisierung effektiv geringer als ursprünglich durch die Trägerschaften beantragt. Der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von rund 2,51 Milliarden Franken ist noch ausstehend. Zudem konnten einzelne Projekte aufgrund negativer Volksentscheide oder anderer politischer und planerischer Entscheide nicht innerhalb der geltenden Fristen für die Umsetzung realisiert werden.

Tabelle 13 Beschlossene Bundesbeiträge, abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen und Rückgaben in Milliarden Franken (Stand 31.12.2025)

	Freigegebene Mittel⁶	Verpflichtete Mittel⁷	Nicht realisierbar
Dringliche Projekte ¹	2,56	2,53	0,03
PAV erste Generation ²	1,51	1,16	0,04
PAV zweite Generation ³	1,70	0,79	0,09
PAV dritte Generation ⁴	1,49	0,83	0,30
PAV vierte Generation ⁵	1,58	0,55	0,01
Total	8,84	5,86	0,47

¹ BBI 2007 8553

² BBI 2010 6901

³ BBI 2014 7853

⁴ BBI 2020 753 inklusive Zusatzkredit für die Massnahme «Umfahrung Oberburg» (BBI 2021 2397)

⁵ BBI 2023 2935

⁶ Preisstand gemäss Bundesbeschluss

⁷ Stand 31. Dezember 2025

Gemäss den Leistungsvereinbarungen der ersten beiden Generationen erlischt bei diesen ohne Vorliegen einer unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung bis 2027 der Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel. Mit der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr vom 20. Dezember 2019 (PAVV³⁰) wurden ab der dritten Generation Fristen für den Baubeginn festgelegt. Gemäss Artikel 18 PAVV lief bei der dritten Generation die Frist Ende 2025 ab, für die vierte Generation läuft die

³⁰ SR 725.116.214

Frist bis Ende März 2029. Gemäss Artikel 18 PAVV wurden diese Fristen für Massnahmen im Umfang von 0,36 Milliarden Franken verlängert.

2.3.3 Empfehlungen Gutachten ETHZ

Die ETHZ hat in ihrem Gutachten Projekte mit Kosten von über 50 Millionen Franken beurteilt. Die in der fünften Generation beantragten Projekte wurden allesamt als hoch prioritär eingestuft. Darunter fallen mehrere Verkehrsdrehscheiben, die regional wichtige Lösungen in der Koordination zwischen Siedlung und Verkehr darstellen. Einzelnen Projekten, die voraussichtlich in späteren Programmgenerationen zur Mitfinanzierung eingereicht werden, weist die ETHZ eine tiefe Priorität zu oder bringt den Hinweis an, dass der Projektumfang zu reduzieren ist oder Alternativen zu suchen sind. Dies betrifft insbesondere einzelne Tramprojekte in der Region Basel sowie die Verbindung Jura – Salève im Raum Genf.

Der Bundesrat möchte folgende von der ETHZ als prioritär bezeichneten Projekte mit Kosten von über 50 Millionen Franken pro Massnahme im in der 5. Generation unterstützen:

Tabelle 14 5. Generation Programm Agglomerationsverkehr (Massnahmen mit Kosten von über 50 Millionen Franken)

Projekt	Kategorie	Kosten in Mio. CHF ¹
Aareland: Gesamtverkehrsprojekt Oensingen	MIV	59
Aareland: Neuer Bahnhofplatz Olten	Verkehrsdrehscheibe	79
Burgdorf: Burgdorf - Oberburg - Hasle / Umfahrung Hasle	MIV	77
Genève: Massnahmenpaket St-Genis – Pouilly	ÖV	27
Genève: Massnahmenpaket St-Genis – Pouilly	Verkehrsdrehscheibe	24
Genève: Verkehrsdrehscheibe Grand-Saconnex / Aéroport	Verkehrsdrehscheibe	57
Lausanne-Morges: Beschaffung von Elektrobussen	ÖV	50
Zürich: Franca-Magnani-Brücke	Fuss- und Veloverkehr	80
Uster: Unterführung Winterthurerstrasse	MIV	65
Total	Alle Kategorien	518

¹ Angaben der Agglomerationen, Preisstand April 2024, ohne MWST und Teuerung. Einzelne Kostenschätzungen weichen gegenüber den Zahlen im Gutachten der ETHZ ab, weil die Kostenschätzungen aufgrund fristgerecht nachgelieferter Vorprojekte gemäss Art. 5 PAVV aktualisiert wurden.

Diese Projekte haben sich auch im Rahmen der Bundesprüfung als prioritär erwiesen. Die Gesamtkosten dieser Projekte belaufen sich auf rund 518 Millionen Franken. Der entsprechende Bundesbeitrag beträgt 196 Millionen Franken (Preisstand April 2024, exkl. MWST und Teuerung).

2.3.4 Massnahmen der fünften Generation des Programms Agglomerationsverkehr

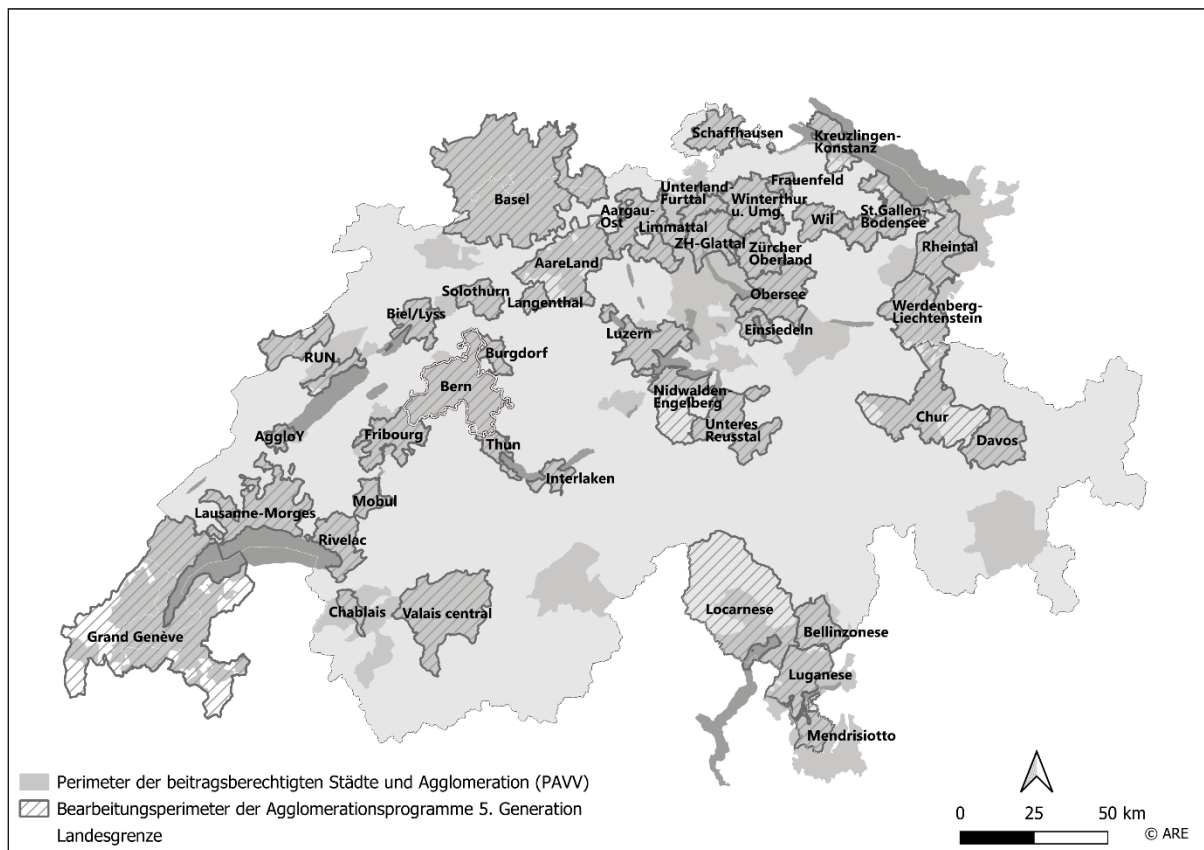
2.3.4.1 Erarbeitung durch die Trägerschaften und Einreichung

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme und die Planung der darin zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen liegt in Verantwortung der Trägerschaften. Der Bund prüfte die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen. Die PAVV enthält

Rechte und Pflichten von beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen bei der Erarbeitung ihrer Agglomerationsprogramme sowie die wichtigsten Schritte der Prüfung dieser Programme durch den Bund. Die Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr vom 1. Februar 2023³¹ präzisieren die Prüfungsmethode der Agglomerationsprogramme. Verordnung und Richtlinien sind eng miteinander verbunden und unterstützen die Trägerschaften bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme.

In ihren Agglomerationsprogrammen informieren die Trägerschaften über die Situations- und Trendanalyse sowie ihr Zukunftsbild von Verkehr und Siedlung. Überdies zeigen sie den Stand der Umsetzung beschlossener Massnahmen früherer Generationen auf und berücksichtigen diesen in der Erarbeitung. Darauf basierend stellen sie Teilstrategien für die Bereiche Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft, den Handlungsbedarf sowie erforderlichen Massnahmen dar, legen den aus ihrer Sicht notwendigen Handlungsbedarf fest und priorisieren die aus ihrer Sicht erforderlichen Massnahmen.

Abbildung 11 Eingereichte Agglomerationsprogramme der fünften Generation



Insgesamt wurden dem ARE in der fünften Generation 42 Agglomerationsprogramme zur Prüfung eingereicht.

³¹ Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPVV), 1. Februar 2023, ARE

2.3.4.2 Prüfung durch den Bund

Die Agglomerationsprogramme wurden unter Federführung des ARE zusammen mit den weiteren beteiligten Bundesämtern ASTRA, BAV und Bundesamt für Umwelt (BAFU) geprüft. Ergänzend dazu wurde eine externe Arbeitsgemeinschaft aus Fachleuten von privaten Planungs- und Beratungsbüros mit einem Mandat beauftragt, das insbesondere die Begleitung des Prüfprozesses und die Formulierung einer Zweitmeinung umfasste. Die beteiligten Bundesämter und die externen Fachleute beurteilten die eingereichten Agglomerationsprogramme unabhängig voneinander in drei abgegrenzten Schritten. Zudem haben zwischen dem Bund und den Trägerschaften jeweils eine Präsentations- und Fragerunde stattgefunden.

2.3.4.3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

In einem ersten Schritt prüft der Bund nach Artikel 11 PAVV die Vollständigkeit der Unterlagen. Einzelne Trägerschaften mussten fehlende Unterlagen nachreichen.

Im Weiteren prüft der Bund, ob die Grundanforderungen von den eingereichten Agglomerationsprogrammen erfüllt werden. Das Vorgehen ist in Artikel 12 PAVV definiert. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen nicht, wird es von der weiteren Prüfung ausgeschlossen und hat keinen Anspruch auf eine Mitfinanzierung. Von den 42 Agglomerationsprogrammen wurde das Programm von Werdenberg-Liechtenstein von der weiteren Prüfung der 5. Generation ausgeschlossen, da dieses die Grundanforderungen nicht erfüllt.

2.3.4.4 Prüfung der Massnahmen

Die Mitfinanzierung durch den Bund ist konsequent auf diejenigen Massnahmen ausgerichtet, welche in Anwendung der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Dabei ist relevant, ob eine Massnahme zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme führt, die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch reduzieren und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Aufgrund der hohen Anzahl in der fünften Generation zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen ist eine Priorisierung nötig. Dabei wurde auf die von den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen erarbeiteten Zielbilder und Strategien geachtet und auf die gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Massnahmen Rücksicht genommen.

Die Massnahmenbeurteilung der Einzelmassnahmen erfolgt nach Artikel 13 PAVV. Dabei prüft der Bund in einem ersten Schritt, ob die Massnahmen gemäss den gesetzlichen Vorgaben mitfinanzierbar sind. Anschliessend prüft er, ob sie einerseits innerhalb der fünften Generation andererseits mit früheren Generationen von Agglomerationsprogrammen kohärent sind. Im Folgenden wird geprüft, ob die Massnahmen mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands abgestimmt sind und einen Mehrwert für die Gesamtverkehrskoordination erbringen. Dabei wurden auch die Erkenntnisse aus dem Gutachten der ETHZ und die daraus abgeleitete Prioritätensetzung für den Ausbau von Nationalstrasse und Bahn berücksichtigt. In gewissen Fällen musste die Prioritätensetzung

und der Stellenwert der betroffenen Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen angepasst werden. Dies werden die Agglomerationen bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen in der nächsten Generation berücksichtigen müssen. Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden sodann auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis hin beurteilt. Im Weiteren prüft der Bund die Bau- und Finanzreife.

Aufgrund dieser Bundesprüfung werden die Einzelmassnahmen durch den Bund der A-, B- oder C-Liste zugeteilt. Für die Massnahmen der A-Liste beantragt der Bundesrat, der Bundesversammlung die Bewilligung der Verpflichtungskredite zur Mitfinanzierung in der fünften Generation. Die in der B-Liste aufgenommenen Massnahmen werden bei der Programmbeurteilung mitberücksichtigt. Für diese Massnahmen können die Trägerschaften im Programm der nächsten Generation zusammen mit weiteren Massnahmen eine Mitfinanzierung beantragen. Bei den Massnahmen, welche durch den Bund der C-Liste zugewiesen wurden, rechtfertigt der teilweise fehlende Handlungsbedarf, das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad keine Mitfinanzierung durch den Bund. Massnahmen der C-Liste werden bei der Programmbeurteilung nicht berücksichtigt. Bei ausgewiesenem Handlungsbedarf oder nach einer Optimierung können sie, wie die Massnahmen der B-Liste, für eine allfällige Bewilligung einer Mitfinanzierung durch den Bund in einer späteren Generation von den Trägerschaften nochmals eingereicht werden.

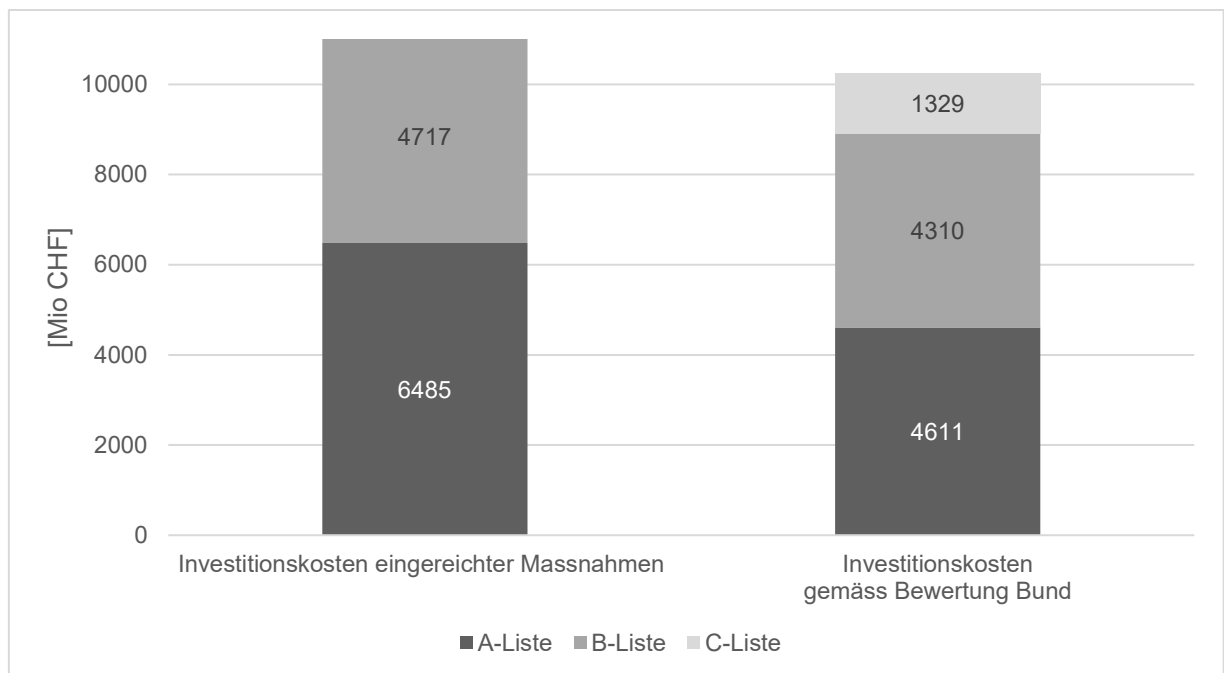
Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden im Rahmen des PAV nicht durch den Bund mitfinanziert. Der Bund beurteilt diese Massnahmen gleichwohl summarisch, um die Wirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu ermitteln und um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft zu beurteilen.

In den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Tram- und Bushaltestellen sowie Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums können nach Artikel 21a MinVV Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von jeweils bis zu fünf Millionen Franken in Paketen zusammengefasst und zur Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Damit wird der Verwaltungsaufwand für die Abrechnung reduziert und die Trägerschaften erhalten eine grössere Flexibilität beim Ersatz von Massnahmen, die sich bei der weiteren Konkretisierung als nicht umsetzbar erweisen. Der Bund prüft bei den pauschalen Massnahmen die Einhaltung standardisierter Kostensätze sowie die Qualität der Konzeption dieser Massnahmen im jeweiligen Agglomerationsprogramm. Von den insgesamt rund 2000 eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste wurde knapp die Hälfte durch die Trägerschaften in solchen Paketen zusammengefasst.

Die 41 geprüften Agglomerationsprogramme umfassen auf der A- und B-Liste gut 4100 Massnahmen. Davon sind rund 1500 Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen. Insgesamt sind die Investitionskosten der für die fünfte Generation eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gegenüber der vierten Generation um 500 Millionen Franken höher und betragen 11,20 Milliarden Franken (Preisstand April 2024, exkl. MWST und Teuerung).

Die Gesamtinvestitionskosten der von den Trägerschaften zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen beläuft sich auf rund 6,49 Milliarden Franken. Davon entfallen rund 70 Prozent auf Einzelmassnahmen nach Artikel 21 MinVV. Die Investitionskosten der vom Bund pauschal mitfinanzierbaren Massnahmen nach Artikel 21a MinVV betragen rund 30 Prozent.

Abbildung 12 Eingereichte Investitionskosten der bewerteten Agglomerationsprogramme und deren Einordnung durch den Bund nach Horizont



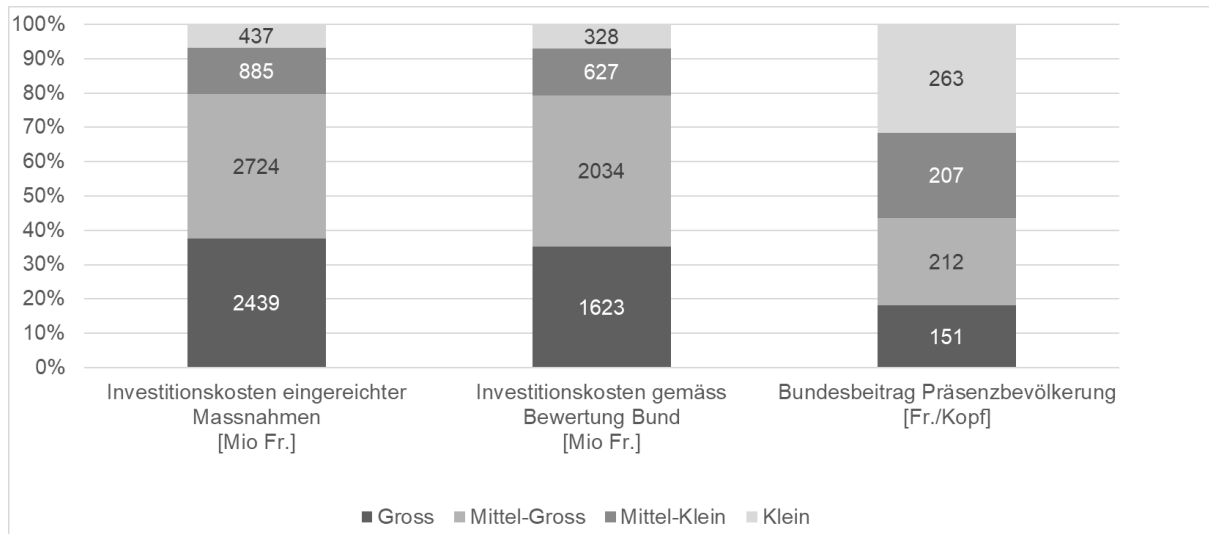
Wie Abbildung 12 aufzeigt, werden in der Prüfung durch den Bund insgesamt Massnahmen im Umfang von 4,61 Milliarden Franken der A-Liste zugeordnet (inkl. der von der ETHZ prioritär beurteilten Massnahmen der 5. Programmgeneration im Umfang von 518 Millionen Franken) und Massnahmen von 4,31 Milliarden Franken der B-Liste. Grundsätzlich sind alle Beträge ohne Mehrwertsteuer und Teuerung ausgewiesen (Preisstand April 2024). Einzige Ausnahme bilden die Beträge der Investitionskosten von pauschal mitfinanzierten Massnahmen der A-Liste. Diese Beträge enthalten auch die Mehrwertsteuer und die Teuerung. Etwas mehr als zehn Prozent der eingereichten Massnahmen weisen gemäss der Prüfung durch den Bund kein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, eine ungenügende Bau- und Finanzreife oder einen ungenügenden Handlungsbedarf auf. Sie wurden der C-Liste zugeordnet. Zudem wurden unter den Eingaben der Trägerschaften auch nicht beitragsberechtigte Massnahmen ermittelt. Diese Massnahmen werden als Eigenleistungen der Trägerschaften bei der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind jedoch nicht in den Investitionskosten für eine allfällige Mitfinanzierung durch den Bund inbegriffen.

Abbildung 13 zeigt, dass sich durch die Prüfung des Bundes keine massgebenden Veränderungen am Verhältnis der Investitionskosten zwischen den grossen, mittleren und kleinen beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen ergeben. Fast 40 Prozent der eingereichten Investitionskosten für Massnahmen entfällt auf die fünf grossen Ag-

glomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich. Dies widerspiegelt die Verkehrsprobleme in diesen Regionen wie auch die Komplexität und Dringlichkeit der zur Behebung nötigen Massnahmen.

Wird jedoch das Verhältnis der vorgesehenen Bundesbeiträge zur Präsenzbevölkerung betrachtet, zeigt sich, dass die grossen Agglomerationen im Vergleich zu Agglomerationen aus den anderen Grössenklassen unterdurchschnittlich von einer Mitfinanzierung profitieren. Pro Kopf (Einwohner sowie 50 Prozent der Beschäftigten) erhalten die kleinen Agglomerationen den höchsten Beitrag.

Abbildung 13 Anteile der Investitionskosten und Beiträge der A-Liste nach Agglomerationsgrössenklassen



2.3.4.5 Prüfung der Programmwirkung

Die Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms wird nach Artikel 14 PAVV auf Basis der durch den Bund in die A- und B-Liste priorisierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sowie den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen ermittelt. Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten dessen Kosten gegenüber. Um der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme Rechnung zu tragen, werden sowohl der Nutzen als auch die Kosten jeweils vor dem Hintergrund der spezifischen Herausforderungen und der Grösse einer beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration beurteilt. Ebenfalls beurteilt wird der Stand der Umsetzung bisheriger Generationen.

Damit einem Agglomerationsprogramm eine Bundesbeteiligung zugesprochen wird, muss es eine genügende Wirkung hinsichtlich der Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, der Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs erzielen.

Abbildung 14 Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme

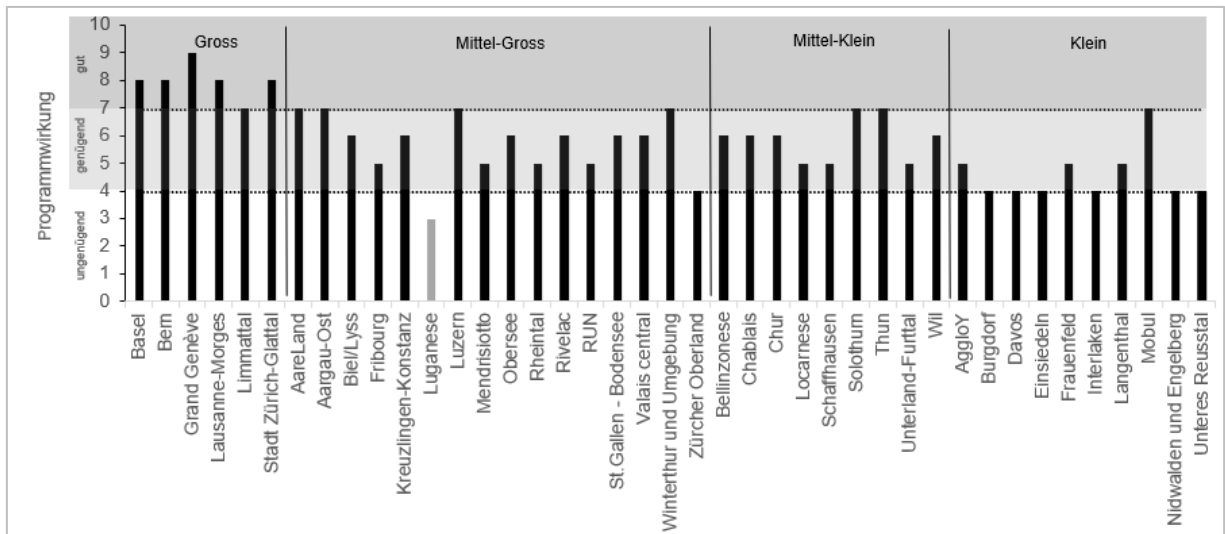


Abbildung 14 zeigt, dass in der fünften Generation des PAV 27 Agglomerationsprogramme eine genügende Wirkung (vier bis sechs Punkte) erzielen. 13 Programme erreichen eine gute Programmwirkung (sieben bis neun Punkte). Keines der eingereichten Agglomerationsprogramme erreicht eine sehr gute Programmwirkung (zehn Punkte und mehr). Das Programm Luganese muss wegen ungenügender Wirkung auf einen Bundesbeitrag verzichten.

Die Höhe der Mitfinanzierung durch den Bund wird festgelegt, indem neben der erzielten Wirkung auch die Höhe der Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms berücksichtigt wird. Dabei werden die Gesamtkosten dieses Agglomerationsprogramms in Relation mit der Grösse der beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration gesetzt. Mitberücksichtigt wird auch der Stand der Umsetzung der bisher vereinbarten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen. Den Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen. Wichtig ist dabei eine angemessene Berücksichtigung aller Landesgegenden sowie auch kleinerer und mittlerer städtischer Gebiete und Hauptorte.

Aufgrund der durchgeführten Programmbeurteilung profitieren zwei Agglomerationen von einem Bundesbeitrag von 45 Prozent. Neun Agglomerationen erhalten Bundesbeiträge in der Höhe von 40 Prozent. An 20 Agglomerationen richtet der Bund Beiträge in der Höhe von 35 Prozent und an weitere neun Agglomerationen von 30 Prozent aus. Diese Beitragssätze gelten für die A-Massnahmen der fünften Generation, deren Realisierung ab 2028 ansteht.

Werden die vom Bund auf der A-Liste priorisierten Massnahmen mit dem jeweiligen Prozentsatz der Mitfinanzierung hochgerechnet, beträgt der Bundesbeitrag insgesamt rund 1682,52 Millionen Franken. Dieser setzt sich zusammen aus den Beiträgen für Einzelmassnahmen im Umfang von 1062,07 Millionen Franken (Preisstand April 2024, exkl. MWST. und Teuerung. Bei einer Annahme einer jährlichen Teuerung von 1 Prozent und einer Realisierungsdauer von 10 Jahren sowie einer MWST. von 8,1 Prozent entspricht dies einem Betrag von rund 1312 Millionen Franken (inkl. Teuerung und MWST) sowie den Beiträgen für Massnahmen mit einer pauschalen Mitfinanzierung

von 620,45 Millionen Franken (inkl. Teuerung und MWST.). Die Verteilung der Bundesbeiträge auf die einzelnen beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen erfolgt gemäss dem entsprechenden Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die detaillierte Übersicht zu den einzelnen Massnahmen findet sich im Anhang.

2.3.5 Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riqualfica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Der Bundesbeschluss vom 4. Dezember 2023 über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr sieht vor, dass der Strassentunnel Moscia-Acapulco als integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms Locarnese anerkannt wird und die Projektierung einschliesslich der flankierenden Massnahmen mit dem Ziel vorangetrieben wird, dass der Baubeginn zeitgerecht stattfinden kann. Der Bundesrat wird in Artikel 3 Absatz 3 des erwähnten Bundesbeschlusses beauftragt, der Bundesversammlung eine Botschaft zur Beantragung eines Verpflichtungskredits für das Agglomerationsprojekt Strassentunnel Moscia-Acapulco vorzulegen, wenn die folgenden drei Voraussetzungen erfüllt sind:

- a. das Projekt umfasst kurz- und mittelfristige flankierende Massnahmen, das heisst Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität;
- b. das Projekt ist weit fortgeschritten und die weiteren Projektphasen würden durch die fehlenden Verpflichtungsmöglichkeiten behindert;
- c. die mit den Bundesbeschlüssen vom 21. September 2010, vom 16. September 2014 und vom 25. September 2019 über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr freigegeben sowie mit dem Bundesbeschluss bewilligten Mittel für die Verpflichtungskredite ab 2024 werden im Umfang der Realisierungskosten des Projekts nicht ausgeschöpft.

Inzwischen konnte der Kanton Tessin aufzeigen, dass die Projektierung zum Strassentunnel Moscia-Acapulco einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riqualfica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» weit fortgeschritten ist, womit die erste vom Parlament festgesetzte Voraussetzung für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» erfüllt ist. Die entsprechende Leistungsvereinbarung kann erst unterzeichnet werden, wenn der Bund die Verankerung der Massnahme als Festsetzung im Richtplan des Kantons Tessin genehmigt hat.

Gemäss der zweiten vom Parlament beschlossenen Voraussetzung nach Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe c dürfen die im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr der ersten, der zweiten, der dritten und der vierten Generation freigegebenen beziehungsweise bewilligten Mittel noch nicht ausgeschöpft sein. Definitiv nicht umsetzbar sind per Ende 2025 Massnahmen im Umfang von über 400 Millionen Franken. Die Mittel im Umfang des vorliegenden Zusatzkredits für den Strassentunnel Moscia-Acapulco einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riqualfica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» stehen demnach zur Verfügung.

Die im Bundesbeschluss vom 4. Dezember 2023 erwähnten Voraussetzungen zur Vorlage eines Zusatzkredits für den Strassentunnel Moscia-Acapulco einschliesslich der

flankierenden Massnahmen Riqualfica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» sind damit erfüllt.

Da die Voraussetzungen erfüllt sind, beantragt der Bundesrat dem Parlament mit dem Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riqualfica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr einen Bundesbeitrag von maximal 57,63 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2020, exkl. MWST. und Teuerung) und einen Beitragssatz von 40 % zu beschliessen.

2.3.6 Ausblick auf das Programm Agglomerationsverkehr ab der sechsten Generation

In der Regel kann alle vier Jahre eine neue Generation Agglomerationsprogramme beim Bund zur Prüfung eingereicht werden (Art. 7 Bst. b NAFG). Diese sollen auch in Zukunft mit den Ausbauprojekten bei Schiene und Strasse koordiniert werden. In der aktuellen 5. Generation wurden Massnahmen mit Investitionskosten von rund 4,72 Milliarden Franken im B-Horizont eingereicht. Es ist davon auszugehen, dass der Grossteil dieser Massnahmen in der sechsten Generation zur Mitfinanzierung eingereicht wird. Bis 2045 werden danach voraussichtlich drei weitere Generationen zum Beschluss vorgelegt.

Die von der ETHZ als prioritär bezeichneten Vorhaben mit Kosten von über 50 Millionen Franken, die nicht schon in dieser Generation zur Mitfinanzierung vorgesehen sind, werden je nach Antrag der Agglomerationen und der verfügbaren finanziellen Mittel ebenfalls in einer der nächsten Generationen zur Mitfinanzierung beantragt. Für die Vorhaben, welche die ETHZ als nicht prioritär erachtet, wird es an den Agglomerationen sein, angepasste Lösungen vorzuschlagen. Dies gilt auch für das Genfer U-Bahn-Projekt Jura – Salève. Das UVEK wird diese Projekte, sobald sie vorliegen, im Rahmen einer nächsten Generation des Programms Agglomerationsverkehr prüfen.

Tabelle 15 Ab 6. Generation Programm Agglomerationsverkehr mit Priorität 1 (Massnahmen mit Kosten von über 50 Millionen Franken)

Projekt	Kosten in Mio. CHF ¹
Genève; Tram "la petite ceinture"	500
Genève; Tram "La Tangentielle" Aéroport – Lancy	400
Genève; Tramverlängerung "axe ouest" Lancy – Onex	200
Genève; Tramverlängerung in Annemasse	50
Fribourg; Neues Agglomerationsverkehrssystem, Variante Bus	250
Basel; Zubringer Bachgraben – Allschwil	407
Basel; Tramprojekt Bachgraben	160
Basel; Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben - Steinengraben - Bahnhof SBB	90
Basel; Tram Wettstein, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	82
Basel; ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West	60
Basel; Tram Kleinbasel, Wettsteinplatz - Claragraben – Clarastrasse	25
Basel; Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Petersgraben ² – Blumenrein	20
Aareland; ERO+, Umfahrung Hägendorf / Rickenbach	160

Projekt	Kosten in Mio. CHF¹
Luganese; Agglobus Lugano Centro - Pian Scairolo	57
Locarnese; Fuss- und Velowegnetz Brissago / Ronco / Ascona	50
Zürich; Glattalbahn; Dübendorf Giessen – Dietlikon	350
Zürich; Tramtangente Nord	325
Zürich; Abstellanlage Tram Aargauerstrasse	250
Zürich; Glattalbahn Kloten-Industrie Bassersdorf	222
Zürich; Personenunterführung und Veloabstellplätze Zürich-Altstetten	50
St. Gallen; Tram Etappe Stephanshorn	300

¹ Grobe Kostenschätzung gemäss Angaben der Agglomerationen in der Umfrage von Februar 2025, exkl. MWST und Teuerung.

² Tram Petersgraben bereits im Rahmen der 4. Generation mitfinanziert.

2.4 Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahn

2.4.1 Ausgangslage

Die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt, Systemaufgaben und Ausbau der Bahninfrastruktur nach Artikel 87a Absatz 2 BV und gestützt auf Artikel 4 des Bahninfrastrukturfondsgesetzes (BIFG, SR 742.140) erfolgt seit dem 1. Januar 2016 ausschliesslich über den BIF. Die aktuelle langfristige BIF-Planung (siehe Kap. 5.1.1.2) weist – nach Bereinigung des Entlastungspakets 2027 und unter Berücksichtigung der dem Parlament vorgeschlagenen Streichung bereits beschlossener Projekte – für den Ausbau bis 2045 einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von rund 8 Milliarden Franken aus.

Das UVEK hat deshalb verschiedene Alternativen für eine zusätzliche Finanzierung geprüft. Eine Massnahme zeigt die grösste Wirkung: Die Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles.

2.4.2 Verlängerung MWST-Promille

Der MWST-Satz wurde mit Einführung des BIF zur ordentlichen Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur dauerhaft um 0,1 Prozentpunkte erhöht (Art. 87a Abs. 2 Bst. b BV i.V.m. Art. 130 Abs. 3^{bis} BV). Darüber hinaus hebt der Bundesrat den MWST-Satz nach Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 BV aktuell um zusätzliche 0,1 Prozentpunkte an. Diese zusätzliche Einlage ist bis 2030 befristet.

Um die Finanzierungslücke zu schliessen, schlägt der Bundesrat vor, das derzeit bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille als Einnahmenquelle für den BIF unbeschränkt fortzuführen. Eine Weiterführung des MWST-Promilles würde für den BIF bis 2045 Zusatzeinnahmen von rund 8 Milliarden Franken generieren. Damit ist sichergestellt, dass über die gesamte Periode 2026 bis 2045 die im Fonds erwarteten Einnahmen ausreichen, um die geplanten Ausgaben zu decken.

Im Gegensatz zu den Einnahmen fallen die Ausgaben abhängig von den Projektfortschritten an. Voraussichtlich ab dem Jahr 2030 werden mehrere Projekte allenfalls gleichzeitig in die Ausführungsphase kommen. Sofern es zu einer solche Kumulation kommen sollte, wäre eine gleichzeitige Ausführung baulich nicht realistisch. Zudem würden trotz der Verlängerung des MWST-Promilles die Liquidität im BIF fehlen. Da

sich der Fonds gemäss Art. 7 Abs. 1 BIFG nicht verschulden darf, müssten die Projekte nötigenfalls zeitlich gestaffelt werden (vgl. dazu die Ausführungen in Kap. 5.1.1.2).

Für die Verlängerung des MWST-Promilles ist eine Verfassungsänderung (Art. 130 Abs. 3^{bis}, und gleichzeitige Streichung von Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 und 5 BV) erforderlich, mit welcher die bisherige Befristung aufgehoben wird.

2.4.3 Verknüpfung Finanzierung und Bahnausbau

Ohne die zusätzlichen Mittel aus der Verlängerung des MWST-Promilles ist der vorgeschlagene Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nicht finanzierbar. Bei einer Ablehnung der Weiterführung des MWST-Promilles im Parlament oder in der Volksabstimmung fehlen nicht nur die Mittel für die neu mit dem Ausbauschnitt 2027 vorgeschlagenen Massnahmen (z.B. für die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern), sondern auch für eine vollständige Umsetzung des angepassten Ausbauschnitts 2035. Die entsprechenden Beschlüsse Bahnausbau sind deshalb dem Grundsatz nach an die Verlängerung des MWST-Promilles zu koppeln. Konkret bedeutet dies:

- Der neue Ausbauschnitt 2027 tritt bei einer Ablehnung der Verlängerung des MWST-Promilles nicht in Kraft. Dies betrifft etwa die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern oder den Grimseltunnel.
- Aus dem angepassten Ausbauschnitt 2035 werden jene Infrastrukturprojekte, die Ende 2026 kein abgeschlossenes Vorprojekt aufweisen, von der unbefristeten Verlängerung des MWST-Promilles abhängig gemacht. Zusätzlich sollen sämtliche von der ETHZ überprüften, strategischen Netzelemente mit nationaler Wirkung gemäss Tabelle 3 an die Verlängerung des MWST-Promilles geknüpft werden. Dies betrifft etwa das 4. Gleis Zürich Stadelhofen, den Zimmerberg-Basistunnel II oder die Ligne Directe Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds.

Wird die Verlängerung des MWST-Promilles abgelehnt, werden die betroffenen Projekte nicht umgesetzt. Betroffen sind neben strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung gemäss Tabelle 3 sämtliche von ETHZ überprüften Projekte, die bis Ende 2026 kein abgeschlossenes Vorprojekt vorweisen. Der Infrastrukturausbau müsste in diesem Fall gänzlich neu geplant werden.

Mit diesem Vorgehen verfolgt der Bundesrat eine doppelte Zielsetzung: Zum einen soll sichergestellt werden, dass für den Strategiewechsel mit Fokus auf grosse, strukturell wirksame Projekte ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sind. Indem Projekte, die bis Ende 2026 über ein abgeschlossenes Vorprojekt verfügen, von der Verknüpfung ausgenommen werden, möchte der Bundesrat auf der anderen Seite verhindern, dass bereits weit fortgeschrittene Ausbauprojekte zu einem späten Zeitpunkt gestoppt werden müssen, wenn bereits hohe Planungs- und Projektierungskosten aufgelaufen sind.

2.4.4 Geprüfte und verworfene Alternativen

Bei der zusätzlichen Finanzierung wurde insbesondere eine Erhöhung der Kantonsbeiträge geprüft. Dabei standen mehrere Varianten zur Diskussion – von einer pauschalen Erhöhung über einen rückwirkenden Teuerungsausgleich für die Jahre 2016–2019 bis hin zu einer (vollständigen oder teilweisen) direkten Beteiligung der Kantone an Publikumsanlagen oder Infrastrukturmassnahmen im regionalen Personenverkehr.

Vertieft analysiert wurde aufgrund der einfachen und kurzfristig umsetzbaren Ausgestaltung insbesondere eine Erhöhung des pauschalen Kantonsbeitrags. Da die Ausgaben in den kommenden Jahren deutlich schneller wachsen als bisher, sinkt der relative Finanzierungsanteil der Kantone. Je nach Berechnungsmethode wäre eine jährliche Erhöhung der Pauschale zwischen 50 und 200 Millionen Franken denkbar.

Aufgrund der hohen Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Einnahmenentwicklung im BIF, insbesondere bezüglich der Entwicklung der Schwerverkehrsabgabe, sieht der Bundesrat aktuell davon ab, eine Erhöhung der Kantonsbeiträge als zusätzliche Massnahme vorzuschlagen.

Neben der Finanzierung begrenzen auch die personellen und planerischen Ressourcen das Ausbauvolumen. Mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Projektvolumen von 24 Milliarden Franken wird – zusammen mit den bereits in Umsetzung befindlichen Projekten und den Aufwendungen für den Substanzerhalt – in den nächsten 20 Jahren ein Bauvolumen von mehr als 55 Milliarden Franken erreicht. Nach Einschätzung sowohl der ETHZ als auch der Bahnbranche ist damit das Limit der möglichen Ausbauten erreicht. Eine Variante mit einem höheren Bahnausbauvolumen wurde daher nicht weiterverfolgt.

2.5 Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

2.5.1 Ausgangslage und Definition

Gemäss dem NAFG beantragt der Bundesrat für den Vierjahreszeitraum 2028–2031 einen Zahlungsrahmen für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie für deren Ausbau im Sinne von Anpassungen. Die Entnahmen aus dem Fonds sind im MinVG sowie im NAFG geregelt.

2.5.1.1 Betrieb

Nach Artikel 10 MinVG gelten als Betrieb der Nationalstrassen der betriebliche Unterhalt sowie der projektfreie bauliche Unterhalt (Instandhaltung), das Verkehrsmanagement und die Schadenwehren.

Der betriebliche Unterhalt umfasst alle Massnahmen, die für die Sicherheit und Betriebsbereitschaft der Nationalstrassen notwendig sind. Dazu gehören namentlich der Winterdienst, die Grünpflege, der Unterhalt der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie die Reinigung von Entwässerungsleitungen, Rastplätzen und Unfallstellen. Das Verkehrsmanagement gewährleistet einen sicheren und flüssigen Verkehr und beinhaltet neben der Verkehrslenkung, -leitung und -steuerung auch die Verkehrsinformation. Die Schadenwehren umfassen alle Massnahmen und Arbeiten, die für einen sicheren Verkehr auf den Nationalstrassen sowie zum Schutz der Menschen und der Umwelt erforderlich sind.

Die Vernachlässigung des Betriebs führt unmittelbar zu Einbussen bei der Betriebsbereitschaft und der Sicherheit sowie zu wachsenden Schäden und Folgekosten. Daher haben Betriebsausgaben immer Priorität.

2.5.1.2 *Unterhalt*

Nach Artikel 9 MinVG gelten als Unterhalt die Erneuerung und der projektgestützte bauliche Unterhalt einer bestehenden Strassenanlage. Dazu gehören alle Arbeiten, die der Erhaltung der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen dienen (Instandsetzung und Substanzerhalt), einschliesslich des Austauschs jener Elemente, deren Funktionsfähigkeit nicht mehr gewährleistet ist. Ein ungenügender Unterhalt führt in der Regel zu wachsenden Schäden und steigenden Folgekosten sowie zu einer Verminderung der Verkehrssicherheit. Ebenso wie der Betrieb hat auch der Unterhalt gemäss Artikel 5 Absatz 2 NAFG Vorrang bei der Mittelzuweisung.

2.5.1.3 *Ausbau im Sinne von Anpassungen*

Nach Artikel 8 Absatz 1 MinVG gelten als Ausbau alle baulichen Massnahmen an einer im Betrieb stehenden Strassenanlage. Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a NAFG unterscheidet weiter zwischen Ausbau im Sinne von Anpassungen und Ausbau im Sinne von Kapazitätserweiterungen. Gemäss Artikel 6 NAFG umfasst der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt lediglich den Ausbau im Sinne von Anpassungen. Dazu gehören beispielsweise der Lärmschutz, die Filtration von Strassenabwasser, der Bau von Wildtierpassagen, die Erhöhung der Tunnelsicherheit oder die Ertüchtigung von Anschlüssen. Auch die Einrichtung einer einheitlichen und standardisierten Systemarchitektur für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, der Bau von Abstellplätzen für den Schwerverkehr sowie die Umnutzung von Pannestreifen fallen unter diese Kategorie.

2.5.2 *Ziele*

Für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen leiten sich aus der BV und den entsprechenden Bundesgesetzen³² folgende Ziele ab: Die Nationalstrassen müssen *verfügbar* sein und langfristig ausreichende *Kapazitäten* für den Personen- und Güterverkehr bieten. Ihr *Wert* und ihre *Substanz* sind zu erhalten. Sie müssen *sicher* sein und *kostenwirksam* betrieben und erhalten werden. Zudem muss ihre *Verträglichkeit* gewährleistet sein, d. h. die Belastungen von Mensch, Umwelt und natürlichen Lebensgrundlagen durch die Nationalstrassen sind zu minimieren. Auch die *Biodiversität* muss erhalten werden.

³² Gemäss Artikel 83 Absatz 2 BV stellt der Bund die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und dessen *Benutzbarkeit* sicher. Nach Artikel 49 NSG sind die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen nach *wirtschaftlichen* Gesichtspunkten so zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist und die *Verfügbarkeit* der Strasse möglichst uneingeschränkt bleibt. Gemäss Artikel 2 NAFG dienen die Mittel des Fonds der *effizienten und umweltverträglichen* Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität in allen Landesgegenden. In Absatz 3 desselben Artikels wird diese Verträglichkeit weiter konkretisiert, wobei bezüglich Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen vor allem die Buchstaben c und d relevant sind, welche u. a. die Berücksichtigung der *langfristigen Finanzierbarkeit* und der Finanzlage der öffentlichen Hand sowie den *Schutz der Umwelt* verlangen. Vgl. Ziel 5.D des Landeskonszeptes Schweiz.

2.5.3 Derzeitige Finanzierung gemäss Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027

Im Rahmen der Botschaft vom 22. Februar 2023³³ zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz hat der Bundesrat gestützt auf Artikel 6 NAFG für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,787 Milliarden Franken (nominal, Teuerung von 0,8 % für 2024, von 0,9 % für 2025 und 2026 und von 1,0 % für 2027, inkl. MWST) beantragt. Der Bundesrat hat den Finanzbedarf wie folgt unterteilt:

Tabelle 16 Finanzbedarf 2024–2027 brutto für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen gemäss Botschaft vom 22. Februar 2023 zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, in Millionen Franken (nominal, inkl. MWST)

Zahlungsrahmen	2024	2025	2026	2027	Total
Betrieb	449	453	457	462	1821
Unterhalt	1150	1166	1181	1197	4694
Ausbau im Sinne von Anpassungen	557	564	572	579	2272
Total Finanzbedarf für Betrieb, Unterhalt, Ausbau 2024–2027	2156	2183	2210	2238	8787

Die effektiven Zahlungen im Jahr 2024 entsprachen in etwa den Prognosen. Zwar lagen die Ausgaben für Betrieb und Unterhalt etwas über den Erwartungen, dies wurde jedoch dadurch kompensiert, dass die Ausgaben für den Ausbau im Sinne von Anpassungen tiefer als geplant waren.

2.5.4 Finanzbedarf für den Zeitraum 2028–2031

2.5.4.1 Einleitung

Der nachfolgend ausgewiesene Finanzbedarf umfasst alle für den Betrieb, den Unterhalt sowie den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen notwendigen Aufwendungen für die Jahre 2028–2031 und entspricht dem beantragten Zahlungsrahmen. Die effektiven Ausgaben erfolgen innerhalb des Zahlungsrahmens sowie unter Berücksichtigung der Reserven des NAF. Der NAF, über den sämtliche hier erörterten Ausgaben finanziert werden, muss gemäss Artikel 9 NAFG über eine angemessene Reserve verfügen und darf sich nicht verschulden.

³³ BBl 2023 865

2.5.4.2 Betrieb

Der Finanzbedarf für den Betrieb des Nationalstrassennetzes liegt im Jahr 2028 bei 465 Millionen Franken und steigt in den darauffolgenden Jahren mit der Teuerung. Diese wird für das Jahr 2028 auf 0,8 Prozent und für den restlichen Zeitraum auf jährlich 1 Prozent geschätzt. Mit diesen Mitteln werden der betriebliche Unterhalt (namentlich Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, Unterhalt der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, kleiner baulicher Unterhalt), der projektfreie bauliche Unterhalt, die Schadenwehren und das Verkehrsmanagement finanziert.

Teuerungsbereinigt ist der Finanzbedarf für den Betrieb im Zeitraum 2028–2031 gegenüber der Vorperiode unverändert. Erhöhend auf die Kosten des Betriebs wirken zunehmende Anforderungen, zum Beispiel in den Bereichen Sicherheit, Verträglichkeit und Verkehrsmanagement, sowie die Inbetriebnahme neuer Anlagen. Diese Kostensteigerungen werden indessen durch Effizienzgewinne und Skalenerträge kompensiert. Entsprechende Optimierungen werden gemeinsam mit den Gebietseinheiten umgesetzt. Längerfristig werden weitere Effizienzsteigerungen spürbar werden, namentlich dank gemeinsamen Beschaffungen der verschiedenen Gebietseinheiten des Nationalstrassennetzes.

Mit den beantragten Mitteln können insgesamt und unter Berücksichtigung der Teuerung Investitionen im gleichen Umfang wie im Zeitraum 2024–2027 getätigt werden.

Tabelle 17 Finanzbedarf Betrieb 2028–2031, in Millionen Franken, inkl. MWST

	2028	2029	2030	2031
Netz ohne NEB-Strecken	420	425	429	433
NEB-Strecken	45	46	46	47
Total	465	471	475	480

2.5.4.3 Unterhalt

Ausgehend vom bisherigen Zahlungsrahmen steigt der Finanzbedarf für den Unterhalt des Nationalstrassennetzes mit der Teuerung und liegt im Jahr 2028 bei 1207 Millionen Franken. Der Unterhalt soll im bisherigen Umfang fortgeführt werden. Gemäss dem «Netzzustandsbericht der Nationalstrassen», den das ASTRA im Jahr 2025 publiziert hat, ist der Zustand des Nationalstrassennetzes gut bis zufriedenstellend.

Die Teuerungsannahmen, die dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2024–2027 zugrunde lagen, erwiesen sich im Nachhinein als zu tief und trugen dem starken Preisanstieg im Tiefbau zwischen 2021 und 2023 nicht Rechnung.

Um diese Teuerung beim Unterhalt nachträglich auszugleichen, sollen die verfügbaren Mittel ab 2030 um jährlich 150 Millionen Franken erhöht werden. In diesem Jahr wird voraussichtlich die zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels in Betrieb genommen,

woraufhin die Sanierung der ersten Röhre beginnen kann. Dafür werden zusätzliche Mittel benötigt.

Der Finanzbedarf für den Unterhalt des Nationalstrassennetzes steht aber auch im Zusammenhang mit dem Wiederbeschaffungswert der Nationalstrassen.³⁴ Der Wiederbeschaffungswert bezeichnet jenen Betrag, der aufgewendet werden müsste, um das Nationalstrassennetz heute gleichwertig neu zu erstellen. Er lag im Jahr 2024 bei 146 Milliarden Franken. Gemäss den Erfahrungswerten des ASTRA ist der Substanzerhalt sichergestellt, wenn der Aufwand für den Unterhalt 0,9 Prozent des Wiederbeschaffungswerts beträgt. Für das Jahr 2024 entspricht dies einem Betrag von 1,31 Milliarden Franken. Die geplanten Unterhaltsausgaben für die Jahre 2028 und 2029 liegen unter diesem Prozentsatz. Berücksichtigt man jedoch den Mittelbedarf für den Unterhalt der ersten Gotthardröhre, deren Sanierung voraussichtlich 2030 beginnt, so entspricht der Finanzbedarf für den Unterhalt gesamthaft betrachtet dem langjährigen Durchschnitt.

Die NEB-Strecken waren zum Zeitpunkt ihrer Übernahme im Jahr 2020 in einem deutlich schlechteren Zustand als die übrigen Nationalstrassen. Die dringlichsten Mängel wurden inzwischen beseitigt, und der Zustand dieser Strecken nähert sich nach und nach demjenigen des Gesamtnetzes an. Die Ausarbeitung grosser Unterhaltsprojekte auf NEB-Strecken ist jedoch zeitintensiv, und aufgrund ihres Umfangs kommt es bei diesen Vorhaben tendenziell zu Verzögerungen.

Der Finanzbedarf für den Unterhalt liegt in den Jahren 2028–2031 zwischen 1,207 und 1,393 Milliarden Franken pro Jahr. Der künftige Mittelbedarf für die Sanierung der ersten Gotthardröhre ist darin berücksichtigt. Damit können unter Berücksichtigung der Teuerung Investitionen im gleichen Umfang wie in der Vorperiode getätigt werden.

Tabelle 18 Finanzbedarf Unterhalt 2028–2031, in Millionen Franken, inkl. MWST

	2028	2029	2030	2031
Netz ohne NEB-Strecken	1108	1119	1280	1291
NEB-Strecken	99	100	101	102
Total	1207	1219	1381	1393

2.5.4.4 Ausbau im Sinne von Anpassungen

Die vorgesehenen Ausgaben für Ausbauten im Sinne von Anpassungen beruhen auf einer fundierten Einschätzung des Bedarfs. Solche Ausbauten erfolgen im Rahmen verschiedener Teilprogramme des ASTRA. Die Ausgaben betreffen insbesondere Pannenstreifenumnutzungen, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, Wildtierpassagen, den Lärmschutz sowie den Umbau von Anschlüssen. Zum Ausbau im Sinne von Anpassungen zählen ferner Massnahmen zur Gewährleistung des Verkehrsflusses, zur

³⁴ Gemäss Netzzustandsbericht 2024 des ASTRA.

Erhöhung der Sicherheit und zur Verminderung von Staus dank einer effizienteren Nutzung des Strassenraums.

Der Finanzbedarf für den Ausbau der NEB-Strecken hat bis 2025 im Gleichschritt mit der Umsetzung von Anpassungsvorhaben auf diesen Abschnitten zugenommen. Die Ausgaben für den verbleibenden Anpassungsbedarf steigen mit der Teuerung.

In den Jahren 2028–2031 werden dafür zwischen 583 und 601 Millionen Franken pro Jahr benötigt. Diese Beträge tragen nebst der Teuerung auch teilweise dem aussergewöhnlichen Preisanstieg zwischen 2021 und 2023 Rechnung und erlauben eine Fortführung der Ausgaben im bisherigen Umfang. Damit kann die Umsetzung von Projekten zur Sicherstellung eines flüssigen und sicheren Verkehrs weiterhin gewährleistet werden.

Die verfügbaren jährlichen Abrechnungen lassen darauf schliessen, dass diese Mittel ausreichen.

Tabelle 19 Finanzbedarf Ausbau im Sinne von Anpassungen 2028–2031, in Millionen Franken, inkl. MWST

	2028	2029	2030	2031
Netz ohne NEB-Strecken	525	530	536	541
NEB-Strecken	58	59	60	60
Total	583	589	596	601

2.5.4.5 Total Finanzbedarf 2028–2031

Gestützt auf Artikel 6 NAFG beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung für die Jahre 2028–2031 einen Zahlungsrahmen in Höhe von insgesamt 9,460 Milliarden Franken (nominal, inkl. MWST) für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie für deren Ausbau im Sinne von Anpassungen. Dabei wird von einer Teuerung von 0,8 Prozent im Jahr 2028 und von je 1 Prozent für die darauffolgenden Jahre ausgegangen.

Insgesamt 823 Millionen Franken – also durchschnittlich über 200 Millionen Franken pro Jahr – sind für die NEB-Strecken vorgesehen. Das ist ein Vielfaches des Kompensationsbeitrages der Kantone, der 60 Millionen Franken pro Jahr beträgt.

Tabelle 20 Finanzbedarf 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, in Millionen Franken, inkl. MWST

	2028	2029	2030	2031	Total
Betrieb					
Betrieb Netz ohne NEB-Strecken	420	425	429	433	1707
Betrieb NEB-Strecken	45	46	46	47	184
Zwischentotal	465	471	475	480	1891
Unterhalt					
Unterhalt Netz ohne NEB-Strecken	1108	1119	1280	1291	4798
Unterhalt NEB-Strecken	99	100	101	102	402
Zwischentotal	1207	1219	1381	1393	5200
Ausbau im Sinne von Anpassungen					
Ausbau Netz ohne NEB-Strecken	525	530	536	541	2132
Ausbau NEB-Strecken	58	59	60	60	237
Zwischentotal	583	589	596	601	2369
Total ohne NEB-Strecken	2053	2074	2245	2265	8637
Total NEB-Strecken	202	205	207	209	823
Total Finanzbedarf für Betrieb, Unterhalt, Ausbau 2028–2031	2255	2279	2452	2474	9460

2.5.4.6 Vergleich des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2028–2031 mit demjenigen für den Zeitraum 2024–2027

Der für 2028–2031 beantragte Zahlungsrahmen ist nominal um 7,7 Prozent höher als der Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027. Diese Erhöhung trägt der antizipierten Teuerungsentwicklung bis 2031 sowie dem zusätzlichen Mittelbedarf für die Sanierung der ersten Röhre des Gotthard-Strassentunnels Rechnung und erlaubt es, die Investitionen im bisherigen Umfang zu tätigen. Die Notwendigkeit und der Nutzen der bisher investierten Beträge sind erwiesen. Der beantragte Zahlungsrahmen ist nötig, um die Sicherheit, den zuverlässigen Betrieb und den langfristigen Erhalt der Nationalstrassen zu gewährleisten.

Tabelle 21 Unterschied zwischen Zahlungsrahmen 2024–2027 und 2028–2031, in Millionen Franken, inkl. MWST

	Zahlungsrahmen 2024–2027	Zahlungsrahmen 2028–2031	Veränderung nominal in %
Betrieb	1821	1891	3,8
Unterhalt	4694	5200	10,8
Ausbau	2272	2369	4,3
Total	8787	9460	7,7

2.5.5 Geprüfte und verworfene Alternativen

Kürzung des Zahlungsrahmens für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen

Der beantragte Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt beruht auf Erfahrungswerten und jener für den Ausbau auf der Bedarfsschätzung des ASTRA. Sparpotenziale und Effizienzgewinne wurden berücksichtigt. Eine Kürzung des Zahlungsrahmens würde in erster Linie den Ausbau im Sinne von Anpassungen betreffen und hätte zur Folge, dass Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit oder der Verkehrssicherheit sowie Anpassungen an Umweltstandards weniger rasch umgesetzt werden könnten. Weitergehende Kürzungen würden sich auf den Betrieb und den Unterhalt auswirken; sie würden kurzfristig die Verkehrssicherheit und die Verfügbarkeit der Nationalstrassen beeinträchtigen und mittelfristig zu einer Verschlechterung des Zustands der Infrastruktur führen.

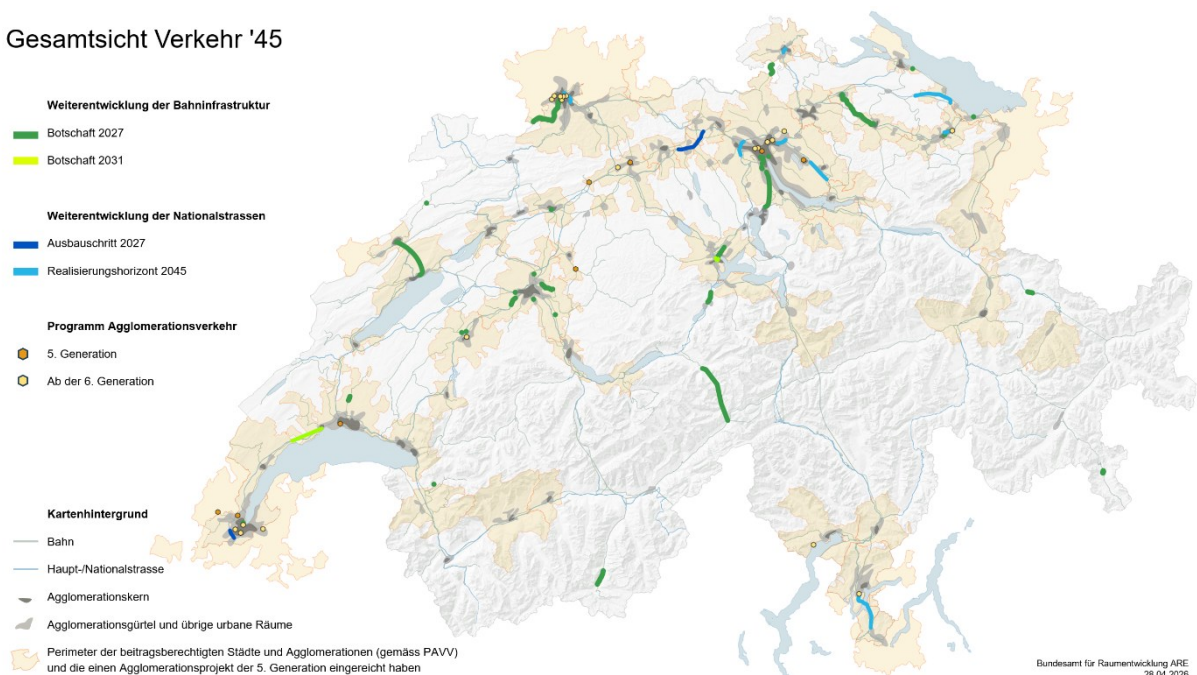
3 Verkehrsträgerübergreifender Überblick über die geplanten Ausbauten nach Handlungsräumen

3.1 Abstimmung von Verkehr und Siedlung im nationalen Kontext

Wie in Kapitel 1.5 dargelegt, ist die verkehrsträgerübergreifende, mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Infrastrukturplanung ein zentrales Anliegen dieser Vorlage. Die vorgesehenen Erweiterungen von Bahn- und Nationalstrassennetz ergänzen sich sinnvoll und sind mit den Massnahmen im Agglomerationsverkehr abgestimmt. Dabei werden auch die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung berücksichtigt. Die zur Realisierung vorgeschlagenen Nationalstrassen, Eisenbahninfrastruktur und Agglomerationsprogrammprojekte fördern die kompakte, qualitätsvolle Entwicklung der Agglomerationen und tragen zur Eindämmung der Zersiedelung bei. Sie berücksichtigen zudem den Wandel von Arbeit, Freizeit und Mobilität und schaffen Voraussetzungen für flexible, multimodale und ressourcenschonende Verkehrsangebote. Einen Überblick der notwendigen Infrastrukturen gibt nachfolgende Karte.

Abbildung 15 Verkehrsträgerübergreifender Überblick über die geplanten Ausbauten

Gesamtsicht Verkehr '45



3.2 Westschweiz und Grossraum Bern

Am Genfersee ist die wirtschaftliche Dynamik ausgeprägt und der Druck auf Siedlung und Verkehrsinfrastruktur gross. Der Bahnausbau zwischen Genf und Lausanne schafft die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene und dämpft das Verkehrswachstum auf der Nationalstrasse, wodurch die Zentren entlang des Arc Lémanique gestärkt werden. Auf einen Spurausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne kann in der Folge verzichtet werden. Betriebliche Massnahmen wie Pannestreifenumnutzungen verbessern den Verkehrsfluss zu Spitzenzeiten. Mit dem Projekt Perly – Bernex kann ein gravierender Engpass auf dem Strassennetz im Bereich der Stadt Genf beseitigt werden. Das Projekt steht nicht in Konkurrenz zu Projekten des öffentlichen Verkehrs. Zudem stellt es eine günstigere Alternative zu einer Ostumfahrung von Genf mittels einer neuen Seequerung dar. Mit dem Projekt können die städtischen Räume entlastet werden. Der Ausbau des Tramenetzes in Genf und der Metro in Lausanne fängt das Verkehrswachstum im Kern der Agglomerationen auf und schafft Spielraum für die Siedlungsentwicklung nach innen und eine Aufwertung des Strassenraums.

Im Grossraum Bern sind bereits zentrale öV-Investitionen erfolgt und wichtige Infrastrukturen in Umsetzung (Ausbau Knoten Bern, Lötschbergvollausbau, Achse am Jurasüdfuss). Der multifunktionale Grimseltunnel schliesst eine Lücke im Schmalspurnetz und schafft eine ganzjährig sicherere und schnellere Anbindung zwischen peripheren Regionen. Dadurch wird der Tourismus gestärkt. Mit der Verbindung Neuenburg – La Chaux-de-Fonds wird das Städtennetz gestärkt. Beide Vorhaben schaffen wichtige Entwicklungsmöglichkeiten. Hier ist es an den betroffenen Kantonen und Gemeinden, die entstehenden Potenziale durch eine proaktive Raum- und Standortentwicklung entsprechend zu nutzen.

3.3 Nordwestschweiz

Basel ist ein zentraler Knoten auf der internationalen Rheinachse, wo Strasse, Schiene und Schifffahrt besonders eng miteinander verflochten sind. Die Region ist durch ihre international bedeutende Industrie- und Innovationslandschaft geprägt, was ihre räumlichen und verkehrlichen Verflechtungen bestimmt. Eine Stärkung der Schiene und eine Weiterentwicklung des Netzes sind für einen qualitativ hochstehenden Agglomerationsverkehr im mit Frankreich und Deutschland eng verbundenen, trinationalen Metropolitanraum notwendig. Trams und die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB West in Basel können die Nachfrage über kurze und mittlere Distanzen nur teilweise aufnehmen. Da das Herzstück nicht bis 2045 realisiert werden kann, soll bis zum nächsten Ausbauschnitt der Lösungsansatz einer etappierten Durchmesserlinie konkretisiert werden. Um die Stadt Basel vom Transitverkehr auf der Nationalstrasse zu entlasten und die Wohnqualität entlang der bestehenden Osttangente zu verbessern, soll mittelfristig der Rheintunnel realisiert werden.

3.4 Grossraum Zürich

Die ausgeprägte Wachstumsdynamik des Grossraums Zürich stellt besondere Anforderungen an die Steuerung der Siedlungsentwicklung. Die Priorisierung der Tram- und Stadtbahnprojekte ist wichtig für die weitere Verdichtung und die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen. Das 4. Gleis am Bahnhof Zürich Stadelhofen lässt eine Kapazitätserhöhung des S-Bahnsystems an einer zentralen Stelle zu. Die Glattalbahn und der Ausbau Zürich–Winterthur (Brüttener Tunnel) schaffen zusätzliche ÖV-Kapazitäten und machen den Verzicht auf den neuen Nationalstrassenabschnitt im Norden von Zürich (Glattalautobahn) möglich. Gegen eine Realisierung der Glattalautobahn sprechen zudem die hohen Kosten und die Schwierigkeiten bei der Integration ins bestehende Nationalstrassennetz. Strassenseitig wird dagegen die N1 zwischen Aarau Ost und Birrfeld erweitert. Der Ausbau der Nationalstrasse steht grundsätzlich in Konkurrenz zu den möglichen Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur auf der gleichen Achse. Für die Eisenbahninfrastrukturprojekte wie zum Beispiel die Direktverbindung Zürich Aarau liegt aber lediglich eine Konzeptstudie vor, während das Nationalstrassenprojekt notwendig und bereit für die Realisierung ist. Mittelfristig ist eine koordinierte Kapazitätsentwicklung zwischen Strasse und Schiene auf der Achse Zürich–Limmattal–Aarau erforderlich. Mit der Limmattalbahn konnte im Rahmen des Agglomerationsprogramms bereits ein effizienter Mittelverteiler, der die Strassen wirksam entlastet, realisiert werden. In diesen intermediären, ausserhalb der Agglomerationskerne liegenden Räumen ist dem Siedlungsdruck mit besonderer raumplanerischer Sorgfalt zu begegnen.

3.5 Zentralschweiz

Die Weiterentwicklung des Bahnknotens Luzern und der Achse Zürich – Zug – Luzern mit dem Zimmerberg-Basistunnel II sowie der bereits bewilligten Nationalstrassen-Bypass bilden die zentralen Elemente für die langfristige Verkehrsbewältigung im Grossraum Luzern/Zentralschweiz. Neben der erhöhten Resilienz entstehen durch diese bei-

den grossen Infrastrukturprojekte neue Möglichkeiten zur räumlichen Vernetzung. Aufgrund des anhaltenden Wachstums ist eine vorausschauende, koordinierte Siedlungsentwicklung durch die zuständigen Kantone und Gemeinden entscheidend.

3.6 Bodensee und Ostalpen

Im Grossraum St. Gallen bildet die N1 – zusammen mit der Bahn – die leistungsfähige West-Ost-Verbindung, welche die Ostschweiz mit den übrigen Landesteilen sowie mit Österreich, Lichtenstein und Deutschland verknüpft. Der Rosenbergstunnel mit der Spange Güterbahnhof dient vor allem dazu, den Siedlungsraum in der Agglomeration St. Gallen von räumlich unerwünschtem Verkehr zu entlasten, dort Freiraum für eine Entwicklung des ÖV zu schaffen sowie den regionalen und Durchgangsverkehr auf der Nationalstrasse aufzufangen. Damit wird die Redundanz verbessert. Die Umfahrung Amriswil Nord mit Anschluss Romanshorn trägt ebenfalls zur Entlastung des Siedlungsraums, zur besseren Erschliessung und Verkehrsbündelung bei. Der Ausbau der Bahnstrecke Küblis - Fideris verbessert die Erschliessung wichtiger Tourismusgebiete wie Prättigau, Davos und Unterengadin.

3.7 Südschweiz

Verschiedene Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen sowie die Ergänzungen des Nationalstrassennetzes zwischen Bellinzona und Locarno und südlich von Lugano vervollständigen das Verkehrssystem der «Città Ticino», welches sich bis ins benachbarte Italien ausdehnt. Die umfangreichen, im Sachplan Verkehr verankerten und in Verbindung zum AlpTransit stehenden Bahnprojekte waren nicht Gegenstand der Überprüfung durch die ETH Zürich. Es wird im Rahmen der weiteren Arbeiten (Zielbild STEP) zu klären sein, wie mit diesen ursprünglich vorgesehenen Projekten und den dafür benötigten Flächen für die Zulaufstrecken AlpTransit umgegangen werden soll.

3.8 Achse West-Ost

Die ETHZ hat verschiedene Projekte auf der West-Ost-Achse überprüft. Dazu zählen eine durchgehende zweite Doppelspur zwischen Genf und Lausanne, zwei Neubauabschnitte zwischen Lausanne und Bern, ein durchgehender Tunnel zwischen Aarau und Zürich sowie diverse Trassierungsverbesserungen zwischen Winterthur und St. Gallen. Die ETHZ ist in ihrem Gutachten zum Schluss gekommen, dass die baulichen Massnahmen sehr kostspielig sind. Während auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist noch rund 100 Millionen Franken für eine Minute Fahrtzeit investiert werden musste, wären es zwischen Winterthur und St. Gallen rund acht Mal mehr. Im Gutachten der ETHZ wird deshalb empfohlen, die Projekte mit Ausnahme von Morges-Perroy zurückzustellen, um ein übergeordnetes, verkehrsträgerübergreifendes und siedlungsverträgliches Gesamtkonzept für die West-Ost-Achse zu erstellen, das anschliessend etapiert umgesetzt werden kann. Im Hinblick auf die nächste Botschaft zur Gesamtverkehrsentwicklung (Botschaft 2031) wird das UVEK ein Konzept für die langfristige Weiterentwicklung der West-Ost-Achse vorlegen. Die übergeordnete Koordination zwi-

schen den beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene soll im Rahmen der Aktualisierung des Sachplans Verkehr, Teil Programm, erfolgen. Im Zentrum stehen dabei die Abstimmung mit der Raumentwicklung sowie die abschnittsweise Klärung der Ausbauprioritäten von Strasse und Schiene entlang der gesamten West-Ost-Achse von Genf bis St. Gallen. Übergeordnetes Ziel ist es, mit einer beschleunigten und leistungsfähigen, zwischen den Verkehrsträgern abgestimmten West-Ost-Achse einen wesentlichen Beitrag zur Kohäsion der Landesteile zu leisten. Dazu sind wettbewerbsfähige Reisegeschwindigkeiten der Bahn entlang der gesamten West-Ost Achse anzustreben. Zudem sind Überlegungen zur Stärkung der Redundanz im Bahnsystem in die Überlegungen einzubeziehen, so dass das Bahnsystem weniger störungsanfällig wird.

Diese Arbeiten basieren auf dem STEP Nationalstrassen und auf der Perspektive BAHN 2050 sowie der räumlichen und verkehrlichen Konkretisierung der BAHN 2050. Das BAV erarbeitet letztere als wichtige Grundlage für die weiteren Planungsarbeiten, indem die in der räumlichen Konkretisierung aufgezeigten Handlungsfelder und Ansätze in ein langfristiges Konzept für Fern- und Güterverkehr übersetzt werden. Diese Konzepte zeigen anhand von konkreten Fahrzeitzielen und Angebotsqualitäten auf, wie sich die West-Ost-Achse in ein schweizweites Netz einbetten lässt und wie dem übergeordneten Ziel der Kohäsion der Landesteile entsprochen werden kann.

3.9 Präzisierung des Sachplans Verkehr

Die Vorlage stützt sich auf den Sachplan Verkehr, Teil Programm, in dem die Grundsätze für eine auf den Raum abgestimmte Gesamtverkehrsplanung festgelegt sind. Ergänzend dazu sollen offene Fragen aus dem Gutachten der ETHZ konkretisiert werden. Dazu gehören unter anderem die verkehrsträgerübergreifende Strategie für die West-Ost-Achse oder der Umgang mit dem grenzüberschreitenden Verkehr. Dabei handelt es sich um Präzisierungen und punktuelle Anpassungen der konzeptionellen Kapitel des Sachplans sowie um überregionale Strategien, welche die nicht behördenverbindlichen Handlungsraumkapitel ergänzen sollen. Diese Arbeiten werden an die Vernehmlassung anknüpfend unter Einbezug der Kantone und weiterer Kreise aufgenommen.

4 Erläuterung zu einzelnen Artikeln / Bundesbeschlüssen

4.1 Bahn

4.1.1 Bundesbeschluss über die langfristige Finanzierung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur

Art. 130 Abs. 3^{bis}

Um die Lücke bei der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zu schliessen und die Finanzierung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur langfristig zu sichern, soll auch das derzeit bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille künftig unbefristet als Einnah-

menquelle in den BIF fliessen. Zu diesem Zweck wird *Absatz 3^{bis}* BV dahingehend angepasst, dass die Mehrwertsteuersätze für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur neu um 0,2 statt wie bisher um 0,1 Prozentpunkte dauerhaft erhöht werden.

Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 und 5

Aufgrund der dauerhaften Erhöhung der Mehrwertsteuersätze zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur um 0,2 Prozentpunkte (Art. 130 Abs. 3^{bis} BV) können diese beiden Übergangsbestimmungen aufgehoben werden.

4.1.2 Eisenbahngesetz (EBG) - Änderung

Art. 48c Abs. 2^{bis}

Bereits heute basieren die Ausbauschritte und die darin vorgesehenen Massnahmen auf einem Bedarfsnachweis sowie auf einem Angebotskonzept. Ungeachtet des erforderlichen Nachweises auf der Bedarfsseite fehlte es in der Vergangenheit teilweise an einem hinreichenden Reifegrad der beschlossenen Massnahmen zum Zeitpunkt des Beschlusses. Die Folge war eine ungenügende Kostengenauigkeit, was zu erheblichem finanziellem Mehrbedarf geführt hat. *Absatz 2^{bis}* wird deshalb dahingehend ergänzt, dass für den Beschluss strategischer Netzelemente neu ein abgeschlossenes Vorprojekt vorausgesetzt wird. Mit Abschluss des Vorprojekts wird eine Kostengenauigkeit von +/-20% erreicht. Die Kostensicherheit und somit die Kongruenz zwischen Ausbau und Finanzierung wird dadurch erhöht.

Darüber hinaus werden Ergänzungsmassnahmen beschlossen (vgl. Kap. 2.1.7.4). Sie tragen dazu bei, dass die im Ausbauschritt für eine Region oder Strecke beschlossenen Angebotsziele (Kapazitätserhöhung, Leistungssteigerung o.ä.) erreicht werden können. Sie sind technisch notwendig, um das mit den strategischen Netzelementen angestrebte Angebot künftig effektiv umsetzen zu können.

Während die strategischen Angebotsziele und die damit verbundenen Netzelemente zum Zeitpunkt des Beschlusses klar definiert sind, sind die dafür erforderlichen Ergänzungsmassnahmen zum Zeitpunkt des Beschlusses noch nicht ausreichend bekannt bzw. abschliessend bestimmt. Sie konkretisieren sich regelmässig erst im weiteren Verlauf der Angebots- und Produktionsplanung. Es ist daher nicht zweckmässig, dass sich das Parlament mit jeder einzelnen kleineren bis mittleren Infrastrukturmassnahme befasst. Für die für einen Angebotshorizont erforderlichen Ergänzungsmassnahmen werden deshalb künftig Sammelpositionen zum Beschluss beantragt. Die dafür erforderlichen Mittel sollen vom Parlament gesamthaft bewilligt werden. Die weitere inhaltliche Konkretisierung der erforderlichen Ergänzungsmassnahmen liegt wie bis anhin in der Zuständigkeit des BAV und erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Eisenbahnunternehmen und in Abstimmung mit den Kantonen gemäss Art. 16 KPFV.

Damit auch im Rahmen der Ergänzungsmassnahmen die Kostengenauigkeit erhöht werden kann, ist vorgesehen, dass die vom Parlament für die Sammelpositionen bewilligten Mittel erst mit dem jeweiligen Abschluss des Vorprojekts der einzelnen Infrastrukturmassnahmen durch den Bundesrat freigeben werden (vgl. Erläuterung zu Art. 58 Abs. 4 EBG). Der Bundesrat kann die Freigabe dem UVEK delegieren.

Weiterhin werden in einem Ausbauschnitt auch Planungs- und Projektierungsarbeiten für kommende Ausbauschnitte beschlossen. Planungs- und Projektierungsarbeiten werden künftig umso wichtiger sein, damit strategische Netzelemente zum Zeitpunkt eines nächsten Ausbauschnitts den für ihren Beschluss erforderlichen Reifegrad (abgeschlossenes Vorprojekt) vorweisen können. Die bewilligten Mittel werden durch das BAV freigegeben.

Art. 58 Abs. 4

Mit dem Verpflichtungskredit bewilligt das Parlament die für die strategischen Netzelemente erforderlichen finanziellen Mittel. Mit der Voraussetzung des abgeschlossenen Vorprojekts ist die Kostengenauigkeit für diese Infrastrukturprojekte bereits hoch. Darüber hinaus bewilligt das Parlament auch die erforderlichen finanziellen Mittel für weitere übergeordnete Massnahmen, welche zum Zeitpunkt des Beschlusses noch nicht abschliessend bestimmbar sind (namentlich die Ergänzungsmassnahmen, vgl. Erläuterungen zu Art. 48c Abs. 2^{bis} EBG). Um auch bei der Realisierung dieser Massnahmen eine höhere Kostensicherheit zu erreichen, werden die für die in der Projektierungsphase konkretisierten Infrastrukturprojekte effektiv benötigten Mittel erst dann freigegeben, wenn sie ein abgeschlossenes Vorprojekt vorweisen können. Die Freigabe der vom Parlament bewilligten Mittel erfolgt grundsätzlich durch den Bundesrat. Aufgrund der Vielzahl an Infrastrukturprojekten und deren grossen Bandbreite in Bezug auf Umfang und Kosten soll der Bundesrat die Freigabe partiell an das UVEK delegieren können.

Art. 8^{bis} Alpentransit-Gesetz (AtraG)

Diese Bestimmung wird vollumfänglich aufgehoben. Der darin enthaltene Sachplan ist inzwischen durch den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) abgelöst worden. Der SIS verfolgt das Ziel, die beabsichtigte langfristige Entwicklung der Schieneninfrastruktur mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung zu koordinieren und so Planungssicherheit für Bund, Kantone und Gemeinden zu schaffen. Die Verankerung von abzubildenden Projekten auf Gesetzesstufe (Bst. a – c) verhindert, dass der SIS rollend an die aktuelle Bahnplanung angepasst werden kann. Absatz 2 wird heute zudem durch die Regelungen des EBG betreffend Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Kapitel 5a und 6) abgedeckt und ist überholt.

4.1.3 Ausbauschnitte

4.1.3.1 Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur

Art. 1 Abs. 2 Bst. e und h

Diese beiden Massnahmen werden aufgrund inhaltlicher Anpassungen, welche durch das Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte bedingt sind, umformuliert (vgl. Kap. 2.1.8).

4.1.3.2 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur

Art. 1 Abs. 2

Aufgrund des dargelegten finanziellen Mehrbedarfs und der damit verbundenen Priorisierung muss der Bundesbeschluss grundlegend überarbeitet werden. Zahlreiche bereits beschlossene Massnahmen sollen gestrichen oder zumindest an die unbefristete Verlängerung des MWST-Promilles geknüpft werden. *Absatz 2* enthält deshalb neu nur noch diejenigen Massnahmen, deren Weiterführung nicht von der geplanten zusätzlichen Bundesfinanzierung abhängig gemacht wird (vgl. Kap. 2.4.3). Einzige Ausnahmen davon sind der Ausbau des Bahnhofs Brig (Ziff. 6) aufgrund seiner vertraglichen Abhängigkeit mit Italien sowie die ersten Massnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz (Bst. k).

Art. 1 Abs. 2^{bis}

Im neuen *Absatz 2^{bis}* sind diejenigen Massnahmen aufgeführt, welche direkt von der zusätzlichen Bundesfinanzierung abhängig gemacht werden (vgl. Kap. 2.4.3). Erfasst werden neben Massnahmen zur Leistungssteigerung und zum Kapazitätsausbau insbesondere auch betriebliche Anlagen wie die Publikumsanlagen Olten und Basel SBB sowie die Annahmegleise Cadenazzo (Bst. c). Das Inkrafttreten dieses Absatzes bzw. die Umsetzung dieser Projekte ist davon abhängig, dass die unbefristete Verlängerung des MWST-Promilles angenommen wird.

4.1.3.3 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur

Art. 1

Absatz 2 hält fest, welche Massnahmen der Ausbauschritt 2027 umfasst. Die strategischen Netzelemente, welche für die Aufnahme in den Ausbauschritt ein abgeschlossenes Vorprojekt voraussetzen, sind als konkrete Infrastrukturprojekte in *Buchstabe a* aufgeführt. Die für diese Projekte bewilligten Mittel müssen somit nicht vom Bundesrat separat freigegeben werden.

In *Buchstabe b* ist zum einen die Ausbaumassnahme im Raum Basel aufgeführt (Ziff. 1). Es handelt es sich bei dieser Massnahme um ein wichtiges Netzelement, welches mit den Massnahmen im Ausbauschritt 2035 im gleichen Perimeter eng zusammenhängt und einen grossen Anteil Substanzerhalt beinhaltet. Allerdings liegt aktuell noch kein Vorprojekt für eine konkrete Infrastrukturmassnahme vor. Gleichwohl möchte der Bundesrat den Ausbau in der Region weiter vorantreiben. Die dafür konkret erforderlichen Infrastrukturprojekte gilt es weiter auszuarbeiten und zu konkretisieren. Die vom Parlament für den Ausbau im Raum Basel zu bewilligenden Mittel müssen vom Bundesrat freigegeben werden. Die Freigabe durch den Bundesrat erfolgt beim Vorliegen eines abgeschlossenen Vorprojekts.

Weiter sind in *Buchstabe b* die Ergänzungsmassnahmen für die jeweiligen Angebots-horizonte als Sammelposition aufgeführt (Ziff. 2 und 3). Die dafür gesamthaft vom Parlament zu bewilligenden Mittel werden vom Bundesrat ebenfalls nach Abschluss des Vorprojekts der jeweiligen Infrastrukturprojekte freigegeben. Gleiches gilt für den Ausbau von betrieblichen Anlagen wie der Ausbau Bahnhof Enge (Ziff. 4)

In den *Ziffern 5 – 9* sind weitere Massnahmen aufgeführt. Damit soll namentlich die ERTMS-Strategie des BAV (Ziff. 5) vorangetrieben werden. Weiter sind Beiträge des Bundes für grenzüberschreitende Massnahmen wie bspw. für eine mögliche Direktverbindung Schweiz – London oder Annahmegleise des Gateway Basel Nord (Ziff. 6) sowie neu auch für Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion (Ziff. 7) vorgesehen. Ebenfalls sollen bereits die Arbeiten für die kommenden Ausbauschritte an die Hand genommen werden, damit insbesondere die strategischen Netzelemente zum Zeitpunkt ihrer Aufnahme in einen künftigen Ausbauschritt das erforderliche Vorprojekt vorweisen können (Ziff. 8). Zuletzt sind die nötigen Mittel für eine wirksame Aufsicht über Kosten und Termine bei der Umsetzung des Programms vorgesehen (Ziff. 9)

Art. 2

Aufgrund des Umfangs der einzelnen Ausbauschritte wird auch dieser Bundesbeschluss dem fakultativen Referendum unterstellt. Dies führt zur bewährten demokratischen Legitimation der grossen Vorhaben im öffentlichen Verkehr.

Die Beschlüsse zum Bahnausbau und zur Finanzierung sollen rechtlich verknüpft werden, damit transparent wird, welchen Preis der weitere Bahnausbau hat bzw. welches zusätzliche Angebot nur bei Fortführung des MWST-Promilles realisiert werden kann. Dies hat zur Konsequenz, dass der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur bei einer Ablehnung der Weiterführung des MWST-Promilles durch Volk und Stände (vgl. Kap. 2.4.3) nicht in Kraft tritt.

4.1.4 Verpflichtungskredite

4.1.4.1 Bundesbeschluss über die zweite Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur

In Artikel 1 wird die Erhöhung des für den AS 2025 bewilligten Verpflichtungskredits von 6765 Millionen Franken auf 6950 Millionen Franken bewilligt.

Der Verpflichtungskredit zum AS 2025 wird unter Berücksichtigung der Reduktion durch die aufgehobenen Projekte (vgl. Kap. 2.1.8.1) um 185 Millionen Franken erhöht, um die weiterhin erforderlichen Massnahmen finanzieren zu können.

Der Verpflichtungskredit ist unbefristet. Er ist an den beschlossenen AS 2025 und an den Katalog der darin enthaltenen Massnahmen gebunden und läuft so lange, bis die Realisierung abgeschlossen ist. Der Verpflichtungskredit basiert auf dem Preisstand per Oktober 2008 (Bahnbauteuerungsindex 2008 II).

4.1.4.2 Bundesbeschluss über die zweite Anpassung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur

In Artikel 1 wird insgesamt eine Erhöhung des für den AS 2035 bewilligten Verpflichtungskredits von 16 070 Millionen Franken auf 17 700 Millionen Franken vorgeschlagen. Der Verpflichtungskredit zum AS 2035 wird trotz Berücksichtigung der Reduktion durch die aufgehobenen Projekte (vgl. Kap. 2.1.8.1) um 1630 Millionen Franken erhöht, um die weiterhin erforderlichen Massnahmen finanzieren zu können.

Die Krediterhöhung setzt allerdings voraus, dass die unbefristete Verlängerung des MWST-Promilles in Kraft tritt. Da die mit dieser Vorlage vorgeschlagene Anpassung

des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur einen Teil der vorgeschlagenen Massnahmen von der unbefristeten Verlängerung des MWST-Promilles abhängig macht, stehen auch die dafür vorgesehenen, finanziellen Mittel unter dem Vorbehalt, dass Absatz 2^{bis} dieses Beschlusses in Kraft tritt (vgl. Kap. 4.1.3.2). Sollte die unbefristete Verlängerung des MWST-Promilles nicht in Kraft treten und damit die Massnahmen aus Absatz 2^{bis} des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur nicht umgesetzt werden, würde der für den AS 2035 vorgesehene Kredit entgegen dem Vorschlag des Bundesrates nicht erhöht, sondern folgerichtig auf 9 660 Millionen Franken reduziert. Um diesen Umstand transparent aufzuzeigen, wird der Verpflichtungskredit in zwei Absätze aufgeteilt.

Die Konsequenz ist, dass Artikel 1 Absatz 2 nur dann in Kraft tritt, wenn die unbefristete Verlängerung des MWST-Promilles von Volk und Ständen angenommen wird (Art. 3 Abs. 2) und es nur in diesem Fall in vollem Umfang zur beantragten Krediterhöhung kommt.

Der Verpflichtungskredit ist unbefristet. Er ist an den beschlossenen AS 2035 und an den Katalog der darin enthaltenen Massnahmen gebunden. Er läuft so lange, bis deren Realisierung abgeschlossen ist. Der Verpflichtungskredit basiert auf dem Preisstand per Ende 2014 (Bahnbau-Teuerungsindex 2014 II).

4.1.4.3 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur

Art. 1

Der Verpflichtungskredit von 8090 Millionen Franken ist zeitlich nicht befristet und in einzelne Kreditpositionen unterteilt, deren Gliederung sich nach dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur richtet. Er gilt so lange, bis dessen Realisierung abgeschlossen ist. Da auch der Ausbauschritt 2027 an die unbefristete Verlängerung des MWST-Promilles geknüpft ist (vgl. Kap. 4.1.3.3), würde auch der hier vorgeschlagene Verpflichtungskredit im Falle einer Ablehnung hinfällig. Der Verpflichtungskredit basiert auf dem Preisstand per Juni 2025 (Bahnbau-Teuerungsindex 2025 I).

Art. 2

Der Bundesrat soll die Kompetenz zur Bewirtschaftung des Verpflichtungskredit erhalten und namentlich geringfügige Verschiebungen zwischen den einzelnen Kreditpositionen vornehmen dürfen. Zudem erhält der Bundesrat die Möglichkeit, den Verpflichtungskredit um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer zu erhöhen. Inklusive Mehrwertsteuer und Teuerung wird der Ausbauschritt 2027 nach heutigem Kenntnisstand rund 9200 Millionen Franken kosten. Diese Schätzung basiert auf folgenden Annahmen: Preisstand 2025, Abgeltung der pauschalen Vorsteuerkürzung als 1% der Kosten, Teuerung 1% pro Jahr, Abschluss der Projekte im Jahr 2046.

Art. 3

Mit diesem Artikel wird im Sinne des mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Artikel 58 Absatz 4 EBG (vgl. Kap. 4.1.2) festgelegt, für welche Massnahmen der Entscheid über die Realisierung in der Zuständigkeit des Bundesrates liegen soll. Der Bundesrat soll die von der Bundesversammlung bewilligten und für die Massnahmen erforderlichen Mittel freigeben, sobald das Vorprojekt der jeweiligen konkreten Infrastrukturprojekte abgeschlossen ist. Bei den Massnahmen in der Zuständigkeit des Bundesrates handelt es sich insbesondere um sämtliche Ergänzungsmassnahmen (vgl. Kap. 2.1.9) sowie um die Massnahme im Raum Basel. Der Bundesrat kann die Freigabe ans UVEK delegieren. Dies ermöglicht die notwendige Flexibilität bei der rollenden Planung der Eisenbahninfrastruktur sowie eine stufengerechte, zweckmässige und wirtschaftliche Beschlussfassung je nach Art und Umfang der geplanten Infrastrukturprojekte

4.2 Nationalstrasse

4.2.1 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrasse

Die Projekte N1 Perly – Bernex und N1 Aarau-Ost – Birrfeld aus dem Realisierungshorizont 2045 haben den nötigen Projektierungsstand erreicht (vgl. Kap. 2.2.6). Die Umsetzung der beantragten Erweiterungsprojekte ist mit geschätzten Investitionen von rund 1601 Millionen Franken (Kostenstand April 2025 ohne MWST) verbunden.

Die ETHZ empfiehlt beide Vorhaben zur Umsetzung. Das Vorhaben im Kanton Aargau betrifft einen zentralen Abschnitt im Nationalstrassennetz der Schweiz zwischen den Grossagglomerationen Bern, Basel und Zürich. Das Erweiterungsprojekt in der Westschweiz behebt einen bedeutenden Engpass in der Region Genf und trägt zur Netzresilienz auf der West-Ost-Achse sowie in der zweitgrössten Agglomeration der Schweiz bei.

4.2.2 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrasse und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

Art. 1 a

Der Bundesrat beantragt dem Parlament für den Ausbauschritt 2027 (vgl. Kap 2.2.6) einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 1601 Millionen Franken brutto (Kostenstand 2025, exkl. MWST).

Der Verpflichtungskredit setzt sich wie folgt zusammen:

Tabelle 22 Höhe Verpflichtungskredit in Millionen Franken (Preisstand April 2025, ohne MWST)

Raum	NS	Projekt	Betrag
GE	N1	Perly – Bernex	1028
AG	N1	Aarau-Ost – Birrfeld	573
Total			1601

Art. 1 b und c

Ergänzend beantragt der Bundesrat dem Parlament einen Verpflichtungskredit für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten in Höhe von 200 Millionen Franken und für die Vorinvestition der Nationalstrasse im Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel der Eisenbahn in Höhe von 57 Millionen Franken.

Tabelle 23 Höhe Verpflichtungskredit in Millionen Franken (Preisstand April 2025, ohne MWST)

	Betrag
Projektierung und Landerwerb (vgl. Kap. 2.2.7)	
Planung der Projekte aller Realisierungshorizonte inkl. Landerwerb	200
Brüttenertunnel als Vorinvestition für eine Glattalautobahn	
Verlegung Bahntrasse	57
Total	257

Das genehmigte Eisenbahnprojekt für den Bau des Brüttenertunnel umfasst als Vorinvestition für eine spätere Glattalautobahn eine Verlegung der Bahnlinie im Raum Dietlikon. Der damalige Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit zu dieser Vorinvestition ist als Teil des Ausbauschlusses 2023 aufgrund des Referendums nicht in Kraft getreten. Die strassenseitig bedingten Mehrkosten fallen unabhängig von der vorgesehenen Streichung der Glattalautobahn an und müssen dem NAF angelastet werden. Dafür braucht es einen Bundesbeschluss im Umfang von 57 Millionen Franken.

Bei nicht genügenden Mitteln im Fonds muss nach Artikel 5 Absatz 2 NAFG vorrangig die Finanzierung der Aufwendungen für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sichergestellt werden.

Art. 2

Die Bestimmung ermächtigt den Bundesrat, den Verpflichtungskredit um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer zu erhöhen. Inklusive Mehrwertsteuer und Teuerung wird der Ausbauschluss 2027 nach heutigem Kenntnisstand rund 2011 Millionen Franken kosten. Diese Schätzung basiert auf folgenden Annahmen: MWST von 8,1%, Teuerung von 1% pro Jahr, Abschluss der beiden Projekte im Jahr 2047. Die Genauigkeit der Kostenschätzung beträgt +/-30%.

Art. 3

Die Abrechnung des Verpflichtungskredits erfolgt gegliedert nach den Verpflichtungen nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a–b des Bundesbeschlusses vom ... über den Ausbauschluss 2027 für die Nationalstrassen sowie nach den Verpflichtungen nach Artikel 1 Buchstaben b und c des vorliegenden Beschlusses.

Art. 4

Der Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt Nationalstrassen 2027 (Art. 1 Bst. a) tritt nur in Kraft, wenn der Beschluss über den Ausbauschritt 2027 in Kraft tritt.

Für die übrigen Kredite (Art. 1 Bst. b und c), die nicht mit den Projekten des Ausbauschritt 2027 zusammenhängen, besteht kein Vorbehalt zum Inkrafttreten. Sie treten damit in Kraft, auch wenn gegen den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrasse ein Referendum ergriffen wird.

4.2.3 Netzbeschluss

Im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 (Netzbeschluss) legt das Parlament die Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung fest. Aufgrund der umfassenden Überprüfung der Projekte im STEP Nationalstrassen durch das ASTRA und in Übereinstimmung mit den Erkenntnissen der ETHZ schlägt der Bundesrat vor, die folgenden Strecken aus dem Nationalstrassennetz zu entlassen.

Tabelle 24 Änderung des Netzbeschlusses

Kanton	Abschnitte			
	Im aktuellen Netzbeschluss		Anpassung	
Waadt	Aubonne/Morges(Ouest) – Villars-Ste-Croix	Kl. 1	Aubonne /Morges(Ouest) — Villars-Ste-Croix	Kl. 4
Zürich	Seebach/Zürich-Nord – Brüttisellen/Effretikon	Kl. 1	Seebach/Zürich-Nord — Brüttisellen/Effretikon	Kl. 4

Für die Umfahrung Morges wurden zwischen 2010 und 2013 Vorstudien durchgeführt. Die Vertiefungen zeigten, dass keine der Varianten eine allseits befriedigende Lösung darstellt. Zudem verursacht das Projekt mit rund 3660 Millionen Franken sehr hohe Kosten. Die bisher erfolgten Arbeiten an der Glattalautobahn Zürich zeigen, dass der neue Autobahnabschnitt kaum noch ins bereits sehr komplexe, bestehende Nationalstrassennetz integrierbar ist. Zudem ist das Projekt mit geschätzten Kosten von rund 3930 Millionen Franken auf absehbare Zeit nicht finanzierbar.

Sowohl in Morges als auch im Glattal können die erwarteten Probleme auf der Autobahn mit betrieblichen Massnahmen sowie dem vorgesehenen Ausbau der Kapazitäten im Eisenbahnnetz und im Agglomerationsverkehr ausreichend gelöst werden (vgl. Kap. 3.4). Als Folge des definitiven Verzichts auf die beiden Projekte sollen die Verbindungen aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz entlassen werden.

4.2.4 Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028-2031

Art. 1

Afin de pouvoir garantir l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations du réseau des routes nationales, un plafond des dépenses de 9460 millions de francs est proposé pour la période 2028-2031.

Art. 2

Le calcul du plafond des dépenses se fonde sur une évolution du renchérissement à partir de 2028 conforme aux prévisions de décembre 2025 concernant l'indice suisse des prix à la consommation. L'évolution du renchérissement pour les années 2026 et 2027 correspond à celle du message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Art. 3

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution (Cst.), l'arrêté en question n'est pas sujet au référendum.

4.3 Programm Agglomerationsverkehr

4.3.1 Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Mit dem Bundesbeschluss werden die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV bewilligt und die für eine Mitfinanzierung berechtigten Städte und Agglomerationen mit dem jeweiligen Beitragssatz sowie dem Höchstbeitrag des Bundes für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen der fünften Generation des PAV festgelegt. Der Bundesrat wird ermächtigt, die Verpflichtungskredite um die Mehrwertsteuer und die Teuerung aufzustocken.

Die Gesamtkosten inkl. MWST und Teuerung werden voraussichtlich 1312 Millionen Franken betragen.

Bei den nach Artikel 21a MinVV pauschal finanzierten Massnahmen bewilligt das Parlament einen pauschalen Höchstbeitrag als Verpflichtungskredit. Dieser Höchstbeitrag beinhaltet die Mehrwertsteuer und Teuerung.

Die vom Bund mitzufinanzierenden Agglomerationsprogramme, die jeweiligen Beitragssätze sowie der Höchstbeitrag für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV (Preisstand April 2024, exkl. Teuerung und Mehrwertsteuer) und für die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (Höchstbeitrag) pro Agglomerationsprogramm werden im Anhang des Bundesbeschlusses festgelegt.

Der Beitragssatz kommt auch für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete zur Anwendung. Der pro Massnahme festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe A-Listen im Anhang). Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme.

Der Finanzierungsbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum (Art. 163 Abs. 2 BV sowie Art. 141 Abs. 1 Bst. c e contrario und Art. 163 Abs. 2 BV und Art. 25 Abs. 2 Parlamentsgesetz vom 13. Dez. 2002³⁵).

4.3.2 Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Für die «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» soll ein Zusatzkredit nach Artikel 7 Buchstabe b des Bundesgesetzes vom 30. September 2016¹⁴ über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) in der Höhe von 57,63 Millionen Franken bewilligt werden.

Es handelt sich dabei um eine Beteiligung des Bundes an den anrechenbaren Kosten nach Artikel 21 der Verordnung vom 7. November 2007³⁶ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel. Der Beitragssatz für das Agglomerationsprogramme Locarnese der vierten Generation wird wie bisher angewendet. Der Beitrag entspricht 40 Prozent der Kosten, die der Kanton Tessin ausgewiesen hat und 144,08 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2020, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) betragen.

Der Bundesrat kann den Zusatzkredit um die ausgewiesene Teuerung und Mehrwertsteuer erhöhen. Die Gesamtkosten inkl. MWST und Teuerung werden voraussichtlich 78 Millionen Franken betragen.

Der Finanzierungsbeschluss ist nach Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002³⁷ ein Bundesbeschluss, der nicht dem Referendum untersteht.

4.4 Umgang mit der Teuerung und Teuerungsannahmen

4.4.1 Umgang mit der Teuerung

Die beantragten Bundesbeschlüsse über die Verpflichtungskredite enthalten grundsätzlich keine Mehrwertsteuer und keine Teuerung. Der Bundesrat erhält in den entsprechenden Bundesbeschlüssen die Kompetenz, den Verpflichtungskredit um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer zu erhöhen. Einzige Ausnahme bilden die nach Art. 21a MinVV pauschal finanzierten Massnahmen des Programm Ag-

³⁵ SR 171.10

³⁶ SR 725.116.21

³⁷ SR 171.10

glomerationsverkehr für die das Parlament einen pauschalen Höchstbeitrag als Verpflichtungskredit bewilligt. Dieser Höchstbeitrag beinhaltet Mehrwertsteuer und Teuerung.

Im Gegensatz zum Zahlungsrahmen, der über eine fixe Dauer von vier Jahren beschlossen wird, erfolgt die Realisierung der Projekte über einen längeren Zeithorizont. Die Unsicherheiten bezüglich der Teuerungsprognosen nehmen zu, weil die aufgelaufene Teuerung massgeblich davon abhängig ist, in welchem Zeitraum die Bauphase eines Projekts erfolgt. Der genaue Bauzeitpunkt ist allerdings abhängig von der Erteilung der Plangenehmigung. Aufgrund der Beschwerdemöglichkeiten gegen die Plangenehmigungsverfügungen lässt sich der Baubeginn nur schwer genau vorhersagen. Daher hat sich das gewählte Vorgehen, die Bundesbeschlüsse ohne Teuerung und Mehrwertsteuer zu beantragen, in der Vergangenheit bewährt. Die voraussichtlichen Kosten inklusive Mehrwertsteuer und Teuerung sind in diesem erläuternden Bericht jeweils bei den entsprechenden Bundesbeschlüssen in diesem Kapitel aufgeführt.

4.4.2 Teuerungsannahmen

Der Zahlungsrahmen für die Nationalstrasse 2028 – 2031 (vgl. Kap. 4.2.4) basiert auf einer Teuerungsannahme: Diese wird im Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen (Art. 2) ausgewiesen. Der Teuerungsannahme liegt der Indexstand des Landesindex der Konsumentenpreise vom Dezember 2025 zugrunde, wobei sich der Indexstand von 106,9 Punkten auf die Indexreihe «Dezember 2020 = 100 Punkte» bezieht. Die jährlichen Voranschlagskredite werden jeweils an die aktuellen Teuerungsannahmen angepasst. Die in den übrigen Bundesbeschlüssen beantragten Verpflichtungskredite enthalten keine Annahmen über die zukünftige Teuerung.

Die zukünftige Teuerung der Verpflichtungskredite wird berechnet für die Eisenbahn anhand des Bahnbau-Teuerungsindex, für die Nationalstrassen anhand des Teuerungsindex Engpassbeseitigung Nationalstrasse, Kapazitätserweiterungen und grössere Vorhaben und für die Beiträge im Rahmen des Programm Agglomerationsverkehr anhand des Tiefbaupreisindex nach Grossregionen beziehungsweise des Bahnbau-Teuerungsindex.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

5.1.1 Finanzielle Auswirkungen

5.1.1.1 Einleitung, Prognosen und Annahmen

Die Ausgaben für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen sowie die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr werden über den NAF finanziert, jene für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über den BIF. Beide Fonds werden überwiegend durch zweckgebundene Finanzquellen gespiesen.

Ziel des Bundesrats ist es, die für Ausbauten verfügbaren Mittel mit den Projektbeschlüssen möglichst in Übereinstimmung zu bringen. Dies bedingt, dass sowohl die Einlagen in die Fonds als auch die Ausgaben aus den Fonds über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren bis über 2045 hinaus prognostiziert werden. Zudem müssen die verschiedenen Grundlagen bezüglich der Berücksichtigung von Mehrwertsteuer und Teuerung auf eine einheitliche und konsistente Basis gestellt werden. Die Prognose erfordert sowohl einnahmenseitig als auch ausgabenseitig verschiedene Annahmen zur zukünftigen Entwicklung. Beim NAF betreffen die Annahmen auf der Einnahmenseite zum Beispiel die Entwicklung der Mineralölsteuer sowie das Inkrafttreten der Abgabe für Elektrofahrzeuge, auf der Ausgabenseite die Ausschöpfung der Mittel durch die Agglomerationsprogramme sowie den Projektfortschritt der bereits in Umsetzung befindlichen Ausbauprojekte. Beim BIF betreffen die Annahmen auf der Einnahmenseite zum Beispiel die Entwicklung der LSVA, auf der Ausgabenseite den Fortschritt der Grossprojekte. Ebenso wurden Annahmen zur Entwicklung der Mehrwertsteuer und der Teuerung getroffen. Zu berücksichtigen sind auch die Folgekosten der Ausbauten für Substanzerhalt und Betrieb. Wenn neue Anlagen gebaut werden, steigt der Unterhaltsbedarf. Zudem steigt der Unterhaltsbedarf aufgrund des wachsenden Anteils an Kunstbauten wie Tunnels, Brücken und Einhausungen sowie aufgrund der Verkehrszunahme und der damit verbundenen stärkeren Belastung der Infrastruktur. Bei der Bahn steigt mit dem Ausbau zusätzlich auch der Mittelbedarf für bestellte Angebote.

Das UVEK (BAV und ASTRA) steuert die effektiven Fondsentnahmen von BIF und NAF jährlich, sodass sich die Fonds nicht verschulden und die benötigte Liquidität gesichert ist. Die Finanzplanung erfolgt über die jährliche Festlegung der Bauprogramme und den jährlichen Parlamentsbeschluss über die Fondsentnahmen und -einlagen. Bei der Steuerung der Fondsentnahmen haben die Entnahmen für Betrieb und Substanzerhalt Priorität vor den Entnahmen für Ausbauprojekte. Wenn es sich abzeichnet, dass die verfügbaren Mittel nicht ausreichen, sind – sofern möglich – Projektkosten zu reduzieren oder Projekte auf später zu verschieben, sodass die Fondsliquidität immer ausreichend ist.

5.1.1.2 Finanzierung Bahninfrastruktur

Der BIF wird jährlich gespeisen durch allgemeine Bundesmittel, Mehrwert- und Mineralölsteuer, die Schwerverkehrsabgabe, Kantonsbeiträge und die direkte Bundessteuer. Insgesamt fließen jährlich rund 6 Milliarden Franken in den Fonds. Gestützt auf Artikel 4 des Bahninfrastrukturfondsgesetzes (BIFG, SR 742.140) werden aus dem Fonds der Betrieb, der Substanzerhalt mit jährlich rund 4 Milliarden Franken sowie der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur finanziert. Der Fonds muss aktuell noch Schulden der seinerzeitigen FinöV-Bevorschussung in der Höhe von knapp 4 Milliarden Franken zurückzahlen und darf sich nicht neu verschulden. Die Einlagen und die Ausgaben müssen daher langfristig im Gleichgewicht sein.

Der aktuellen BIF-Langfristplanung liegen folgende Annahmen zu Grunde: Bei den meisten Einnahmen wurde davon ausgegangen, dass sie tendenziell mit einer Wachstumsrate von 2,5 bis 3 Prozent³⁸ pro Jahr zunehmen. Hingegen wurde bei den Einlagen aus der Schwerverkehrsabgabe unter Berücksichtigung der Umwidmungen angenommen, dass sie aufgrund der Dekarbonisierung tendenziell stagnieren bzw. abnehmen. Unter Berücksichtigung dieser Annahmen bei den Einnahmen wird die FinöV-Bevorzugung voraussichtlich bis Ende 2032 zurückbezahlt sein. Ausgabenseitig wurde angenommen, dass die Ausgaben für Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur mit einer Wachstumsrate von 2 bis 3 Prozent pro Jahr ansteigen. Damit wird dem steigenden Bedarf für den Substanzerhalt Rechnung getragen, der derzeit vom BAV überprüft wird. Ohne Verlängerung des MWST-Promilles stünden abzüglich der Ausgaben für Betrieb und Substanzerhalt bis 2045 keine Mittel mehr für einen zusätzlichen Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verfügung. Zudem könnten nicht alle bereits beschlossenen Projekte realisiert werden.

Mit der Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles stehen basierend auf den getroffenen Annahmen für die gesamte Periode 2027 bis 2045 genügend Mittel bereit, um die mit der Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles verknüpften Projekte inklusive jener des Ausbaus 2027 zu finanzieren und voraussichtlich im Jahr 2031 weitere Beschlüsse fassen zu können.

Liquidität des BIF

Für die in der vorliegenden Vernehmlassung vorgeschlagenen Projekte stehen nach der aktuellen BIF Langfristplanung bis 2045 24 Mrd. Franken zur Verfügung. Zusätzlich müssen in dieser Zeit auch die bereits früher beschlossenen und nicht überprüften Projekte im Umfang von rund 12 Mrd. Franken realisiert werden. Der Projektumfang beträgt damit rund 36 Mrd. Franken. Mit der Verlängerung des MWST-Promilles stehen dafür insgesamt genügend Mittel für die Finanzierung bereit. Pro Jahr müssten durchschnittliche Investitionen in neue Projekte von 2 Mrd. Franken realisiert werden. Das entspricht gegenüber heute fast einer Verdoppelung und erfordert einen Aufbau der baulichen Ressourcen.

Von der Finanzierungsoptik über die gesamte Periode ab Beschluss bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Projekte ist die Liquiditätsbetrachtung basierend auf der jährlichen Entwicklung des Fondsvermögens zu unterscheiden. In einer Liquiditätsbetrachtung zeichnet sich voraussichtlich ab dem Jahr 2030 eine Kumulation von grossen Bauprojekten ab, die gleichzeitig in die Realisierungsphase kommen. Die Planung basiert auf den Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen³⁹. Im BIF könnte, sofern die aktuellen Planungen der Infrastrukturbetreiber eingehalten werden, dadurch ab den 2030er-Jahren unabhängig von der beantragten Verlängerung des MWST-Promille ein Liqui-

³⁸ SECO Prognosen, Stand 19.3.2026

³⁹ BAV (2026), Standbericht 2025, abrufbar unter: www.bav.admin.ch > Verkehrsmittel > Eisenbahn > Ausbauprogramme > Standbericht der letzten 3 Jahre > Standbericht 2025 - Eisenbahnprogramme

ditätsengpass entstehen, was allenfalls eine zeitliche Priorisierung und die Verschiebung von Projekten notwendig machen könnte. In den vergangenen Jahren hat sich aber gezeigt, dass mehrjährige Verzögerungen bei Grossprojekten die Regel sind. Grund dafür sind beispielsweise Einsprache- und Beschwerdeverfahren, komplexe Enteignungsverhandlungen bzw. -verfahren, Ressourcenengpässe bei den Verfahrensbeteiligten oder auch Beschwerden gegen Bauvergaben. Es ist deshalb nicht möglich, genau vorherzusehen, wann ein Projekt, das von der Bundesversammlung beschlossen worden ist, effektiv gebaut wird. Entsprechend anspruchsvoll sind Prognosen zur Liquiditätssituation. Verschiebt sich die Bewilligung eines Grossprojektes auf der Zeitachse nach hinten, verbessert sich dadurch die Liquiditätssituation im fraglichen Zeitraum. Kommen dagegen mehrere Grossprojekte zeitgleich in die Realisierungsphase, kann es zu einem Engpass bei der Liquidität im BIF kommen, sodass einzelne Projekte allenfalls erst mit Verzögerung realisiert werden könnten.

Um die Liquiditätssituation zu verbessern, laufen derzeit auch die Arbeiten zur Umsetzung der Motion KVF-S 25.3953 «Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen». Die Motion fordert den Bundesrat auf, zusätzlich zur Verlängerung des MWST-Promille weitere Handlungsoptionen zu prüfen, welche die Liquidität des BIF verbessern. Die Motion nennt unter anderem den Verzicht auf die Mindestreserve im BIF von 300 Mio. Franken, die Flexibilisierung der Tilgung der FinöV-Schuld oder Anpassungen bei den Einlagen aus der Schwerverkehrsabgabe.

Daneben sind weitere Massnahmen in Überprüfung, insbesondere die Vorfinanzierung von Projekten durch die Kantone.

5.1.1.3 Finanzierung Nationalstrasse und Programm Agglomerationsverkehr

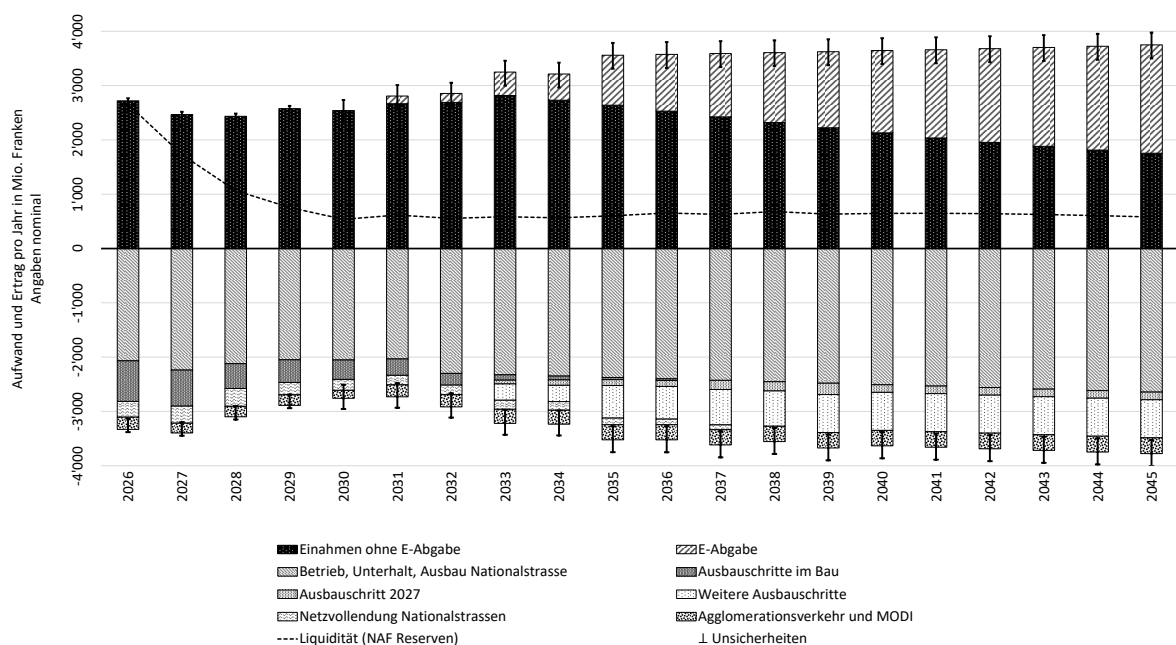
Für die Nationalstrassen und das Programm Agglomerationsverkehr wird die Finanzierung gestützt auf Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG, SR 725.13) durch die geplanten Entnahmen aus dem NAF sichergestellt. Hauptsächliche Einnahmequelle des NAF ist der Mineralölsteuerzuschlag. Weitere Mittel stammen aus zweckgebundenen Abgaben des motorisierten Verkehrs, etwa der Nationalstrassenabgabe und der Automobilsteuer. Künftig ist vorgesehen, dass zusätzlich Mittel aus der künftigen Abgabe für Elektrofahrzeuge in den NAF eingelegt werden.

Der Prognose der NAF-Liquidität liegen verschiedene Annahmen zu Grunde: Einnahmenseitig wurde u.a. davon ausgegangen, dass die Abgabe für Elektrofahrzeuge ab 2031 schrittweise eingeführt und äquivalent zu den Mineralölsteuern in den NAF eingelegt wird, der Mineralölsteuerzuschlag nicht erhöht wird und die Mineralölsteuer zu 10 Prozent, die Automobilsteuer sowie die Nationalstrassenabgabe zu 100 Prozent in den NAF eingelegt werden. Zudem wird vorausgesetzt, dass die gemäss Art. 196 Ziffer 3 Abs. 2 BV zur Tilgung der BIF-Bevorschussung verwendeten Mittel aus der Mineralölsteuer ab 2033 vollständig in den NAF fliessen. Die 10 Prozent der Mineralölsteuer werden aufgrund der Beschlüsse des Bundesrats im Zusammenhang mit der Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer bis mindestens 2028 nicht in den NAF eingelegt. Um das zu ändern, wäre ein erneuter Entscheid des Bundesrats notwendig, der in Abhängigkeit, der für den Ausbau der Nationalstrassen benötigten Mittel und der finanziellen Situation des allgemeinen Bundeshaushalts noch

gefällt werden müsste. Ausgabenseitig wurde u.a. angenommen, dass der Betrieb und der Unterhalt der Nationalstrassen finanziert werden, bei Anpassungen wie z.B. dem Um- und Neubau von Nationalstrassenanschlüssen Prioritäten gesetzt werden, der jährliche Bedarf der Programme Agglomerationsverkehr etwa auf dem bisherigen Niveau verbleibt, keine weiteren, bis jetzt noch nicht beschlossenen Entnahmen aus dem NAF erfolgen und die Teuerung im Durchschnitt 1 Prozent pro Jahr beträgt.

Die Abbildung 16 zeigt die Simulation der Fondsentwicklung zwischen 2026 und 2045. Sie zeigt, dass die bereits genehmigten Projekte sowie die im Ausbauschritt 2027 vorgeschlagenen Projekte inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer finanziert werden können. Ebenso können die vorgesehenen Bundesbeiträge für das Programm Agglomerationsverkehr finanziert werden. Zusätzlich besteht finanzieller Spielraum für weitere Ausbauschritte mit Projekten aus dem Realisierungshorizonts 2045.

Abbildung 16 Simulation NAF 2026–2045



Die langfristige Planung ist mit vielen Unsicherheiten, zum Beispiel bezüglich der Entwicklung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer oder aus der Abgabe auf Elektrofahrzeuge verbunden. Die Entnahmen aus dem NAF werden in der Voranschlags- und Finanzplanung laufend auf die aktuelle NAF-Liquidität angepasst.

5.1.2 Personelle Auswirkungen

Aus der Vorlage entsteht kein zusätzlicher personeller Bedarf beim Bund. Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Projekte liegt für die Nationalstrassen beim Bund, für die Bahn und für den Agglomerationsverkehr bei den Trägerschaften. Die inhaltliche und finanzielle Begleitung dieser Arbeiten erfolgt mit den bestehenden Ressourcen des ARE, des ASTRA und des BAV. Die Fondsadministration des NAF obliegt dem ASTRA und diejenige des BIF dem BAV.

5.1.3 Auswirkungen auf die Risikosituation des Bundes

Die Vorlage wirkt sich positiv auf die Risikosituation des Bundes aus: Durch die Fokussierung in allen drei Bereichen sowie aktualisierte Planungen bei den Ausbauprojekten der Bahn und der Nationalstrasse werden die Risiken reduziert. Die Risiken im Zusammenhang mit ungenügenden Steuerungsmöglichkeiten und ungenauen Kostenangaben bei Bahn-Ausbauprojekten werden verringert, weil die Projektreife beim Beschluss durch das Parlament höher ist.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf Städte, Agglomerationen und Berggebiete

Kantone, Gemeinden, Städte, Agglomerationen, ländliche Räume und Berggebiete profitieren in hohem Masse von einem verfügbaren, leistungsfähigen, sicheren und verträglichen Eisenbahnnetz, von den Nationalstrassen sowie von Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Die Erreichbarkeit der Zentren und Regionen soll erhalten und verbessert werden, was deren Standortattraktivität gewährleistet. Das Berggebiet profitiert insbesondere von der Lückenschliessung zwischen den Meterspurnetzen nördlich und südlich der Alpen mit der neuen Schienenverbindung zwischen Innerkirchen und Oberwald, von den Ausbauprojekten im Prättigau, am Bernina- und Brünigpass und von den Zufahrten nach Zermatt und Leysin.

Die Nationalstrassen entlasten die Strassennetze in Städten sowie Gemeinden und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Siedlungsgebieten. Umfahrungsstrassen entlasten Ortskerne und schaffen Freiräume für den Fuss- und Veloverkehr. Finanzielle Mehrbelastungen für Kantone und Gemeinden können entstehen, wenn durch die Realisierung von Nationalstrassenprojekten bauliche Anpassungen an den Übergangsbereichen zwischen Nationalstrassen und nachgelagerten Strassennetzen notwendig werden. Gleiches gilt, wenn Erweiterungsprojekte bestehende Nationalstrassen ersetzen und zurückgebaut werden oder wenn eine Region Anforderungen an ein Projekt stellt, die über die Standards im Nationalstrassenbau hinausgehen und vorwiegend regionales Interesse betreffen.

Verbesserungen in der Infrastruktur auf bestimmten Bahnstrecken schaffen die Möglichkeit, zusätzliche Angebote im Regionalverkehr bereitzustellen. Falls entsprechende Verkehrsangebote bestellt werden, erhöhen sich die durch die Kantone, Gemeinden (und den Bund) zu leistenden Abgeltungen. Verschiedene der aufgrund der finanziell bedingten Neu-Priorisierung gestrichenen Bahnausbau-Projekte erschweren oder verzögern von Kantonen, Regionen und Gemeinden geplante raumplanerische Entwicklungen. Insbesondere nicht realisierte neue Bahnstationen in Agglomerationen und nicht mögliche Angebotsverdichtungen im Regionalverkehr hemmen gewünschte Entwicklungsvorhaben und können in Einzelfällen dazu führen, dass planerische und bauliche Vorleistungen von Kantonen und Gemeinden nicht in Wert gesetzt werden können.

Die Beiträge des Bundes an die Investitionskosten der Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr sind für Kantone, Gemeinden, Städte und

Agglomerationen von grosser Bedeutung, da die grössten Verkehrsprobleme in den Agglomerationen bestehen. Sie wären allein oft nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Mit dem vorgelegten Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr wird den Agglomerationen eine substanzielle Mitfinanzierung von Massnahmen mit gutem bis sehr gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis gewährt.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die hohe Qualität der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, ist ein zentraler Faktor im internationalen Standortwettbewerb und wesentlich für die Prosperität des Landes. Der Wirtschaftsstandort Schweiz ist in hohem Masse auf eine gut funktionierende und verlässliche Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Schiene) angewiesen. Eine moderne, leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur und ein gut ausgebautes Strassennetz ermöglichen ein attraktives und intelligent vernetztes Mobilitätsangebot für den schnellen, zuverlässigen, sicheren und effizienten Transport von Personen und Gütern. Die Infrastrukturprojekte, für die der Bundesrat Mittel beantragt, leisten einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die Bahninfrastruktur, die Nationalstrassen sowie die Infrastruktur des Agglomerationsverkehrs ihre wichtige Rolle auch künftig wahrnehmen können. Die aufeinander abgestimmte Planung von Strasse und Schiene erlaubt es, Verkehrsprobleme aus einer Gesamtsicht heraus zu lösen, durch ein intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung der Agglomerationen.

5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Bevölkerung der Schweiz, insbesondere in den Städten und Agglomerationen, leidet nachweislich unter den Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, Unfällen und Staus. Die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen, insbesondere jener, die in der Nähe von Schienen oder Strassen wohnen, werden dadurch beeinträchtigt. Hinzu kommen jährliche Kosten in Milliardenhöhe durch Zeitverlust infolge überlasteter Strassen sowie Komforteinbussen im öffentlichen Verkehr.⁴⁰ Gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur dienen dazu, den Verkehr zu bündeln, Staus zu reduzieren und Ausweichverkehr in Siedlungsgebiete zu vermeiden. Dies kann dazu beitragen, die erwähnten Belastungen wirksam zu reduzieren.

Der Ausbauschritt 2027 stärkt die Verbindung zwischen den Landesgegenden und Sprachregionen und fördert damit den sozialen Zusammenhalt der Schweiz. Eine moderne, multimodal nutzbare Infrastruktur ermöglicht eine freie Wahl des Verkehrsmittels. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind zugleich Investitionen in die Zukunft. Sie leisten einen Beitrag zur Solidarität zwischen den Generationen, indem sie verhin-

⁴⁰ ARE (2022), Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur 2019, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Mobilität > Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur (KÜTI): Grundlagenstudie.

dern, dass Probleme und Kosten in die Zukunft verschoben werden. Die heutigen Investitionen schaffen die Grundlage dafür, dass auch kommende Generationen von einem leistungsfähigen und verlässlichen Verkehrssystem profitieren können.

5.5 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Verkehrsinfrastrukturen beanspruchen Fläche, prägen Landschaften und Lebensräume und verursachen Lärm. Vor der Realisierung durchlaufen deshalb sämtliche Vorhaben die ordentlichen Umwelt- und Raumplanungsverfahren. Dabei müssen insbesondere die gesetzlich festgelegten Vorgaben zu Luftreinhaltung, Lärmschutz, Gewässerschutz sowie Natur und Landschaft eingehalten werden. Viele der vorgeschlagenen Projekte müssen zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchlaufen (vgl. Verordnung vom 19. Oktober 1988⁴¹ über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Dabei wird geprüft, ob ein Bauvorhaben den geltenden Umweltschutzvorschriften entspricht. Die Projekte werden so geplant, dass sie den geltenden Umweltschutzvorschriften entsprechen. Die abschliessende Beurteilung erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Direktbetroffene und Umweltschutzorganisationen (Verbandsbeschwerderecht) sind zudem berechtigt, gegen die Projekte Einsprache oder Beschwerde zu erheben.

Kapazitätserweiterungen, eine Verdichtung des Fahrplans und ein insgesamt verbessertes Verkehrsangebot erhöhen die Erreichbarkeit zahlreicher Räume. Dadurch werden Orte enger miteinander verknüpft, Anbindungen gestärkt und periphere Gebiete aufgewertet. Dies kann dazu führen, dass Wegelängen zunehmen und neue räumliche Entwicklungspotenziale entstehen. Die erhöhte Erreichbarkeit kann unerwünschten Siedlungsdruck auslösen, dem mit geeigneten planerischen Massnahmen zu begegnen ist.

Verkehrsinfrastrukturen sind so zu planen, dass sie die angestrebte räumliche Entwicklung auf überregionaler und nationaler Ebene unterstützen. Die Abstimmung der raumwirksamen Aspekte erfolgt im Rahmen des Sachplans Verkehr (SPV). Dieser koordiniert die raumrelevanten Tätigkeiten des Bundes im Verkehrsbereich und stellt sicher, dass die Planung der verschiedenen Verkehrsträger mit den Zielen einer nachhaltigen Raumentwicklung harmonisiert wird. Die zum Beschluss beantragten Projekten sind im Sachplan Verkehr enthalten und stimmen mit den übergeordneten Entwicklungszielen des Bundes überein.

Der Verzicht auf zahlreiche geplante bzw. bereits beschlossene Projekte führt dazu, dass Raum und Umwelt nicht mehr als aus verkehrspolitischer Sicht notwendig beansprucht werden.

Der gesamtheitliche Ansatz der Vorlage fördert den optimierten Einsatz verschiedener Verkehrsmittel. Teilweise wird auf den Bau von Schienen oder Strassen verzichtet. Zum Beispiel kann im Grossraum Zürich mit der Priorisierung des Bahnausbaus auf

⁴¹ SR 814.011

den neuen Autobahnabschnitt im Norden von Zürich, die Glattalautobahn, verzichtet werden. Mit dem schwerpunktmässigen Bahnausbau auf der Achse Genf-Lausanne können das Verkehrswachstum auf der Nationalstrasse gedämpft und die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene bereitgestellt werden. Die Kapazitätserweiterungsprojekte auf diesem Abschnitt werden aus dem strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse gestrichen. Raum und Umwelt werden dadurch geschont.

5.6 Ressourcenverbrauch

Der Bau von Verkehrsinfrastruktur benötigt Ressourcen, insbesondere Beton und Stahl. Beton besteht aus wertvollen Ressourcen wie Wasser, Zement, Sand und Kies. Der Wertstoffkreislauf ist noch nicht vollständig geschlossen. Der Ressourcenverbrauch lässt sich nicht vermeiden. Der Bund trifft jedoch Massnahmen, um den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.

Bei der Ausschreibung der Bauprojekte definieren die Infrastrukturbetreiber Anforderungen an die Baumaterialien. Dabei wird, wo sich diese Baustoffe eignen und es verhältnismässig ist, wiederverwertetes Baumaterial eingeplant. Recycelte Baustoffe eignen sich allerdings nicht für alle Bauwerke und Bauteile. Die damit gemachten Erfahrungen werden jedoch laufend ausgewertet. Die Forschung verspricht für die nächsten Jahre weitere Fortschritte in diesen Bereichen. Der Bund unterstützt diese Forschung zum Beispiel im Rahmen der Strassenforschung.

5.7 Auswirkungen auf die Digitalisierung

Die Umsetzung der ERTMS-Strategie⁴² des BAV ist das Schlüsselement zur Digitalisierung der Schweizer Eisenbahn. Deren wesentliches Element ist die Führerstandssignalisierung. Mit den in der Vorlage eingestellten Mitteln besteht das Potenzial, die Leistungsfähigkeit des interoperablen Schweizer Normalspurnetzes zu erhöhen und Investitionen in nicht zukunftsfähige Technologien wie die optische Signalisierung zu vermeiden. Zudem können so die Systemkomplexität der Bahn und deren Kosten reduziert werden.

Das ASTRA arbeitet im Rahmen des Programms Systemarchitektur-Schweiz schon seit längerer Zeit an der Harmonisierung und der schweizweiten Standardisierung der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen der Nationalstrassen. Die Umsetzung des Programms ermöglicht Skalierungen bei der Beschaffung der Anlagen, schafft die Grundlagen für einen kostengünstigeren Unterhalt und erhöht die Flexibilität für den Betrieb sowie die Wartung der Anlagen.

⁴² [https://www.bav.admin.ch/de/interoperabilitaet#European-Rail-Traffic-Management-System-\(ERTMS\)](https://www.bav.admin.ch/de/interoperabilitaet#European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS))

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für die Finanzbeschlüsse ergibt sich aus Artikel 167 BV.

Bahn: Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur stützt sich auf Artikel 48c EBG. Die drei Bundesbeschlüsse über die Verpflichtungskredite für die Ausbauschritte für die Eisenbahninfrastruktur stützen sich auf Artikel 58 EBG.

Strasse: Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen stützt sich auf Artikel 11b NSG. Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrasse und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten stützt sich auf Artikel 7 Buchstabe a NAFG. Der Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen für den Zeitraum 2028–2031 stützt sich auf Artikel 6 NAFG. Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz stützt sich auf Artikel 1 Absatz 1, Artikel 8a Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 1.

Programm Agglomerationsverkehr: Der Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr stützen sich auf Artikel 7 Buchstabe b NAFG.

6.2 Erlassform

Die drei Bundesbeschlüsse über die Ausbauschritte für die Eisenbahninfrastruktur gemäss EBG sind nicht rechtsetzender Natur. Sie unterstehen nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe c BV in Verbindung mit Artikel 48c Absatz 1 EBG dem fakultativen Referendum.

Die Änderung des Eisenbahngesetzes untersteht dem fakultativen Referendum.

Die drei Bundesbeschlüsse über die Verpflichtungskredite für die Ausbauschritte für die Eisenbahninfrastruktur sind einfache Bundesbeschlüsse. Sie unterstehen nicht dem Referendum (Art. 163 Abs. 2 BV und Art. 29 Abs. 1 Parlamentsgesetz).

Der Bundesbeschluss über die langfristige Finanzierung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur, welcher eine Änderung des Artikels 196 Ziffer 14 Absatz 4 BV vorsieht, untersteht dem obligatorischen Referendum.

Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen nach Artikel 11b NSG ist nicht rechtsetzender Natur. Er untersteht nach diesem Artikel dem fakultativen Referendum.

Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten sowie beim Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen handelt es sich um nicht rechtsetzende Finanzbeschlüsse (einfache Bundesbeschlüsse), die gemäss Artikel 163 Absatz 2 BV nicht dem Referendum unterstehen. Ebenfalls als einfacher Bundesbeschluss im Sinne dieser Bestimmung gilt der Beschluss über die Änderung des Netzbeschlusses.

Der Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ist gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe c e contrario und Artikel 163 Absatz 2 BV und nach Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes ein einfacher, also nicht dem Referendum unterstehender Bundesbeschluss.

6.3 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Die Ausgabenbremse dient der Disziplinierung des Bundes in seiner Ausgabenpolitik. Die Bundesversammlung muss Ausgaben ab einer gewissen Höhe mit qualifiziertem Mehr beschliessen. Nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV ist die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte erforderlich für Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen. Diese Beträge werden durch den vorliegenden Ausbauschritt überschritten, so dass folgende Bundesbeschlüsse der Ausgabenbremse unterstehen:

- Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur
- Bundesbeschluss über die Anpassung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur
- Bundesbeschluss über die Anpassung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur
- Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Anpassungen der Nationalstrassen im Zeitraum 2028–2031
- Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr
- Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahme «Riqua-lifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

6.4 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

Beim *Ausbau der Eisenbahninfrastruktur* handelt es sich um eine nationale Aufgabe mit starken interkantonalen und internationalen Verflechtungen. Die Planung der Infrastruktur erfordert eine wirksame und kohärente Netzentwicklung. Über zweckgebundene, schweizweite Finanzierungsinstrumente wird zudem sichergestellt, dass die

hauptsächlichen Nutzniesser – Personen- und Güterverkehr im ganzen Land – auch zur Finanzierung beitragen, womit der Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz gewahrt bleibt.

Der *Ausbau der Nationalstrassen* ist eine klassisch überkantonale Aufgabe mit hohem gesamtschweizerischem Nutzen. Nur eine zentrale Planung kann die durchgehende Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Netzes gewährleisten, während Vollzugsaufgaben weiterhin in Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgen. Die Finanzierung aus schweizweiten, nutzungsnahen Abgaben entspricht dem Prinzip der fiskalischen Äquivalenz, da der Fernverkehr als Hauptnutzniesser auch die Finanzierung der Infrastruktur mitträgt

Beim *Programm Agglomerationsverkehr* verbleiben Planungshoheit und operative Umsetzung bei Kantonen, Städten und Gemeinden, während der Bund eine koordinierende und mitfinanzierende Rolle einnimmt. Durch die abgestufte Kofinanzierung tragen Bund und Kantone die Kosten entsprechend dem jeweiligen Nutzen, was dem Prinzip der fiskalischen Äquivalenz entspricht.

6.5 Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzes

Die Bundesbeschlüsse der vorliegenden Vorlage stehen im Einklang mit dem Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990⁴³. Die Artikel 81a und 83 der BV weisen dem Bund eine Daueraufgabe zu. Mit der Vorlage werden keine neuen Subventionstatbestände geschaffen; die Finanzierung erfolgt im Rahmen bestehender Instrumente und gesetzlicher Grundlagen. Für die Nationalstrasse umfasst die Vorlage ausschliesslich Aufgaben, die im Eigenbereich des Bundes liegen. Es sind keine Subventionen enthalten. Im Rahmen des Programm Agglomerationsverkehr sind Abgeltungen an Kantone oder ihre öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften vorgesehen. Die Abgeltungen werden im Rahmen von Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und der Trägerschaft der Agglomerationsprogramme ausgerichtet. Die Ausbauten für die Eisenbahninfrastruktur werden wie bisher vollständig subventioniert. Gestützt auf Artikel 58a EBG stellt der Bund über den BIF die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen bereit. Die Mittel werden im Rahmen der bestehenden Instrumente, namentlich der Ausbauschritte des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur, eingesetzt. Soweit Beiträge an Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen ausgerichtet werden, erfolgen diese auf der Grundlage bestehender gesetzlicher Finanzierungsformen und der entsprechenden Vereinbarungen. In diesen Vereinbarungen werden die subventionsrechtlichen Vorgaben für das jeweilige Finanzierungsverhältnis konkretisiert. Das BAV und die Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen stellen deren Umsetzung und Kontrolle im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten gemeinsam sicher.

⁴³ SR 616.1

Verzeichnisse

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AS 2025	Ausbauschritt 2025
AS 2035	Ausbauschritt 2035
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfond
BIFG	Bundesgesetz vom 21. Juni 2013 über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (SR 742.140)
BV	Bundesverfassung des Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
KPFV	Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MWST	Mehrwertsteuer
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs Fond
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NIBA	Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte
NSG	Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (SR 725.11)
öV	öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Glossar

Agglomeration	Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat statistische Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone).
Agglomerationskern	Der Agglomerationskern umfasst die Kerngemeinde und die Gemeinden der Agglomeration, die unter anderem eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen und eine enge Pendlerverflechtung mit der Kerngemeinde aufweisen.
Angebotskonzept	Das Angebotskonzept beschreibt das Angebot für den Personenverkehr und den Gütertransport auf der Schiene. Die dafür erforderlichen Infrastrukturmassnahmen bilden den jeweiligen Ausbauschnitt für die Bahn.
Ausbaumassnahme	Als Ausbaumassnahme gelten die Aufrüstung und/oder die Ergänzung bestehender sowie der Neubau von Anlagen. Sie führt zu einer Kapazitätzunahme in der Nutzung der Anlage.
Eisenbahninfrastruktur	Nach Artikel 62 Absatz 1 EBG gehören zur Bahninfrastruktur alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden müssen, insbesondere: a. der Fahrweg; b. die Stromversorgungsanlagen, insbesondere Unterwerke und Gleichrichter; c. die Sicherungsanlagen; d. die Publikumsanlagen; e. die öffentlichen Verladeanlagen; f. die Rangierbahnhöfe, einschliesslich der Rangiertriebfahrzeuge; g. die für den Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur nach den Buchstaben a–f notwendigen Dienstgebäude und Räume. Darüber hinaus können nach Artikel 62 Absatz 2 EBG weitere Bauten, Anlagen und Einrichtungen zur Bahninfrastruktur gehören.
Ergänzungsmassnahme	Technisch notwendige Massnahme zur Erreichung eines Angebotsziels inkl. eines fahrbaren Bahnbetriebs und der Sicherstellung des Personenflusses in den Bahnhöfen. Sie leitet sich von den Fahrplanplanungen im mittelfristigen Realisierungshorizont ab und ergänzt die beschlossenen Netzelemente so, dass letz-

	tere optimal genutzt werden können. Beispiele für Ergänzungsmassnahmen: Abstellanlage, Weiche, Kreuzungsstelle, Wendegleis, Perronverlängerung, Güterüberholgleis.
Fahrzeit	Zeit, welche für die direkte Verbindung zwischen A und B benötigt wird.
Folgekosten	Betriebskosten und Substanzerhaltungskosten, die sich nach der Inbetriebnahme und der Aktivierung von Investitionen ergeben.
Handlungsraum	Überregionales Koordinationsgebiet, in dem ein Wille besteht, räumliche Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Ein Handlungsraum umfasst zusammenhängende Teilgebiete, die funktional voneinander abhängig sind und/oder vergleichbare Ausgangslagen und Herausforderungen aufweisen. Die Handlungsräume stimmen nicht mit Gemeinde-, Kantons- oder Landesgrenzen überein. Zudem können sie sich überlappen. Jeder Handlungsraum umfasst sowohl urbane als auch ländlich geprägte Gebiete.
Infrastrukturbetreiberin	Unternehmen oder Sparte eines Bahnunternehmens, das oder die für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist. Für den Bau und Betrieb der Nationalstrasse ist der Bund verantwortlich, für die Projekte in den Agglomerationen Kantone oder Gemeinden.
Kapazitätsausbau	Der Kapazitätsausbau umfasst Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im Bahnangebot.
Korridor	Planungsraum einer Strecke.
Langfristiger Planungshorizont	Damit die strategischen Netzelemente richtig gewählt werden können, wird für den langfristigen Planungshorizont (> 2050) ein Zielbild STEP erarbeitet, aufbauend auf der Perspektive BAHN 2050. Es zeigt die künftig angestrebte Struktur des Bahnangebots auf: Verkehrsmengen, Fahrzeiten und Knotenstrukturen im Fern- und Güterverkehr.
Leistungssteigerung	Leistungssteigerungen umfassen Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von bestehenden Anlagen, bei der Bahn insbesondere für Zugfolgezeitverkürzung, Entflechtung, Spurwechsel und Weichenverbindung. Bei Nationalstrassen sind dies betriebliche Massnahmen und Verkehrsmanagement, jedoch auch Anpassungen von Anschlüssen.
Leistungsvereinbarung	Vereinbarung zwischen dem Bund und der Infrastrukturbetreiberin der Bahn, in der die zu erbringenden Leistungen und die dafür vorgesehenen Abgeltungen und Finanzhilfen für jeweils vier Jahre im Voraus verbindlich festgelegt werden. Beim Programm Agglomerationsverkehr werden die umzusetzenden Massnahmen und Massnahmenpakete, der Zeitplan, der

Bundesbeitrag sowie weitere Aspekte ebenfalls in einer Leistungsvereinbarung zwischen Bund und den Kantonen geregelt.

Mittelfristiger Realisierungshorizont	Im mittelfristigen Horizont wird aus technischer Sicht ein fahrbares und produzierbares Angebotskonzept ausgeplant (10-15 Jahre in die Zukunft; aktuell 2035 und Ausblick 2040). Der vollständige Finanzbedarf für die technisch notwendigen Massnahmen wird in der nächsten Botschaft (aktuell Ausbauschrift 2027) beschlossen. Aufgrund der langen Planungs- und Umsetzungsdauer von Bahnprojekten sind innerhalb von 10-15 Jahren keine grossen, neuen strategischen Netzelemente realisierbar. Basis für die Planungen bilden die bereits beschlossenen Infrastrukturen aus den vorgängigen Ausbauschriften und aus den Leistungsvereinbarungen der Bahnen, welche bis zum Zeitpunkt des Realisierungshorizonts (aktuell 2035) in Betrieb gehen.
Publikumsanlagen	Anlagen, die für den Zugang der Fahrgäste zur Bahn erforderlich sind, geregelt in Artikel 62 Absatz 3 EBG. Darunter fallen namentlich die Perrons mit Überdachungen, die Möblierung, die Zugänge, Unterführungen etc.
Regionalverkehr	Abgegoltener Verkehr innerhalb einer Region (ausgenommen reiner Ortsverkehr) sowie Verkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen. Regionalverkehr wird ganzjährig betrieben, und seine Linien haben eine Erschliessungsfunktion. Er kann auf der Schiene, der Strasse (Busse) und in Einzelfällen mit Schiffen oder Seilbahnen erbracht werden.
Reisezeit	Zeit, welche Reisende für die Verbindung zwischen A und B benötigen (beim öV inkl. Halte- und Umsteigezeiten).
Strategischer Realisierungshorizont	Abgestimmt auf die langfristig vorgesehene Angebotsentwicklung (Perspektive BAHN 2050, resp. Zielbild STEP) werden strategische Angebotsziele definiert und die notwendigen strategischen Netzelemente zur Realisierung vorgeschlagen (ca. 20-25 Jahre in die Zukunft, aktuell 2045). In diesem Horizont werden noch nicht sämtliche für ein konkretes Angebot technisch notwendigen Infrastrukturen definiert und beschlossen, jedoch werden im Bahninfrastrukturfonds (BIF) entsprechende finanzielle Mittel vorgehalten, damit deren Realisierung nach späterer Ausplanung des Angebotskonzepts möglich ist. Die exakte Umsetzung der definierten strategischen Angebotsziele wird in den Ausplanungen von mittelfristigen Realisierungshorizonten in den nachfolgenden Botschaften vertieft und erfolgt in mehreren Umsetzungsetappen.
Strategisches Netzelement	Infrastrukturprojekte von strategischer Bedeutung für das Netz. Letzteres kann jedoch erst mit zusätzlichen Ergänzungsmassnahmen (Folgeinvestitionen) erreicht werden. Erfahrungsgemäss muss mit Folgeinvestitionen von ca. +40% der Gesamtkosten der strategischen Netzelemente gerechnet werden. Es ist zu

prüfen, inwieweit mittels Digitalisierung und weiteren Optimierungen dieser Wert reduziert werden kann.

Substanzerhalt	Oberbegriff für Unterhalt und Erneuerung.
Systematisierung	Systematisierung bedeutet bei der Bahn, dass die Züge jeder Gattung regelmässig (z. B. stündlich oder halbstündlich) und mit der gleichen Haltepolitik verkehren.
Unterhalt	Massnahmen wie Überwachung, Instandhaltung und Instandsetzung, welche die weitere Nutzung der bestehenden Anlagen gewährleisten.
Verpflichtungskredit	Sollen über das laufende Voranschlagsjahr hinauswirkende finanzielle Verpflichtungen eingegangen werden, so ist dafür ein Verpflichtungskredit einzuholen. Dies gilt insbesondere für Bauvorhaben und Liegenschaftskäufe, Entwicklungs- und Beschaffungsvorhaben, die Zusicherung von Beiträgen, die erst in späteren Rechnungsjahren zu Zahlungen führen, die Übernahme von Bürgschaften und sonstigen Gewährleistungen.
4-Meter-Korridor	Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Eine wichtige Massnahme, um dieses Ziel zu erreichen, war die Errichtung eines Vier-Meter-Korridors auf der Nord-Süd-Achse durch den Gotthard. Damit können Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 Metern und einer Breite von 2,60 Metern per Bahn von Basel nach Chiasso und Luino und umgekehrt transportiert werden.
Zahlungsrahmen	Für mehrere Jahre festgesetzter Höchstbetrag für Voranschlagskredite, der vom Parlament genehmigt werden muss. Im Zusammenhang mit den Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Infrastrukturbetreiberinnen Festlegung des finanziellen Rahmens zur Finanzierung der Infrastruktur für vier Jahre.
Zulaufstrecken	Strecken, die massgeblich dem Zubringerverkehr dienen.

Anhang: Liste der Massnahmen der fünften Generation des Programms Agglomerationsverkehr

Hinweis: Bei den Beitragssätzen und Bundesbeiträgen (Höchstbeitrag) aller Listen der Prioritäten B handelt es sich um eine Annahme, die auf der Prüfung der Agglomerationsprogramme der fünften Generation basiert. Weder der Beitragssatz noch der Bundesbeitrag sind zugesichert. Vorbehältlich einer zukünftigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund können die Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der sechsten oder späteren Generationen erneut zur Prüfung eingereicht werden.

A1-1 Öffentlicher Verkehr

Tabelle A1-1

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse	2,42	40	0,97
	Reiden, Neubau Buswendeplatz Kurhaus Richenthal	0,95	40	0,38
Aargau-Ost	Baden-Dättwil, Elektrifizierung Busdepot RVBW Segelhof	5,21	45	2,34
	RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen	1,95	45	0,88
AggloY	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7,36	30	2,21
Basel	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	0,22	35	0,08
	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	3,27	35	1,14
	BL: Elektrifizierung Buslinien	7,03	35	2,46
	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	0,72	35	0,25
	"BVB: ÖV-Programm 2025-2028 (Buselektrifizierung inkl, Lade- und Depotinfrastruktur)"	9,44	35	3,30
Bellinzonese	Corsia preferenziale su Via San Gottardo	0,07	35	0,02
	Corsia preferenziale TP Via Lepori	0,07	35	0,02
	Nuova fermata per la linea 1 nel nucleo di Arbedo	0,20	35	0,07
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Scuola elementare	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via Roccio/Via Taiada	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via alle Cascine/Via Gesero	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via Gesero/Via al Ronco	0,02	35	0,01
	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	10,16	35	3,56
Bern	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Bern, Bernmobil	20,07	45	9,03
	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Ortsbuslinien RBS	5,76	45	2,59
	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal	4,98	45	2,24
	Wünnewil-Flamatt, Bushaltestellen Dorf Wünnewil	0,20	45	0,09
Biel/Lyss	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss	29,67	30	8,90
	Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	0,50	30	0,15

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Burgdorf	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Burgdorf	9,05	30	2,72
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	4,82	35	1,69
Chur	Buserschliessung Tardis, Landquart	2,03	35	0,71
	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	7,85	35	2,75
Davos	Elektrifizierung Ortsbusverkehr Horizont A	1,60	30	0,48
	Ladeinfrastruktur für Ortsbusverkehr (Horizont A)	1,18	30	0,35
Frauenfeld	Gachnang - neue Bushaltestelle Kefikon	0,12	35	0,04
	Gachnang - neue Bushaltestelle Greuterhof	0,13	35	0,05
	Hüttwilen - Bauliche Anpassung Kreuzung Frauenfelderstrasse / Kalchrainstrasse	0,50	35	0,18
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques	7,82	35	2,74
	Infrastructure pour la décarbonation du réseau TP urbain	8,81	35	3,08
Grand Genève	Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève	23,52	40	9,41
	Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève	13,27	40	5,31
	Electrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	28,70	40	11,48
	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France	26,65	40	10,66
	Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes	2,54	40	1,02
	Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo	32,02	40	12,81
Kreuzlingen-Konstanz	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil	0,35	30	0,11
Langenthal	Elektrifizierung Ortsbuslinien Gartenagglo	2,07	40	0,83
	Thunstetten, Neubau Bushaltestelle Schorenmatte	0,20	40	0,08
Lausanne-Morges	MBC, Bornes de recharge en ligne pour bus électriques	3,56	40	1,42
	BHNS, Lausanne, place du Tunnel - Bellevaux, rue de la Borde	9,89	40	3,96
	Lutry, Réaménagement multimodal des routes cantonales RC780 et RC777 au profit d'un axe fort de transports publics urbains	32,64	40	13,06
	tl 21 - Prolongement Le Mont	7,22	40	2,89
	BHNS entre Prilly, Galicien et Ecublens, Vallaire	9,35	40	3,74
	Prolongement ligne tl 16 entre Lausanne, Provence Nord et Prilly, Piscine	2,37	40	0,95

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	tl, Installations de supervision et de recharge aux dépôts pour bus électriques	18,30	40	7,32
	tl, Implantation 23 mâts de charge pour bus électriques	15,33	40	6,13
	m2, Doublement de la voie du métro m2 sous la gare CFF à Lausanne	34,98	40	13,99
	MBC, Acquisition de bus électriques, période 2028-2032	11,83	40	4,73
	tl, Acquisition de bus électriques, période 2028-2032	50,35	40	20,14
	tl, Acquisition de 4 trolleybus articulés à batterie, lignes tl 3 et tl 6	3,40	40	1,36
	MBC, Bornes de recharge pour bus électriques au dépôt de Denges	2,77	40	1,11
	Tolochenaz, Nouveau terminus Les Saux	1,29	40	0,52
Limmattal	Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal	2,00	40	0,80
	Limmattal – Beschaffung Batterie-Busse	2,50	40	1,00
Locarnese	Nuovo servizio TP su gomma tra Intragna e Losone/Ascona e conseguente adattamento delle infrastrutture	0,12	35	0,04
	Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina e conseguente adattamento delle infrastrutture	0,20	35	0,07
	Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico	0,38	35	0,13
	Misure per elettrificazione linee TP su gomma urbane	9,00	35	3,15
Luzern	Schenkon, Bushaltestelle und Bushub LUKS Sursee	2,00	40	0,80
	Luzern, Bushaltestelle und Buswende Ibach	1,00	40	0,40
	Ausbau Depots Weinbergli (1, Etappe), Root, Ruswil, Dierikon, Rothenburg, Malters, Kriens (1, Etappe), Depot Rickenbach	19,12	40	7,65
	Ersatz der Dieselbusse durch Depotlader-Batteriebusse im Ortsverkehr; Beschaffung von 48 Depotlader-Batteriebussen	18,98	40	7,59
	Kriens, Erweiterung der Durchfahrts-Höhe Gabeldingenstrasse (unter Sonnenbergbahn) für Elektrobusse	0,33	40	0,13
Mendrisiotto	Nuove fermate TP su gomma (Chiasso cimitero-Bissone-Brusino Arsizio-Ligornetto-Rancate)	1,20	35	0,42
	Riqualifica nodo Chiesa Sant'Anna (fermata Morbio Superiore, Posta)	2,15	35	0,75
	Velocizzazione attraverso riqualifica via Bellavista (Breggia - Morbio Inf.)	3,50	35	1,23
	Velocizzazione TP tratto dogana Brusata - via al Pero e tratto Croce Grande - Al Ponte (Novazzano-Genestrerio)	3,00	35	1,05
	Interventi per inversione bus terminale (Capolago)	0,35	35	0,12
	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	4,55	35	1,59
Mobul	Mobul (sauf Broc et le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain	2,48	35	0,87

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Bulle : Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain au Terraillet	0,60	35	0,21
Obersee	eBusse, Kanton ZH	0,50	35	0,18
	eBusse, Kanton SG	1,30	35	0,46
Rivelac	Equipement du dépôt VMCV pour l'électrification de la flotte, étape 1	2,97	30	0,89
	Surcoût pour le remplacement de la flotte par des bus électriques, étape 1	9,20	30	2,76
	Aménagement des infrastructures TP en lien nouvelle desserte Châtel-St-Denis	1,19	30	0,36
RUN	Prolongation de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus	0,54	35	0,19
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	1,76	35	0,62
Solothurn	Elektrifizierung Buslinien BSU	1,61	40	0,64
St.Gallen Bodensee	- Elektrifizierung Ortsbus Gossau / Herisau	9,02	35	3,16
	St.Gallen, Busspur Martinsbruggstrasse (Favrestrasse - Schön- bülstrasse (stadtauswärts))	1,10	35	0,39
Stadt Zürich-	Zürich – Tramwendes Schleife Hermetschloo	9,00	40	3,60
Glattal	Zürich – Beschaffung Batterie-Busse und Batterie-Trolleybusse	20,60	40	8,24
	Bassersdorf / Volketswil – Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	5,81	40	2,32
	Zürich / Adliswil – Verlängerung Trolleybuslinie 72 nach Adliswil	3,00	40	1,20
	Glattal – Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	9,06	40	3,62
Thun	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun	7,62	40	3,05
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried	0,40	35	0,14
Unterland- Furttal	Regensdorf – Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	0,21	30	0,06
	Regensdorf – Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	0,34	30	0,10
Wil	Elektrifizierung Buslinien: 729 (Wil-Rickenbach-Uzwil) / 731 (Wil-Rickenbach-Kirchberg)	1,34	35	0,47
Winterthur	Winterthur - Nachhaltige Mobilität, Elektromobilität, Rollmaterial	13,24	35	4,63
und Umgebung	Winterthur - Depotneubau: Erweiterung Depotkapazitäten (Depot Auwiesen)	40,00	35	14,00
	Winterthur - Verstärkung Gleichrichterstationen (GRS) für Busliniennetz Prio A	2,40	35	0,84

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Winterthur - Ladeinfrastruktur für Batteriebus (best, und neues Depot)	4,52	35	1,58
	Winterthur - Neues Bustrasse bei Kronastrasse (Fortsetzung Leonie-Moser-Brücke, Querung Grütze)	8,00	35	2,80
	Illnau-Effretikon - Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	0,43	35	0,15
	Illnau-Effretikon - Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	0,55	35	0,19
Zürcher Oberland	VZO - Ladeinfrastruktur für eBusse in den Depots Rüti ZH, Grüningen und Wetzikon	8,80	35	3,08
	VZO – Beschaffung eBusse	5,05	35	1,77
TOTAL		729.86		278,03

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Tram- und Bushaltestellen

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST, Höchstbeiträge
Aargau-Ost	Paket BUS A-Liste	0,42	45	0,19
Basel	Paket BUS A-Liste	4,40	35	1,54
Bellinzonese	Pacchetto BUS Lista A	0,71	35	0,25
Bern	Paket BUS A-Liste	8,89	45	4,00
Chur	Paket BUS A-Liste	0,97	35	0,34
Fribourg	Paquet BUS Liste A	6,97	35	2,44
Limmattal	Paket BUS A-Liste	1,33	40	0,53
Mobul	Paquet BUS Liste A	0,80	35	0,28
Obersee	Paket BUS A-Liste	2,51	35	0,88
Rivelac	Paquet BUS Liste A	0,30	30	0,09
Solothurn	Paket BUS A-Liste	1,33	40	0,53
St,Gallen Bodensee	- Paket BUS A-Liste	1,31	35	0,46
Unteres Reusstal	Paket BUS A-Liste	2,86	35	1,00
Unterland- Furttal	Paket BUS A-Liste	0,33	30	0,10
Valais cent- ral	Paquet BUS Liste A	4,06	35	1,42
Winterthur und Umge- bung	Paket BUS A-Liste	3,69	35	1,29
TOTAL		40.88		15,34

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)	9,75	40	3,90
	Oftringen, ÖV-Drehscheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse)	4,48	40	1,79
	Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof	0,25	40	0,10
AggloY	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7,26	30	2,18
Basel	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	9,92	35	3,47
	BS: Tramprojekt Klybeck	59,52	35	20,83
	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	158,73	35	55,56
	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	1,51	35	0,53
Bellinzone	Nuova fermata TP: Carasso	0,20	35	0,07
	Nuova fermata TP: Ex Birreria	0,20	35	0,07
	Nuova fermata TP: Sasso Corbaro	0,15	35	0,05
	Adattamenti stradali per la linea 5 di collina	0,25	35	0,09
	Punto di attestamento linea 5	0,15	35	0,05
	Nuova fermata TP: comparto IRB/Liceo	0,15	35	0,05
	Nuovo collegamento viario	2,15	35	0,75
	Nuova fermata TP: via ai Lischèe	0,15	35	0,05
	Nuova fermata TP: OBI	0,15	35	0,05
	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione	0,60	35	0,21
Bern	Urtenen-Schönbühl, Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38 Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorffeldstrasse	1,99	45	0,90
	Wünnewil-Flamatt, Bushaltestellen mit Personenunterständen und Veloabstellplätzen	0,50	45	0,23
	Paket BUS B-Liste	11,44	45	5,15
Biel/Lyss	Elektrifizierung Depot VB in Agglomeration Biel	26,87	30	8,06
	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	3,98	30	1,19
	Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	1,49	30	0,45
	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2	2,99	30	0,90
Chablais	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	13,67	35	4,78
	Axe fort TP Aigle - Raffinerie - Corbier (ARC)	3,12	35	1,09
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,61	35	0,56
Davos	Elektrifizierung Ortsbusverkehr Horizont B	1,20	30	0,36

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Frauenfeld	Matzingen - neue Bushaltestelle Büel	0,12	35	0,04
	Matzingen - neue Bushaltestelle Bahnhof Matzingen	0,12	35	0,04
Grand Genève	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex	12,49	40	5,00
Kreuzlingen-Konstanz	Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage	5,55	30	1,67
	Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen	0,79	30	0,24
Lausanne-Morges	BHNS, Lausanne, av, d'Echallens, Montétan - Chauderon	17,80	40	7,12
	Ligne de bus tangentielle tl 30 entre Prilly, Galicien - Epalinges, Croisettes	4,70	40	1,88
	BHNS PP10, étape 1 entre Crissier, Bré et Lentillières	31,06	40	12,42
Luzern	Ausbau Depots Weinbergli (2, Etappe), Kriens (2, Etappe)	1,09	40	0,44
	Ersatz der Dieselsebusse durch Depotlader-Batteriebusse; Beschaffung von 28 Depotlader-Batteriebusen	10,56	40	4,22
Mendrisiotto	Accessibilità alla stazione ferroviaria di Balerna (Balerna)	0,25	35	0,09
	Allargamento stradale Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia)	2,95	35	1,03
	Velocizzazione attraverso riqualifica via dal Pulisin (Breggia)	1,50	35	0,53
	Nuovo capolinea Arogno (Arogno)	0,50	35	0,18
Mobul	Paquet BUS Liste B	0,40	35	0,14
Nidwalden und Engelberg	Stans - Bahnhofplatz Ost	2,32	35	0,81
Rivelac	Aménagement des infrastructures TP dans la zone d'activité de Villeneuve	1,48	30	0,44
	Equipement du dépôt VMCV pour l'électrification de la flotte, étape 2	0,79	30	0,24
	Surcoût pour le remplacement de la flotte par des bus électriques, étape 2	3,47	30	1,04
	Aménagement de stations de charge aux terminus des lignes régionales	1,68	30	0,50
	Aménagement des infrastructures TP en lien avec la ligne des Hauts de Blonay	0,99	30	0,30
	Paquet BUS Liste B	0,99	30	0,30
RUN	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y.c, route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès	5,57	35	1,95
	Amélioration de la ligne 303 à La Chaux-de-Fonds: suppression de la boucle à la patinoire	2,29	35	0,80

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la des- serte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du- Locle, secteur Tourbillon - Alisiers	3,21	35	1,12
	Réorganisation du réseau de transports publics urbains de la Ville de La Chaux-de-Fonds : amélioration des lignes 303 et 311	0,74	35	0,26
	Amélioration de la desserte de la ligne 312 "Joux-Perret"	0,40	35	0,14
	Aménagement d'un nouveau arrêt de bus à la Gouille	0,30	35	0,11
Schaffhau- sen	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Flurlingen an Schaffhau- sen	1,29	35	0,45
Solothurn	Elektrifizierung Buslinien BSU	1,68	40	0,67
Stadt Zürich- Glattal	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil Kloten In- dustrie - Bassersdorf Bahnhof	222,00	40	88,80
	Wallisellen - Busbevorzugung Weststrasse	6,00	40	2,40
	Zürich – Neubau Busgarage Zürich-Nord, Teil Ladeinfrastruktur	12,20	40	4,88
	Zürich – Tramtangente Nord (Affoltern - Stettbach)	325,00	40	130,00
Unteres Reusstal	Paket BUS B-Liste	0,60	35	0,21
Valais cent- ral	Nendaz : Place de rebroussement à Fey	0,30	35	0,11
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Verstärkung Gleichrichterstationen (GRS) für Bus- liniennetz Prio	2,40	35	0,84
	Winterthur - Buswendeanlage Steig	4,00	35	1,40
	Winterthur - Buswendeanlage Technorama und Haltestelle Al- bert-Einstein-Strasse	7,00	35	2,45
TOTAL		1021,01		388,73

A1-2 Motorisierter Individualverkehr

Tabelle A1-4

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Oensingen, GVP inkl, kant, FlaMas	59,17	40	23,67
	Aarau, BGK Tellstrasse	10,20	40	4,08
	Härkingen, BGK Fülenbacherstrasse – Boningerstrasse –	6,17	40	2,47
	Usserdorf			
Aargau-Ost	Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse	5,29	45	2,38
	Mutschellen-Bremgarten, Verkehrsmanagement Mutschellen- Bremgarten	7,97	45	3,59
AggloY	Axe Principal d'Agglomération, tronçon Ouest	14,09	30	4,23
Basel	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse - Bromba- cherstrasse	9,69	35	3,39
Bern	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz	4,08	45	1,84
	Stadt Bern, Weissensteinstrasse, Pestalozzi-, Brunnmatt- strasse (Gleisersatz)	9,03	45	4,06
Biel/Lyss	Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Schleusenweg	2,99	30	0,90
	Lyss, Parkleitsystem	1,99	30	0,60
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle - Umfahrung Hasle	77,41	30	23,22
Chablais	Requalification de la route d'Outre-Vièze à Monthey	5,66	35	1,98
Chur	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	3,92	35	1,37
	Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	2,12	35	0,74
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	0,98	35	0,34
	Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Landquart	0,96	35	0,34
	Industriestrasse inkl, Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,67	35	2,33
	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	1,30	35	0,46
Davos	Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret	3,72	30	1,12
Einsiedeln	Umklassierung Grotzenmühle-/ Allmeindstrasse	2,08	30	0,62
	BGK Hauptstrasse	1,89	30	0,57
Frauenfeld	Frauenfeld - Sicherung der verkehrlichen Anbindung Siedlungs- gebiet "neues Werkhofareal"	2,33	35	0,82
Fribourg	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	17,46	35	6,11
	Aménagement de la TransAgglo et requalification de la route de la Glâne: secteur Bluefactory	2,47	35	0,86
	Requalification du centre de la traversée du village de Neyruz	4,34	35	1,52

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Requalifikation Sortie sud de Düdingen : carrefour Tschiemer et Jetschwilstrasse	2,55	35	0,89
	Requalifikation de la place de la Gare et ses abords - Périmètre 2	5,99	35	2,10
Grand Genève	Requalifikation de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)	5,87	40	2,35
	Requalifikation de la route Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	7,22	40	2,89
	Première étape de requalifikation de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)	8,67	40	3,47
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV): première étape	12,24	40	4,90
	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	6,73	40	2,69
	Réaménagement de la place des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne	6,99	40	2,80
	Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne	14,41	40	5,76
Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen	1,83	30	0,55
	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz	1,73	30	0,52
Lausanne-Morges	RC1 - Venoge-Morges / Tronçon 4, Etape 1, Temple - Blancherie à Morges	5,04	40	2,02
	Morges, Requalifikation place Dufour et av, Paderewski (RC77)	5,69	40	2,28
	Lausanne, Aménagement av, d'Ouchy (sud), place de la Navigation, rue du Liseron en faveur des modes actifs	2,40	40	0,96
	Lausanne, Aménagement des rues sous-gare (William-Fraisie, Grancy, rues attenantes) en accès à la gare CFF	7,22	40	2,89
	Lausanne, Réaménagement av, de la Gare, av, Ruchonnet et ch, de Mornex	7,05	40	2,82
	Romanel-sur-Lausanne, Barreau et giratoire de Fontany en lien avec la RC448	4,35	40	1,74
	Lausanne, Romanel-sur-Lausanne, Aménagement d'une route de desserte de la zone d'activités de Vernand, secteur Ouest	2,90	40	1,16
Limmattal	Oberengstringen – BGK Zentrum	2,09	40	0,84
	Spreitenbach – Aufwertung Zentrumsstrasse-Bahnhofstrasse (inkl, Knoten)	3,06	40	1,22
Locarnese	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	3,83	35	1,34

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Luzern	K 17 : Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung We- semlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem	3,57	40	1,43
	K 17: Luzern, Löwenplatz – Einm, K 2, Zürichstrasse, Al- penstrasse, Löwenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssys- tem	4,59	40	1,84
	K 65/65c: Buchrain, Knoten K 65/65c	20,31	40	8,12
	K 14 / K 48: Schenkön, Zollhus bis Einmündung Krummba- cherstrasse , Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den ÖV und den FVV, Verkehrssteuerung	5,03	40	2,01
	K 14: Schenkön, Schwyzermatt, Optimierung Leistungsfähig- keit, Massnahmen für den ÖV in Koordination mit Erschliessung Kantonsspitalstandort Schwyzermatt	3,96	40	1,58
	K 16: Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Em- men Dorf – Kreisel Waltwil	12,62	40	5,05
	Kriens, Umgestaltung Südallee Nord, Arsenalstrasse	7,74	40	3,10
	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribtschenstrasse	16,83	40	6,73
	K 15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmün- dung Hasenmoosstrasse	7,50	40	3,00
Mobul	Riaz : Réaménagement Valtrac	9,37	35	3,28
Nidwalden und Engel- berg	Ennetbürgen - Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	4,92	35	1,72
Obersee	Aufwertung Wilen-, Wollerausstrasse zu neuem Zubringer Freienbach	12,19	35	4,27
	Bahnquerung Benknerstrasse, Reichenburg	3,47	35	1,21
	BGK Breitenhofstrasse, Rüti	4,08	35	1,43
	BGK (Begegnungszone) Bandwiesstrasse, Rüti	3,11	35	1,09
	Ortskernaufwertung (Dorfplatz), Wollerau	5,46	35	1,91
Rheintal	BGK Churerstrasse	4,08	35	1,43
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Feldwiesen- strasse	5,46	35	1,91
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Bahn- hofstrasse	1,88	35	0,66
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Kriessern- strasse	3,79	35	1,33
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Kesselbach- strasse	1,24	35	0,43
	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	37,04	35	12,96
Rivelac	Réaménagement de l'axe Italie - Simplon - Vevey	6,02	30	1,81

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Réaménagement RC780, traversée de Montreux (boulevard urbain)	10,88	30	3,26
	Réaménagement RC743, rte Rio Gredon - St-Légier	5,54	30	1,66
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et réaménagement des carrefours en faveur des TP et de la mobilité douce	3,55	35	1,24
	Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare de Boudry (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM	1,71	35	0,60
Schaffhausen	Aufwertung Rheinufer Ost, Etappe 1 (Erschliessungsstrasse)	13,84	35	4,84
	Anschluss Merishausen an H4 mit verbesserter Veloführung nach Schaffhausen	6,79	35	2,38
Solothurn	Gerlafingen, BGK Biberist- / Bahnhof- / Haupt- / Wilerstrasse	4,62	40	1,85
St.Gallen	- St.Gallen, BGK St.Leonhard-Strasse / Oberer Graben	3,90	35	1,37
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Zürich – Hofwiesenstrasse - Schaffhauserplatz bis Bucheggplatz	8,93	40	3,57
	Zürich – Uraniastrasse	12,50	40	5,00
	Kloten – BGK Schaffhauserstrasse (Ortszentrum, inkl. Knoten Wilder Mann)	4,64	40	1,86
	Adliswil - BGK Sihltalstrasse Sood mit Velobahn	5,50	40	2,20
	Adliswil – Soodring / Sood- / Sihltalstrasse	4,58	40	1,83
	Dübendorf - BGK Überlandstrasse Teil West (inkl. Memphis-Knoten)	9,00	40	3,60
	Greifensee / Uster - BGK Stationsstrasse und Greifensee-strasse	5,80	40	2,32
	Dübendorf / Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	16,00	40	6,40
	Adliswil – Unterführung Sood	9,50	40	3,80
Thun	Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse	0,85	40	0,34
	Thun, BGK Siegenthalergut	10,15	40	4,06
Unteres Reusstal	Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B	3,80	35	1,33
	Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossggiessen	8,90	35	3,12
Unterland- Furttal	Bülach – BGK Schaffhauserstrasse (Abschnitt Glashüttenstrasse – Unterweg)	2,75	30	0,83
	Niederglatt – BGK Kaiserstuhl-und Zürcherstrasse	5,20	30	1,56
	Regensdorf – BGK Wehntalerstrasse, 2, Teil	41,75	30	12,53
	Sion : Pont multimodal de la Drague	15,32	35	5,36

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Valais	cent- Sion : Requalification T9 Sion Ouest	12,51	35	4,38
ral				
	Savièse : Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC60 et RC61)	6,73	35	2,36
	Ayent : Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC58)	7,43	35	2,60
Wil	Uzwil: BGK Gupfenstrasse (Teil Gemeindestrasse)	4,44	35	1,55
	Jonschwil: BGK Wilerstrasse Schwarzenbach	9,18	35	3,21
	Sirnach: BGK Zentrum (Winterthurerstrasse)	3,32	35	1,16
	Münchwil: Unfallschwerpunkt Q20	1,49	35	0,52
	Wil: Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	4,71	35	1,65
Winterthur	Winterthur - Neuwiesen III, klimaangepasste Strassenraumge-	15,00	35	5,25
und Umge-	staltung			
bung	Winterthur - Aufwertung Grüzefeldstrasse	2,00	35	0,70
	Winterthur - Aufwertung Schaffhauser-/ Lindstrasse	10,20	35	3,57
	Winterthur - Aufwertung Neuwiesen- / Schaffhauserstrasse	5,10	35	1,79
	Winterthur - Neugestaltung Strassenräume Sulzerareal	11,22	35	3,93
Zürcher	Uster - Unterführung Winterthurerstrasse	64,92	35	22,72
Oberland	Uster – Flankierende Massnahmen Unterführung Win- terthurerstrasse	3,06	35	1,07
TOTAL		943,41		341,47

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Verkehrsmanagement

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Paket VM A-Liste	2,70	40	1,08
Aargau-Ost	Paket VM A-Liste	0,11	45	0,05
AggloY	Paquet GT Liste A	1,63	30	0,49
Biel/Lyss	Paket VM A-Liste	5,37	30	1,61
Kreuzlingen- Konstanz	Paket VM A-Liste	3,17	30	0,95
Lausanne- Morges	Paquet GT Liste A	1,43	40	0,57
Luzern	Paket VM A-Liste	7,50	40	3,00
Mobul	Paquet GT Liste A	1,60	35	0,56
Nidwalden und Engel- berg	Paket VM A-Liste	0,31	35	0,11
Rivelac	Paquet GT Liste A	1,03	30	0,31
RUN	Paquet GT Liste A	1,89	35	0,66
Solothurn	Paket VM A-Liste	0,55	40	0,22
Thun	Paket VM A-Liste	9,43	40	3,77
Unterland- Furttal	Paket VM A-Liste	2,00	30	0,60
Valais cent- ral	Paquet GT Liste A	1,03	35	0,36
Winterthur und Umge- bung	Paket VM A-Liste	5,31	35	1,86
TOTAL		45,06		16,20

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Strassengestaltungskonzepte

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Paket BGK A-Liste	18,83	40	7,53
Aargau-Ost	Paket BGK A-Liste	46,16	45	20,77
AggloY	Paquet VSR Liste A	6,87	30	2,06
Basel	Paket BGK A-Liste	45,11	35	15,79
Bellinzone	Pacchetto RSS Lista A	3,71	35	1,30
Bern	Paket BGK A-Liste	29,98	45	13,49
Biel/Lyss	Paket BGK A-Liste	18,27	30	5,48
Burgdorf	Paket BGK A-Liste	7,60	30	2,28
Chablais	Paquet VSR Liste A	18,66	35	6,53
Chur	Paket BGK A-Liste	9,14	35	3,20
Davos	Paket BGK A-Liste	7,40	30	2,22
Einsiedeln	Paket BGK A-Liste	3,53	30	1,06
Frauenfeld	Paket BGK A-Liste	1,57	35	0,55
Fribourg	Paquet VSR Liste A	13,54	35	4,74
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	41,73	40	16,69
Interlaken	Paket BGK A-Liste	6,97	30	2,09
Kreuzlingen- Konstanz	Paket BGK A-Liste	16,50	30	4,95
Langenthal	Paket BGK A-Liste	4,63	40	1,85
Lausanne- Morges	Paquet VSR Liste A	23,93	40	9,57
Limmattal	Paket BGK A-Liste	17,68	40	7,07
Locarnese	Pacchetto RSS Lista A	18,54	35	6,49
Luzern	Paket BGK A-Liste	59,15	40	23,66
Mendrisiotto	Pacchetto RSS Lista A	3,26	35	1,14
Mobul	Paquet VSR Liste A	22,17	35	7,76
Nidwalden und Engel- berg	Paket BGK A-Liste	1,23	35	0,43
Obersee	Paket BGK A-Liste	29,91	35	10,47
Rheintal	Paket BGK A-Liste	21,03	35	7,36
Rivelac	Paquet VSR Liste A	24,60	30	7,38
RUN	Paquet VSR Liste A	28,29	35	9,90
Schaffhau- sen	Paket BGK A-Liste	14,51	35	5,08

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST, Höchstbeiträge
Solothurn	Paket BGK A-Liste	3,50	40	1,40
St.Gallen	- Paket BGK A-Liste	45,49	35	15,92
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Paket BGK A-Liste	15,70	40	6,28
Unterland- Furttal	Paket BGK A-Liste	16,90	30	5,07
Valais cent- ral	Paquet VSR Liste A	31,43	35	11,00
Wil	Paket BGK A-Liste	1,51	35	0,53
Winterthur und Umge- bung	Paket BGK A-Liste	15,06	35	5,27
Zürcher Oberland	Paket BGK A-Liste	18,23	35	6,38
TOTAL		712,32		260,74

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Suhr, VERAS Teil Süd	30,94	40	12,38
	Oftringen, Kernzone Umsetzung BGK K104	13,93	40	5,57
	Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerverkehr)	10,00	40	4,00
	Aarau, Mühlemattstrasse	8,00	40	3,20
	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Ge- samtverkehrssystem	9,20	40	3,68
	Paket BGK B-Liste	7,90	40	3,16
Aargau-Ost	Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seil- werkstrasse	7,73	45	3,48
	Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden	1,99	45	0,90
	Lupfig, ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen	4,88	45	2,20
	Paket BGK B-Liste	13,59	45	6,12
AggloY	Modération rue des Prés-du-Lac	2,68	30	0,80
	Modération du centre des Tuileries	1,45	30	0,44
	Requalification de la rue de la Plaine et goulet du casino	3,56	30	1,07
Basel	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinallee	10,46	35	3,66
	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA)	406,95	35	142,43
	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	18,09	35	6,33
	CeA : Réaménagement des carrefours RD105-RD201 et RD105-fret EAP	4,82	35	1,69
	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl, kommunaler FlaMa	15,07	35	5,27
	"BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Ab- schnitt Zentrum"	7,84	35	2,74
	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchenstei- nerstrasse	10,97	35	3,84
	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St, Jakobs-Strasse	7,24	35	2,53
	BS: Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Neuorganisation	28,56	35	10,00
	Paket VM B-Liste	4,02	35	1,41
Bellinzone	Paket BGK B-Liste	7,41	35	2,59
	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano, Bellin- zona - Viale Olgiati, Giubiasco, Interventi infrastrutturali	9,18	35	3,21
	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Bellinzona - Via Zorzi (strada Cantonale) Interventi infrastrutturali	5,36	35	1,88
	Pacchetto RSS Lista B	2,70	35	0,95
Bern	Stadt Bern, BGK Bollwerk Aufwertung	0,99	45	0,45

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Lo- ryplatz	4,85	45	2,18
	Paket VM B-Liste	2,49	45	1,12
	Paket BGK B-Liste	12,44	45	5,60
Biel/Lyss	Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)	4,59	30	1,38
	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl, General-Guisan- Platz	2,30	30	0,69
	Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse	3,32	30	1,00
	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse - See- ufer	5,10	30	1,53
	Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neu- marktstrasse	4,34	30	1,30
	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	3,83	30	1,15
	Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse	5,97	30	1,79
	Paket BGK B-Liste	17,62	30	5,29
Burgdorf	Paket BGK B-Liste	4,58	30	1,37
Chablais	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire - Chemin d'Arbignon (Le Verger)	2,60	35	0,91
	Paquet VSR Liste B	10,27	35	3,59
Chur	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	2,45	35	0,86
	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	7,14	35	2,50
	Paket BGK B-Liste	8,09	35	2,83
Einsiedeln	Paket BGK B-Liste	6,00	30	1,80
Frauenfeld	Frauenfeld - Aufwertung Zürcherstrasse zwischen Kreisel Tal- bach und Messenriet	6,00	35	2,10
	Paket VM B-Liste	0,08	35	0,03
	Paket BGK B-Liste	0,55	35	0,19
Fribourg	Réaménagement centralité du Schönberg	1,53	35	0,54
	Paquet GT Liste B	1,49	35	0,52
	Paquet VSR Liste B	33,52	35	11,73
Grand Genève	Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex	6,38	40	2,55
	Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cher- pines) et du carrefour avec le chemin des Mattines	9,18	40	3,67
	Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fon- taine et la douane de Moillesullaz	12,75	40	5,10
Kreuzlingen-	Paket VM B-Liste	1,88	30	0,56
Konstanz	Paket BGK B-Liste	14,48	30	4,34

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Lausanne-Morges	Lausanne, Requalification de l'av, de Tivoli, des carrefours Montelly et Chauderon Sud	13,06	40	5,22
	Lausanne, Prilly, Requalification av, du Chablais, tronçon Gali- cien - Provence	6,06	40	2,42
	Ecublens, Echandens, Bussigny, Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens, aménagement modes actifs et transports publics (RC79 et RC76), giratoires de Poimboeuf et du Reculan (RC151)	4,18	40	1,67
Limmattal	Schlieren – BGK Goldschlägstrasse inkl, Velobahn und Velohauptverbindung	4,08	40	1,63
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,86	35	1,70
Luzern	K 2: Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Verkehrsmanagement, Förderung ÖV und FVV	5,10	40	2,04
	K 4 / 13: Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm, Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse	4,08	40	1,63
	K 2: Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse	5,16	40	2,06
	K 17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (inkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.)	8,26	40	3,30
	K 31: Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Verkehrsmanagement, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil	5,47	40	2,19
	Küssnacht, Neue Zentrumsgestaltung (NZK)	7,14	40	2,86
	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse	5,36	40	2,14
	K 65a: Inwil, Ortsdurchfahrt	5,61	40	2,24
	Kriens, Umgestaltung Südallee Süd, Kuonimatt	3,83	40	1,53
	K 17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid, Busbezugung	9,45	40	3,78
	Paket VM B-Liste	20,28	40	8,11
	Paket BGK B-Liste	10,60	40	4,24
Mendrisiotto	Pacchetto RSS Lista B	7,61	35	2,66
Mobul	Paquet GT Liste B	2,07	35	0,72
	Paquet VSR Liste B	9,81	35	3,43
Obersee	FlaMa Zubringer Freienbach (Halten)	5,48	35	1,92
	Strassenraumgestaltung Alte Jonastrasse, Rapperswil-Jona	6,63	35	2,32
	Paket BGK B-Liste	15,06	35	5,27
Rheintal	Paket BGK B-Liste	1,04	35	0,36
Rivelac	Réaménagement de l'axe Nestlé - Vevey	7,42	30	2,23

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
RUN	Réaménagement RC780, secteur Chillon - Veytaux	8,93	30	2,68
	Paquet GT Liste B	2,78	30	0,83
	Paquet VSR Liste B	23,72	30	7,12
	Restructuration et valorisation de la Place Numa-Droz	4,34	35	1,52
	Requalification de la place Alexis-Marie Piaget	4,83	35	1,69
	Requalification du Quai Louis Perrier et Max-Petitpierre : réduction à 1 voie TIM par direction, élargissement et sécurisation de la bande cyclable, élargissement de la voie verte piétons - cycles au bord du lac	9,67	35	3,38
	Réaménagement et limitation des TIM entre la place de l'Hôtel-de-Ville et les rues du Docteur-Coullery / Casino	6,56	35	2,30
	Réaménagement urbain Marin-Village et piste cyclable entre les sites scolaires de Marin et Saint-Blaise	3,57	35	1,25
	Requalification de l'avenue de la Gare à Morteau et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue	6,23	35	2,18
	Requalification des voiries existantes pour créer un boulevard urbain sud favorable au TP et MD	4,61	35	1,61
Schaffhausen	Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evoles et de la rue de la Promenade-Noire	4,95	35	1,73
	Paquet VSR Liste B	17,63	35	6,17
	Aufhebung Bahnübergang und Entflechtung MIV/FVV Stein am Rhein	26,52	35	9,28
Solothurn	Paket BGK B-Liste	16,69	35	5,84
	Biberist/Solothurn, Neukonzeption Lackenhof – Rampe Bärenstrasse	31,87	40	12,75
	Kriegstetten, BGK Zentrum (Hauptstrasse, Gerlafingenstrasse)	1,79	40	0,72
	Paket VM B-Liste	1,00	40	0,40
St.Gallen	Paket BGK B-Liste	4,33	40	1,73
	- St.Gallen, Stadtraum Platztor inkl, Personenunterführung	1,15	35	0,40
	Bodensee Herisau, Neugestaltung Platz – Obstmarkt	3,84	35	1,34
	Paket VM B-Liste	4,59	35	1,61
Stadt Zürich-	Paket BGK B-Liste	13,76	35	4,82
	Dübendorf - BGK Überlandstrasse und Velobahn	9,69	40	3,88
	Glattal Dübendorf - Bahnhof Nord, Velobahn und Umgestaltung Strassenraum	2,04	40	0,82
	Kloten – BGK Dorf- / Bassersdorferstrasse	6,12	40	2,45

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Dietlikon - BGK Bahnhof-/Bassersdorferstrasse (inkl, Radweg ausserorts)	7,14	40	2,86
	Opfikon - BGK Schaffhauserstrasse, Teil Süd	6,12	40	2,45
	Bassersdorf / Nürensdorf - BGK Winterthurerstrasse / Alte Winterthurerstrasse	6,12	40	2,45
	Paket VM B-Liste	13,30	40	5,32
	Paket BGK B-Liste	22,50	40	9,00
Thun	Thun, BGK Innenstadt, 1, Etappe	3,67	40	1,47
	Thun, BGK Innenstadt, 2, Etappe	10,20	40	4,08
	Paket VM B-Liste	4,75	40	1,90
Unteres Reusstal	Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse	6,97	35	2,44
	Paket BGK B-Liste	3,68	35	1,29
Unterland-Furttal	Regensdorf – BGK Watt	10,22	30	3,07
	Regensdorf – Dosierungsstelle Höggerstrasse und Velomassnahme	9,01	30	2,70
	Bülach – LSA Knoten Schaffhauser-/ Winterthurerstrasse	6,00	30	1,80
	Paket VM B-Liste	8,20	30	2,46
	Paket BGK B-Liste	3,10	30	0,93
Valais central	Nendaz : Aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	1,35	35	0,47
	Sion : Requalification RCR07 av, de la Gare à Sion	6,67	35	2,33
	Paquet VSR Liste B	19,26	35	6,74
Will	Wil: BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	5,61	35	1,96
	Paket BGK B-Liste	5,45	35	1,91
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Umgestaltung Wülflinger-/Neftenbachstrasse und Wülflinger-/Wässerwiesen-/Salomon-Hirzel-Strasse	7,65	35	2,68
	Winterthur - Neugestaltung Strassenraum Lindenplatz	9,18	35	3,21
	Illnau-Effretikon - Verkehrskonzept Eselriet	3,00	35	1,05
	Paket BGK B-Liste	0,86	35	0,30
Zürcher Oberland	Uster – Umgestaltung Berchtold-/Zürichstrasse	4,74	35	1,66
	Uster - Umgestaltung Winterthurerstrasse	3,14	35	1,10
	VDS: Bahnhofplatz Nord	0,61	35	0,21
	Uster - Fertigstellung Veloverbindung Uster - Riedikon	1,65	35	0,58
Total		1440,39		518,79

A1-3 Fuss- und Veloverkehr

Tabelle A1-8

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Ab- schnitt West Aarauerstrasse	7,96	40	3,18
	Kantonale Velohauptroute H2,04: Korridor Olten-Trimbach	3,84	40	1,54
	Egerkingen, Gleisquerung FVV	5,75	40	2,30
	Olten, Stadtteilverbindung Winkel für Fuss- und Veloverkehr zwischen Bifang und Innenstadt	9,45	40	3,78
	Olten, Trimbachbrücke	3,15	40	1,26
Aargau-Ost	Dintikon/Villmergen, FVV-Passerelle über Knoten Langelen, K123/K387	10,25	45	4,61
AggloY	Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy	4,50	30	1,35
	Franchissement de la route Ste Croix	1,48	30	0,44
Basel	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Nau / Norimatt	7,03	35	2,46
Bellinzonese	Percorso ciclopedonale, Osogna - Claro	5,75	35	2,01
	Marciapiedi ciclopedonali sul ponte di Via G, Lepori	5,75	35	2,01
	Passerella pedonale a Cadenazzo, stazione FFS	10,00	35	3,50
Bern	Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr	5,97	45	2,69
	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende In- dustriestrasse)	7,11	45	3,20
Burgdorf	Radweg Oberburg - Hasle	6,97	30	2,09
Chablais	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	9,61	35	3,36
	Traversée de la route cantonale 790-B-P pour les vélos	0,29	35	0,10
Chur	Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	5,89	35	2,06
	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur Teil Felsenaustrasse-Dalpweg	2,27	35	0,79
Einsiedeln	FVV-Verbindung Ruostel - Euthal, Einsiedeln	8,15	30	2,45
Fribourg	Vélostation Ancienne Gare	7,62	35	2,67
	Franchissement MD : Tour-Henri - Rue du Criblet	7,00	35	2,45
	Liaison cyclable Matran - Villars-sur-Glâne	10,59	35	3,71
Grand Genève	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	9,47	40	3,79
	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	4,78	40	1,91

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix sur domaine public cantonal	23,33	40	9,33
	Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Bio-lay - Mies	6,83	40	2,73
	Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève	17,18	40	6,87
	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération	21,77	40	8,71
	Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb	10,05	40	4,02
	Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard	8,49	40	3,40
	Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve	9,66	40	3,86
Langenthal	Roggwil - St, Urban: Neubau Radweg	0,80	40	0,32
Lausanne-Morges	Lausanne, Nouveau passage sous-voie m1 Bourdonnette - Vidy La Romaine	14,84	40	5,94
	Pully, Lutry, Franchissement Leisis - Landar	12,86	40	5,14
Limmattal	Schlieren – Velobahn, Abschnitt Altstetten - Schlieren	17,01	40	6,80
Luzern	K 13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Abschnitt Gemeindegrenze Neuenkirch – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	6,19	40	2,48
	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrüti, Radverkehrsanlage	5,75	40	2,30
	K 48: Eich/Schenkon, Gemeindegrenze Eich – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	6,03	40	2,41
	K 18: Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage	8,88	40	3,55
	K 47: Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage	6,00	40	2,40
	Emmen, Velohauptverbindung und Veloabstellanlage Schützenmatt	4,02	40	1,61
	Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fussverbindung Fluhmühle Reussinsel	6,03	40	2,41
Mobul	Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne	0,35	35	0,12

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Nidwalden und Engelberg	Ennetmoos - Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl, Weiler St, Jakob	4,46	35	1,56
Rivelac	Réalisation d'un franchissement MD des voies CFF, secteur Pis- sot - Villeneuve	5,44	30	1,63
	Réalisation d'un franchissement MD des voies CFF, secteur Po- terlaz - Villeneuve	5,34	30	1,60
	Aménagement d'un cheminement piéton le long des rives du Lac - La Tour-de-Peilz	5,93	30	1,78
	Aménagement d'une liaison MD sécurisée RC 742 et 743, Hau- teville - St-Légier	4,95	30	1,49
	Création d'un ascenseur urbain entre l'av, Alpes et la Grand- Rue - Montreux	0,89	30	0,27
	Aménagement d'une liaison MD entre Châtel-St-Denis et Palé- zieux, étape 1	4,95	30	1,49
	Réalisation d'un franchissement MD de la Veveyse à Châtel-St- Denis	2,97	30	0,89
Schaffhausen	Rheinufersteg Freier Platz-Salzstadel	5,03	35	1,76
Solothurn	Velovorrangroute V 3 Solothurn - Biberist - Gerlafingen – Re- cherswil	24,38	40	9,75
	Derendingen/Zuchwil, Alternative Veloführung Knoten Kreuz- platz, Querung Emme	5,87	40	2,35
St,Gallen	- Herisau, Knoten Schwänli	7,93	35	2,78
Bodensee	Rorschach, Unterführung Scholastikastrasse	6,27	35	2,19
	Goldach, Velosteg unter A1-Viadukt	7,32	35	2,56
	St,Gallen, Passerelle Kantonspital - Museumsquartier	7,14	35	2,50
	St,Gallen, Velovorzugsroute St,Leonhard-Brücke	12,39	35	4,34
Stadt Zürich- Glattal	Zürich – Franca-Magnani-Brücke (Verbindung Stadtkreise 4 und 5 / Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	80,00	40	32,00
	Zürich – Personenunterführung Mühlebachstrasse	17,85	40	7,14
	Zürich – Umsetzung Vorzugsroutennetz Velo, 2, Etappe	15,00	40	6,00
	Glattal - Fil Bleu Glattuferweg 3, Etappe	24,45	40	9,78
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- verkehr, Polysteig	9,80	40	3,92
Thun	Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse	5,47	40	2,19
	Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1, Etappe (Bahnhof - Ge- werbestrasse)	4,58	40	1,83
Valais cen- tral	Sion : Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)	6,62	35	2,32

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Sion : Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare	21,04	35	7,36
Wil	Wil: Fuss- und Veloverbindung WILWEST mit Gleisunterquerung	7,79	35	2,73
	Sirnach: Pilot Velovorzugsroute Abschnitt Gde-Grenze Wil-Sirnach - 1, Etappe	2,30	35	0,81
Winterthur	Winterthur - Anpassungen Ohrbühlstrasse	3,30	35	1,16
und Umge-	Winterthur - Veloverbindung Auenrainstutz	3,20	35	1,12
bung	Winterthur - Anpassungen Hofackerstrasse	1,65	35	0,58
Zürcher	Uster – Unterführung Wermatswilerstrasse	14,00	35	4,90
Oberland	Wetzikon – Fuss- und Velowegverbindung Bahnhof Kempten	6,15	35	2,15
	Uster – Umsetzung VB Raum Uster Ost	8,00	35	2,80
	Mönchaltorf - Radweglückenschliessung Mönchaltorf - Gossau	5,20	35	1,82
TOTAL		694,36		263,66

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Fuss- und Veloverkehr

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Paket LV A-Liste	24,65	40	9,86
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	19,00	45	8,55
AggloY	Paquet MD Liste A	2,53	30	0,76
Basel	Paket LV A-Liste	48,51	35	16,98
Bellinzonese	Pacchetto TL Lista A	18,37	35	6,43
Bern	Paket LV A-Liste	76,56	45	34,45
Biel/Lyss	Paket LV A-Liste	19,73	30	5,92
Burgdorf	Paket LV A-Liste	2,40	30	0,72
Chablais	Paquet MD Liste A	18,31	35	6,41
Chur	Paket LV A-Liste	36,57	35	12,80
Davos	Paket LV A-Liste	2,10	30	0,63
Einsiedeln	Paket LV A-Liste	4,83	30	1,45
Frauenfeld	Paket LV A-Liste	14,97	35	5,24
Fribourg	Paquet MD Liste A	16,74	35	5,86
Grand Genève	Paquet MD Liste A	54,35	40	21,74
Interlaken	Paket LV A-Liste	2,40	30	0,72
Kreuzlingen-Konstanz	Paket LV A-Liste	12,20	30	3,66
Langenthal	Paket LV A-Liste	10,40	40	4,16
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste A	53,88	40	21,55
Limmattal	Paket LV A-Liste	31,33	40	12,53
Locarnese	Pacchetto TL Lista A	13,43	35	4,70
Luzern	Paket LV A-Liste	48,20	40	19,28
Mendrisiotto	Pacchetto TL Lista A	20,97	35	7,34
Mobul	Paquet MD Liste A	11,17	35	3,91
Nidwalden und Engelberg	Paket LV A-Liste	3,83	35	1,34
Obersee	Paket LV A-Liste	39,40	35	13,79
Rheintal	Paket LV A-Liste	20,06	35	7,02
Rivelac	Paquet MD Liste A	22,77	30	6,83
RUN	Paquet MD Liste A	35,54	35	12,44
Schaffhausen	Paket LV A-Liste	8,77	35	3,07

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 inkl. MWST, Höchstbeiträge
Solothurn	Paket LV A-Liste	4,45	40	1,78
St.Gallen	- Paket LV A-Liste	72,43	35	25,35
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Paket LV A-Liste	14,65	40	5,86
Thun	Paket LV A-Liste	19,85	40	7,94
Unterland- Furtthal	Paket LV A-Liste	10,77	30	3,23
Valais cent- ral	Paquet MD Liste A	23,46	35	8,21
Wil	Paket LV A-Liste	13,23	35	4,63
Winterthur und Umge- bung	Paket LV A-Liste	14,66	35	5,13
Zürcher Oberland	Paket LV A-Liste	16,86	35	5,90
TOTAL		884,33		328,17

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Aarau, Fuss-/Velobrücke Aarenau-Telli	13,85	40	5,54
	Aarau, Aareufer Süd-Ost	7,15	40	2,86
	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Abschnitt Aarauerstrasse Ost – Niederämterstrasse West	6,47	40	2,59
	Kantonale Velohauptroute H2,05: Korridor Olten – Winznau – Schönenwerd, Abschnitt Schachenstrasse	5,67	40	2,27
	Kantonale Velohauptroute H2,06: Korridor Stüsslingen/Lostorf - Winznau, Umgestaltung Zentrum Winznau	1,29	40	0,52
	Paket LV B-Liste	9,20	40	3,68
Aargau-Ost	Paket LV B-Liste	30,51	45	13,73
AggloY	MD Route de la Grève	4,42	30	1,33
Basel	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	7,84	35	2,74
	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2, Etappe	10,05	35	3,52
	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2, Etappe	10,05	35	3,52
	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	20,10	35	7,04
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	8,04	35	2,81
	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	10,05	35	3,52
	BL: Velotunnel Angenstein	2,01	35	0,70
	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	1,74	35	0,61
	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	5,38	35	1,88
	Rheinfelden DE: Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	12,06	35	4,22
	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	5,02	35	1,76
	Paket LV B-Liste	10,05	35	3,52
Bellinzonese	Pacchetto TL Lista B	11,29	35	3,95
Bern	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	4,48	45	2,02
	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Etappe Riedbach	6,97	45	3,14
	Radweg Gürbetal	6,72	45	3,02
	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg	11,44	45	5,15
	Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Gaswerkareal, Lift Monbijoubrücke	5,97	45	2,69

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Radweg Konolfingen - Zäziwil	6,72	45	3,02
	Münsingen, Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)	5,47	45	2,46
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Er- satzstandort Bollwerk	19,90	45	8,95
	Paket LV B-Liste	43,82	45	19,72
Biel/Lyss	Veloweg Biel Beaumont - Evillard	8,46	30	2,54
	Biel, Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Pas- serelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	9,45	30	2,84
	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	7,96	30	2,39
	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	6,57	30	1,97
	Paket LV B-Liste	19,72	30	5,92
Burgdorf	Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg	4,98	30	1,49
	Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequar- tier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	1,00	30	0,30
	Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquar- tier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	1,19	30	0,36
	Paket LV B-Liste	11,45	30	3,44
Chablais	Paquet MD Liste B	1,47	35	0,51
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur -Teil Haldensteinerstrasse	2,82	35	0,99
	Paket LV B-Liste	17,49	35	6,12
Davos	Paket LV B-Liste	2,09	30	0,63
Einsiedeln	Paket LV B-Liste	3,01	30	0,90
Frauenfeld	Paket LV B-Liste	5,55	35	1,94
Fribourg	Paquet MD Liste B	17,73	35	6,21
Grand Genève	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier : étape 1 Nyon-Duillier	21,28	40	8,51
	Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens	12,49	40	5,00
	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savon- nerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	13,47	40	5,39
	Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées	6,83	40	2,73
	Paquet MD Liste B	14,53	40	5,81
Interlaken	Neubau Radweg Leissigen-Därlichen-Interlaken West	34,83	30	10,45
	Paket LV B-Liste	1,40	30	0,42
	Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein	7,93	30	2,38

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Kreuzlingen- Konstanz	Neue Velostation Bahnhof Hafen	0,79	30	0,24
	Paket LV B-Liste	17,01	30	5,10
Lausanne- Morges	Bussigny, Voie verte au Nord des voies CFF	3,17	40	1,27
	Crissier, Franchissement mobilité active sur RC82, Oassis - En Chise	6,21	40	2,48
	RC151, Bussigny, Aménagements cyclables Bussigny-Aclens	32,15	40	12,86
	Paquet MD Liste B	2,71	40	1,08
Limmattal	Paket LV B-Liste	14,40	40	5,76
Locarnese	Asse di collegamento e transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	6,19	35	2,17
	Pacchetto TL Lista B	7,80	35	2,73
Luzern	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse	7,07	40	2,83
	K 48: Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreiangel) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	15,48	40	6,19
	Sursee, Velohauptverbindung Nord, 1, Etappe	10,09	40	4,04
	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden – Seeacherweg	0,56	40	0,22
	K 65a: Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	10,32	40	4,13
	K 10: Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Velo- und Fussweg	10,07	40	4,03
	Sursee, Velovorzugsroute Süd, 2, Etappe	10,09	40	4,04
	Sursee, Velohauptverbindung Nord, 2, Etappe	5,04	40	2,02
	Paket LV B-Liste	19,46	40	7,78
Mendrisiotto	Pacchetto TL Lista B	1,35	35	0,47
Mobul	Paquet MD Liste B	5,04	35	1,76
Nidwalden	Buochs/Beckenried - Velohauptroute Buochserstrasse	17,67	35	6,18
und Engel- berg	Stans / Ennetbürgen - Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	5,67	35	1,98
	Stansstad - Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	1,40	35	0,49
	Paket LV B-Liste	2,86	35	1,00
Obersee	FVV-Verbindung Tuggen Ost – Grynau, Tuggen	5,91	35	2,07
	Paket LV B-Liste	29,32	35	10,26
Rheintal	Paket LV B-Liste	5,39	35	1,89
Rivelac	Paquet MD Liste B	16,99	30	5,10
RUN	Prolongement du chemin des Rencontres entre la gare du Locle et les Brenets	3,41	35	1,19

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Paquet MD Liste B	12,33	35	4,32
Schaffhausen	Paket LV B-Liste	5,28	35	1,85
Solothurn	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Aarmatt	6,00	40	2,40
	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Schulhausstrasse - Dorfzentrum bis Brücke A5	4,00	40	1,60
	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Ost – Derendingen	8,00	40	3,20
	Paket LV B-Liste	3,89	40	1,56
St.Gallen	- Herisau, Schwänli - Mooshalden	9,91	35	3,47
Bodensee	St.Gallen, Riethüsli - Teufen: Im Grund	5,65	35	1,98
	Teufen, Riethüsli - Teufen: Brücke Wattbach	5,65	35	1,98
	Paket LV B-Liste	29,24	35	10,23
Stadt Zürich-	Zürich – Quartierverbindung Seebach	20,00	40	8,00
Glattal	Dübendorf – Gleisquerung Säntisstrasse	8,40	40	3,36
	Wallisellen / Dübendorf - Velobahn, Autobahn (Wallisellen) bis Überlandstrasse (Dübendorf)	15,00	40	6,00
	Bassersdorf / Kloten - Velohauptverbindung Kloten-Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,50	40	3,80
	Kloten / Opfikon - Velobahn Flughafen bis Glattpark	28,00	40	11,20
	Paket LV B-Liste	13,50	40	5,40
Thun	Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 2, Etappe (Selve – Schwäbis, inkl. Brücke über Aare)	4,98	40	1,99
	Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3, Etappe (Gewerbestrasse – Selve, inkl. Brückenschlag Allmendstrasse)	4,58	40	1,83
	Paket LV B-Liste	5,09	40	2,04
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	9,21	35	3,22
Unterland-	Bülach – Neubau Personenunterführung Ettersbühl	25,02	30	7,51
Furttal	Bülach / Bachenbülach / Winkel – Velohauptverbindung Bülach - Bachenbülach – Kloten	9,91	30	2,97
	Niederhasli – Aus-bau Fusswegnetz "Parkweg" und "Weg meiner Lieblingsorte"	1,80	30	0,54
	Paket LV B-Liste	4,90	30	1,47
Valais central	Chalais : Passerelle mobilité douce pour rejoindre le téléphérique de Vercorin	0,30	35	0,11
	Conthey : Passage inférieur sous les voies CFF	4,48	35	1,57
	Paquet MD Liste B	6,27	35	2,19

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Wil	Eschlikon/Sirnach: Pilot Velovorzugsroute Abschnitt B Eschlikon-Sirnach - 2. Etappe	6,63	35	2,32
	Paket LV B-Liste	5,69	35	1,99
Winterthur und Umgeb- ung	Elsau/Elgg - Velohauptverbindung Elsau-Elgg	7,20	35	2,52
	Winterthur - Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Süd	36,80	35	12,88
	Winterthur - Städtische Veloroute Hegi, Abschnitt HB-Grüze	6,00	35	2,10
	Winterthur - Velo- und Fussverkehrsunterführung im Link	10,00	35	3,50
	Winterthur - Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord	14,30	35	5,01
	Illnau-Effretikon - Lückenschliessung Radweg Örmis, Bisikon bis Illnau	2,50	35	0,88
	Paket LV B-Liste	29,28	35	10,25
Zürcher	VDS: Veloparkhaus Ost	11,00	35	3,85
Oberland	VDS: Unterführung Bahnhof-/Brunnenstrasse	6,00	35	2,10
	Pfäffikon (ZH) – Bahnhof, neue Personenunterführung Ost	10,00	35	3,50
	Uster – Unterführung Gschwaderstrasse	14,00	35	4,90
	Paket LV B-Liste	8,00	35	2,80
TOTAL		1241,47		457,47

A1-4 Verkehrsdrehscheiben

Tabelle A1-11

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
AareLand	Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 Nord- seite	4,18	40	1,67
	Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten	78,95	40	31,58
Aargau-Ost	Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg	45,87	45	20,64
	Döttingen, Verkehrsdrehscheibe Döttingen	3,78	45	1,70
	Wohlen, Verkehrsdrehscheibe Wohlen 3, Etappe – Aufwertung Bahnhofplatz	3,63	45	1,63
AggloY	Réaménagement de l'interface de transport public de la gare d'Yverdon-les-Bains	12,33	30	3,70
Basel	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	6,28	35	2,20
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1, BA	3,37	35	1,18
	Murg: Erstellung P&R inkl, Umfeldverbesserung am Bahnhof	1,16	35	0,41
	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	1,78	35	0,62
	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	3,01	35	1,05
	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	2,05	35	0,72
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	3,98	45	1,79
Chablais	Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey	7,13	35	2,50
	Plateforme multimodale à la halte AOMC de Clos-Donroux	0,88	35	0,31
	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	4,39	35	1,54
Einsiedeln	Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Einsiedeln	9,56	30	2,87
Grand Genève	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	0,39	40	0,16
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	56,51	40	22,60
	Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St- Genis-Pouilly et Meyrin	23,82	40	9,53
Kreuzlingen- Konstanz	Umsetzung Mobilpunkte	0,10	30	0,03
Lausanne- Morges	Echallens, Passage inférieur sous les voies du LEB pour les piétons et les cycles	18,89	40	7,56
	Echallens, Aménagement interface gare	7,52	40	3,01
	Saint-Prex, Aménagement interface gare CFF	3,86	40	1,54

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Lausanne, Aménagement interface Chauderon, liaison piétonne souterraine entre métro m3, LEB, tramway et quartier du Flon	7,61	40	3,04
Limmattal	Dietikon – Erneuerung Bushof und Bahnhofplatz	20,02	40	8,01
Obersee	Weiterentwicklung VDS Blumenau, Rapperswil-Jona	9,81	35	3,43
Rivelac	Réaménagement de l'interface multimodale de Chailly	1,52	30	0,46
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Fontanivent	0,28	30	0,08
	Réaménagement de l'interface multimodale de la place de la Paix	0,57	30	0,17
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Blo-nay, étape 1	0,99	30	0,30
	Aménagement d'une nouvelle interface multimodale à la halte du Château d'Hauteville - St-Légier	0,89	30	0,27
RUN	Création d'une interface bus-train à la gare du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal et amélioration de l'accessibilité MD	0,98	35	0,34
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,75	35	0,26
	Agrandissement de la gare des bus au Locle et déplacement des taxis	0,68	35	0,24
St.Gallen Bodensee	- Egnach, Bahnhofplatz	1,39	35	0,49
Stadt Zürich-	Küsnacht – Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Küsnacht	8,00	40	3,20
Glattal	Meilen – Verkehrsdrehscheibe und Bushof beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen	15,32	40	6,13
	Uetikon am See – Ausbau Bahnhof Uetikon am See	4,42	40	1,77
	Bassersdorf - Infrastrukturen Bahnhof Nord	1,70	40	0,68
	Bassersdorf - Infrastrukturen Bahnhof Süd, Teil Vorplatz	5,30	40	2,12
Unterland-	Bülach – Neubau Bushof Mitte	17,39	30	5,22
Furttal	Niederhasli – Neubau Busbahnhof	1,20	30	0,36
Valais cent-	Sion : Interface sud de la gare de Sion	5,00	35	1,75
ral	Sierre : Liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire	1,48	35	0,52
Wil	Wil: Bahnhof Wil Bahnhofplatz, Platzgestaltung (Modul 1)	40,48	35	14,17
	Kombinierte Mobilität - Bahnhof Lütisburg	0,16	35	0,06
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Ausbau Bahnhofplatz Töss	2,50	35	0,88

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürcher Oberland	VDS: Bushof Uster	10,00	35	3,50
TOTAL		461,86		177,99

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aargau-Ost	Baden (Turgi), Verkehrsdrehscheibe Turgi	7,46	45	3,36
Basel	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	4,02	35	1,41
	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	21,10	35	7,39
	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	20,05	35	7,02
	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Ve- lounterführung	17,33	35	6,07
	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	26,93	35	9,43
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2, BA	5,53	35	1,94
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3, BA	1,76	35	0,62
	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	1,51	35	0,53
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	5,97	45	2,69
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	5,87	45	2,64
Biel/Lyss	Biel, Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Velo- parkierung	2,99	30	0,90
	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	4,93	30	1,48
Burgdorf	Hasle bei Burgdorf, Bahnhofplatz Hasle (Verkehrsdrehscheibe)	3,98	30	1,19
Chablais	Plateforme multimodale de la halte CFF de Collombey-le-Grand	0,59	35	0,21
	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey- Corbier	2,05	35	0,72
Fribourg	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte d'Agy	8,96	35	3,14
	Requalification de la place de la Gare et ses abords - Périmètre 1	17,99	35	6,30
Grand Genève	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)	5,86	40	2,34
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimo- dale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)	64,13	40	25,65
Kreuzlingen- Konstanz	Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadt- bahnhof	2,48	30	0,74
Lausanne- Morges	Lausanne, Aménagement interface Chauderon, requalification de la place Chauderon en lien avec l'arrivée du m3 et du tram	25,22	40	10,09
	Allaman, Aménagement interface gare au nord des voies CFF	5,44	40	2,18
	Allaman, Aménagement interface gare au sud des voies CFF (P+R, B+R)	0,59	40	0,24
	Epalinges, Aménagement interface Croisettes	23,74	40	9,50

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Oron, Aménagement interface de Palézieux-Gare à l'est des voies CFF	8,01	40	3,20
	Oron, Aménagement parking d'échange et B+R à l'interface de Palézieux Gare	1,98	40	0,79
Luzern	Emmen, Kreisel Waltwil – Waldibrücke, Wendeanlage ÖV, Anlagen FVV	5,62	40	2,25
Mobul	Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM)	1,64	35	0,57
Obersee	Bahnhofsentwicklung Schübelbach-Buttikon, Schübelbach	1,49	35	0,52
Rivelac	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Ville-neuve	2,23	30	0,67
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Vevey, étape 1	17,71	30	5,31
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Vevey, étape 2	6,92	30	2,08
	Aménagement d'une interface multimodale à Bossonnens	3,21	30	0,96
RUN	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,71	35	0,60
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c, réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	1,33	35	0,47
	Amélioration de l'accessibilité à l'interface multimodale de St-Blaise Lac - Etape 1: requalification du chemin de la Plage et place de la gare en Est et réaménagement du passage sous-voies	3,41	35	1,19
	P+R Morteau (gare)	3,96	35	1,39
	Création d'une interface bus-train à la gare de Corcelles-Pe-seux, création d'espaces publics de qualité autour de la gare et rabattement de la mobilité douce	4,44	35	1,55
	Amélioration de l'interface bus-train à la gare des Deurres, création d'espaces publics de qualité autour de la gare et rabattement de la mobilité douce	3,41	35	1,19
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	1,59	35	0,56
Solothurn	Riedholz, Verkehrsdrehscheibe	1,91	40	0,76
St.Gallen	- Degersheim, Bahn- und Bushof	2,48	35	0,87
Bodensee	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	7,93	35	2,78
	St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz Bohl	14,87	35	5,20
	St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Bahnhofplatz und Bushof	2,97	35	1,04
Stadt Zürich-Glattal	Dübendorf – Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	40,00	40	16,00
	Küsnacht – Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Forch	6,00	40	2,40

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Dübendorf – Bushof Bahnhof Dübendorf	20,00	40	8,00
Thun	Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2, Etappe	15,52	40	6,21
	Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1, Etappe, Teilbereich Südseite	10,65	40	4,26
	Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1, Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte	9,05	40	3,62
Unteres Reusstal	Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6,47	35	2,26
Valais central	Sion : Interface Bramois en lien avec la liaison Bramois – Nax	1,20	35	0,42
	Mont-Noble : Interface Nax en lien avec la liaison Bramois – Nax	0,30	35	0,11
	Chalais : Interface téléphérique CBV, gare de Chalais	1,00	35	0,35
Winterthur und Umgebung	Illnau-Effretikon - Neubau Bushof Effretikon	10,44	35	3,65
TOTAL		505,93		189,01

A1-5 Weitere Massnahmen (Güterverkehr, e-Mobilität)

Tabelle A1-13

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Basel	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	0,07	35	0,02
	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	0,10	35	0,04
Biel/Lyss	eMobilität Nidau	0,20	30	0,06
Fribourg	Installation de bornes de recharges pour véhicules électriques	0,23	35	0,08
Luzern	Elektromobilität Gemeinde Horw	0,12	40	0,05
Mobul	Équipement de bornes publiques de quartier	1,01	35	0,35
Obersee	Ladestationen, Galgenen	0,06	35	0,02
	Ladestationen, Hombrechtikon	0,03	35	0,01
Valais cent- ral	Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques	0,84	35	0,29
TOTAL		2,66		0,92

Tabelle A1-14

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2024 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Mobul	Équipement de bornes publique de quartier (horizon B)	0,19	35	0,07
TOTAL		0,19		0,07