

Zusammenfassung der eingereichten Stellungnahme

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Eröffnung	19.06.2026
Eingabefrist	09.10.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Generalsekretariat UVEK (GS-UVEK)
Zuständige Organisation	Direktionsgeschäfte
Adresse	Kochergasse 10, 3003, Bern
Unterlagen und Informationen	https://www.fedlex.admin.ch/de/consultation-procedures/ongoing#UVEK
Kontaktperson	Dominique Steiner (dominique.steiner@bav.admin.ch) , Marcel Buffat (marcel.buffat@gs-uvek.admin.ch)
Telefon	+41 58 485 01 59

Kontaktangaben zur Stellungnahme

Name der Person oder Organisation	Klimagrosseltern Schweiz (GPC Suisse)
Zuständige Stelle	Vorstand Klimagrosseltern Schweiz, https://www.klimagrosseltern.ch/
Adresse	Weidtobelweg 12, 6045 Meggen
Vorname	Max
Nachname	Kläy
Telefonnummer für Rückfragen	+41792230258
Einreichungsdatum	07.10.2026

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

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Rückmeldung eingeben
Begründung	Danke für die Möglichkeit zu Verkehr45 im Rahmen der Vernehmlassung Stellung nehmen zu können. Es fehlt die umfassende Gesamtschau für eine klimaverträgliche, ökologische und sozialverträgliche Mobilitätszukunft. Die gesamte Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur zu prüfen ist ein sinnvoller Ansatz. Die integrale Sichtweise wurde aber nicht vorgenommen. Der Fokus liegt immer noch auf einem weiteren Ausbau, abgestimmt auf finanzpolitische und regionalpolitische Bedürfnisse. Die Abstimmung der gesamten Mobilität und die raumordnungspolitische Koordination ist völlig ungenügend vorhanden. Die Vorteile der Digitalisierung und damit verbundenen Effizienzsteigerung fehlen, ebenso die Erfordernisse und die Herausforderungen in den Bereichen Biodiversität, Energie und Klima. Klima- und Umweltschutz führt zwangsläufig dazu, dass die Verkehrsflächen optimal genutzt werden müssen. Der MIV darf die vorhandenen Verkehrsflächen nicht überall prioritär belegen dürfen, wenn ÖV und Langsamverkehr als Alternative gegeben sind und wesentlich dazu beitragen das Netto-Null-Ziel zu erreichen.
Anhang	

Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die umfassende Gesamtschau für eine klimaverträgliche, ökologische und sozialverträgliche Mobilitätszukunft muss erarbeitet werden. Als Klimagrosseltern sind wir erstaunt, dass die zu erwartenden Folgen der Klimaerwärmung und der Verluste an Biodiversität keine explizite Beachtung geschenkt wird, sind doch die Mobilitätsbedürfnisse mit rund 1/3 am CO2-Ausstoss verantwortlich: Der Verkehrssektor ist mir rund 33% des gesamten Treibhausgas- und CO2-Ausstosses in der Schweiz der grösste Verursacher von klimaschädlichen Emissionen. Der Gesamtverkehr kann nicht beliebig weiterwachsen und die Priorität muss auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und auf den Langsamverkehr in den Agglomerationen gelegt werden: vom Velo, Lastenvelo, Anhängervelo und Kleinelektromotorfahrzeuge! Dazu muss sich der Modalsplit generell zu Gunsten des ÖV verändern. Davon ist im Konzept Verkehr '45 nichts ersichtlich. Es wird weiterhin bei einer Kapazitätserweiterung zur Bahn parallel auch die Strassenkapazität angepeilt dies sogar mit vom Volk abgelehnten Autobahnprojekten.
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Es fehlt die Gesamtschau der Mobilität für die Zukunft zwischen MIV, ÖV, Langsamverkehr. Dazu sind Prioritäten zu entwickeln für die CO2 freie Mobilität. Damit die Mobilitätsnachfrage auf die umweltverträglichste Weise erfüllt werden kann, sind Verlagerungseffekte zu erzeugen. Zentral ist dabei der Agglomerationsverkehr. Dort wird vor allem die Infrastruktur umgebaut. Ausbauten sollen der Stärkung der S-Bahnen als ÖV-Rückgrat dienen. Die Vorlage 'Verkehr 45' ist darauf ausgerichtet, es allen Regionen recht zu machen. Ansatzpunkt müsste sein, die propagierte Stadt der kurzen Wege (10'Minuten Stadt) anzuvisieren. Die Mobilität wird sich mit Automatisierung und KI wandeln: Längerfristig ist das Potenzial deutlich grösser, wenn Strassenzüge nur noch für hoch automatisierte und kollektiv nutzbare Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese Potenziale sind auszuschöpfen bevor ausgebaut wird. Diese Steuerungsinstrumente können je nach Strecke und Mischverkehr zu respektablen Kapazitätssteigerungen führen. Alt hergebrachte Verkehrskonzepte sind nicht oder zu wenig auf energie- und klimapolitische Ziele ausgerichtet, wie sie die Elektrifizierung des Verkehrs ermöglicht. Vordringliches Ziel muss zudem sein, dass die heutige Verkehrsinfrastruktur dem zukünftig verstärkten Hitzestress Stand halten kann. Es braucht konkrete Leistungsziele und einen Projektplan für Strasse und Schiene. Ohne die nötigen Abstimmungen macht ein Gesamtpaket keinen Sinn. Wir fordern eine Überarbeitung der Vorlage: -Verkehrsinfrastruktur ist kein Selbstzweck: Sie ist einzubetten in eine nationale nachhaltige Mobilitätsstrategie, die sich an einem Entwicklungsszenario orientiert. Ausgangspunkt ist das bestehende Szenario (NTG als Szenario „Nachhaltige Gesellschaft“) der schweizerischen Verkehrsperspektiven. Dieses ist allerdings mit den neusten Erkenntnissen und Daten zu aktualisieren: - Die Abstimmung der Verkehrsinfrastrukturpolitik mit verschiedenen Zielen (Gesamtverkehr, Raumordnung, Energie, Klima) muss explizit vorgenommen werden. - Umbau der Mobilitätsinfrastruktur in den Agglomerationen in Richtung Langsamverkehr inklusive Elektro-Kleinmotorfahrzeuge und ÖV. Mit Mobility Pricing bestehen grosse Potenziale und Anreize, das Auto zu Hause zu lassen.
Anhang	

Titel	15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS) mit den Kapazitätserweiterungen der Autobahnen lehnen wir grundsätzlich ab. Mehr Autobahnspuren verlagern den Stau nur auf die Streckenabschnitte nach der Autobahnausfahrt bis zum Fahrziel. Ausbauten stehen im Widerspruch zu den klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Schweiz und zum klar geäusserten Willen der Stimmbevölkerung zu keinen weiteren Autobahnausbauten (insbesondere zusätzliche Spuren).
Anhang	

Titel	16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS) mit den darin enthaltenen Kapazitätserweiterungen der Autobahnen lehnen wir grundsätzlich ab. Wir erachten es als undemokratisch, dass mehrere der von der Stimmbevölkerung 2024 bereits abgelehnte Ausbau-Projekte weiterhin auf der Projektliste fungieren. Die Behauptung, dass das Nein zum Autobahnausbau nur für die 6 aufgeführten Abschnitte gelte ist in keiner Weise zutreffend. "Die offizielle Vox-Analyse zur Abstimmung verdeutlicht, dass vor allem Umwelt- und Klimabedenken sowie die Befürchtung, dass breitere Strassen zu noch mehr Gesamtverkehr führen würden (induzierter Verkehr), die Hauptgründe für das Nein in der Bevölkerung waren. Diese Bedenken wogen in vielen direkt betroffenen Regionen schwerer als die Aussicht auf eine temporäre Entlastung von Staus."
Anhang	

Titel	17. Ausbauschritt 2027
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wie die offiziellen Projektberichte zeigen, führen beide Vorhaben zu einer Verlagerung vom öffentlichen Verkehr zum motorisierten Individualverkehr, was in Widerspruch steht zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes, die demokratisch von der Stimmbevölkerung bestätigt worden sind. Mehrverkehr führt direkt zu zusätzlichen Belastungen von Klima, Natur und Wohngebieten, schädigt die Biodiversität, verursacht Waldrodungen und führt zum Verlust von wertvollem Kulturland.
Anhang	

Titel	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir danken ihnen für die Berücksichtigung unsere Argumente zum Verkehr 45.
Anhang	