



Stans, 18. September 2026

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK
<https://www.consultations.admin.ch/>

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 Stellungnahme der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK)

Generelle Stellungnahme

Vielen Dank für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen vom 19. Juni 2026 zur Vorlage bzgl. verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse, genannt Verkehr '45.

Die Verkehrsinfrastruktur ist für die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse in der ganzen Zentralschweiz essenziell. Deshalb äussert sich die ZRK für die gemeinsamen Anliegen der Zentralschweizer Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug. Die Stellungnahme wird ausdrücklich von allen Zentralschweizer Gesamtregierungen unterstützt.

Die Zentralschweizer Kantone begrüssen die Vorlage zum Ausbau der Bahn, der Strasse und im Agglomerationsverkehr. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll mittels strategisch wichtigen Schlüsselprojekten erfolgen, insbesondere bei der Bahn. Der Bundesrat hat mit seiner Vorlage, basierend auf Arbeiten der ETH, eine zweckmässige Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturen vorgenommen. Es wird anerkannt, dass angesichts der finanziellen Lage des Bahninfrastrukturfonds (BIF) und der begrenzten Planungs- und Baukapazitäten eine Priorisierung der Bahnausbauten unausweichlich ist. Die Zentralschweizer Kantone unterstützen die Haltung des Bundesrates, strukturgebende Schlüsselprojekte festzulegen und dazu ergänzende Infrastrukturmassnahmen vorzusehen. Ausdrücklich unterstützt die ZRK die Verlängerung des MwSt-Promilles zugunsten des BIF. Ohne diese Finanzierung wären selbst bereits beschlossene Projekte nicht umsetzbar.

Die Bahnplanung in der Zentralschweiz basiert auf einem langfristigen Zielzustand, welcher die Realisierung der beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) benötigt. Die beiden Schlüsselprojekte ermöglichen, zusammen mit ergänzenden Massnahmen, stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz und sind damit Voraussetzung für eine leistungsfähige und klimaneutralere Mobilität. Die Zentralschweiz wartet bereits seit 50 Jahren auf die dringend notwendigen Ausbauten der Bahninfrastrukturen im Korridor Zürich-Zug-Luzern und im Bahnknotenpunkt Luzern. Der Handlungsbedarf ist unbestritten und dringend, was die heutigen Nachfragezahlen, die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung in der Zentralschweiz unterstreichen.

Die Vorlage sieht die Realisierung der beiden Schlüsselprojekte ZBT 2 und DBL vor. Beim DBL enthält die Vorlage die Finanzierung der ersten Etappe, während die zweite Etappe mit der Botschaft 2031 vorgelegt werden soll, vorbehältlich abgeschlossenem Vorprojekt. Eine etappierte Umsetzung wird als zweckmässig beurteilt, im Sinne einer effizienten Umsetzung soll aber bereits die erste Etappe auf den späteren Betrieb als Durchgangsbahnhof ausgelegt sein. Die Zentralschweizer Kantone unterstützen die Realisierung des ZBT 2 und die Finanzierung der ersten Etappe des DBL über die Botschaft 2027, sowie der zweiten Etappe des DBL über die Botschaft 2031. Die Zentralschweizer Kantone fordern aber vom Bundesrat mehr Verbindlichkeit zum Vollausbau und einer nahtlosen Realisierung des DBL.

Die Schlüsselprojekte können ihren Nutzen nur entfalten, wenn auch die Zulaufstrecken entsprechend ausgebaut werden. Ergänzend zu den Schlüsselprojekten ZBT 2 und DBL ist die gesamte Achse Luzern-Zug-Zürich zu betrachten. Die Ausbauten auf diesem Korridor sollen ganzheitlich geplant und optimiert werden, auch in der zeitlichen Abfolge. Im Weiteren sollen die Auswirkungen von Bau und Betrieb auf die Nord-Süd-Achse beachtet werden.

Die Vorlage enthält im Bereich des Strassenverkehrs keine Schlüsselprojekte in der Zentralschweiz. 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. Von zentraler Bedeutung ist der Bypass Luzern, ein beschlossenes und finanziertes Nationalstrassenprojekt. Mit der im Bau befindlichen neuen Axenstrasse mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel wird die Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit erhöht.

Bezüglich Agglomerationsprogramm nehmen die Zentralschweizer Kantone erfreut zur Kenntnis, dass die von ihnen eingereichten Programme berücksichtigt wurden.

Für den Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastrukturen müssen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Die Zentralschweizer Kantone begrüßen deshalb den Beibehalt des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds ausdrücklich.

Detaillierte Stellungnahme

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

Ja.

Die Vorlage anerkennt, dass für eine zukunftsfähige Mobilität in der Schweiz Handlungsbedarf besteht, auf der Bahn, der Strasse und im Agglomerationsverkehr. 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 Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung stehen.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Ja mit Vorbehalt.

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 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. Nichtsdestotrotz soll die Erarbeitung eines Angebotskonzeptes nun gestartet werden. Insbesondere für die Beurteilung der Ausbauten auf der Ost-West-Achse ist ein langfristiges Angebotskonzept essenziell.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

Ja.

Die gemeinsame Vorlage ermöglicht, dass unterschiedliche Lösungsansätze abgewogen werden können und parallele Vorhaben vermieden werden können. Dieses Potential wird aber dadurch eingeschränkt, dass Bahn- und Strassenprojekte vom Bund zu 100% finanziert werden, Projekte des Agglomerationsprogramms nur zu 30-50%. Dies setzt den Anreiz, Bahnausbauten zu fordern, auch wenn ein Tram, eine Metro oder ein Buskorridor die verkehrlichen Anforderungen besser und günstiger erfüllen könnte.

Die Bundesbeschlüsse sind weiterhin separat zu fällen.

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

Ja mit Vorbehalten

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 (mit längeren Realisierungszeitdauern) und technisch notwendigen, kurzfristiger realisierbaren Ergänzungsmassnahmen, ermöglicht einen schrittweisen Ausbau bei gleichzeitigem Fokus auf ein Zielbild.

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.

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

Ja

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 Kapazität und Qualität des ganzen Netzes. Wichtig ist auch, dass das Planungs- und Bauvolumen personell, prozessual und hinsichtlich Betriebsbeeinträchtigungen in angemessener Qualität bewältigt werden kann. Ein kleinteiliger Netzausbau wäre hingegen zu ineffizient und brächte keinen wesentlichen strukturellen Mehrwert.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

Ja

Insbesondere die beiden Projekte Zimmerberg-Basistunnel 2 und Durchgangsbahnhof Luzern sind dringend erforderlich, damit die Mobilitätsnachfrage bewältigt, der Modal Split verbessert und die Redundanz des Schweizer Bahnsystems gestärkt werden kann.

Der Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2) ist ein rund 10,8 Kilometer langer Tunnel zwischen Thalwil und Zug und besteht aus zwei einspurigen Tunnelröhren. Diese schliessen in Thalwil unterirdisch an den bestehenden Zimmerberg-Basistunnel 1 an. Das Südportal des neuen Tunnels liegt im Raum Litti bei Baar. Das Vorprojekt ist abgeschlossen, und die SBB haben anfangs 2025 mit dem Bau/Auflageprojekt begonnen. Für die Zentralschweiz ist es essenziell, dass der ZBT 2 nun rasch realisiert wird. Der Streckenabschnitt Zug-Thalwil führt heute durch zwei Einspurtunnels und ist damit bezüglich Kapazität ausgereizt und bezüglich Stabilität kritisch. Für den Ausbau des Bahnangebotes zwischen Zürich-Zug-Luzern sind ergänzende Ausbauten an der Bahninfrastruktur zwischen Baar und Luzern notwendig, wobei für den Ausbau Baar-Zug das Bau/Auflageprojekt ebenfalls begonnen wurde. Der Kanton und die Gemeinden planen parallel den Ausbau der Umsteigeknoten Baar, Zug, Cham und Rotkreuz zu Verkehrsdrehscheiben und haben ihre Siedlungsentwicklung darauf abgestimmt.

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) macht aus dem heutigen Kopfbahnhof mit verschiedenen Engpässen eine zeitgemässe, leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe. Das Bahnprojekt besteht aus drei Elementen: dem Dreilindentunnel, dem Tiefbahnhof und dem Neustadttunnel. Mit den neuen unterirdischen Zufahrten und Perrons unterhalb des heutigen Kopfbahnhofs behebt der DBL die Engpässe im vollausgelasteten Bahnsystem und ermöglicht ein zukunftsfähiges Bahnangebot, wie zum Beispiel ein S-Bahnsystem im 15-Minuten-Takt. Im Mai 2023 wurde das Vorprojekt präsentiert. Im November 2024 hat der Bund die SBB mit der Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts für die erste Etappe beauftragt, welches den Tiefbahnhof Luzern mit Dreilindentunnel umfasst. Für die zweite Etappe, den Neustadttunnel, muss das Vorprojekt überarbeitet werden. Diese Arbeiten haben 2026 begonnen. Der Kanton Luzern, die Stadt Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern arbeiten parallel im Rahmen eines Masterplans an der Einbettung des DBL in die städtische und regionale Mobilitätsplanung sowie in die städtebauliche Entwicklung. Zur Koordination der verschiedenen Planungen ist eine Knotenorganisation unter der Führung des Bundesamts für Verkehr (BAV) aktiv.

Beim DBL enthält die Vorlage die Finanzierung der ersten Etappe, während die zweite Etappe mit der Botschaft 2031 vorgelegt werden soll, vorbehältlich 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. Das Gutachten der ETH empfiehlt ebenfalls die Realisierung des Durchgangsbahnhofs im Vollausbau. Die Zentralschweizer Kantone unterstützen die Finanzierung der ersten Etappe über die Botschaft 2027 und der zweiten Etappe über die Botschaft 2031. Die Zentralschweizer Kantone fordern aber vom Bundesrat mehr Verbindlichkeit zum Vollausbau und einer nahtlosen Realisierung (siehe auch Frage 13).

Bei den «strategischen Netzelementen mit regionaler Wirkung» ist in der Zentralschweiz die Doppelspur Kägiswil (Zentralbahn) vorgesehen, dies wird begrüsst. Aufgrund der Nachfrageentwicklung werden auf der Zentralbahn weitere Massnahmen wie die Doppelspur Hergiswil und eine 5. Perronkante im Bahnhof Luzern erforderlich sein. Die entsprechenden Planungen sollen im Hinblick auf die Botschaft 2031 gestartet werden. Falls der Grimseltunnel gebaut wird, werden weitere, umfangreiche Ausbauten auf der Zentralbahn notwendig sein, damit das touristische Potential mit neuen Zugangeboten auch ausgenutzt werden kann.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

Ja

Die Digitalisierung des Bahnsystems soll stärker forciert werden.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschrift 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

Ja mit Vorbehalten

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 3 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 % 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.

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschnitt 2025» und «Ausbauschnitt 2035» einverstanden?

Nein

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 2 und DBL zu prüfen. Mit der Eröffnung des ZBT 2, angenommen noch vor der 1. Etappe des DBL, ist zwischen Zug und Luzern ein geeigneter Bahnhof für das Wenden der zusätzlichen Fernverkehrszüge erforderlich. Die bestehenden Kapazitäten sind nicht ausreichend. Es kann entweder der Bahnhof Rotkreuz oder der Bahnhof Ebikon ausgebaut werden.

Mit der Eröffnung des DBL soll der Bahnhof Ebikon zu einer Mobilitätsdrehscheibe für das Rontal aufgewertet werden. Dies erfordert häufige Bahnverbindungen Luzern-Ebikon und Direktverbindungen nach Zürich, und damit ausreichend lange Perrons. Hinzu kommen betriebliche Anforderungen für das Wenden von Zügen und Wegstellen von Zügen aus dem DBL zur Abstellung, und umgekehrt. Der heutige Bahnhof kann diese Anforderungen nicht erfüllen. Weiterer Handlungsbedarf besteht aufgrund der ungenügenden Perronerschiessung. Ein Ausbau des Bahnhofs Ebikon auf eine Anlage mit vier langen Perronkanten ist daher unabdingbar. Auf die Blockverdichtung Ebikon-Fluhmühle kann hingegen Dank des Baus des Dreilindentunnel verzichtet werden.

Spätestens im Hinblick auf die Eröffnung des DBL ist auch im Bahnhof Rotkreuz mehr Kapazität notwendig.

Während langfristig beide Bahnhöfe Rotkreuz und Ebikon ausgebaut werden müssen, kann die zeitliche Abfolge gestaffelt werden. Die Ausbauten auf dem Korridor Luzern-Zug-Zürich sollen deshalb ganzheitlich geplant und optimiert werden, auch in der zeitlichen Abfolge. Dies benötigt eine entsprechende langfristige Planungssicherheit. Die Zentralschweizer Kantone fordern deshalb, dass am bereits beschlossenen Ausbau der Bahnhöfe Ebikon und Rotkreuz festgehalten wird.

Die Vorleistung für den Meilibachtunnel beim ZBT 2 ist nicht mehr explizit in den Beschlüssen aufgeführt. Dieses Projekt ist für die Weiterentwicklung des Bahnangebots auf der Achse Zürich – Chur von zentraler Bedeutung.

Antrag:

Die bereits beschlossenen Ausbauten der Bahnhöfe Ebikon und Rotkreuz sind beizubehalten.

Die Nennung der bereits beschlossenen Vorleistung für den Meilibachtunnel ist beizubehalten.

In der Änderung des Bundesbeschlusses «Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur» ist Art. 2^{bis} folglich abzuändern:

8. Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung, inklusive Ausbau Bahnhof Ebikon (mit vier Perronkanten) und Integration Vorleistung für Meilibachtunnel

wie es aktuell in Art. 1 Abs. 2 Bst. a Ziff. 14 und 15 bereits enthalten ist.

Die Massnahmen in Rothenburg und Samstagern können vorerst zurückgestellt werden. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass sie später als Ergänzungsmassnahmen notwendig werden.

Grundsätzlich soll die Auswahl, welche Projekte gestrichen werden, zwischen dem Bund und den Kantonen noch besser abgestimmt werden.

