

Zusammenfassung der eingereichten Rückmeldung

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Eröffnung	19.06.2026
Frist der Einreichung	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
Projektseite	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

Kontakt Information der einreichenden Stelle

Name (Firma/Organisation)	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Zuständige Stelle	Amt für Raumentwicklung und Energie ARE, Bau- und Raumentwicklungsdepartement BRD
Adresse	6061 Sarnen
Kontaktperson Vorname	Josef
Kontaktperson Name	Durrer
Telefonnummer (Rückfragen)	--
Eingereicht am	--

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

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Rückmeldung eingeben
Begründung	<p>Vielen Dank für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen vom 19. Juni 2026 zur Vorlage «Verkehr '45» betreffend die verkehrsträgerübergreifende Bewältigung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse.</p> <p>Die Zentralschweizer Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug haben ihre Positionen im Rahmen der ZKöV / ZPPUK und der ZRK gemeinsam abgestimmt und bringen ihre gemeinsamen Anliegen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ein.</p> <p>Die Zentralschweizer Kantone unterstützen die vom Bundesrat gewählte Vorgehensweise, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur über strategische Schlüsselprojekte und ergänzende Massnahmen gezielt voranzutreiben. Sie begrüssen die Finanzierung der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) über die Botschaft 2027 sowie der zweiten Etappe über die Botschaft 2031 und bekräftigen die zentrale Bedeutung des Zimmerberg-Basistunnels II (ZBT II). Die rasche Realisierung dieser beiden Bahnschlüsselprojekte ist für die nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Zentralschweiz - insbesondere betreffend Aufnahme des Nachfragewachstums - von entscheidender Bedeutung. Damit deren verkehrliche Wirkung voll ausgeschöpft werden kann, sind zusätzliche Infrastrukturmassnahmen zur Stärkung des Verkehrsknotens Luzern und seiner Zulaufstrecken erforderlich. Diese tragen wesentlich zur Entlastung weiterer Teile des Schweizer Bahnsystems bei.</p> <p>Weiter unterstützen die Zentralschweizer Kantone den Erhalt des Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds (BIF), damit die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig gesichert bleibt.</p> <p>Der Kanton Obwalden unterstützt die im Gutachten verfolgte Ausrichtung auf eine polyzentrische Raumentwicklung und die Stärkung der Netzfunktionalität des schweizerischen Verkehrssystems. Die Priorisierung von Infrastrukturvorhaben, welche die Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung fördern, die Erreichbarkeit sichern sowie die Leistungsfähigkeit bestehender Zentren stärken, wird ausdrücklich begrüsst. Der Kanton Obwalden teilt die Einschätzung, dass technisch-betriebliche Optimierungen und die konsequente Ausschöpfung bestehender Infrastrukturen vorrangig vor rein baulichen Kapazitätserweiterungen zu prüfen sind. Für die Bewältigung des künftigen Wachstums kommt aus Sicht des Kantons insbesondere der Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie einer verbesserten intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger zentrale Bedeutung zu.</p>
Anhang	

Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Die Vorlage anerkennt, dass für eine zukunftsfähige Mobilität in der Schweiz Handlungsbedarf besteht. Sie bestätigt die Notwendigkeit einer engen Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll mittels strategisch wichtigen Schlüsselprojekten erfolgen, insbesondere bei der Bahn. Die Vorlage anerkennt auch, dass die Finanzierung gesichert werden muss, damit ausreichende Mittel für Unterhalt und Ausbau der auf die Ziele ausgerichteten Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung stehen.</p>
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>In der Bahnplanung ist es üblich, dass Investitionsentscheide auf Basis von Angebotskonzepten gefällt werden. Für den Ausbauschnitt 2027 liegt noch kein Angebotskonzept vor. Die vorgeschlagenen Schlüsselprojekte wie etwa der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) können trotzdem bestätigt werden, da für diese einerseits umfangreiche betriebliche und technische Abklärungen vorliegen und sie andererseits betrieblich flexibel ausgelegt werden müssen, weil sich während ihrer Nutzungsdauer das Angebot verändern wird. Die Aufnahme einer Position «Ergänzungsmassnahmen» gewährt die nötige Flexibilität, dass ergänzende Massnahmen später abhängig des Angebotskonzeptes festgelegt werden können. Aktuell erarbeiten die Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern gemeinsam mit der Zentralbahn auf dem Meterspurnetz Luzern-Engelberg und Luzern-Interlaken ein Zielzustand 2060. Bereits jetzt zeichnet sich der Bedarf für zusätzlich notwendige Infrastrukturen auf dem Meterspurnetz ab. Da solche Vorhaben weitgehend unabhängig von Ausbauprojekten auf dem Normalspurnetz realisiert werden können, ist die bisherige Haltung des Bundes, Meterspurprojekte erst nachgelagert zu berücksichtigen. Dies ist aus Sicht des Kantons Obwalden nicht nachvollziehbar. Für die Priorisierung von Projekten sollten ebenfalls deren verkehrlicher Nutzen, ihre Netzwirkung sowie ihr Beitrag zur Betriebsstabilität ausschlaggebend sein.</p>
Anhang	

Titel	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Der verkehrsträgerübergreifende Ansatz von Verkehr '45 ermöglicht grundsätzlich eine ganzheitliche Betrachtung von Schienen-, Strassen- und Agglomerationsverkehr. In der Praxis besteht jedoch die Gefahr, dass einzelne Verkehrsträger im politischen Prozess überlagert werden. Zudem führen die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle dazu, dass Bahnausbauten bevorzugt werden, auch wenn andere Lösungen wie Tram-, Metro- oder Buskorridore die verkehrlichen Anforderungen raumplanerisch effektiver und wirtschaftlicher erfüllen könnten.</p> <p>Der Kanton Obwalden befürwortet eine gebündelte strategische Planung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr, um die Verkehrsentwicklung gesamtheitlich zu betrachten. Die politische Beratung, Beschlussfassung und Finanzierung der einzelnen Projekte sollen jedoch weiterhin getrennt erfolgen. Damit bleibt eine sachgerechte Beurteilung der jeweiligen Vorhaben gewährleistet und es wird verhindert, dass Kontroversen in einem Bereich Projekte in anderen Bereichen verzögern oder verhindern.</p>
Anhang	

Titel	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Die Erfahrungen zeigen, dass die bisher geplanten Ausbauschritte nicht umgesetzt werden konnten, weil die Realisierung der Infrastrukturen in unterschiedlichen Zeiträumen erfolgte und zusätzliche Massnahmen erforderlich wären. Zudem stehen mehrere Grossprojekte an, welche nicht über einen einzigen Ausbauschritt finanziert werden können. Die Neupriorisierung mit Festlegung der strategischen Netzelemente und technisch notwendigen, kurzfristiger realisierbaren Ergänzungsmassnahmen ermöglicht einen schrittweisen Ausbau bei gleichzeitigem Fokus auf ein Zielbild.</p> <p>Für die weiteren Planungen soll nun das Zielbild STEP («Perspektive Bahn 2050») weiter konkretisiert werden. Dies ist essenziell, damit Infrastrukturausbauten entsprechend den Bedürfnissen des Zielbildes erstellt werden können. Dies ermöglicht eine effiziente Realisierung und reduziert den Einfluss von Baustellen auf das Bahnnetz.</p>
Anhang	

Titel	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Grosse, strukturell wirksame Projekte, ergänzt durch gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen, ermöglichen langfristig orientierte und planerisch robuste Verbesserungen. Schlüsselprojekte, welche Engpässe in Knotenpunkten beheben, verbessern damit grundsätzlich Kapazität und Qualität des ganzen Netzes. Wichtig ist jedoch auch, das Gesamtpaket zu beachten, d.h. nicht nur Infrastruktur zu schaffen, die Kapazität erhöht, sondern auch Gewicht auf die Netzrobustheit legen, die für betriebliche Stabilität sorgt. So können etwa stabilisierende Projekte auf dem Meterspurnetz der Zentralbahn losgelöst von anderen Projekten realisiert werden.</p>
Anhang	

Titel	6. Ausbauschnitt 2027 – Schlüsselprojekte
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Insbesondere die beiden Projekte Zimmerberg-Basistunnel 2 und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sind dringend erforderlich, damit die Mobilitätsnachfrage bewältigt, der Modal Split verbessert und die Redundanz des Schweizer Bahnsystems gestärkt werden kann. Beim DBL enthält die Vorlage die Finanzierung der ersten Etappe, während die zweite Etappe mit der Botschaft 2031 vorgelegt werden soll, vorbehaltlich abgeschlossenem Vorprojekt. Eine etappierte Finanzierung wird als zweckmässig beurteilt, im Sinne einer effizienten und nahtlosen Umsetzung soll aber bereits die erste Etappe auf den späteren Betrieb als Durchgangsbahnhof ausgelegt sein. Mit dem klaren Bekenntnis des Bundesrates zur Umsetzung als Durchgangsbahnhof ist dies gegeben. Bei den «strategischen Netzelementen mit regionaler Wirkung» ist in der Zentralschweiz die Doppelspur Kägiswil (Zentralbahn) vorgesehen. Dies wird ausdrücklich begrüsst, um die sich rasch abzeichnende Überlast im Regionalverkehr im Raum Luzern - Sarnen - Stans abzufangen. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass sich im Rahmen der laufenden mittel- und langfristigen Kapazitätsplanungen abzeichnet, dass die Vollendung der erwähnten Doppelspur Luzern - Hergiswil im Verlaufe der 30er Jahre unumgänglich sein wird. Dieses Bauwerk sollte im Hinblick auf die Arbeiten zur Botschaft 2031 vorausschauend bereits berücksichtigt werden. Zudem zeichnet sich der Bedarf einer fünften Perronkante im Bahnhof Luzern ebenfalls für das Meterspurnetz der zb ab. Mit dem Bau des Grimseltunnels werden weitere Ausbauten auf der Zentralbahn notwendig sein, damit das touristische Potential mit neuen Zugangeboten auch ausgenutzt werden kann.</p>
Anhang	

Titel	7. Ausbauschnitt 2027 – ERTMS-Strategie
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Digitalisierung des Bahnsystems soll stärker forciert werden.
Anhang	

Titel	8. Ausbauschnitt 2027 – Ergänzungsmassnahmen
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	<p>Damit das den strategischen Netzelementen zugrundeliegende Angebotsziel mit einem funktionierenden Angebotskonzept realisiert werden kann, sind Mittel für Ergänzungsmassnahmen wie Weichen, Abstellanlagen oder angepasste Signalisierungen notwendig. Der Grundsatz, Mittel für Ergänzungsmassnahmen vorzusehen und die konkreten Massnahmen erst später durch den Bundesrat festzulegen, wird unterstützt. Für den Angebotsausbau per 2035 sieht der Bundesrat Ergänzungsmassnahmen im Umfang von rund drei Milliarden Franken vor. Dies wird als zweckmässig beurteilt. Ein grösserer Umfang wäre in dem kurzen Zeitfenster kaum umsetzbar, womit die Ergänzungsmassnahmen auf das Notwendige zu fokussieren sind. Für den Angebotsausbau per 2045 wird ein erster Rahmenbetrag von 1,8 Milliarden Franken für bereits weit fortgeschrittene Ergänzungsmassnahmen beantragt (ca. 10 Prozent der Gesamtsumme der strategischen Netzelemente). Damit die strategischen Schlüsselprojekte ihren Nutzen entfalten können, sind Ergänzungsmassnahmen unabdingbar. In der Beurteilung der ZKÖV sind 1,8 Milliarden Franken für den Angebotsausbau per 2045 aber eher knapp dimensioniert. Ein zusätzlicher Mittelbedarf für die Botschaft 2031 zeichnet sich bereits ab. In der Auswahl der zu realisierenden Ergänzungsmassnahmen, und deren Umfang, sind die Kantone einzubeziehen.</p>
Anhang	

Titel	9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen
Akzeptanz	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	In der Zentralschweiz sollen mit den Anpassungen folgende Projekte gestrichen oder reduziert werden: Ebikon: Anlagenerweiterungen inkl. Blockverdichtung Ebikon – Fluhmühle (reduziert) Rothenburg: Überhol- / Annahmegleis (gestrichen) Rotkreuz: 6. Perronkante mit Spurwechsel (reduziert) Samstagern: 3. Durchfahrtsgleis (gestrichen) Diese Anpassungen gilt es bezüglich ihrer Abhängigkeiten zu den Schlüsselprojekten ZBT II und DBL zu prüfen.
Anhang	

Titel	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Akzeptanz	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Für einen fundierten Entscheid und eine verlässliche Budgetierung ist es angezeigt, dass ein Vorprojekt vorliegen muss, bevor der Entscheid über die Aufnahme in einen Ausbauschnitt erfolgt. Das Erfordernis eines Vorprojektes darf aber nicht dazu führen, dass der Planungsprozess verlangsamt oder ausgebremst wird. Liegt ein Vorprojekt vor, soll es weiterhin möglich sein, die nächste Phase eines Bau- und Auflageprojektes zu starten und damit die aufgebaute Projektorganisation weiterlaufen zu lassen.
Anhang	

Titel	11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die ergänzenden Infrastrukturmassnahmen können oft erst mit der detaillierten Angebotsplanung und Betriebsplanung bestimmt und optimiert werden. Entsprechend sollen diese nicht in einer Verordnung festgeschrieben werden, sondern flexibel vom Bundesrat nach Bedarf freigegeben werden. Die vorgängige Mitwirkung der Planungsregionen ist sicherzustellen, mit Auswahl und Priorisierung der Massnahmen nach transparenten Kriterien.
Anhang	

Titel	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Für die Finanzierung der nötigen Bahnausbauten ist der Beibehalt der Mehrwertsteuer-Promilles essenziell. Dabei handelt es sich um eine bestehende, bewährte Finanzierung, die fortgeführt werden soll.
Anhang	

Titel	13. Weitere Bemerkungen
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Vorlage sieht ein umfangreiches Massnahmenprogramm für den Bahnausbau vor. Damit diese Massnahmen auch zeitnah umgesetzt werden können, soll – neben einer ausreichenden Finanzierung – auch auf einen effizienten Planungs- und Bauablauf geachtet werden. Neben den personellen Ressourcen ist auch die Beeinträchtigung des Bahnnetzes durch Baustellen zu beachten. Weiter sind Kosteneinsparungen anzugehen, beispielsweise über die Anpassung von Normen und Standards. Wie bereits erwähnt, können Infrastrukturprojekte etwa auf dem Meterspurnetz der Zentralbahn losgelöst von anderen Projekten realisiert werden und beeinträchtigen das übergeordnete Normalspurnetz nicht.
Anhang	

Titel	14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Neben den für die verschiedenen Zeithorizonte vorgesehenen, gezielten Ausbauten im Nationalstrassennetz müssen aber insbesondere auch für den Betrieb sowie den ausgewiesenen Unterhalts- und Ausbaubedarf im Sinne von Anpassungen ausreichende finanzielle und personelle Mittel vorhanden sein. Der Kanton Obwalden begrüsst (analog ZRK), dass diesem Aspekt in der Vorlage eine entsprechend hohe Bedeutung beigemessen wird und namentlich die vorgesehenen (teuerungsbereinigten) Ausgaben für Ausbauten im Sinne von Anpassungen am Nationalstrassennetz auf einer fundierten Einschätzung des tatsächlichen Bedarfs beruhen sollen. So wird auch erfreut zur Kenntnis genommen, dass gemäss Vorlage die Umsetzung von Projekten zur Sicherstellung eines flüssigen und sicheren Verkehrs weiterhin gewährleistet werden kann.
Anhang	

Titel	15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Vorlage enthält im Bereich des Strassenverkehrs keine Zentralschweizer Schlüsselprojekte. Aus Sicht der Zentralschweizer Kantone ist es wichtig, Redundanzen zu schaffen, welche das regionale wie auch das überregionale Strassennetz entlasten und den Zusammenbruch des Verkehrs bei Störungen verhindern. Die Zentralschweizer Kantone fordern, dass in der langfristigen Planung der Schaffung von Redundanz auf regionaler Ebene (Achsen A2 und A4) zwischen Luzern / Zug und Gotthard genügend Beachtung geschenkt wird. Für die Volkswirtschaft des Kanton Obwaldens ist die rasche Beseitigung des Engpasses Luzern mit der Realisierung des Bypasses Luzern von sehr grosser Bedeutung.
Anhang	

Titel	16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	17. Ausbauschritt 2027
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Kanton Obwalden unterstützt die im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Nationalstrassenprojekte. Die vorgesehenen Investitionen tragen wesentlich dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Robustheit des schweizerischen Nationalstrassennetzes zu erhalten und weiterzuentwickeln.
Anhang	

Titel	18 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	

Titel	19. Weitere Bemerkungen
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine Bemerkungen.
Anhang	

Titel	20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine Bemerkungen.
Anhang	

Titel	21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Keine Bemerkungen.
Anhang	

Titel	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Akzeptanz	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir bedanken uns bei Ihnen für die bisherigen Arbeiten. Wir schätzen den Einbezug und danken für die Berücksichtigung unserer Hinweise und Anträge.
Anhang	