



Kanton Zürich
Regierungsrat



Medienmitteilung

3. September 2026

kommunikation@sk.zh.ch
www.zh.ch

Verkehr '45: Regierungsrat fordert Überarbeitung der Vorlage

Die Vernehmlassungsvorlage zu Verkehr '45 wird den Anforderungen an eine gesamtverkehrlich abgestimmte Mobilitätsentwicklung nicht gerecht. Der Kanton Zürich fordert eine Gesamtplanung für Schiene und Strasse basierend auf Bedarf, Nutzen und stringenten Konzepten. Ebenso verlangt er eine transparente Finanzplanung. Ungeachtet dessen müssen einzelne dringende Schlüsselprojekte der Bahn, die im Bau oder kurz davor sind, ohne Verzögerung umgesetzt werden: etwa der Ausbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen – und zwar unabhängig von der Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles. Dies ist unabdingbar für die Zürcher S-Bahn, die allein 40 Prozent aller Passagiere des Regionalverkehrs auf der Schiene in der ganzen Schweiz befördert.

Die Wirtschaftsregion Zürich ist der grösste Mobilitätsraum der Schweiz für Personen und Güter. So befördert die Zürcher S-Bahn 40 Prozent aller Bahnpassagiere des Regionalverkehrs der ganzen Schweiz. Deshalb investiert der Kanton seit Jahrzehnten in den Bahnausbau auf seinem Gebiet und legt jährlich rund 150 Mio. Franken in den nationalen Bahninfrastrukturfonds ein. Engpässe in diesem Raum wirken sich negativ auf weite Teile des Landes aus. Genauso profitieren grosse Teile der Schweizer Bevölkerung von Ausbauten und Verbesserungen der Infrastruktur und des Angebots.

Fehlende Gesamtverkehrssicht

Der Regierungsrat anerkennt die anspruchsvolle Ausgangslage von Verkehr '45 und die beschränkten finanziellen Mittel, die insbesondere im Bahnbereich eine Priorisierung erforderlich machen. Zudem wurde der Ausbauschritt der Nationalstrassen an der Urne abgelehnt. Allerdings erachtet er das in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates vorgeschlagene Vorgehen als mit erheblichen Risiken behaftet: Es besteht die Gefahr, dass damit die verkehrspolitischen sowie raumplanerischen Zielsetzungen nicht erreicht werden und Verzögerungen und Mehrkosten entstehen. Gerade deshalb muss bei der Priorisierung der Fokus auf jenen Projekten liegen, die den grössten Nutzen für die Bevölkerung, die Volkswirtschaft und die Erreichung der übergeordneten Ziele bringen.

Aus Sicht des Regierungsrates fehlt in der Vernehmlassungsvorlage eine konsistente, verkehrsträgerübergreifende und auf die erwünschte Raumentwicklung abgestimmte Gesamtbetrachtung. Auch das Gutachten Weidmann, auf das sich der Bund stützt, basiert nicht auf einer gesamtheitlichen Planung, berücksichtigt betriebliche und bauliche Abhängigkeiten zwischen Projekten kaum und gewichtet bereits getätigte Investitionen und Projektfortschritte nicht ausreichend.

MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen gehören untrennbar zusammen

Das Bahnnetz in der Region stösst schon heute teilweise an seine Grenzen und es braucht zwingend Ausbauten. Das Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur befindet sich seit diesem Sommer im Bau. Sämtliche Planungen zeigen aber, dass ein sinnvoller Angebotsausbau nur gemeinsam mit einem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen um ein viertes Gleis und weiteren Massnahmen in der Region möglich ist. Der Bahnhof Stadelhofen befindet sich bereits im Plangenehmigungsverfahren und soll gemäss Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates gebaut werden. Allerdings möchte der Bundesrat die Umsetzung von den zusätzlichen Mitteln durch die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles abhängig machen. Hierfür braucht es eine eidgenössische Volksabstimmung. Dies führt im Mindesten zu Verzögerungen, Schwierigkeiten im Bau und zu Mehrkosten. Bei einer Ablehnung der Vorlage droht der gesamte Ausbauschnitt auseinanderzufallen und auch der Nutzen der Investition in die MehrSpur Zürich–Winterthur (4 Mrd. Franken) wäre eingeschränkt. «Der Bahnhof Stadelhofen und alle zugehörigen ergänzenden Bauwerke sind deshalb wie die MehrSpur Zürich–Winterthur unabhängig von der Verlängerung des MWST-Promilles umzusetzen», sagt Regierungspräsidentin und Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh.

Keine neuen Schlüsselprojekte mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Regierungsrat unterstützt die vorgeschlagene Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles, um den öffentlichen Verkehr langfristig zu stärken. Die Erhöhung der finanziellen Mittel darf aber nicht zum Anlass genommen werden, neue Projekte zu beschliessen, die kein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Die Unterlagen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) weisen insbesondere für den Grimseltunnel ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Andere Vorhaben können aufgrund ihres Projektfortschritts noch nicht abschliessend beurteilt werden. Zudem fehlen die gesetzlich erforderlichen Bedarfsnachweise und Angebotskonzepte. Diese Projekte haben den Nachweis somit nicht erbracht, dass sie zu den dringendsten und wichtigsten Vorhaben im Land gehören, weshalb für sie im Sinne einer nachhaltigen und umsichtigen Finanzplanung auch noch keine finanziellen Mittel beschlossen werden sollen.

Rechtzeitige Realisierung von Ergänzungsmassnahmen

Aufgrund der vorgeschlagenen Verpflichtung von Geldern für strategische Grossprojekte sind nicht genügend Mittel vorhanden, damit auch die erforderlichen ergänzenden Infrastrukturen wie Doppelspuren, Weichen und Perronverlängerungen realisiert werden. Solche Ausbauten müssen von Beginn an berücksichtigt, finanziert und zeitlich mit den Grossprojekten abgestimmt werden. Andernfalls verfehlen hohe Investitionen ihre Wirkung. Die vom Bundesrat hierfür vorgesehenen Mittel sind mit rund 10 Prozent der Kosten aller Grossprojekte deutlich zu tief. Die Erfahrungen zeigen, dass rund 40 Prozent nötig sind.



Regierungsrat und Stadt Winterthur fordern Umsetzung von Grüze Nord

Der Regierungsrat anerkennt, dass insbesondere im Bahnbereich aufgrund der Finanzierungs- und Liquiditätsengpässe beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) Priorisierungen gegenüber dem Parlamentsbeschluss von 2019 vorgenommen werden müssen. Allerdings müssen auch diese aus einer verkehrs- und raumplanerischen Gesamtsicht erfolgen. Besonders unverständlich ist deshalb die Streichung der Haltestelle Grüze Nord. Sie ist ein essenzielles Element für die Stadtentwicklung von Winterthur und soll künftig als zentrale öV-Drehscheibe jeden Tag von über 12'000 Personen genutzt werden.

Anpassungen bei Nationalstrassen nötig

Der Regierungsrat kann die Vorschläge des Bundesrates im Bereich der Nationalstrassen im Kanton Zürich grundsätzlich nachvollziehen. Dies gilt auch für die Streichung der Glattalautobahn im Kanton Zürich. Es sind aber in diesem Raum trotzdem zwingend punktuelle Ausbauten und betriebliche Optimierungen notwendig. Entschieden abzulehnen ist hingegen der Verzicht auf die Engpassbeseitigung bei der Umfahrung Winterthur der A1. Der Kanton Zürich erwartet, dass dieses Vorhaben mindestens dem Realisierungshorizont «Weitere» zugewiesen wird.

Regierungsrat fordert tiefgreifende Überarbeitung der Vorlage

«Der Kanton Zürich ist sich der Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen in seinem Gebiet für grosse Teile der Schweizer Bevölkerung bewusst», sagt Regierungspräsidentin und Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh. Deshalb investiert der Kanton seit Jahrzehnten grosse Beträge in eigene Projekte und trägt mit seinen hohen Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds auch solidarisch Ausbauten in anderen Regionen mit. Diese mitgestaltende Rolle will der Kanton auch künftig übernehmen. Der Regierungsrat fordert deshalb eine tiefgreifende Überarbeitung der Vorlage zu Verkehr '45, damit sie eine langfristige sowie raumplanerisch und volkswirtschaftlich sinnvolle Verkehrsentwicklung ermöglicht.

Der Regierungsratsbeschluss [Nr. 873/2026](#) ist unter [zh.ch/rrb](https://www.zh.ch/rrb) verfügbar.

Die Vernehmlassungsunterlagen sind unter [zh.ch/vernehmlassungen](https://www.zh.ch/vernehmlassungen), Stichwort «Verkehr 45», verfügbar.

Ansprechperson für Medien

heute Donnerstag, 3. September 2026, von 11.15 bis 12.00 Uhr:

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh, Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, Telefon 043 259 26 02