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

Ja mit Vorbehalten

Für einen fundierten Entscheid und eine verlässliche Budgetierung ist es angezeigt, dass ein Vorprojekt vorliegen muss, bevor der Entscheid über die Aufnahme in ein Ausbauschritt 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- & Auflageprojektes zu starten und damit die aufgebaute Projektorganisation weiterlaufen zu lassen. Ein Unterbruch der Planung hätte hingegen hohe Mehrkosten zu Folge, weil später die Projektorganisation neu etabliert und das Projekt aufgrund veränderter Normen allenfalls bereits wieder überarbeitet werden muss. Art 48c Abs. 2^{bis} soll entsprechend ergänzt werden:

Antrag:

Art. 48c Abs. 2^{bis} ist zu ergänzen:

2^{bis} Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschritt setzt abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vorgängig freigeben.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

Ja

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.

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

Ja

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.

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

In Zusammenhang mit der neuen Anforderung, dass die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz in einen Ausbauschritt abgeschlossene Vorprojekte voraussetzt, soll im Bundesbeschluss verankert werden, für welche Schlüsselprojekte die Vorprojekte prioritär zu erarbeiten sind.

Antrag

Der «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur» ist wie folgt anzupassen:

Art. 2 (neu)

¹ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben prioritär behandelt werden:

- a. Lausanne–Bern (Romont–Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;
- b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern 2. Etappe): Kapazitätssteigerung;
- c. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel.

² Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben die nötigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

Im erläuternden Bericht wird in Kapitel 3 ein verkehrsträgerübergreifender Überblick nach Handlungsräumen präsentiert. Während auf die Ost-West Achse eingegangen wird, fehlt die Nord-Süd Achse. Für die

Botschaft soll auch die Nord-Süd Achse erläutert werden. Mit dem ZBT 2 und dem DBL wird die Nord-Süd-Achse gestärkt. Dabei ist zu beachten, dass die entsprechenden Baustellen nicht zu negativen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb auf der Nord-Süd-Achse führen.

Die Vorlage sieht Beiträge von einer Milliarde Franken für Planungsarbeiten, grenzüberschreitende Massnahmen und Beiträge an Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion vor. Alle drei Ansätze sind unbestritten. Im Hinblick auf die Botschaft 2031 stehen wichtige Planungsarbeiten an, beispielsweise für den Ausbau der Ost-West-Achse, was ausreichende Planungsmittel erfordert. Bei den grenzüberschreitenden Massnahmen würde die Zentralschweiz eine Direktverbindung ab Basel nach London begrüssen.

Der Betrag von einer Milliarde scheint insgesamt eher grosszügig und die Vermischung drei gänzlich unterschiedlicher Massnahmen in einer Position erschwert das Controlling. Wir schlagen deshalb vor, im Bundesbeschluss zum Verpflichtungskredit analog dem Bundesbeschluss zum Ausbausritt 2027 drei separate Positionen zu bilden.

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 Bauablauf geachtet werden. Neben den personellen Ressourcen ist auch die Beeinträchtigung des Bahnnetzes durch Baustellen zu beachten. Mit einer geschickten, langfristig gedachten Realisierungsabfolge können Baustellen diesbezüglich optimiert werden. Weiter sind Kosteneinsparungen anzugehen, beispielsweise über die Anpassung von Normen und Standards.

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

Ja

Neben den für die verschiedenen Zeithorizonte vorgesehenen, gezielten Ausbauten im Nationalstrassennetz müssen aber insbesondere auch für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ausreichende (finanzielle und personelle) Mittel vorhanden sein. Die ZRK begrüsst es, 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.

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

Ja

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. Von zentraler Bedeutung ist der Bypass Luzern, ein beschlossenes und finanziertes

Nationalstrassenprojekt. Mit der im Bau befindlichen neuen Axenstrasse mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel wird die Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit erhöht. 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.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

Ja

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?

Ja

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

Ja

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Keine Bemerkungen.

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

Ja.

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass für die Agglomerationsprogramme Luzern, Nidwalden & Engelberg, Einsiedeln und Unteres Reusstal Beiträge vorgesehen sind. Die Agglomerationsprogramme Zug und Talkessel Schwyz haben in der fünften Generation keine Anträge gestellt. Daher sind die Anliegen der Zentralschweiz berücksichtigt.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Keine Bemerkungen.

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Wir bedanken uns bei Ihnen für die bisherigen Arbeiten. Wir schätzen den Einbezug und danken für die Berücksichtigung der Anträge. Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

NAMENS DER ZENTRALSCHWEIZER REGIERUNGSKONFERENZ



Regierungsrätin Ylfete Fanaj
Konferenzpräsidentin ZRK



lic. phil. Corinne Troxler
Konferenzsekretärin ZRK

