metal.
suisse
ZUKUNFT BAUEN
CONSTRUIRE L'AVENIR
COSTRUIRE IL FUTURO

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
3003 Bern

Stellungnahme wurde online eingereicht

Basel, 09. Oktober 2026

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Vernehmlassung zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse (Verkehr 45)

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Der Verband ist überzeugt, mit seiner Bauweise und seinen Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz leisten zu können. So sind Recyclingmaterialien heute Standard und der Verband fördert Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen und unterstützt deren Umsetzung.

metal.suisse begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung von Verkehr 45 und insbesondere die verkehrsübergreifende Betrachtung der Eisenbahn-, Nationalstrassen- und Agglomerationsinfrastruktur. Eine leistungsfähige und bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Die gemeinsame Planung bietet die Chance, die verschiedenen Verkehrsträger besser aufeinander abzustimmen und die verfügbaren Mittel gezielter einzusetzen. Dafür müssen jedoch die Priorisierung, die Finanzierung und die Umsetzung der Massnahmen auf belastbaren Grundlagen beruhen und den tatsächlichen Mobilitäts- und Transportbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung Rechnung tragen.

Für die Industrie sind funktionierende Verkehrsverbindungen sowohl für den Personenverkehr als auch für den Transport von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Fertigprodukten von grosser

Bedeutung. Engpässe, Staus und unzureichende Transportkapazitäten verursachen zusätzliche Kosten, beeinträchtigen die Planungssicherheit und schwächen die Standortattraktivität der Schweiz. Damit die Vorlage Verkehr 45 diesen Umstand effektiv angehen - und die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig machen kann, müssen folgende Punkte beachtet werden:

Bedarfsgerechte Priorisierung und verlässliche Planungsbedingungen
metal.suisse unterstützt eine gesamthafte und koordinierte Planung der Verkehrsinfrastruktur. Die Priorisierung einzelner Vorhaben muss sich jedoch konsequent am nachgewiesenen Bedarf, am volkswirtschaftlichen Nutzen und an der Bedeutung für die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte orientieren. Dafür braucht es nachvollziehbare, aktuelle und quantifizierbare Entscheidungsgrundlagen. Die Priorisierung muss transparent und reproduzierbar sein und die langfristigen Auswirkungen unzureichender Infrastruktur angemessen berücksichtigen. Verlässliche Rahmenbedingungen sind für die Bauwirtschaft ebenso wichtig wie für die Unternehmen, die auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.

Nationalstrassen als Rückgrat des Wirtschaftsverkehrs
Die Nationalstrassen sind für die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und die Versorgung der Schweiz von zentraler Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die Industrie und das Gewerbe, deren Transportbedürfnisse sich vielfach nicht ohne Weiteres auf die Schiene verlagern lassen. Schwere, sperrige oder zeitkritische Güter sowie die Anlieferung von Materialien auf Baustellen erfordern leistungsfähige und zuverlässige Strassenverbindungen. Vor diesem Hintergrund erachtet metal.suisse die in Verkehr ’45 vorgesehene Weiterentwicklung der Nationalstrassen als unzureichend. Die vorgesehenen Ausbauvorhaben müssen dem tatsächlichen Handlungsbedarf gerecht werden. Es ist deshalb zu prüfen, ob zusätzliche Vorhaben aus dem strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen vorgezogen und bisher zurückgestellte Projekte planerisch weitergeführt werden können. Eine Priorisierung darf nicht dazu führen, dass langfristig notwendige Kapazitäten dauerhaft verloren gehen. Betriebliche Massnahmen zur besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur, etwa die temporäre oder gezielte Umnutzung von Pannenstreifen, können einen Beitrag zur Entlastung leisten. Diese können als sinnvolle Ergänzung dienen, ersetzen jedoch nicht in jedem Fall die erforderlichen baulichen Ausbauten. Entscheidend ist eine sachgerechte Kombination von betrieblichen Optimierungen und gezielten Kapazitätserweiterungen.

Güterverkehr und Komplementarität der Verkehrsträger stärken
Die Bedürfnisse des Güterverkehrs müssen bei der Planung sämtlicher Verkehrsträger stärker berücksichtigt werden. Dies betrifft sowohl die Strasse als auch die Schiene und die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Transportmöglichkeiten. Eine einseitige Ausrichtung auf den Personenverkehr wird den Anforderungen einer leistungsfähigen und international verflochtenen Wirtschaft nicht gerecht. Die verschiedenen Verkehrsträger erfüllen unterschiedliche, sich ergänzende Funktionen. Ein Ausbau der Schieneninfrastruktur kann die Strasse dort entlasten, wo eine Verlagerung betrieblich sinnvoll und wirtschaftlich möglich ist. Er kann jedoch nicht pauschal als Ersatz für notwendige Massnahmen auf den Nationalstrassen betrachtet werden. Umgekehrt muss der Ausbau der Strasse mit einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur und einer zweckmässigen Anbindung der Wirtschaftsstandorte zusammengedacht werden. Für die Stahl- und Metallbranche ist zudem entscheidend, dass die Transportfähigkeit des Verkehrssystems auch während der Bau- und Unterhaltsarbeiten gewährleistet bleibt. Einschränkungen auf zentralen Verkehrsachsen können die Anlieferung von Rohstoffen, den Abtransport von Produkten und die Durchführung von Bauvorhaben erheblich erschweren. Die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten müssen deshalb die Bedürfnisse des Güterverkehrs und die Funktionsfähigkeit der Lieferketten systematisch einbeziehen.

Nachhaltige Finanzierung und langfristiger Substanzerhalt
Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur muss langfristig gesichert und nachvollziehbar sein. Die erheblichen Kostenentwicklungen bei bisherigen Ausbauvorhaben verdeutlichen, wie wichtig realistische Kostenschätzungen, belastbare Finanzierungsmodelle und eine konsequente Kontrolle der Investitionen sind. Vor weiteren Ausbauentscheiden müssen die finanziellen Auswirkungen einschliesslich der langfristigen Betriebs-, Unterhalts- und Erneuerungskosten angemessen berücksichtigt werden. Dafür müssen die verfügbaren Mittel bedarfsgerecht eingesetzt werden. Die Nationalstrassen dürfen angesichts ihrer Bedeutung für den Wirtschafts- und Güterverkehr nicht gegenüber anderen Verkehrsträgern systematisch zurückgestellt werden. Ebenso muss sichergestellt sein, dass zweckgebundene Mittel tatsächlich zur Erfüllung der vorgesehenen Infrastrukturaufgaben beitragen. Eine langfristige Finanzierungsplanung darf zudem nicht zulasten des Substanzerhalts gehen. Der Unterhalt und die Sanierung der bestehenden Verkehrsnetze sind Voraussetzungen für deren Sicherheit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit. Finanzierungsinstrumente und alternative Realisierungsmodelle sind ergebnisoffen zu prüfen; neue oder dauerhaft verlängerte Abgaben müssen sich dabei an einem nachvollziehbaren Bedarf und einer tragfähigen Gesamtfinanzierung orientieren.

Wir danken für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Argumente und stehen für etwaige Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Diana Gutjahr

Präsidentin



Andreas Steffes

Geschäftsführer