



Verkehr '45: Faktenblatt 2 – 28. Januar 2026

## **Ausblick auf Projekte Bahn, Strasse, Agglomerationen nach 2045**

**Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Unternehmen werden sich auch nach 2045 weiterentwickeln. Der Bundesrat sieht gestützt auf das Gutachten der ETH Zürich daher folgende Eckwerte für die Weiterentwicklung der Bahn- und Strasseninfrastruktur sowie für ergänzende Agglomerationsprogramme vor.**

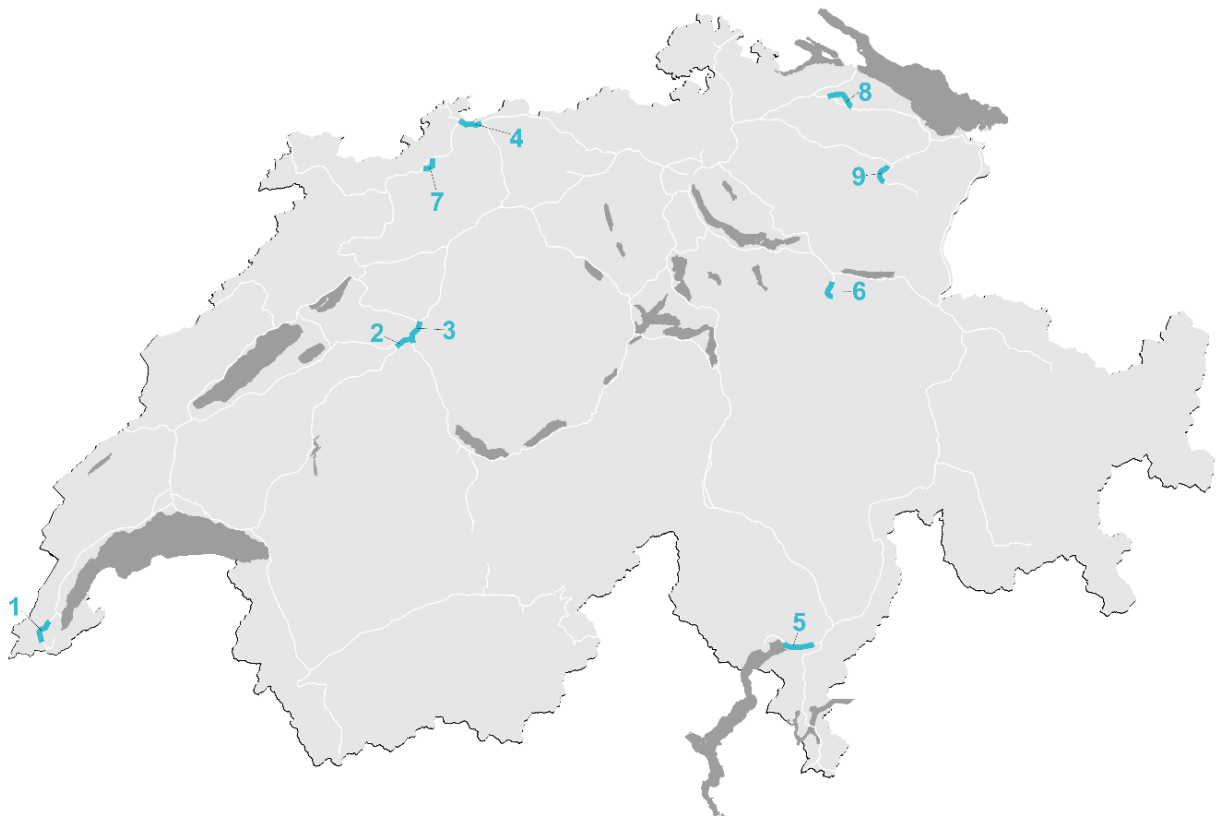
### **Weiterentwicklung Bahninfrastruktur nach 2045**

Für die Zeit nach 2045 erarbeitet das BAV ein Zielbild für das Strategische Ausbauprogramm für die Bahninfrastruktur (STEP). Dieses soll aufzeigen, in welche Richtung die Bahn längerfristig entwickelt werden soll, insbesondere auch in Bezug auf die West-Ost-Achse. Basis für die Arbeiten des Zielbildes STEP ist die bestehende, 2024 vom BAV publizierte Perspektive BAHN 2050 ([Perspektive BAHN 2050 - BAV](#)), die unter Einbezug der Planungspartner des Bundes erarbeitet wurde, d. h. der Bundesämter ASTRA und ARE, der kantonalen öV- und Raumplanungsstellen, des Verbands öffentlicher Verkehr sowie der Güterverkehrsbranche. Das BAV wird parallel zur Vernehmlassung der Botschaft die vorliegenden Überlegungen zum Zielbild STEP publizieren. Dabei legt das BAV den Fokus in erster Linie auf die verkehrliche Konkretisierung der Perspektive BAHN 2050 im Fern- und Güterverkehr. Im Nachgang zur Publikation soll das Zielbild STEP mit den Planungspartnern insbesondere hinsichtlich des Regionalverkehrs weiterentwickelt werden.

### **Weiterentwicklung Strasseninfrastruktur nach 2045**

Die Weiterentwicklung nach 2045 hat der Bundesrat in zwei Realisierungshorizonte eingeteilt. Der Realisierungshorizont 2055 umfasst Projekte, die aus heutiger Sicht nach 2045 prioritär werden. Im Realisierungshorizont «Weitere» befinden sich Vorhaben, bei denen der Projektumfang überprüft oder bei denen allenfalls alternative Lösungen vertieft zu analysieren sind.

## Realisierungshorizont 2055

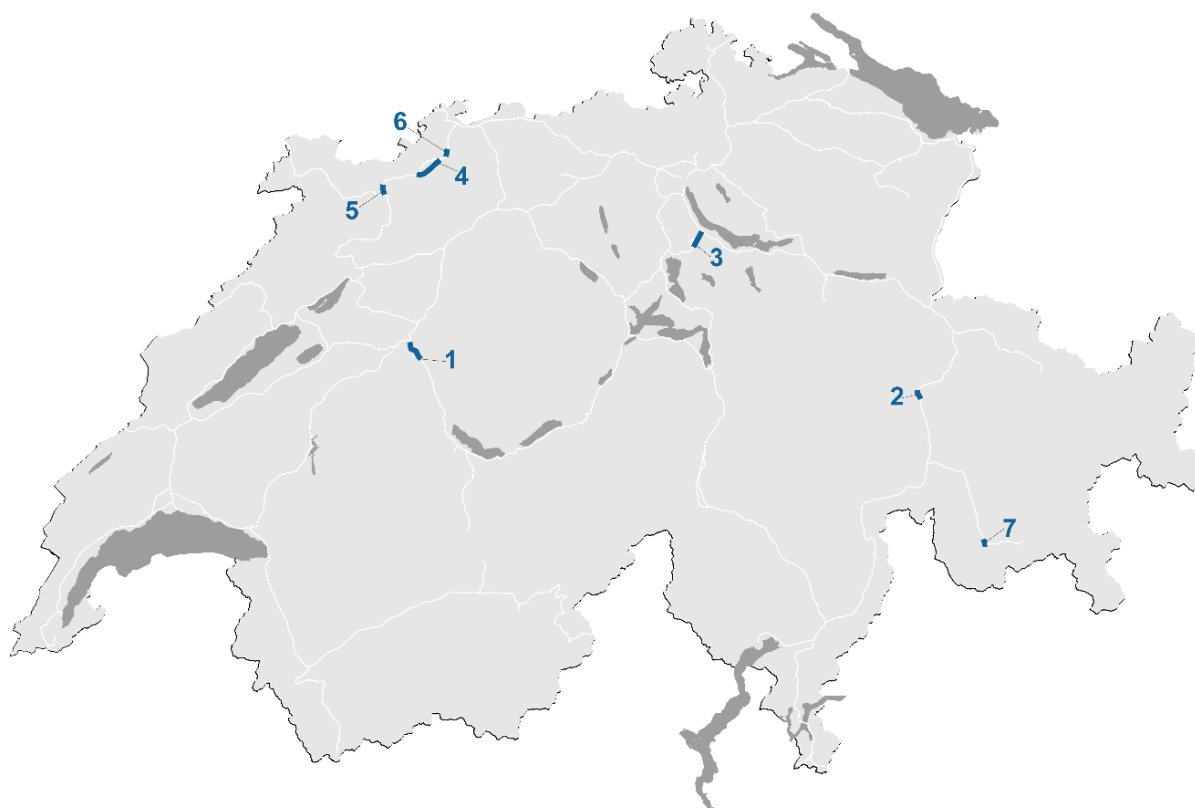


Projekte	Kosten in Mio.
1 N1 Elargissement à six voies Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport (GE)	1300
2 N1 8-Spurausbau Weyermannshaus – Wankdorf (BE)	300
3 N1 Wankdorf – Schönbühl (BE)	300
4 N2 8-Spurausbau Hagnau – Augst (BL)	1400
5 N13 Collegamento Bellinzona – Locarno (TI) <sup>1)</sup>	1700
6 N17 Umfahrung Netstal (GL)	400
7 N18 Zentrumsentlastung Laufen (BL)	200
8 N23 Umfahrung Weinfelden (TG)	800
9 N25 Umfahrung Wilen (AR/SG)	200
<b>Total Realisierungshorizont 2055</b>	<b>6600</b>

Projektstand April 2025 (auf 100 Millionen Franken gerundet), ohne MWST und Teuerung, Kostengenauigkeit +/- 30 Prozent.  
Bei einer MWST von 8,1 Prozent würden rund 530 Millionen Franken MWST anfallen.

<sup>1)</sup> Je nach Projektfortschritt ist auch denkbar, dass das Collegamento Bellinzona – Locarno nach der Vernehmlassung dem Realisierungshorizont 2045 zugeteilt und das Projekt Lugano Süd – Mendrisio in den Realisierungshorizont 2055 verschoben wird

## Realisierungshorizont «Weitere»



Projekte	Kosten in Mio.
1 N6 Bypass Bern-Ost; Wankdorf – Muri (BE)	2000
2 N13 Reichenau – Rothenbrunnen / Isla Bella (GR)	2200
3 N14 Hirzelverbindung (ZH/ZG)	2400
4 N18 Umfahrung Laufen und Zwingen (BL)	1000
5 N18 Contournement de Delémont (JU)	400
6 N18 Muggenbergtunnel (BL)	500
7 N29 Umfahrung Bivio	200
<b>Total Realisierungshorizont «Weitere»</b>	<b>8700</b>

Projektstand April 2025 (auf 100 Millionen Franken gerundet), ohne MWST und Teuerung, Kostengenauigkeit +/- 30 Prozent.  
Bei einer MWST von 8,1 Prozent würden rund 700 Millionen Franken MWST anfallen.

## Weiterentwicklung Agglomerationsprogramme nach 2045

Das Programm Agglomerationsverkehr wird auch nach 2045 weitergeführt. Die Projekte werden jeweils von den Agglomerationen im Rahmen ihrer Agglomerationsprogramme eingereicht und vom Bund auf ihre Mitfinanzierung geprüft. Diese Projekte sind heute noch nicht bekannt.