

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

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 7. Oktober 2026

Vernehmlassungsantwort der IGöV Zürich bezüglich der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage «Verkehr '45» Stellung zu nehmen. Wir nehmen diese Möglichkeit gerne wahr und legen Ihnen nachfolgend unsere Bemerkungen dar.

Abgrenzung

Die IGöV Zürich äussert sich neben einer kurzen Gesamtwürdigung der Vorlage nur zu den Projekten des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich.

Gesamtwürdigung

Wir begrüssen grundsätzlich, dass die Ausbauprojekte verkehrsträgerübergreifend koordiniert und geplant werden sollen. Die Vorlage wird diesem Anspruch aber nicht gerecht. Sie ist überwiegend eine Sammlung von Infrastrukturprojekten. Es fehlt eine konzeptionelle Grundlage, wie sich der Verkehr in der Schweiz künftig entwickeln soll und welche Infrastrukturen dafür notwendig sind.

Zu den Eisenbahnausbauvorhaben fehlt ein Angebotskonzept. Ein solches ist in Art. 48c des Eisenbahngesetzes vorgeschrieben und müsste gemäss der bewährten Planungslogik zuerst vorliegen. Das Angebot definiert die Infrastruktur und nicht umgekehrt. Ohne Angebotskonzept und Netzgrafik lassen sich weder der Nutzen der Schlüsselprojekte noch die Folgen der Streichungen seriös beurteilen. Die Fokussierung auf einzelne Schlüsselprojekte und der Wegfall vieler kleinerer Projekte greifen zu kurz. Es sind gerade die ergänzenden Ausbauten, die den Mehrwert der Schlüsselprojekte erst erzeugen.

Die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds unterstützen wir. Die vorgeschlagenen Änderungen des Eisenbahngesetzes lehnen wir hingegen ab. Wenn strategische Netzelemente nur noch mit abgeschlossenem Vorprojekt in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können, entscheidet faktisch die Zuteilung der Planungsmittel durch die Verwaltung über die Projektauswahl und nicht mehr das Parlament. Auch die Freigabe der ergänzenden Infrastrukturen soll nicht an den Bundesrat und das UVEK delegiert werden. Diese Ausbauten gehören zusammen mit dem jeweiligen Schlüsselprojekt als Programm beschlossen, damit ihre Realisierung gesichert ist.

Anträge:

1. Der Bund erarbeitet eine verkehrsträgerübergreifende und mit der Raumentwicklung abgestimmte Gesamtverkehrsplanung unter Einbezug der Kantone.
2. Für die Planungshorizonte 2035, 2040 (Inbetriebnahme MehrSpur Zürich-Winterthur) und 2045 sind verbindliche Angebotskonzepte vorzulegen. Neue Projekte sind erst zu beschliessen, wenn Bedarfsnachweis und Angebotskonzept vorliegen.
3. Auf die Änderungen des Eisenbahngesetzes (Art. 48c Abs. 2bis und Art. 58 Abs. 4) ist zu verzichten.

MehrSpur Zürich-Winterthur und Ausbau Bahnhof Stadelhofen

Die beiden Schlüsselprojekte sind inhaltlich, betrieblich und im Bauablauf voneinander abhängig. Der Ausbau der Zürcher S-Bahn gelingt nur, wenn beide gemeinsam realisiert werden. Die Vorlage macht den Ausbau des Bahnhofs Bahnhof Stadelhofen und die zugehörigen Doppelspuren Uster-Aathal und Herrliberg-Feldmeilen-Meilen von der Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles abhängig. Das lehnen wir ab. Das Projekt Ausbau Bahnhof Stadelhofen befindet sich seit März 2025 im Plangenehmigungsverfahren und der Baubeginn der Doppelspur Uster-Aathal ist für 2027 vorgesehen. Eine Verzögerung führt zu Mehrkosten ohne Zusatznutzen.

Antrag:

Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und die zugehörigen Doppelspuren sind vollständig, verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles umzusetzen.

Ergänzende Ausbauten

Mit dem Brüttenertunnel wird ein Grossprojekt gebaut, das seine Wirkung nur mit den passenden Ergänzungen im umliegenden Netz entfaltet. Die Vorlage sieht dafür rund 10 Prozent der Kosten der strategischen Netzelemente vor. Die Erfahrungen im Raum Zürich zeigen, dass etwa 40 Prozent erforderlich sind. Es darf nicht sein, dass die Bevölkerung nach über zehn Jahren Bauzeit kaum einen Angebotsnutzen erhält.

Den Verzicht auf den Bahnhof Winterthur Grüze Nord, auf das neue Perron in Oberwinterthur und auf die Haltestelle Wädenswil Reidbach lehnen wir ab. Der Bahnhof Grüze Nord ist für die Stadtentwicklung von Winterthur zentral und entlastet den Hauptbahnhof vom Umsteigeverkehr. Stadt, Kanton und Private haben im Vertrauen auf den Bundesbeschluss von 2019 bereits investiert. Der Hauptbahnhof Winterthur wird nach Inbetriebnahme der Schlüsselprojekte selbst zum Engpass.

Die für den Horizont 2035 vorgesehenen Perronverlängerungen im Grossraum Zürich begrüssen wir. Sie sind dringlich, weil die betroffenen Linien bereits heute überlastet sind.

Anträge:

1. Die Ergänzungsmassnahmen zu MehrSpur Zürich-Winterthur und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sind rechtzeitig auf deren Inbetriebnahme zu realisieren und ausreichend zu finanzieren. Für alle Planungsregionen sind ergänzende Budgets für kleinere Projekte vorzusehen, die für das Funktionieren des Gesamtsystems wichtig sind.
2. Die Projekte Grüze Nord, Oberwinterthur und Wädenswil Reidbach sind gemäss Bundesbeschluss von 2019 umzusetzen.
3. Die Massnahmen für den Horizont 2035 im Raum Zürich sind unabhängig von der Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles umzusetzen.
4. Mit der Botschaft sind Mittel für die Planung des Ausbaus des Bahnhofs Winterthur vorzusehen.

Verbindungen in die Ostschweiz und nach München

Der Zeitgewinn durch den Brüttenertunnel soll verbindlich für den seit Bahn 2000 versprochenen Vollknoten St. Gallen genutzt werden. Er leistet zudem einen Beitrag an die staatsvertraglich vereinbarte Zielfahrzeit zwischen Zürich und München.

Antrag:

Der Bundesrat legt Massnahmen für die Beschleunigung auf der Strecke Zürich-Winterthur-St. Gallen fest und vertieft die Umsetzung des Postulates 19.3006 (Studentakt Zürich-St. Gallen-München).

Ost-West-Achse

Abgesehen vom bereits im Bau befindlichen Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur enthält der Ausbauschritt 2027 keine Massnahmen auf der zentralen Ost-West-Achse. Dabei hat sich der Heitersbergtunnel bei der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 als neuralgische Schlüsselstelle erwiesen, die das Angebot in grossen Teilen des Landes bestimmt. Werden die Mittel jetzt vollständig für andere Grossprojekte gebunden, bleibt dieser Engpass auf Jahrzehnte ungelöst.

Antrag:

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

Auswirkungen des Verzichts auf Strassenausbauten

Der Bund begründet den Verzicht auf die Glattalautobahn ausdrücklich mit den zusätzlichen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs. Damit steigt die Nachfrage im öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich zusätzlich. Diese Rechnung geht nur auf, wenn die Bahn- und Stadtbahnprojekte vollständig, rechtzeitig und ausreichend dimensioniert realisiert werden. Wir begrüssen deshalb, dass die Tramtangente Nord und die Verlängerung der Glattalbahn nach Bassersdorf für eine Mitfinanzierung bestätigt wurden.

Antrag:

Der Bund weist nach, dass die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich für die zusätzliche Nachfrage ausreichen. An den Bahnprojekten im Raum Zürich und Winterthur dürfen keine Abstriche gemacht werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
IGöV Zürich

Daniel Sommer
Präsident

Stefan Angliker
Vizepräsident