

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 26. August 2026

873. Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 (Vernehmlassung)

Am 19. Juni 2026 hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 (nachfolgend Botschaft 2027) mit neuen und geänderten bisherigen Bundesbeschlüssen bei den Kantonen in die Vernehmlassung gegeben.

1. Inhalt der Vorlage

Erstmalig erfolgt eine gebündelte Vernehmlassungsvorlage, welche die Ausbauschritte für die Eisenbahninfrastruktur und die Nationalstrasse sowie die Beiträge an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr umfasst. Mit der Bündelung dieser drei Bereiche möchte die Vorlage dem verstärkten Bedarf nach einer verkehrsträgerübergreifenden Planung der Verkehrsinfrastrukturen Rechnung tragen, die der Bund als zentrales Anliegen dieser Vorlage bezeichnet. Dabei soll die Koordination der Ausbauten und die Abstimmung mit der Raumplanung über den Sachplan Verkehr des Bundes erfolgen, der den Rahmen für die Entwicklung der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen vorgibt.

Auslöser für dieses Vorgehen waren unter anderem veränderte Planungsannahmen bei der Bahn, die eine Konsolidierung des Ausbauschriffs für die Bahninfrastruktur STEP 2035 notwendig gemacht hatten. Dies hätte zusätzliche Infrastrukturen erfordert, die jedoch nicht finanzierbar gewesen wären. Zudem wurde der Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrasse von den Stimmberechtigten abgelehnt. In der Folge hat das UVEK bei der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich ein Gutachten zur Priorisierung der Projekte in den drei Bereichen in Auftrag gegeben (siehe Ulrich A. Weidmann / Michael Nold, Schlussbericht Verkehr 2045, Gutachten zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 15. September 2025, Zürich, doi: 10.3929/ethzc-000783536, nachfolgend Gutachten Weidmann).

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur umfasst die Vorlage Anpassungen bestehender Beschlüsse mit teilweise Rückkommen auf bereits beschlossene Projekte sowie den neuen Beschluss Ausbauschritt 2027.

Von zentraler Bedeutung ist eine Zusatzfinanzierung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur durch Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles (MWSt-Promille). Die Aufhebung der bisherigen Befristung macht eine Änderung der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV, SR 101) erforderlich, die dem obligatorischen Referendum untersteht (Art. 130 Abs. 3^{bis} und gleichzeitige Aufhebung von Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 und 5 BV). Ergänzend sollen Zuständigkeiten und Prozesse bei der Bahninfrastrukturplanung neu geregelt werden, indem der Bundesrat bzw. das UVEK mehr Kompetenzen hinsichtlich der Aufnahme und Freigabe von Projekten erhalten soll, die bis anhin den eidgenössischen Räten zustehen. Dazu wird eine Revision des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) vorgeschlagen, die dem fakultativen Referendum untersteht (Art. 48c Abs. 2^{bis} und Art. 58 Abs. 4 EBG). Eine Volksabstimmung könnte voraussichtlich 2028 stattfinden und die Umsetzung dementsprechend noch später erfolgen.

Im Bereich der Nationalstrassen umfasst die Vorlage die Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen mit dem Ausbauschnitt 2027, den Verzicht auf verschiedene Projekte aus dem strategischen Entwicklungsprogramm einschliesslich der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sowie einen Ausblick auf die weiteren Realisierungshorizonte 2045, 2055 und «Weitere».

Im Bereich des Programms Agglomerationsverkehr umfasst die Vorlage die Bundesbeiträge für die fünfte Programmgeneration, einschliesslich eines Zusatzkredits, sowie einen Ausblick auf die Grossprojekte der Agglomerationsprogramme ab der sechsten Generation.

2. Grundlegendes zur vorgelegten Bahninfrastrukturplanung des Bundes

Der Kanton Zürich ist das wichtigste Drehkreuz des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Seine Infrastruktur ist nicht nur für den Binnenverkehr des Kantons entscheidend. Die Achsen durch Zürich verbinden die Ostschweiz, die Zentralschweiz und weiter bis ins Tessin, den Aargau und weite Teile des Mittellandes miteinander. Engpässe auf Zürcher Gebiet wirken sich deshalb unmittelbar und sehr stark auf den nationalen Fern- und Güterverkehr aus. Der Kanton Zürich ist sich der Bedeutung dieser geografischen Ausgangslage und folglich seiner Verkehrsinfrastrukturen bewusst, weshalb er seit Jahrzehnten hohe Summen in den Ausbau und Unterhalt investiert. Seit der Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) leistet er jährlich mit rund 150 Mio. Franken den mit Abstand grössten Beitrag aller Kantone an den BIF. Zu-

sätzlich fliessen grosse Beträge in die Agglomerationsprogramme der gesamten Metropolregion. Aus diesen Gründen ist der Kanton Zürich im Bereich der Bahninfrastrukturplanung besonders von der Vorlage Verkehr '45 betroffen, weshalb es angezeigt ist, vorab grundlegende Vorbehalte zu äussern, bevor im vierten Kapitel im Einzelnen auf den Vernehmlassungsvorschlag eingegangen wird.

Für die Sicherung eines leistungsfähigen nationalen Bahnverkehrs und insbesondere auch für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich, dessen Entwicklung in den letzten Jahren konsequent auf einen starken öffentlichen Verkehr ausgerichtet wurde, ist eine verlässliche langfristig tragfähige Bahnplanung von grösster Wichtigkeit. Eine solche ist aber auch im Interesse der ganzen Schweiz. Im Zentrum der Bahninfrastrukturplanung müssen daher Angebotskonzepte stehen, die sich auf Bedarfsanalysen und Prognosen in Abstimmung mit der erwünschten Raumentwicklung abstützen. Erst auf dieser Grundlage können die notwendigen Infrastrukturen bestimmt und nachvollziehbar priorisiert werden.

Hinzu kommt: Grossprojekte entfalten ihren Nutzen nur, wenn auch die erforderlichen ergänzenden Ausbauten wie zusätzliche Doppelspuren, Weichen, Perronverlängerungen usw. realisiert werden. Diese Massnahmen müssen von Beginn an berücksichtigt, finanziert und zeitlich mit den Grossprojekten abgestimmt werden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass hohe und bereits getätigte Investitionen nicht zu den erwarteten Verbesserungen des Angebots führen und letztlich ihre Wirkung verfehlen. Solche Fehlinvestitionen sind angesichts der knappen finanziellen Mittel unbedingt zu vermeiden.

Deshalb sollen die begrenzten Mittel des BIF in erster Linie dort eingesetzt werden, wo bestehende Engpässe behoben, eine grosse Nachfrage bewältigt und ein möglichst grosser verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt werden kann. Dies entspricht dem Sinn und Zweck des BIF und den gesetzlichen Grundlagen für die Bahninfrastrukturplanung. Neu zu beschliessende Projekte mit überwiegend touristischer oder regionalpolitischer Zielsetzung dürfen insbesondere nicht dazu führen, dass wichtige ergänzende Massnahmen von bereits beschlossenen Projekten zurückgestellt oder diese von einer ausreichenden zukünftigen Finanzierung abhängig gemacht werden. Entscheidend ist bei der Gesamtplanung nicht, welche Region wie viel an Infrastrukturbeiträgen erhält, sondern wo die Investitionen am meisten Wirkung erzielen.

Der Kanton Zürich ist der Ansicht, dass der Bundesrat diesen für die Bahninfrastrukturplanung zentralen Punkten und den gesetzlichen Voraussetzungen in der Vernehmlassungsvorlage nicht genügend Beachtung geschenkt hat. Der Kanton Zürich anerkennt, dass die strate-

gischen Projekte der Bahninfrastruktur aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel priorisiert werden müssen. Er erwartet aber, dass dies auf eine transparente und fachlich nachvollziehbare Weise und im Hinblick auf eine langfristige Sicherung der Bahninfrastruktur erfolgt. Der Kanton verlangt deshalb vom Bund, dass er die Vorlage entsprechend überarbeitet. Auf die Einzelheiten wird im vierten Kapitel eingegangen.

3. Zur verkehrsträgerübergreifenden Planung

Der Bund bezeichnet «die verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung und die Abstimmung mit der Raumplanung» als zentrales Anliegen seiner Vorlage. Diesen Anspruch erfüllt sie jedoch nicht. Die Vorlage stützt sich nicht auf einen verkehrsträgerübergreifenden Planungsansatz. Materiell fehlen jegliche Aussagen, inwieweit die nationalen Vorhaben von Strasse und Schiene beispielsweise den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen des Sachplans Verkehr entsprechen oder mit den Agglomerationsprogrammen bzw. den Entwicklungsabsichten gemäss den kantonalen Raumordnungskonzepten abgestimmt sind.

Die Ursache liegt darin, dass bereits das Gutachten Weidmann, das als Grundlage für die Vernehmlassungsvorlage des Bundes diente, diese Ansprüche, insbesondere in Bezug auf die Bahninfrastruktur, nicht erfüllen konnte. Denn der vorgeschlagenen Priorisierung der überprüften Projekte liegt beispielsweise kein auf eine verkehrsträgerübergreifende Planung aufbauendes, funktionierendes Konzept im Horizont 2040/2045 für das Bahnangebot zugrunde und es erfolgte auch keine Abstimmung mit der raumplanerisch gewünschten Entwicklung. Gesetzliche Vorschriften, betriebliche Abhängigkeiten, bereits getätigte Investitionen und Projektfortschritte werden nicht oder nur ungenügend berücksichtigt, während gleichzeitig neue teure Infrastrukturen im ganzen Land zur Beschlussfassung vorgeschlagen werden.

Leicht anders präsentiert sich die Lage im Bereich der Nationalstrassen, der anders als die Eisenbahn ohne langfristige Angebotskonzepte und betriebliche Abhängigkeiten geplant werden kann. Insofern können die Überlegungen und Vorschläge zu den Projekten in diesem Bereich grundsätzlich nachvollzogen werden. Auch hier muss jedoch festgehalten werden, dass keine verkehrsträgerübergreifende Planung und Betrachtung erfolgt ist.

Es ist nachvollziehbar, dass eine solche vielschichtige Planung nicht innert kurzer Zeit erfolgen kann. Es ist nun aber zwingend, zumindest aufzuzeigen, wie dies künftig sichergestellt wird. Der Kanton Zürich verlangt vom Bund deshalb, dass er die entsprechenden Prozesse und die vorgesehene Implementierung unter Einbezug der Kantone in seiner Vorlage aufzeigt.

Dem Kanton Zürich ist aber aufgrund eigener Betroffenheit auch bewusst, dass man nicht mehrere Jahre untätig zuwarten kann. Gewisse Entscheidungen müssen gerade im Bahnbereich schon heute getroffen werden, damit die bedeutendsten und aufgrund der steigenden Nachfrage dringendsten und unbestrittenen Infrastrukturprojekte so rasch wie möglich umgesetzt werden können. Der Fokus muss aber wegen der knappen finanziellen Mittel auf Projekten liegen, die den grösstmöglichen, klaren raumplanerischen, verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen bringen. Hierzu gehört auch der Bahnhof Zürich Stadelhofen. Andere teure Infrastrukturausbauten, die diesen Nachweis noch nicht erbringen können, sind zurückzustellen und im Rahmen der zu etablierenden Gesamtplanung zu evaluieren.

4. Bereich Eisenbahninfrastruktur

4.1 Ausgangslage

Der mit dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 beschlossene Ausbauschritt für die Eisenbahninfrastruktur (SR 742.140.5, STEP 2035) war und ist für den Kanton Zürich von grösster Bedeutung und Dringlichkeit. Mit der Realisierung der beiden Schlüsselprojekte MehrSpur Zürich–Winterthur und Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise sowie zahlreichen ergänzenden Infrastrukturen sollte das Angebot der Zürcher S-Bahn bis Ende der 2030er-Jahre massgeblich ausgebaut werden, um bestehende und künftige Engpässe zu beseitigen, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und die Verlagerungsziele von Bund und Kanton zu erreichen.

Mit der Vorlage soll der bisherige Bundesbeschluss zum Ausbauschritt STEP 2035 dahingehend angepasst werden, dass auf bereits beschlossene Projekte entweder verzichtet wird oder diese von ausreichenden finanziellen Mitteln abhängig gemacht werden. Davon ausgenommen ist das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur, das sich bereits in Umsetzung befindet. Damit ausreichende Mittel zur Verfügung stehen, schlägt der Bund die Verlängerung des bis 2030 befristeten MWSt-Programmes vor.

Gleichzeitig schlägt der Bundesrat vor, mit dem Beschluss Ausbauschritt 2027 neue strukturgebende Projekte für den Realisierungshorizont 2045 festzulegen. Ebenfalls Gegenstand des Beschlusses Ausbauschritt 2027 sind kurzfristig erforderliche Infrastrukturmassnahmen für ein Angebot im Horizont 2035 sowie Massnahmen zur Umsetzung der Strategie European Rail Traffic Management System sowie grenzüberschreitende Massnahmen, Seilbahnen, vorbereitende Massnahmen und Projektaufsicht.

4.2 Beurteilung der Vorlage

Für die Sicherung eines leistungsfähigen nationalen Bahnverkehrs und insbesondere auch für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich, dessen Entwicklung in den letzten Jahren konsequent auf einen starken öffentlichen Verkehr ausgerichtet wurde, ist eine verlässliche langfristige Bahnplanung zentral. Eine solche hat sich erfahrungsgemäss und auch von Gesetzes wegen auf Bedarfsanalysen und Prognosen in Abstimmung mit der erwünschten Raumentwicklung, entsprechenden Angebotskonzepten und erforderlichen Infrastrukturmassnahmen abzustützen (Art. 48c EBG). Nur so kann sichergestellt werden, dass die begrenzten zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel mit grösstmöglicher Effizienz und Effektivität eingesetzt und keine Fehlinvestitionen getätigt werden. Angesichts der angespannten Finanzlage müssen die Investitionen den grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen stiften sowie die Raumentwicklung und die gesamtverkehrlichen Ziele unterstützen.

Ebenso wichtig ist, dass dringende, unbestrittene und baureife Projekte verzögerungsfrei realisiert werden können. Verzögerungen bei der Umsetzung führen unweigerlich zu erhöhten Investitionskosten und nicht optimalen, halbfertigen Zwischenzuständen beim Angebotsausbau. Das wiederum führt zu ineffizientem Betrieb und höheren Betriebskosten.

Daraus leiten sich für den Kanton Zürich die nachfolgenden, übergeordneten Verbesserungsvorschläge und Forderungen für die Vorlage ab.

4.2.1 Die Einheit MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen ist beizubehalten

Für den Grossraum Zürich und das Betriebsgebiet der Zürcher S-Bahn, das sich weit in alle Nachbarkantone erstreckt, wurden seit über einem Jahrzehnt fundierte Planungen für mögliche Angebotsausbauten durchgeführt. Alle Szenarien zeigen: Die beiden Schlüsselprojekte MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen sind inhaltlich und auch betrieblich voneinander abhängig. Das heisst, ein notwendiger Angebotsausbau kann nur mittels gleichzeitiger Umsetzung der beiden Projekte in Kombination mit weiteren kleineren und mittleren ergänzenden Bauwerken in der Region sichergestellt werden.

Gemäss der Vernehmlassungsvorlage soll der Bau des Bahnhofs Stadelhofen (einschliesslich der mitumfassten Doppelspurausbauten Uster–Aathal und Herrliberg–Feldmeilen–Meilen) von der Verlängerung des MWSt-Promilles abhängig gemacht werden. Dadurch würde der in Abstimmung mit den gesamtverkehrlichen und raumplanerischen Zielen

des Kantons Zürich sorgfältig geplante Ausbau des S-Bahn- und Fernverkehrsangebots im Raum Zürich infrage gestellt. Ein Abwarten der Volksabstimmung zur Verlängerung des MWSt-Promilles würde zu wesentlichen Mehrkosten ohne Zusatznutzen führen, da beispielsweise das Projekt Doppelspur Uster–Aathal gemäss Planungen schon für den Bau ab 2027 vorgesehen ist und eine spätere Umsetzung im Rahmen der komplexen Bauphasen von Mehrspur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen äusserst anspruchsvoll würde. Angesichts der heutigen Auslastung und der Wachstumsprognosen der Bevölkerung ist eine solche Verzögerung nicht hinzunehmen. Statt einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs würde damit die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs geschwächt.

4.2.2 Keine Schlüsselprojekte in die Botschaft, die kein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen

Die Verlängerung des bis 2030 befristeten MWSt-Promilles zugunsten des BIF ist unterstützenswert. Die Erhöhung der finanziellen Mittel darf aber nicht zum Anlass genommen werden, neue Projekte zu beschliessen, die kein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Die mit der Vernehmlassungsvorlage veröffentlichten Unterlagen des Bundesamtes für Verkehr weisen jedoch – anders als für den Bahnhof Stadelhofen oder den Zimmerberg-Basistunnel 2 – beispielsweise für den Grimseltunnel ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Auch beim Tiefbahnhof Luzern übersteigen die Kosten den Nutzen massiv. Für weitere Projekte können aufgrund der noch nicht fortgeschrittenen Planung noch keine Aussagen getroffen werden, und trotzdem will der Bundesrat bereits Mittel verpflichtend einstellen. Ebenso fehlen in der Vernehmlassungsvorlage die gemäss Art. 48c EBG geforderten Bedarfsnachweise und ein Angebotskonzepte für die neu zu beschliessenden Schlüsselprojekte.

Die Folgen davon sind, dass mit der Vorlage ein zu grosses Paket von Netzelementen geschnürt wird, deren Nutzen und Bedarf noch gar nicht nachgewiesen werden können. Gleichzeitig wird der Handlungsspielraum für kommende Beschlüsse sehr stark eingeschränkt. Es zeichnet sich ab, dass bereits in einer übernächsten Botschaft nicht mehr genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen werden. Dies wiegt umso schwerer, als damit Engpässe auf der zentralen West-Ost-Achse unberücksichtigt und auf unbestimmte Zeit ungelöst bleiben, obwohl der Bund die Bedeutung dieser Achse stets hervorhebt. Der Heitersberg-tunnel auf der Strecke zwischen Bern/Aarau und Zürich hat sich beispielsweise als neuralgische Schlüsselstelle bei der Angebotsplanung mit Auswirkungen für grosse Teile des Landes gezeigt. Mit der Botschaft 2027 müssen deshalb Planungsmittel für die weitere Planung dieses strategischen Netzelements vorgesehen werden.

4.2.3 Korrektur der Repriorisierung von beschlossenen Projekten

Einzelne vom Bundesrat vorgeschlagene Repriorisierungen des Bundesbeschlusses zu STEP 2035 aus dem Jahr 2019 – etwa bei der Haltestelle Grüze Nord in Winterthur – sind aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht unverständlich. Die Station Grüze Nord ist ein essenzielles Element für die Stadtentwicklung von Winterthur, ohne dass sich der Nutzen der bereits gebauten und vom Bund mitfinanzierten Querung Grüze (Leonie-Moser-Brücke) nicht voll entfalten kann. Die Repriorisierung wurde in der Vorlage mit dem Fehlen von Grundlagen begründet, obwohl eine detaillierte Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbeurteilung vorlag. Diese gehen künftig von mehr als 12 000 Personen aus, die an der Station Grüze pro Tag ein- und aussteigen werden – das ist mehr als die heutige Nachfrage einiger Kantonshauptorte. Hinzu kommt, dass die Stadt Winterthur, der Kanton Zürich und auch Private im Nachgang zum Bundesbeschluss 2019 nach Treu und Glauben und im Vertrauen auf den Bestand des Beschlusses bereits Investitionen in die geplante Verkehrsdrehscheibe und die Gebietsentwicklung getätigt haben. Die Verlässlichkeit parlamentarischer Beschlüsse ist für den Kanton Zürich von grundlegender Bedeutung. Ein nachträglicher Verzicht würde nicht nur die Planungs- und Investitionssicherheit, die von solchen Beschlüssen ausgeht, unterwandern, sondern auch das Vertrauen in demokratisch gefällte Entscheide schwächen. Der Kanton Zürich erwartet, dass der Bund zu den beschlossenen Vorhaben steht. Ein Verzicht ist daher nicht vertretbar.

4.2.4 Unverzügliche Realisierung der Ergänzungsmassnahmen des Horizonts 2035

Der jetzige Stand der Angebotskonzepte für den Horizont 2035 sieht schweizweit einige Angebotsausbauten vor. Auch im Raum Zürich sind Verbesserungen geplant, die jedoch im Vergleich zum bisher geplanten massiven Ausbaus Schritt STEP 2035 deutlich geringer ausfallen. Nichtsdestotrotz muss angesichts der hohen und steigenden Nachfrage im Grossraum Zürich die Möglichkeit zur Steigerung von Kapazitäten genutzt werden. Die Finanzierung der dazu erforderlichen Bauvorhaben soll aber gemäss Bundesrat ebenfalls von der Verlängerung des MWSt-Promilles abhängig gemacht werden. Analog zur Doppelspur Uster–Aathal drohen deshalb auch hier Verzögerungen, obwohl die Projekte bereits sehr weit fortgeschritten sind. Dies wiederum gefährdet die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Bahn.

5. Bereich Nationalstrassen

5.1 Ausgangslage

Mit der vorliegenden Botschaft unterbreitet der Bundesrat nicht nur die Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) und die Projektzuteilung für den Realisierungshorizont 2027, sondern auch einen Ausblick auf die weiteren Realisierungshorizonte. Dabei werden die Ausbauprojekte drei Realisierungshorizonten zugeteilt: 2045, 2055 und «Weitere».

Im Kanton Zürich wurde in den letzten Jahren sehr viel in die Erneuerung und den Ausbau der Nationalstrassen investiert. So ist zum Beispiel der Ausbau der Nordumfahrung Zürich im Bau, wobei die dritte Röhre am Gubrist bereits 2023 dem Verkehr übergeben werden konnte. Ebenfalls im Bau ist der Ausbau der N4 zwischen Kleinandelfingen und Winterthur auf vier Spuren. Mit diesen und weiteren baulichen Massnahmen können einige der wichtigsten Engpässe im Nationalstrassennetz im Kanton Zürich beseitigt und zudem die Siedlungsträglichkeit gesteigert werden. Dabei ist auch zu beachten, dass sich sowohl der Kanton Zürich als auch teilweise die Standortgemeinden mit substanziellen Beiträgen an Massnahmen (z. B. Einhausung Schwamendingen, Überdeckungen usw.) beteiligt haben.

Im Rahmen des vorgelegten STEP Nationalstrassen sollen im Kanton Zürich die folgenden Projekte umgesetzt werden:

Realisierungshorizont 2045:

- N1: Fahrstreifenergänzung Abschnitt Wallisellen–Brüttisellen
- N3: Fahrstreifenergänzung Limmattal – Urdorf Süd (Westumfahrung Zürich)
- N15: Zürcher Oberlandautobahn

Realisierungshorizont 2055:

In diesem Realisierungshorizont sind keine Projekte im Kanton Zürich geplant.

Realisierungshorizont Weitere:

- N14: Hirzelverbindung

Sodann hat der Bundesrat auch vorgeschlagen, verschiedene Projekte im Kanton Zürich nicht mehr weiterzuverfolgen:

- N1: Fahrstreifenergänzung Dietikon–Limmattal
- N1: Glattalautobahn (bedingt auch eine Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz)
- N1: Fahrstreifenergänzung Brüttisellen–Winterthur-Töss
- N1: Fahrstreifenergänzung/Ausbau Winterthur-Töss–Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur)

- N3: Fahrstreifenergänzung Zürich-Süd–Thalwil–Wädenswil
- N3: Fahrstreifenergänzung Wädenswil–Richterswil
- N4: Erweiterung Cholfirsttunnel
- N11: Fahrstreifenergänzung Zürich-Nord–Kloten-Süd

Anstelle von Fahrstreifenergänzungen sollen gemäss Bund betriebliche Optimierungen durch die temporäre Umnutzung des Pannestreifens umgesetzt werden.

5.2 Beurteilung der Vorlage

Die Nationalstrassen bilden im Kanton Zürich und im Besonderen in den wichtigsten Wirtschaftsräumen Stadt Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung. Sie sind deshalb für die Erreichbarkeit sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr von grösster auch volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die enge Verzahnung zwischen den verschiedenen Netzen führt dazu, dass es bei Überlastungen des übergeordneten Strassennetzes zu Ausweichverkehr kommt, der umliegende Gebiete beeinträchtigt und negative Auswirkungen auf die Siedlungsqualität, die Verkehrssicherheit und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr hat. Die Minimierung von Ausweichverkehr durch gezielte bauliche und betriebliche Massnahmen ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel, das der Regierungsrat im Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 (RRB Nr. 25/2018) festgelegt hat.

Das gewählte Vorgehen des Bundes im Bereich der Nationalstrassen ist grundsätzlich nachvollziehbar und mehrheitlich unterstützenswert. So sind die für 2045 vorgesehenen Fahrstreifenergänzungen und die Aufnahme des wichtigen und dringlichen Lückenschlusses der Oberlandautobahn zu begrüßen. Auch der Verzicht auf zahlreiche geplante Spurgergänzungen zugunsten betrieblicher Massnahmen (z. B. der temporären Nutzung des Pannestreifens) ist nachvollziehbar.

Entschieden abzulehnen ist jedoch der Verzicht auf die Engpassbeseitigung der Umfahrung Winterthur. Derzeit wird auf der Grundlage einer 2023 von Bund, Kanton Zürich und Stadt Winterthur gemeinsam unterzeichneten Absichtserklärung im Abschnitt Töss eine alternative Linienführung zusammen mit einem neuen Entwicklungsgebiet Winterthur Süd untersucht. Diese Arbeiten sind weiterzuführen. Kritisch zu beurteilen ist ebenfalls der Verzicht auf die Glattalautobahn. Auch wenn die Einschätzung des Bundesrates grundsätzlich nachvollziehbar ist, kann auf punktuelle Ausbauten und betriebliche Massnahmen in diesem Abschnitt nicht verzichtet werden.

6. Bereich Agglomerationsprogramme

6.1 Ausgangslage

Der Regierungsrat hat im März 2025 fünf Agglomerationsprogramme der fünften Generation verabschiedet und dem Bund eingereicht. Die Agglomerationsprogramme wurden in der Folge durch den Bund geprüft. Abgeleitet von der Höhe der Investitionskosten und der Beurteilung der Programmwirkung stellt der Bund für kantonale und kommunale Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2028 und 2032 Investitionskostenbeiträge von 30% bis 40%, insgesamt 316 Mio. Franken, in Aussicht.

6.2 Beurteilung der Vorlage

Für eine Anzahl von Massnahmen wurden die Projektkosten gekürzt oder sie wurden aufgrund noch fehlender Bau- und Finanzreife auf einen Realisierungsbeginn nach 2032 rückpriorisiert. Diese Kürzungen und Rückpriorisierungen sind in den Entwürfen der Prüfberichte des Bundes dokumentiert, die gleichzeitig mit der Vorlage zu Verkehr '45 den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet wurden. Dazu gehören u. a. die Massnahmen Bahnhof Zürich Altstetten – Personenunterführung und Veloabstellplätze, Umfahrung Grüningen Stedtli sowie Wetzikon Verkehrsdrehscheibe.

Zu begrüssen ist, dass die grossen Massnahmen des öffentlichen Verkehrs mit Realisierungshorizont ab 2032, namentlich die Verlängerung der Stadtbahn Kloten Industrie – Bassersdorf Bahnhof sowie die Tramtangente Nord (Affoltern–Stettbach), grundsätzlich für eine Mitfinanzierung durch den Bund bestätigt wurden. Diese Massnahmen sind mit den zukünftigen Agglomerationsprogrammen zur Mitfinanzierung einzureichen.

Die in der Vernehmlassungsvorlage und den Entwürfen der Prüfberichte dokumentierte Beurteilung der fünf Zürcher Agglomerationsprogramme der fünften Generation ist grösstenteils nachvollziehbar. Für gewisse Massnahmen wurden jedoch Kostenkürzungen und Rückpriorisierungen vorgenommen, die nicht nachvollziehbar sind und auch nicht dem Projektstand entsprechen. Dazu gehört die Rückpriorisierung der Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord (vgl. vorstehend Ziff. 4.2.3). Diese Vorhaben sind in der Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte zu berücksichtigen. Allfällige weitere Anträge werden zuerst im Rahmen der ordentlichen Fachgespräche mit dem Bund im August 2026 eingebracht (ausserhalb der Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage).

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an konsultationen@bav.admin.ch):

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 haben Sie die Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 (nachfolgend Botschaft 2027) zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns, unter Beilage des ausgefüllten Fragebogens, wie folgt:

I. Einleitung und Forderungen

Der Kanton Zürich ist das wichtigste öffentliche Verkehrsdrehkreuz der Schweiz. Seine Infrastruktur ist nicht nur für den Binnenverkehr des Kantons entscheidend. Die Achsen durch Zürich verbinden die Ostschweiz, die Zentralschweiz und weiter bis ins Tessin, den Aargau und weite Teile des Mittellandes miteinander. Engpässe auf Zürcher Gebiet wirken sich deshalb unmittelbar und sehr stark auf den nationalen Fern- und Güterverkehr aus. Der Kanton Zürich ist sich der Bedeutung dieser geografischen Ausgangslage und folglich seiner Verkehrsinfrastrukturen bewusst, weshalb er seit Jahrzehnten hohe Summen in den Ausbau und Unterhalt investiert. Seit der Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) leistet er jährlich mit rund 150 Mio. Franken den mit Abstand grössten Beitrag aller Kantone an den BIF. Zusätzlich fliessen grosse Beträge in die Agglomerationsprogramme der gesamten Metropolregion. Aus diesen Gründen ist der Kanton Zürich im Bereich der Bahninfrastrukturplanung besonders von der Vorlage zu Verkehr '45 betroffen. Diese besondere Betroffenheit und das signifikante finanzielle Engagement rechtfertigen eine umfassende und kritische Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage.

Die Vernehmlassungsvorlage weist aus Sicht des Kantons Zürich grundsätzliche, teilweise schwerwiegende Mängel auf. So fehlt insbesondere eine konsistente, verkehrsträgerübergreifende und auf die erwünschte Raumentwicklung abgestimmte Gesamtbetrachtung und -planung, wie sie in der Vorlage selbst als zentrales Anliegen erwähnt wird. Dies gilt allgemein, aber auch im Besonderen für die konkrete Vernehmlassungsvorlage. Das in nur wenigen Monaten von der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich erstellte Gutachten (siehe Ulrich A. Weidmann / Michael Nold, Schlussbericht Verkehr 2045, Gutachten zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 15. September 2025,

Zürich, doi: 10.3929/ethzc-000783536, nachfolgend Gutachten Weidmann), das als wichtigste Grundlage für die Vernehmlassungsvorlage verwendet wurde, vermag diesen Ansprüchen nicht bzw. nur ansatzweise zu genügen. Die Folgen der daraus abgeleiteten Massnahmen und Entscheidungen sind potenziell schwerwiegend sowohl für die raumplanerische und verkehrliche Entwicklung als auch für die Volkswirtschaft. Sie bergen darüber hinaus die Gefahr von grossen Nachteilen für die Mobilität der Bevölkerung sowie von hohen Mehrkosten.

Der Kanton Zürich setzt sich für einen funktionierenden Verkehr in der Metropolitanregion Zürich und in der ganzen Schweiz ein. Er hat deshalb ein grösstes Interesse daran, dass die Verkehrsplanung im ganzen Land vorankommt und der Betrieb, der Substanzerhalt sowie der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen dauerhaft und sicher gewährleistet werden können. In diesem Sinne sind auch die folgenden detaillierten Forderungen und Verbesserungsvorschläge zu verstehen. Daraus zeigt sich, dass die Vorlage des Bundes grundsätzlich zu überarbeiten ist.

Wir anerkennen, dass die strategischen Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel oder der fehlenden Akzeptanz priorisiert werden müssen. Eine solche Priorisierung muss sich jedoch zwingend auf den Nutzen für die Bevölkerung sowie die Erreichung der übergeordneten raumplanerischen und gesamtverkehrlichen Ziele stützen. Ebenso muss der vorhandene Projektstand berücksichtigt werden. Beides ist vorliegend nicht der Fall. Weit fortgeschrittene und unbestritten zweckmässige Projekte (z. B. Ausbau Bahnhof Stadelhofen) dürfen nicht verzögert werden.

Im Bahnbereich werden einerseits langfristige Konzepte für das Bahnangebot, andererseits betriebliche und bauliche Abhängigkeiten nur ungenügend berücksichtigt. Zusätzliche milliardenschwere Grossprojekte – wie etwa ein Grimseltunnel oder erste Etappen für Ausbauten in Luzern oder Basel – werden vorgeschlagen, ohne dass die gemäss Art. 48c des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) erforderlichen Bedarfsnachweise und Angebotskonzepte vorliegen. Weiter ist die Finanzierbarkeit nicht ausreichend geklärt. Und schliesslich weisen diese zusätzlichen Projekte teilweise schlechte oder gar negative Bewertungen gemäss den Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf. Darüber hinaus sind vorgeschlagene Repriorisierungen – etwa bei der Haltestelle Grüze Nord in Winterthur – sowie die unzureichende Finanzierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht unverständlich und stehen im Widerspruch zu den verkehrlichen Erfordernissen der stark wachsenden Metropolregion Zürich. Im Falle der Haltestelle Grüze Nord fällt zusätzlich ins Gewicht, dass im Nachgang zum Bundesbeschluss von 2019 in Treu und Glauben bereits Investitionen in Millionenhöhe getätigt worden sind.

Die Zürcher S-Bahn weist rund 40% aller Bahnpassagiere des Regionalverkehrs in der ganzen Schweiz auf. Das bedeutet enorme Mobilitätsströme in verschiedensten Korridoren, die in diesem Ausmass und dieser Häufung in der Schweiz einmalig sind. So handelt es sich beispielsweise bei 16 der 20 Bahnlinien des Regionalverkehrs mit der höchsten Nachfrage der Schweiz um Linien der Zürcher S-Bahn. Angesichts des anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums und der stetig wachsenden Mobilitätsbedürfnisse ist der Grossraum Zürich, wozu auch grosse Teile der sechs angrenzenden Kantone gehören, umso stärker auf Planungs- und Finanzierungssicherheit angewiesen. Diese sind Voraussetzungen für die Umsetzung systemkritischer Infrastrukturprojekte im Schienen-, Strassen- und Agglomerationsverkehr. Priorität müssen dabei jene Vorhaben erhalten, welche die steigende Verkehrsnachfrage bewältigen, die Ziele einer nachhaltigen und gesamtverkehrlich abgestimmten Mobilitätsentwicklung unterstützen und die Mobilitätsqualität für Bevölkerung und Wirtschaft langfristig sichern.

Vor diesem Hintergrund fordern wir Folgendes:

Forderung zur verkehrsträgerübergreifenden Planung

- a) Der Bund etabliert im Hinblick auf die Botschaft 2031 eine verkehrsträgerübergreifende und auf die erwünschte Raumentwicklung abgestimmte Planung, die auch die Kantone einbindet.

Forderungen zur Eisenbahninfrastruktur

Zu den Änderungen der Bundesverfassung und des EBG:

- b) Die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles (MWSt-Promille) ist zu beantragen.
- c) Auf Änderungen des EBG ist zu verzichten.

Zu den Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 (beschlossen 2019):

- d) Der Bahnhof Stadelhofen und zugehörige Doppelspuren sind vollständig und verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des MWSt-Promilles umzusetzen.
- e) Auf die repriorisierten Projekte Grüze Nord und Reidbach ist nicht zu verzichten, sondern sie sind gemäss Bundesbeschluss 2019 wie vorgesehen umzusetzen.
- f) Die rechtzeitige Realisierung und ausreichende Finanzierung von Ergänzungsmassnahmen mit Inbetriebnahme der Schlüsselprojekte MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen sind sicherzustellen, damit die Schlüsselprojekte ihren geplanten Angebotsnutzen voll entfalten können.

Zum Ausbauschritt 2027 (neu zu beschliessen):

- g) Die Ergänzungsmassnahmen zum Horizont 2035 im Raum Zürich sind vollständig und verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des MWSt-Promilles umzusetzen.
- h) Es sollen die Projekte ausgebaut werden, die bereits beschlossen wurden und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen ist. Projekte ohne gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sind noch nicht zu beschliessen. Voraussetzung für die Aufnahme neuer Projekte sind die Vorgaben gemäss Art. 48c EBG (Bedürfnisnachweis und Angebotskonzept).
- i) Mit der Botschaft 2027 sind finanzielle Mittel für die weitere Planung des strategischen Netzelements zwischen Bern/Aarau und Zürich vorzusehen.
- j) Der Bundesrat zeigt in der Botschaft 2027 eine transparente, nachvollziehbare und den erwähnten Forderungen entsprechende Planung für den BIF auf.

Forderungen zu den Nationalstrassen

Zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

- k) Als Kompensation zum Verzicht auf die Glattalautobahn sind punktuelle Ausbauten und betriebliche Optimierungen sicherzustellen.
- l) Zum Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten: Auf das Projekt Winterthur-Töss – Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur) ist nicht zu verzichten und für die weiteren Planungen sind ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen.

Forderungen zu den Agglomerationsprogrammen

Zum Verpflichtungskredit ab 2028 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr:

- m) Die Rückpriorisierung der Massnahme Winterthur – Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord ist aufzuheben.
- n) Die Kostenkürzungen und Rückpriorisierungen von weiteren Massnahmen sind entsprechend den im Rahmen der Fachgespräche mit dem Bund eingebrachten Anträge aufzuheben.

Die vorstehenden Anträge und die zugrunde liegenden Überlegungen werden im Folgenden ausführlich erläutert.

2. Erläuterungen zur verkehrsträgerübergreifenden Planung

In Abschnitt 1.5 des erläuternden Berichts wird «die verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung und die Abstimmung mit der Raumplanung» als zentrales Anliegen bezeichnet. Diese Koordination erfol-

ge über den Sachplan Verkehr. Die Vorlage trage auf Basis des Gutachtens Weidmann dem verstärkten Bedarf nach einer verkehrsträgerübergreifenden Planung der Verkehrsinfrastrukturen Rechnung. In Abschnitt 3.4 des Erläuterungsberichts wird zudem die Notwendigkeit einer «koordinierten Kapazitätsentwicklung zwischen Strasse und Schiene» (am Beispiel der Achse Zürich–Limmattal–Aarau) anerkannt, die mittelfristig zu etablieren sei.

Dieser verkehrsträgerübergreifende Planungsansatz ist in der Vernehmlassungsvorlage jedoch nicht erkennbar. Zwar wird die Notwendigkeit dafür formell anerkannt, materiell fehlen aber Nachweise, inwieweit die nationalen Vorhaben Strasse wie Schiene den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen des Sachplans Verkehr entsprechen, der den strategischen Rahmen für die verkehrsträgerübergreifende Abstimmung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben und ihre Koordination mit der Raumentwicklung vorgibt. Ebenfalls ist nicht ersichtlich, wie die Vorhaben mit den Agglomerationsprogrammen abgestimmt sind, wie dies gemäss der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214) und den dazugehörigen Richtlinien des Bundes gefordert ist.

Bereits das Gutachten Weidmann vom September 2025 wird diesem Anspruch nicht gerecht. Zwar wird darin auf einzelne Nationalstrassenvorhaben zugunsten des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs (ÖV) verzichtet (im Raum Zürich betrifft dies insbesondere die Glattalautobahn). Die Priorisierung im Gutachten geschieht jedoch auf Grundlage einer nur rudimentären Analyse und nicht fundiert gestützt auf die Vorgaben des Sachplans Verkehr. So fehlt im Gutachten eine schlüssige, verkehrsträgerübergreifende Herleitung der Vorhaben, die sich am erzielten Nutzen und an der Abstimmung mit der Raumentwicklung orientiert. Die Priorisierung wird primär nach ökonomischen Kriterien geführt.

Eine zweckmässige Herleitung müsste im Rahmen einer konsistenten Gesamtverkehrsplanung auf Bundesebene erfolgen, die sich an übergeordneten Zielvorgaben sowie an den Raumordnungskonzepten der Kantone bzw. den Agglomerationsprogrammen orientiert. Eine solche Planung, wie sie auf Ebene der Agglomerationsprogramme längst üblich ist, gibt es auf Ebene des Bundes bislang nicht. Sie ist aus Sicht des Kantons Zürich im Hinblick auf die künftigen Herausforderungen und die Rolle der nationalen Infrastruktur als Leistungsträger unabdingbar.

Forderung: Der Bund etabliert im Hinblick auf die Botschaft 2031 eine verkehrsträgerübergreifende und auf die erwünschte Raumentwicklung abgestimmte Planung, die auch die Kantone einbindet.

3. Erläuterungen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die Vernehmlassungsvorlage der Botschaft 2027 umfasst die Anpassung bzw. Neufassung von verschiedenen Beschlüssen zum Ausbau der Bahninfrastruktur bzw. deren Finanzierung mit unterschiedlichen Zeithorizonten. Zudem wird für die Erhöhung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur die Anpassung der Bundesverfassung beantragt (Verlängerung MWSt-Promille) sowie eine Anpassung des Eisenbahngesetzes, wonach abgeschlossene Vorprojekte zukünftig eine Voraussetzung sein sollen, dass Massnahmen in einen Ausbauschritt aufgenommen werden. Gleichzeitig soll die Kompetenz zur Freigabe von nicht strategischen Netzelementen an das UVEK delegiert werden.

Die Stellungnahme wird nachfolgend nicht anhand des Aufbaus des Berichts, sondern gemäss den einzelnen Beschlüssen gegliedert, um gezielt auf die vorgeschlagenen Änderungen einzugehen.

Zu den Anpassungen am Ausbauschritt 2025 erfolgt keine Stellungnahme.

3.1 Zur Änderung der Bundesverfassung und des EBG

Die Änderung der Bundesverfassung zur Verlängerung des bis 2030 befristeten MWSt-Promilles zugunsten des BIF ist erforderlich, damit ein massgebender Infrastruktur- und Angebotsausbau erfolgen kann.

Forderung: Die Verlängerung des MWSt-Promilles ist zu beantragen.

Es sind zwei massgebende Änderungen des EBG geplant, die wir beide ablehnen:

- ***Voraussetzung Vorprojekt für Aufnahme in Ausbauschritt:*** Die Entwicklung von grossen strukturenbenden Netzelementen ist sehr aufwendig. Diese Vorgabe würde dazu führen, dass nicht die eidgenössischen Räte, sondern die Mittelzuteilung bei der Erarbeitung der Vorprojekte durch das UVEK oder das BAV darüber entscheidet, welche Projekte zur Umsetzung vorgeschlagen werden. Dies entspricht auch nicht dem Geist von FABI und des BIF, der dem Parlament die notwendigen Mittel zur Verfügung stellen sollte, um die notwendigen Mobilitätsbedürfnisse im ganzen Land abzudecken. Eine Delegation an die Ämter ist nicht vorgesehen. Zudem besteht beim vorgeschlagenen Vorgehen die Gefahr, dass aufwendige Planungen für Vorprojekte nicht weitergeführt und die Planungsmittel nicht optimal eingesetzt werden.
- ***Kompetenzverschiebung ergänzende Infrastrukturen zum UVEK:*** Ergänzende Infrastrukturen von strukturenbenden Netzelementen sollten – wie dies im Vertiefungsgutachten Weidmann vorgeschlagen wird – zu «Programmen» zusammengeführt werden. Mit dem Ent-

scheid zur Umsetzung eines strukturgebenden Netzelements wäre damit auch die Realisierung der notwendigen ergänzenden Infrastrukturen gesichert, was dann auch den vorgängig festgelegten, angestrebten Angebotsausbau ermöglicht. Für kleinere Massnahmen ohne netzweite Relevanz wäre es voraussichtlich zweckmässig, wenn die Fachbehörden beim Bund diese innerhalb eines gewissen finanziellen Rahmens (z. B. Projekte bis 50 Mio. Franken Investitionskosten) ohne parlamentarischen Prozess zur Umsetzung freigeben könnten. Dazu bräuchte es aber klare Regeln, nach welchen Kriterien die Projekte zu priorisieren sind.

Forderung: Auf Änderungen des EBG ist zu verzichten.

3.2 Zu den Anpassungen des Ausbauschrifts 2035:

3.2.1 Bestätigte Projekte

Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass die meisten bereits beschlossenen Projekte bestätigt werden. Gemäss Vorschlag zur Anpassung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschrift 2035 für die Eisenbahninfrastruktur sind dies

- unter Art. 1 Abs. 2 a:
Zürich–Winterthur–Seuzach: Kapazitätsausbau und Beschleunigung,
Zürich–Bülach–Schaffhausen: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau, Männedorf: Kapazitätsausbau,
- unter Art. 1 Abs. 2 b:
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG: Sihltal,
Schweizerische Südostbahn AG: Wädenswil–Einsiedeln.

Allerdings können diese Projekte und deren Nutzen nicht isoliert betrachtet werden. Gerade der Kapazitätsausbau Zürich–Winterthur–Seuzach (Mehrspur Zürich–Winterthur) ist untrennbar mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen verbunden. An diesem Beispiel zeigen sich die erheblichen Mängel der Grundlagen für die vorgeschlagenen Priorisierungen besonders deutlich.

3.2.2 Bestätigte Projekte unter Vorbehalt einer ausreichenden Finanzierung

Die unter dem neuen Art. 1 Abs. 2^{bis} aufgeführten Projekte sollen nur unter der Voraussetzung realisiert werden, dass genügend Gelder vorhanden sind. Diese sind

- Zürich Stadelhofen–Zürcher Oberland und rechtes Zürichseeufer: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau,
- Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung.

Angesichts der bereits heute sehr grossen Verkehrsströme im Grossraum Zürich und des prognostizierten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sind der Bahnhof Stadelhofen sowie die zugehörigen Doppelspur im Oberland (Uster–Aathal) sowie am rechten Zürichseeufer (Herrliberg–Feldmeilen–Meilen) zwingend verzögerungsfrei und vollständig umzusetzen. Der Bahnhof Stadelhofen und das bereits in Umsetzung befindliche Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur stellen ein inhaltliches, betriebliches und letztlich auch in der Bauausführung verbundenes Gesamtkonzept dar. Der Vorschlag zur Auftrennung, sofern nicht genügend Gelder zur Verfügung stehen bzw. die Verlängerung des MWSt-Promille scheitert, wird deshalb entschieden abgelehnt. Sie stützt sich einzig auf die letztlich nicht auf inhaltlichen Kriterien basierten Festlegung der noch zu überprüfenden Projekte im Rahmen des Gutachtens Weidmann und folglich der Vernehmlassungsvorlage.

Das Projekt Bahnhof Stadelhofen ist bereits sehr weit fortgeschritten und befindet sich bereits seit März 2025 im Plangenehmigungsverfahren. Es ist somit zeitlich fast gleichgeschaltet wie das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur, was wiederum zeigt, wie eng verflochten diese beiden Vorhaben sind. Die vom BAV veröffentlichten Nutzen-Kosten-Bewertungen der strategischen Netzelemente zeigen zudem ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis für dieses Objekt.

Noch dringlicher zeigt sich die Situation beim mitumfassten Projekt Doppelspur Uster–Aathal, bei dem ein Baubeginn 2027 vorgesehen ist. Die vorgesehene Anpassung des Beschlusses könnte zu unsinnigen Verzögerungen und Mehrkosten bei einem inhaltlich unbestrittenen, baureifen und dringend benötigten Projekt führen. Dies widerspricht einem haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und würde die Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs in diesem Korridor massgeblich schwächen, was wiederum die Anstrengungen zur Verlagerung der Mobilität zum öffentlichen Verkehr behindert.

Forderung: Der Bahnhof Stadelhofen und zugehörige Doppelspur sind vollständig und verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des MWSt-Promilles umzusetzen.

Aufgrund des leicht weniger weit fortgeschrittenen Projektstands des Zimmerberg-Basistunnels 2 (ZBT2) ist dessen Realisierung weniger zeitkritisch, wenngleich auch hier ein enger Zusammenhang mit dem notwendigen Ausbau der Zürcher S-Bahn besteht. Der ZBT2 dient aber primär dem dringenden Ausbau des Fernverkehrsangebots und ermöglicht nach dessen Realisierung auch Ausbauten und Anpassungen am S-Bahn-Angebot in den betroffenen Bahnkorridoren. Aus diesem Grund sind wir mit dem Vorschlag des Bundes bezüglich ZBT2 einverstanden.

3.2.3 Verzicht auf Projekte

Die Anpassung des Ausbaus Schritts STEP 2035 sieht zudem den Verzicht auf die beiden folgenden Projekte vor:

- Winterthur Grüze Nord
- Wädenswil Reidbach

Wir lehnen den vorgeschlagenen Verzicht auf diese beiden neuen Stationen entschieden ab. Die Station Grüze Nord ist ein essenzielles Element für die Stadtentwicklung von Winterthur, ohne das sich der Nutzen der bereits realisierten Querung Grüze (Leonie-Moser-Brücke) als Verkehrsdrehscheibe nicht voll entfalten kann. Der Verzicht überrascht auch mit Blick auf die Mitfinanzierung der Querung Grüze durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms. Im Prüfbericht zur zweiten Generation hat das Amt für Raumentwicklung explizit festgehalten, dass der Bahnhof Grüze der bedeutendste Ausbau aller Bahnhaltstellen darstellt und mit der Querung die Funktion als ÖV-Drehscheibe des zweiten Zentrumsgebietes der Stadt Winterthur übernommen werden kann. Es ist deshalb unverständlich, dass der Bundesrat mit dem Verzicht auf die Station diesen entscheidenden Nutzen und damit auch die Wirkung seiner Mitfinanzierung schmälert. Die Machbarkeit und die Zweckmässigkeit der Station Grüze Nord wurde entgegen den Ausführungen im Gutachten Weidmann im Detail untersucht und bestätigt. So wurde abgeschätzt, dass künftig gemeinsam mit der bestehenden Station Grüze pro Tag mehr als 12 000 Personen ein- und aussteigen werden, was die heutige Nachfrage einiger Kantonshauptorte übertrifft. Ein Verzicht auf dieses Projekt wäre auch bezüglich der im Vertrauen auf den Bestand des Bundesbeschlusses 2019 erfolgten Investitionen höchst fragwürdig.

Mit der Realisierung der Station Wädenswil Reidbach kann die Erschliessung des Hochschulstandorts deutlich verbessert werden. Das Projekt ist sehr kostengünstig (Projektumfang rund 1,5 Mio. Franken) realisierbar, liegt an einer Nebenstrecke zwischen Wädenswil und Samstagern und die Zweckmässigkeit der Station konnte aufgezeigt werden.

Forderung: Auf die repriorisierten Projekte Grüze Nord und Reidbach ist nicht zu verzichten, sondern sie sind gemäss Bundesbeschluss 2019 wie vorgesehen umzusetzen.

3.2.4 Reduziert berücksichtigte Projekte

Die vorgeschlagene Anpassung des Ausbaus Schritts STEP 2035 sieht die reduzierte Berücksichtigung von verschiedenen ergänzenden Infrastrukturen vor, die zusammen mit dem Gesamtkonzept des Ausbaus Schritts STEP 2035 geplant waren. Für den Zeithorizont mit Inbetrieb-

nahme des Projekts MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen im Zeithorizont 2040 liegt kein Angebotskonzept mehr vor. Entsprechend können die erforderlichen ergänzenden Infrastrukturen noch nicht genannt werden. Es ist aber sehr wahrscheinlich, dass auch ein neues Angebotskonzept in diesem Raum aufgrund der vielen strukturellen Zwänge in der Angebotsplanung Ergänzungsmassnahmen bedingen wird.

Dabei ist insbesondere der **Bahnhof Oberwinterthur** hervorzuheben: Dieser ist nicht nur für die erweiterten Bedürfnisse für den Personenverkehr als Verkehrsdrehscheibe und Impuls für die Stadtentwicklung, sondern auch für die Bedienung der Serviceanlagen Oberwinterthur und Pünten sowie für den Güterverkehr von grosser Bedeutung.

Wir erachten es in jedem Fall als zwingend erforderlich, dass die ergänzenden Infrastrukturmassnahmen rechtzeitig realisiert werden, um mit Inbetriebnahme der Schlüsselobjekte das Angebot ausbauen zu können. Nur so kann die Bevölkerung nach einer mit grossen Einschränkungen verbundenen Bauzeit von über zehn Jahren auch von einem relevanten Nutzen der Anlagen profitieren.

Ob sich bei der Realisierung dieser Infrastrukturen tatsächlich Einsparungen erzielen lassen, wird sich in der weiteren Angebots- und Infrastrukturplanung weisen. In der Konsolidierung des Ausbaus Schritts STEP 2035 hat sich gezeigt, dass nicht weniger, sondern zusätzliche Infrastrukturen erforderlich werden, damit beispielsweise die gewünschte Stabilität des Fahrplans gewährleistet werden kann. Mittel für diese Massnahmen sind in der Vernehmlassungsvorlage nicht vorgesehen. Es besteht aber eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass sie erforderlich werden. Auch deshalb ist es nicht zweckmässig, wenn der knappe finanzielle Spielraum durch den Beschluss von zusätzlichen Infrastrukturen bereits ausgeschöpft wird. Die in der Vernehmlassungsvorlage eingestellten Mittel im Umfang von etwa 10% aller Grossprojekte sind deutlich zu tief. Die Erfahrungen im Raum Zürich haben gezeigt, dass etwa 40% der Kosten von Grossprojekten für ergänzende Infrastrukturen im umliegenden Netz erforderlich werden. Die fehlende Finanzierung dürfte unweigerlich zu sehr grossen Verzögerungen oder Abstrichen bei der Funktionalität führen, mit weitreichenden Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung.

Forderung: Die rechtzeitige Realisierung und ausreichende Finanzierung von Ergänzungsmassnahmen mit Inbetriebnahme der Schlüsselprojekte MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen sind sicherzustellen, damit die Schlüsselprojekte ihren geplanten Angebotsnutzen voll entfalten können.

3.3 Zum Ausbauschnitt 2027

Der neue Beschluss zum Ausbauschnitt 2027 umfasst Festlegungen zu zusätzlichen Infrastrukturelementen sowohl im Horizont 2035 als auch im Horizont 2045.

3.3.1 Massnahmen für den Horizont 2035

Im Raum Zürich sind für den Horizont 2035 gemäss den vom BAV nachträglich versandten Unterlagen die folgenden Massnahmen vorgesehen:

- Perronverlängerungen zwischen Zürich Seebach und Würenlos sowie in Uetikon am See (für die S6)
- Perronverlängerungen zwischen Illnau und Wetzikon (für die S3)
- Perronverlängerungen zwischen Winterthur und Schaffhausen (für die S12 und S24 bzw. zur ausreichenden Alimentierung der neuen Serviceanlage in Schaffhausen)
- Anlagen für die Bahnproduktion (Abstellanlagen) und die Sicherstellung eines fahrbaren Angebots (Zugfolgezeitverkürzung Glattbrugg–Bülach)

Wir begrüssen, dass mit diesen Massnahmen ein bescheidener Ausbau im Horizont 2035 ermöglicht werden soll. Dabei gilt es aber deutlich festzuhalten, dass es sich bei den Perronverlängerungen und den Abstellanlagen nicht um neue Projekte handelt. Sie waren stets in der Planung vorgesehen, aber die Finanzierung hätte bisher teilweise gemäss Art. 5 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120) aus dem Substanzerhalt erfolgen sollen.

Die beiden S-Bahn-Linien S3 und S6 weisen bereits jetzt Überlasten auf. Mit dem Einsatz von längeren Zügen kann die Kapazität erhöht werden. Ebenso waren die Perronverlängerungen eine zwingende Voraussetzung für die Angebotskonzepte mit den Schlüsselprojekten Mehrspur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen, da die in Zürich Hauptbahnhof verknüpften Linien den Einsatz von längeren Zügen zwingend erforderlich machen und aufgrund der starken Auslastung des Bahnnetzes keine Möglichkeiten zum Kürzen der Züge bestehen.

Die Perronverlängerungen im Korridor Winterthur–Schaffhausen werden insbesondere für eine ausreichende Alimentierung der neuen Serviceanlage für die neuen 150m langen Züge der Zürcher S-Bahn erforderlich. Insbesondere die S12 kann in diesem Korridor nicht nur mit 150m langen Zügen verkehren, weshalb in auch 300m lange Züge eingesetzt werden müssen. Ebenso konnten in den bisherigen Angebotskonzepten aufgrund der hohen Auslastung des Bahnhofs Winterthur keine Möglichkeiten zum regelmässigen Verkürzen oder Verlängern der Züge gefunden werden, sodass davon ausgegangen werden muss, dass

während der Hauptverkehrszeiten zwingend 300 m lange Züge in diesem Korridor verkehren müssen. Somit werden die Perronverlängerungen im Abschnitt Winterthur–Schaffhausen zwingend erforderlich.

Die Realisierung der Massnahmen zum Horizont 2035 (insbesondere Perronverlängerungen) ist dringlich und muss vollständig und verzögerungsfrei erfolgen, damit keine deutliche Verschlechterung der Angebotsqualität resultiert. Die Vernehmlassungsvorlage sieht jedoch vor, dass die Realisierung mit dem Ausbauschritt 2027 erfolgt, der seinerseits mit der Verlängerung des MWSt-Promilles verknüpft wird. Dies ist nicht nachvollziehbar. Es handelt sich bei den Projekten nicht um neue oder zusätzliche Projekte, sondern um solche, die sich bereits in Projektierung befinden und deren Finanzierung teilweise neu mittels Ausbauschritt und nicht aus dem Substanzerhalt erfolgen soll. Somit braucht es für diese Projekte keine zusätzliche Finanzierung.

Forderung: Die Ergänzungsmassnahmen zum Horizont 2035 im Raum Zürich sind vollständig, verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des MWSt-Promilles umzusetzen.

3.3.2 Neue strategische Netzelemente im Horizont 2045

Wir unterstützen selbstverständlich wie in der Vergangenheit auch sinnvolle Ausbauten mit einem hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis in anderen Regionen, da wir die Vorteile eines gut funktionierenden Bahnangebots als zentralen Bestandteil einer optimalen Siedlungs- und Verkehrspolitik für das ganze Land sehen. Der Kanton Zürich leistet mit seiner jährlichen Einlage in den BIF den grössten Beitrag der Kantone und er trägt allein schon deshalb Ausbauten in anderen Regionen solidarisch mit.

Die Ausgangslage im Vergleich zu den früheren Ausbauschritten ist aber insofern anders, als die zur Verfügung stehenden Mittel gemäss Aussagen des Bundesrates nun eng begrenzt sind und deshalb nur die dringendsten Infrastrukturen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis realisiert werden können. Die vom Bundesrat im Ausbauschritt 2027 zusätzlich vorgeschlagenen Projekte wie die Bahnlinie zwischen Innertkirchen und Oberwald (Grimseltunnel), in Luzern (Kopfbahnhof) und in Basel haben allerdings den Nachweis, dass sie zu den schweizweit zweckmässigsten und dringendsten Projekten gehören, noch nicht genügend erbracht.

- So weisen die mit der Vernehmlassungsvorlage veröffentlichten Unterlagen des BAV für den Grimseltunnel ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus und, beispielsweise auch beim Tiefbahnhof Luzern, übersteigen die Kosten den Nutzen gemäss etablierter NIBA-Beurteilung.

- Für weitere Projekte können aufgrund der noch nicht genügend fortgeschrittenen Planung noch keine Aussagen getroffen werden.
- Damit werden auch die Vorgaben von Art. 48c EBG nach einem Bedarfsnachweis und einem Angebotskonzept nicht erfüllt.

Der Stand dieser Projekte ist somit nicht ausreichend für einen definitiven Beschluss im Jahr 2027.

Forderung: Es sollen die Projekte ausgebaut werden, die bereits beschlossen wurden und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen ist. Projekte ohne gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sind noch nicht zu beschliessen. Voraussetzung für die Aufnahme neuer Projekte sind die Vorgaben gemäss Art. 48c EBG (Bedürfnisnachweis und Angebotskonzept).

Mit einem Beschluss über derart hohe Summen, zuzüglich der notwendigen ergänzenden Bauwerke, würde der Handlungsspielraum für kommende Beschlüsse auf Jahrzehnte hinaus massiv eingeschränkt. Ein solches Vorgehen wäre kurzfristig und birgt das grosse Risiko, dass schon sehr bald weitere Finanzierungsengpässe entstehen. So sind beispielsweise im Ausbauschritt 2027 – abgesehen vom bereits im Bau befindlichen Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur – keine Massnahmen auf der zentralen West-Ost-Achse enthalten. Dies, obwohl der Bund deren Bedeutung stets hervorhebt und sich der Heitersbergtunnel bei der Angebotsplanung im Rahmen der Konsolidierung des Ausbauschritts STEP 2035 als neuralgische Schlüsselstelle gezeigt hat. Wird die Finanzierung nicht grundlegend erhöht, so bedeuten die jetzt vorgeschlagenen Infrastrukturausbauten eine Repriorisierung dieses schweizweit zentralen Netzelements in einem Zeitraum von mindestens 25 Jahren.

Forderung: Mit der Botschaft 2027 sind finanzielle Mittel für die weitere Planung des strategischen Netzelements zwischen Bern/Aarau und Zürich vorzusehen.

Darüber hinaus muss seitens Bund auch mehr Transparenz und Klarheit bei der Finanz- und Fondsplanung geschaffen werden. Die finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Beschlüsse sind aufgrund der vorliegenden Informationen nicht ausreichend abschätzbar. Auch unter diesem Aspekt ist grundsätzlich mehr Zurückhaltung geboten, und es sind nur die dringendsten Entscheidungen zu fällen, bis mehr Klarheit besteht.

Forderung: Der Bundesrat zeigt in der Botschaft 2027 eine transparente, nachvollziehbare und den erwähnten Forderungen entsprechende Planung für den BIF auf.

4. Erläuterungen zu den Nationalstrassen

Die Nationalstrassen bilden das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung im Kanton Zürich. Sie sind deshalb für die Erreichbarkeit sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr von sehr grosser Bedeutung. Die enge Verzahnung zwischen den verschiedenen Netzen führt auch dazu, dass es bei Überlastungen des übergeordneten Strassennetzes immer wieder zu Ausweichverkehr kommt, der umliegende, insbesondere urbane Gebiete beeinträchtigt und negative Auswirkungen auf die Siedlungsqualität, die Verkehrssicherheit und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr hat. Es ist für uns ein wichtiges Ziel, dass mit gezielten Ausbauten und betrieblichen Massnahmen möglichst viel Verkehr direkt und schnell auf die höchstmögliche Netzhierarchiestufe gelangt. Dies bedingt, dass das Hochleistungsstrassennetz über die entsprechenden Kapazitäten verfügt und bei nachweislichem Bedarf ausgebaut bzw. optimiert werden kann.

4.1 Zum Realisierungshorizont 2045

Wir unterstützen grundsätzlich das gewählte Vorgehen. Insbesondere unterstützen wir die im Realisierungshorizont 2045 vorgesehenen Fahrstreifenergänzungen, die heute regelmässig überlastete Abschnitte mit entsprechendem Ausweichverkehr entlasten.

Ebenfalls positiv beurteilen wir die Aufnahme des wichtigen und dringlichen Lückenschlusses der Oberlandautobahn in den Realisierungshorizont 2045. Wir teilen auch die Einschätzung des Gutachtens Weidmann, dass dieses Vorhaben als prioritär einzustufen ist, weil es Potenziale zur Verkehrsberuhigung, zur städtebaulichen Innenentwicklung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eröffnet, die andernfalls nicht zu erreichen sind.

4.2 Zum Verzicht auf Projekte aus dem STEP Nationalstrassen

Wir sehen den Verzicht auf die Glattalautobahn zwar kritisch, können aber nachvollziehen, dass dieses Projekt einen Umfang erreicht hat, der sowohl bezüglich der Kosten als auch der Realisierbarkeit in einem sehr dicht besiedelten Gebiet an seine Grenzen stösst. Wir können deshalb den vorgeschlagenen Verzicht auf dieses Projekt wie auch die Entfernung des Vorhabens aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz nachvollziehen.

Gleichzeitig sind wir klar der Auffassung, dass auf Optimierungen und punktuelle Ausbauten nicht verzichtet werden kann, da es heute in diesem Bereich täglich zu Überlastungen und Ausweichverkehr kommt. Entsprechend begrüssen wir die in der Vorlage vorgesehene Fahrstreif-

fenenergänzung im Abschnitt Wallisellen–Brüttisellen, die in einem direkten Zusammenhang mit der geplanten Glattalautobahn steht, und auch die vorgesehene betriebliche Optimierung im Abschnitt Zürich-Nord–Kloten-Süd. Diese Massnahmen werden aber nicht genügen. Wir fordern deshalb, dass weitere Optimierungen und punktuelle Ausbauten vor allem im Bereich des Brüttiseller Kreuzes (z. B. Anschluss der Oberlandautobahn an die A1) und im Bereich des Anschlusses des Flughafens Zürich geprüft und umgesetzt werden. Gerade die heute sehr stark belastete Flughafenautobahn kann sonst die Erreichbarkeit des im nationalen Interesse stehenden Landesflughafens Zürich nicht mehr sicherstellen.

Forderung: Als Kompensation zum Verzicht auf die Glattalautobahn sind punktuelle Ausbauten und betriebliche Optimierungen sicherzustellen.

Der Verzicht auf die Engpassbeseitigung des Abschnitts Winterthur-Töss–Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur) ist für den Kanton Zürich nicht annehmbar. Dieser steht auch im Widerspruch zum Gutachten Weidmann, das den Ausbau im Bestand (Engpassbeseitigung) mit Priorität 2 «Priorität 2025–2045 tief – mässig, aber später wahrscheinlich hoch» bewertet hatte.

Das Bundesamt für Strassen, der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur sind derzeit daran, auf der Basis einer 2023 gemeinsam unterzeichneten Absichtserklärung das Projekt einer teilweisen Verlegung der Autobahn in einen neuen Tunnel «Ebnet» zusammen mit einem neuen Entwicklungsgebiet in Winterthur Süd zu prüfen. Damit könnte der Nutzen gegenüber dem vom Gutachten Weidmann beurteilten Projekt deutlich erhöht werden. Das neue Projekt weist eine vielfach höhere Wirksamkeit für Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung aus. Diese Arbeiten laufen derzeit und sollten 2027 abgeschlossen werden. Neben dem Nationalstrassenprojekt werden dabei auch die städtebaulichen Chancen (Masterplan Winterthur Süd) und die Finanzierung geprüft. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb in der Vernehmlassung nun bereits der Verzicht auf dieses Vorhaben vorgeschlagen wird. Der Kanton Zürich erwartet, dass dieses Vorhaben mindestens dem Realisierungshorizont «Weitere» zugewiesen wird. Dies deckt sich auch mit dem Planungsstand des inhaltlich vergleichbaren Projekts Wankdorf–Muri (Bypass Bern-Ost).

Forderung: Auf das Projekt Winterthur-Töss–Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur) ist nicht zu verzichten und für die weiteren Planungen sind ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen.

Der Verzicht auf eine Vielzahl von geplanten Spurergänzungen zugunsten von betrieblichen Massnahmen, wie die temporäre Benutzung des Pannestreifens, unterstützen wir im Grundsatz. Wir erwarten, dass diese Massnahmen rasch umgesetzt werden.

Die im Realisierungshorizont «Weitere» vorgesehene Hirzelverbindung begrüssen wir. Wir teilen die Einschätzung des Gutachtens Weidmann, wonach diese Verbindung längerfristig durch die Dynamik der beiden Räume Oberer Zürichsee und Zug–Luzern an Dringlichkeit gewinnen kann. Zudem durchquert die heutige Strasse über den Hirzel sehr sensible, national geschützte Naturräume.

Im Weiteren nehmen wir die Entfernung des Projekts zweite Röhre am Cholfirst aus der Liste der «weiteren Ausbauprojekte» zur Kenntnis. Wir haben aber grosse Bedenken betreffend zukünftige Sanierungen des Tunnels, da eine Umleitung des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz nicht möglich ist.

5. Erläuterungen zu den Agglomerationsprogrammen

Wir haben im März 2025 fünf Agglomerationsprogramme der fünften Generation beim Bund eingereicht. Die knapp 350 Massnahmen in den Programmen verbessern die Mobilität und stellen eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicher. Insgesamt werden Investitionen von rund 1,2 Mrd. Franken in die kantonale und kommunale Verkehrsinfrastruktur mit Baubeginn zwischen 2028 und 2031 beantragt.

Nach der regulären Prüfung sowie der Priorisierung von Projekten mit Kosten über 50 Mio. Franken durch die ETH Zürich stellt der Bund für kantonale und kommunale Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2028 und 2031 Investitionskostenbeiträge von 30% bis 40% im Umfang von insgesamt 316 Mio. Franken in Aussicht.

Die in der Vernehmlassungsvorlage und den Entwürfen der Prüfberichte dokumentierte Beurteilung der fünf Zürcher Agglomerationsprogramme ist grösstenteils nachvollziehbar. Für folgende Kostenkürzungen oder Rückpriorisierungen fehlt jedoch eine nachvollziehbare Grundlage:

- Winterthur – Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord: Mit der beantragten Realisierung der Haltestelle Grüze Nord sind auch die Fuss- und Velomassnahmen unabdingbar. Die Planungsreife ist entgegen der Beurteilung des Bundes für einen Realisierungsbeginn zwischen 2032 und 2035 bereits erreicht.

Forderung: Die Rückpriorisierung der Massnahme Winterthur – Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord ist aufzuheben.

- Weitere Massnahmen: Wo Kürzungen und Rückpriorisierungen von weiteren Massnahmen nicht nachvollziehbar sind, werden entsprechende Anträge im Rahmen der Fachgespräche mit dem Bund im August 2026 eingebracht.

Forderung: Die Kostenkürzungen und Rückpriorisierungen von weiteren Massnahmen sind entsprechend den im Rahmen der Fachgespräche mit dem Bund eingebrachten Anträge aufzuheben.

Ausdrücklich zu begrüssen ist schliesslich die grundsätzliche Bestätigung der Mitfinanzierung durch den Bund für die beiden grossen ÖV-Massnahmen mit Realisierungshorizont ab 2032 (Tramtangente Nord in Zürich sowie die Verlängerung der Glattalbahn nach Bassersdorf). Diese Massnahmen werden planerisch vorangetrieben und mit dem Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal ab der sechsten Generation definitiv zur Mitfinanzierung eingereicht.

Zudem verweisen wir auf den ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und den Zürcher Verkehrsverbund.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli