



Aktenzeichen: BAV-063.1-42/2/2
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Stellungnahme eingereicht durch:

GLP Schweiz
Monbijoustrasse 30,
3011 Bern

Bern, 9.10.2026



Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Die GLP setzt sich für eine integrale Verkehrs- und Raumplanung ein, die Projekte nach einer transparenten Kosten-Nutzen-Analyse priorisiert. Sie steht zu einem starken und zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Der Substanzerhalt muss deshalb gesichert sein. Kapazitätsausbauten sollen erfolgen, wenn keine effizienteren Lösungen bestehen.

Die GLP begrüsst daher die Vorlage im Grundsatz, hat jedoch verschiedene Vorbehalte. Mit der Bündelung der Planung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage vollzieht der Bundesrat zwar einen ersten Schritt in Richtung integraler Verkehrsplanung, es fehlen jedoch ein Gesamtverkehrskonzept und eine systematische Prüfung von Massnahmen, die den Ausbaubedarf senken. Dazu gehören ein intelligentes Verkehrsmanagement, Anreize zur Nachfragelenkung (z.B. Mobility Pricing oder Sparbillette in Randzeiten), Direktverbindungen zur Entlastung der Knoten, eine schnellere Digitalisierung der Bahn, kombinierte Güterverkehrslösungen sowie alternative Verkehrssysteme in den Agglomerationen. Solche Massnahmen sind systematisch zu prüfen, bevor ein Angebotsausbau beschlossen wird. Eine solche verkehrsträgerübergreifende Prüfung und ein entsprechend gesamtheitliches Verkehrskonzept wären zudem mit einer Zusammenlegung von BIF und NAF zu einem verkehrsübergreifenden Mobilitätsfonds und von BAV und ASTRA zu einem Bundesamt für Mobilität zu verbinden.

Auch vor diesem Hintergrund teilt die GLP die Kritik der EFK, dass für die neuen Ausbauvorhaben wesentliche Grundlagen für eine nachvollziehbare und fundierte Priorisierung fehlen. Die GLP erwartet eine Überarbeitung der Grundlagen.

Bei den Nationalstrassen lehnt die GLP die derzeit vorgesehenen Kapazitätserweiterungen vor einer umfassenden Prüfung von Alternativen zu einem Kapazitätsausbau ab, insbesondere da der Bundesrat kapazitätserweiternde Projekte vorsieht, welche das Volk zuvor abgelehnt hat. Prioritär ist für die GLP im Strassenverkehr der Substanzerhalt, die Sicherheit, die Digitalisierung und vor allem die Elektrifizierung.

Im Schienenverkehr wird aus Sicht der GLP dem Angebotsausbau und der Stärkung der Resilienz auf der Achse Ost-West, aber auch der sicheren Finanzierung des Substanzerhalts noch zu wenig Priorität beigemessen. Den Grimseltunnel, bei welchem gemäss EFK schon nur die laufenden Kosten den Nutzen übersteigen würden, lehnt die GLP ab. Beim Tiefbahnhof Luzern sind die Entscheidungsgrundlagen für die GLP noch unzureichend, da die Kosten und Risiken eines Ausbaus zu einem Durchgangsbahnhof in der zweiten Etappe nicht abschliessend feststehen, der Tiefbahnhof aber nur als Durchgangsbahnhof den vollen Nutzen erzielt.

Das Programm Agglomerationsverkehr unterstützt die GLP, erwartet aber eine klare Priorisierung von ÖV-Hochleistungsachsen und Veloinfrastruktur gegenüber strassenorientierten Massnahmen.

Mit Blick auf die Finanzierung geht die GLP mit dem Bundesrat einig, dass eine Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles für den BIF notwendig sein dürfte, um die Finanzierung stabil zu halten und bereits beschlossene Projekte ohne Verzögerungen umzusetzen. Die GLP regt jedoch an, neue Finanzierungsformen zu prüfen, um regionalen Prioritäten besser gerecht zu werden. So ist heute im Grundsatz keine Teilfinanzierung von regionalen Ausbauprojekten vorgesehen, sondern nur ein Alles-oder-Nichts-Entscheid. Mit einer Teilfinanzierung regionaler Ausbauprojekte könnte verhindert werden, dass Projekte mit mehrheitlich regionalem Nutzen überproportional Bundesmittel beanspruchen. Umgekehrt würde eine Teilfinanzierung den Kantonen ermöglichen, regionalpolitisch wichtige Ausbauten zu realisieren, die im nationalen Angebotskonzept nicht prioritär sind. Insgesamt wäre eine zielgerichtete und differenziertere Finanzierung möglich.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Siehe Antwort 1

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Siehe Antwort 1

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Für die GLP ist die Priorisierung bei verschiedenen Projekten nicht nachvollziehbar. So weist die EFK darauf hin, dass der Grimseltunnel selbst ohne Baukosten ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würde, da die laufenden Betriebs- und Folgekosten den gesellschaftlichen Nutzen übersteigen. Beim Tiefbahnhof Luzern sind die Entscheidungsgrundlagen für die GLP noch unzureichend. Die GLP anerkennt den Handlungsbedarf in Luzern angesichts der lediglich zwei Zufahrtsgleise. Die Vorstudie zur zweiten Etappe zum Ausbau als Durchgangsbahnhof läuft aber erst an. Erst als Durchgangsbahnhof erzielt das Projekt dabei den vollen Nutzen. Die Kosten des Gesamtprojekts Durchgangsbahnhof bleiben damit unklar. Zudem fehlt ein klares Angebotskonzept, das gemäss Eisenbahngesetz verlangt ist. Wir fordern den Bundesrat auf, mit der Botschaft Klarheit zu schaffen, damit ein Entscheid in Kenntnis der vollen Kosten und mit einer entsprechenden Finanzierung getroffen werden kann. In den nächsten Jahren haben für die GLP die bereits in Umsetzung stehenden Schlüsselprojekte, wie Zürich–Winterthur und Léman 2030, inklusive der notwendigen Ergänzungsmassnahmen Priorität. Nur so können diese Projekte ihre volle Netz Wirkung entfalten.

Aus übergeordneter Sicht wurde mit der NEAT ein grosser und berechtigter Schwerpunkt auf die Nord-Süd-Achse gelegt. Mit dem Halbstundentakt Bern–Luzern und mehr Kapazitäten Zürich–Luzern dank dem Zimmerberg-Basistunnel II erfolgt im Raum Luzern ein weiterer Kapazitätsausbau. Mit der Verankerung der Durchmesserlinie in Basel für die Botschaft 2031 sind wichtige Ergänzungen in Basel vorgesehen, wobei auch hier die ausstehenden Studienergebnisse zu berücksichtigen sind. Vor diesem Hintergrund ist nun eine vergleichbare Priorisierung für die Ost-West-Achse angemessen, wo seit vielen Jahren angemeldete Bedarfe bestehen: im Arc lémanique, aber auch in der Region Zürich–Ostschweiz mit den Strecken Winterthur–St. Gallen–Rorschach und Winterthur–Konstanz. Diese Regionen weisen hohe Nachfrage und geringe Redundanz auf, zugleich sind aber relevante Projektrückstufungen vorgesehen (vgl. Tabelle 5 im erläuternden Bericht (EB)). Ebenso mangelt es auf der Ost-West-Achse an attraktiven Güterverkehrsinfrastrukturen, obwohl die Verlagerungspolitik auch dort gestärkt werden muss.

Wir plädieren für ein kohärentes Verkehrskonzept: Auf der Achse Genf–Lausanne–Bern (Bahn-2000-Strecke) soll der schnelle Personenverkehr priorisiert werden, während am Jurasüdfuss (Bussigny–Biel–Solothurn–Olten) dem Güterverkehr ausreichende und vorteilhafte Kapazitäten zur Verfügung stehen sollen.

Ausbauschrift 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Nein, da mit dem Grundsatzentscheid falsche Prioritäten gesetzt werden. Es braucht gezielte „Nachbarprojekte“, die den Nutzen bereits finanzierter und teilweise im Bau befindlicher Grossprojekte maximieren. Wir haben Verständnis für den Wunsch nach strukturgebenden Projekten, doch zuerst müssen Investitionen in Regionen sichergestellt sein, in denen laufende Projekte vervollständigt werden müssen, insbesondere die Ausbauten in der Region Zürich und im Arc lémanique.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die GLP erachtet bei den strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung (Tabelle 3 im EB) den Grimseltunnel nicht als prioritäres Schlüsselprojekt. Beim Tiefbahnhof Luzern sind die Entscheidungsgrundlagen für die GLP noch unzureichend (siehe Antwort zu Frage 4). Priorität haben zuerst die bereits in Umsetzung stehenden Schlüsselprojekte, insbesondere Zürich-Winterthur und Léman 2030, die mit den notwendigen Ergänzungsmassnahmen vervollständigt werden müssen. Nur so können diese Projekte ihre volle Netz Wirkung entfalten.

Zudem braucht es eine Priorisierung jener Projekte, die nachweislich hohe Nachfrage bedienen und bestehende Engpässe auf der Ost-West-Achse beseitigen. Die Auswahl der Schlüsselprojekte sollte konsequent dem verkehrlichen Nutzen folgen und sicherstellen, dass die Mittel dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung für das Gesamtsystem erzielen.

Mit Bezug auf strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung (Tabelle 4 im EB) unterstützt die GLP die Reduktion neuer Haltestellen, da zusätzliche Halte auf Hauptlinien oft Kapazität kosten. Gleichzeitig braucht es eine sorgfältige Abwägung: In grossen Agglomerationen wie Winterthur oder Basel bestehen seit Jahren planerische Abhängigkeiten und eine ausserordentlich hohe Nachfrage in einwohnerstarken Gemeinden, die eine Haltestelle rechtfertigen kann.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die von den ISB ausgearbeiteten ERTMS-Umsetzungskonzepte sollen plausibilisiert und anschliessend vollständig ausfinanziert werden, da die Digitalisierung, insbesondere durch ETCS Level 2, dank kürzeren Blockabständen eine deutliche Kapazitätserweiterung ermöglicht und damit teilweise auf teure Infrastrukturprojekte verzichtet werden kann. Mehr Digitalisierung statt Beton ist aus Sicht der GLP der richtige Ansatz.

Aus den vorhandenen Unterlagen geht jedoch nicht klar hervor, wie viele Mittel konkret für einzelne ETCS-L2-Umsetzungen vorgesehen sind. Diese Transparenz muss nachgeliefert werden. Insgesamt erscheinen die vorgesehenen Investitionen eher zu tief, insbesondere im Hinblick auf das vom Nationalrat überwiesene Postulat Schaffner 22.3261, welches eine beschleunigte Einführung von ETCS Level 2 verlangt.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Im Verhältnis zu den neuen strukturierenden Infrastrukturen ist für die Ergänzungsmassnahmen, auch jene aus früheren Botschaften, deutlich zu wenig Geld reserviert. Viele dieser Massnahmen sind entscheidend, um die volle Netzwirkung bereits laufender Ausbauten wie Zürich-Winterthur und Léman 2030 sicherzustellen. Ohne ausreichende Ergänzungsmassnahmen bleiben zentrale Engpässe bestehen und die grossen Investitionen entfalten nicht den erwarteten Nutzen.

Der Ausbauschritt 2027 sollte die notwendigen flankierenden Projekte konsequent priorisieren und vollständig ausfinanzieren, damit die bestehenden Schlüsselprojekte wirksam, stabil und mit maximalem verkehrlichem Nutzen betrieben werden können.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die Repriorisierungsmassnahmen sind teilweise nicht kongruent mit den vorhergehenden Ausbauetappen. Es ist insbesondere unklar, weshalb neue Projekte wie der Grimseltunnel plötzlich bereits für 2045 geplant sind, wenn zugleich beschlossene Ausbauschritte gestrichen werden. Die Anpassungen müssen sicherstellen, dass bestehende Programme wie ZEB, AS 2025 und AS 2035 zuerst stabilisiert, vervollständigt und vollständig ausfinanziert werden, bevor neue strukturierende Grossprojekte vorgezogen werden. Nur so entfalten die bisherigen Investitionen ihre volle Netzwirkung und werden bestehende Engpässe wirksam beseitigt.

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die GLP begrüsst die Anpassung. Eine ausreichende Projektreife ist notwendig, damit Projekte verlässlich priorisiert werden können. Dabei ist darauf zu achten, dass bei Vorliegen eines Vorprojekts jeweils auch eine belastbarere Kostenschätzung vorliegt, damit das Parlament seinen Entscheid über die Aufnahme in einen Ausbauschritt in Kenntnis der tatsächlichen Kosten fällen kann.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die GLP unterstützt diese Kompetenzverschiebung unter Vorbehalt. Wie der Bundesrat festhält, erlaubt die Zuständigkeit beim Bundesrat eine flexiblere und raschere Umsetzung ergänzender Massnahmen im Rahmen der vom Parlament bewilligten Mittel. Zudem kann so eine stärker gesamtschweizerische Kosten-Nutzen-Sicht eingenommen werden, die sich am verkehrlichen Nutzen für das Gesamtsystem orientiert und nicht an regionalpolitischen Partikularinteressen. Voraussetzung ist jedoch, dass der Bundesrat seine Beurteilung transparent und nachvollziehbar vornimmt und offenlegt. Ebenso erwartet die GLP, dass Kritik und Empfehlungen bundesinterner Kontrollorgane wie der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) systematisch berücksichtigt werden.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die GLP erachtet gewisse Ausbauprojekte als verfrüht und sieht weiterhin Effizienzpotenziale. Dank einer Digitalisierung des Bahnverkehrs könnten die Kapazität auf dem bestehenden Schienennetz erhöht und die Infrastrukturkosten für fest installierte Signalisation eingespart werden. Mit einer stärkeren Nachfragelenkung könnte die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet werden, was den Ausbaubedarf senkt.

Wie in Frage 1 gefordert, erwartet die GLP vom Bundesrat eine Überarbeitung der Grundlagen, eine systematische Prüfung von Effizienzpotenzialen und Alternativen zum Angebotsausbau. Eine Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles ist vor diesem Hintergrund zu prüfen, wobei der Substanzerhalt und die Finanzierung der bereits beschlossenen Ausbauprojekte in jedem Fall sicherzustellen sind.

Die GLP erwartet vom Bundesrat zudem, dass er bis zur Botschaft auch die in der Motion KVF-S 25.3953 «Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen» vorgeschlagenen Alternativen zu einer Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles prüft.

Unabhängig von der Frage der Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles regt die GLP an, neue Finanzierungsformen zu prüfen, um regionalen Prioritäten besser gerecht zu werden. So ist heute im Grundsatz keine Teilfinanzierung von regionalen Ausbauprojekten vorgesehen, sondern nur ein Alles-oder-nichts-Entscheid. Mit einer Teilfinanzierung regionaler Ausbauprojekte könnte verhindert werden, dass Projekte mit mehrheitlich regionalem Nutzen überproportional Bundesmittel beanspruchen. Umgekehrt würde eine Teilfinanzierung den Kantonen ermöglichen, regionalpolitisch wichtige Ausbauten zu realisieren, die im nationalen Angebotskonzept nicht prioritär sind. Insgesamt wäre eine zielgerichtete und differenziertere Finanzierung möglich. Beispiele hierfür sind nicht berücksichtigte Projekte in Genf oder repriorisierte S-Bahn-Ausbauten wie Doppelspuren im Kanton Zürich. Mischfinanzierungen sind bereits bekannt, etwa im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Ein erfolgreiches Beispiel ist die CEVA-Verbindung zwischen Genf und Frankreich, die mit über CHF 1 Mrd. gemeinsam von Kanton und Bund finanziert wurde und einen erheblichen regionalen Mobilitätseffekt erzielte.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Eine verkehrsübergreifende Betrachtungsweise entspricht voll und ganz der GLP-Strategie und sollte noch konsequenter verfolgt werden. Dazu gehört auch die Prüfung, wie zusätzliche Schienen- oder Strasseninfrastrukturausbauten verhindert oder zeitlich nach hinten geschoben werden können. Anstatt beispielsweise den Ost-West-Autobahnkorridor weiter sechsspurig auszubauen, sollten gross dimensionierte Verladeterminals für den kombinierten Güterverkehr geprüft werden, verbunden mit einem entsprechenden Verladekonzept.

In der gesamtheitlichen Verkehrsplanung fehlt zudem die systematische Prüfung alternativer Verkehrssysteme wie Métro-, Untergrund-Tram- oder Light-Rail-Lösungen. In mehreren Schweizer Agglomerationen, insbesondere Basel, Bern, Zürich, Genf und Neuchâtel, wurden solche Systeme bereits als Konzepte geprüft oder wären verkehrlich sinnvoll. Sie könnten die gleiche verkehrliche Wirkung entfalten wie Vollbahnvarianten, jedoch kostengünstiger, platzsparender und städtebaulich verträglicher. Eine solche Offenheit gegenüber alternativen Systemen würde die Effizienz steigern und die Infrastrukturplanung nachhaltiger machen.

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Der beantragte Umfang für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik ist grundsätzlich sinnvoll und notwendig, um die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des bestehenden Netzes zu gewährleisten.

Die Mittel sollen prioritär für Substanzerhalt, Sicherheit, Digitalisierung, Elektrifizierung und Effizienzsteigerungen eingesetzt werden, nicht für Massnahmen, die zusätzliche Fahrspuren vorbereiten oder den Verkehr induzieren. Eine klare Abgrenzung zwischen Unterhalt und Ausbau ist daher zwingend.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Aus Sicht der GLP sind die im STEP Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekte nicht zielführend. Zusätzliche Fahrspuren führen langfristig zu mehr Verkehr, höheren Emissionen und neuen Engpässen. Statt Kapazitätsausbauten braucht es eine konsequente Priorisierung von Unterhalt, Sicherheit, Digitalisierung, Verkehrslenkung und multimodalen Alternativen.

Bevor neue Strassenkapazitäten geschaffen werden, müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um bestehende Engpässe ohne bauliche Erweiterungen zu entschärfen, etwa durch intelligentes Verkehrsmanagement, kombinierte Güterverkehrslösungen, eine bessere Abstimmung zwischen Schiene, Strasse und Logistik sowie alternative Verkehrssysteme in den Agglomerationen. Auch die EFK weist in ihrem Bericht darauf hin, dass solche Massnahmen nicht systematisch geprüft wurden. Kapazitätsausbauten dürfen nur als Ultima Ratio erfolgen, wenn nachweislich keine effizientere, nachhaltigere oder kostengünstigere Lösung existiert.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Die GLP ist mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten nicht einverstanden. Die zeitliche Einordnung suggeriert eine automatische Umsetzung dieser Ausbauten, obwohl zuerst geprüft werden muss, ob die zugrunde liegenden Probleme nicht effizienter, kostengünstiger und nachhaltiger durch verkehrsübergreifende Massnahmen gelöst werden können.

Bevor Kapazitätsausbauten zeitlich priorisiert werden, braucht es eine klare Prüfung von Alternativen: intelligentes Verkehrsmanagement, Digitalisierung, Verkehrslenkung, kombinierte Güterverkehrslösungen sowie alternative Verkehrssysteme in den Agglomerationen. Erst wenn nachweislich alle nicht-baulichen Massnahmen ausgeschöpft sind, darf über einen baulichen Ausbau diskutiert werden. Die aktuelle Zuteilung der Projekte zu Realisierungshorizonten nimmt diese Prüfung jedoch vorweg und ist daher nicht zielführend.

Ausbauschnitt 2027:

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschnitt 2027 einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Die GLP unterstützt die definitiven Kapazitätserweiterungsprojekte im Ausbauschnitt 2027 nicht. Aus unserer Sicht braucht es vor baulichen Erweiterungen eine umfassende verkehrsübergreifende Prüfung, ob die zugrunde liegenden Probleme nicht effizienter, kostengünstiger und nachhaltiger durch alternative Massnahmen gelöst werden können.

Dazu gehören intelligentes Verkehrsmanagement, Digitalisierung, Verkehrslenkung, kombinierte Güterverkehrslösungen sowie alternative Verkehrssysteme in den Agglomerationen. Solange diese Möglichkeiten nicht ausgeschöpft sind, sieht die GLP keinen Mehrwert darin, zusätzliche Strassenkapazitäten zu realisieren. Eine solche Ausbaupolitik führt langfristig zu mehr Verkehr, höheren Emissionen und neuen Engpässen und ist daher nicht zielführend.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die GLP begrüsst die vorgesehene Streichung der Glattalautobahn und der Umfahrung Morges aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Beide Projekte sind klassische Kapazitätserweiterungen, die langfristig zusätzlichen Verkehr induzieren und weder raumplanerisch noch nachhaltig überzeugen.

Aus unserer Sicht braucht es statt neuer Strassenachsen eine konsequente Priorisierung von Unterhalt, Sicherheit, Verkehrsmanagement, Digitalisierung sowie multimodalen Lösungen. In beiden Regionen bestehen zudem alternative verkehrliche Ansätze, etwa leistungsfähige ÖV-Systeme oder kombinierte Güterverkehrslösungen, die effizienter und nachhaltiger sind als zusätzliche Nationalstrassen. Die Streichung dieser Projekte stärkt eine moderne, verkehrsübergreifende Infrastrukturpolitik.

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Die GLP unterstützt eine moderne, verkehrsübergreifende Nationalstrassenpolitik, die den Fokus klar auf Substanzerhalt, Sicherheit, Digitalisierung und effizientes Verkehrsmanagement legt. Neue Kapazitätserweiterungen sind aus unserer Sicht nur dann sinnvoll, wenn nachweislich alle nicht-baulichen Alternativen ausgeschöpft sind und ein Ausbau die effizienteste und nachhaltigste Lösung darstellt.

Die GLP sieht zudem Potenzial für eine stärkere Abstimmung zwischen Strasse, Schiene und Logistik, insbesondere durch kombinierte Güterverkehrslösungen und alternative Verkehrssysteme in den Agglomerationen. Eine solche integrierte Betrachtung erhöht die Effizienz des Gesamtsystems und reduziert den Bedarf an neuen Strassenachsen. Die Nationalstrasseninfrastruktur sollte daher konsequent nach diesen Grundsätzen weiterentwickelt werden.

Schliesslich ist, auch mit Blick auf die Klimaziele im Verkehr, die Elektrifizierung des Verkehrs weiter voranzutreiben. Voraussetzung dafür ist eine flächendeckend gute und leistungsfähige Ladeinfrastruktur auf den Nationalstrassen. Zudem können in Zukunft selbstfahrende Fahrzeuge dazu beitragen, dass Car-Sharing einfacher und komfortabler wird, was die Nachteile des Individualverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr mindert. Dies ist bei der geforderten gesamtheitlichen Prüfung von Alternativen zu Kapazitätserweiterungen ebenfalls zu berücksichtigen.

Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Grundsätzlich unterstützt die GLP die Ergebnisse der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation. Das Programm ist ein wichtiges Instrument, um die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen nachhaltig weiterzuentwickeln und die Abstimmung zwischen Strasse, öffentlichem Verkehr, Langsamverkehr und Raumplanung zu verbessern.

Gleichzeitig erwartet die GLP eine klare Priorisierung jener Projekte, die nachweislich den grössten verkehrlichen, nachhaltigen und raumplanerischen Nutzen bringen. Dazu gehören insbesondere Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs, der Verkehrslenkung sowie multimodaler Schnittstellen. Projekte, die primär neue Strassenkapazitäten schaffen, sollten zurückhaltend beurteilt werden, solange effizientere und nachhaltigere Alternativen bestehen.

Insgesamt sieht die GLP das Programm als wichtigen Baustein einer modernen, verkehrsübergreifenden Mobilitätspolitik, die konsequent auf Effizienz, Nachhaltigkeit und Innovation ausgerichtet sein muss.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Aus Sicht der GLP sollten folgende Punkte stärker berücksichtigt werden:

- Priorisierung von ÖV-Hochleistungsachsen. In mehreren Agglomerationen bestehen Projekte mit hohem verkehrlichem Nutzen, insbesondere leistungsfähige Tram- oder S-Bahn-Achsen. Diese sollten gegenüber strassenorientierten Massnahmen bevorzugt werden.
- Frühere Umsetzung zentraler Veloinfrastruktur. Viele Programme enthalten wichtige Veloprojekte, deren Realisierungshorizonte jedoch zu spät angesetzt sind. Eine frühere Umsetzung würde die Netzwirkung und Sicherheit deutlich erhöhen.
- Zurückhaltung bei Massnahmen, die faktisch neue Strassenkapazitäten schaffen. Einzelne Agglomerationsprogramme enthalten Projekte, die zusätzliche Strassenkapazitäten generieren. Solche Massnahmen sollten nur weiterverfolgt werden, wenn nachweislich keine effizienteren und nachhaltigeren Alternativen bestehen.
- Verkehrslenkung und Digitalisierung konsequenter nutzen. In mehreren Agglomerationen besteht Potenzial für intelligente Verkehrssteuerung, ÖV-Bevorzugung, dynamische Routenführung und digitale Mobilitätsdienste. Diese Instrumente sollten systematisch geprüft und priorisiert werden.

Insgesamt sehen wir die Agglomerationsprogramme als wichtiges Instrument, erwarten aber eine konsequente Ausrichtung auf Effizienz, Nachhaltigkeit und verkehrsübergreifende Lösungen.

6/7

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:
Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Aus Sicht der GLP ist zentral, dass die Verkehrsinfrastrukturpolitik konsequent verkehrsübergreifend ausgerichtet wird. Die Vorlage sollte noch stärker auf Substanzerhalt, Sicherheit, Digitalisierung, Verkehrslenkung und multimodale Lösungen fokussieren. Kapazitätserweiterungen dürfen nur dann weiterverfolgt werden, wenn nachweislich alle effizienteren und nachhaltigeren Alternativen ausgeschöpft sind. Zudem erwartet die GLP eine klare Priorisierung jener Projekte, die den grössten verkehrlichen und raumplanerischen Nutzen bringen. Eine transparente, gesamtsystemische Betrachtung über alle Verkehrsträger hinweg ist für uns entscheidend, um die Mobilität langfristig effizient, klimaverträglich und zukunftsfähig zu gestalten.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank!