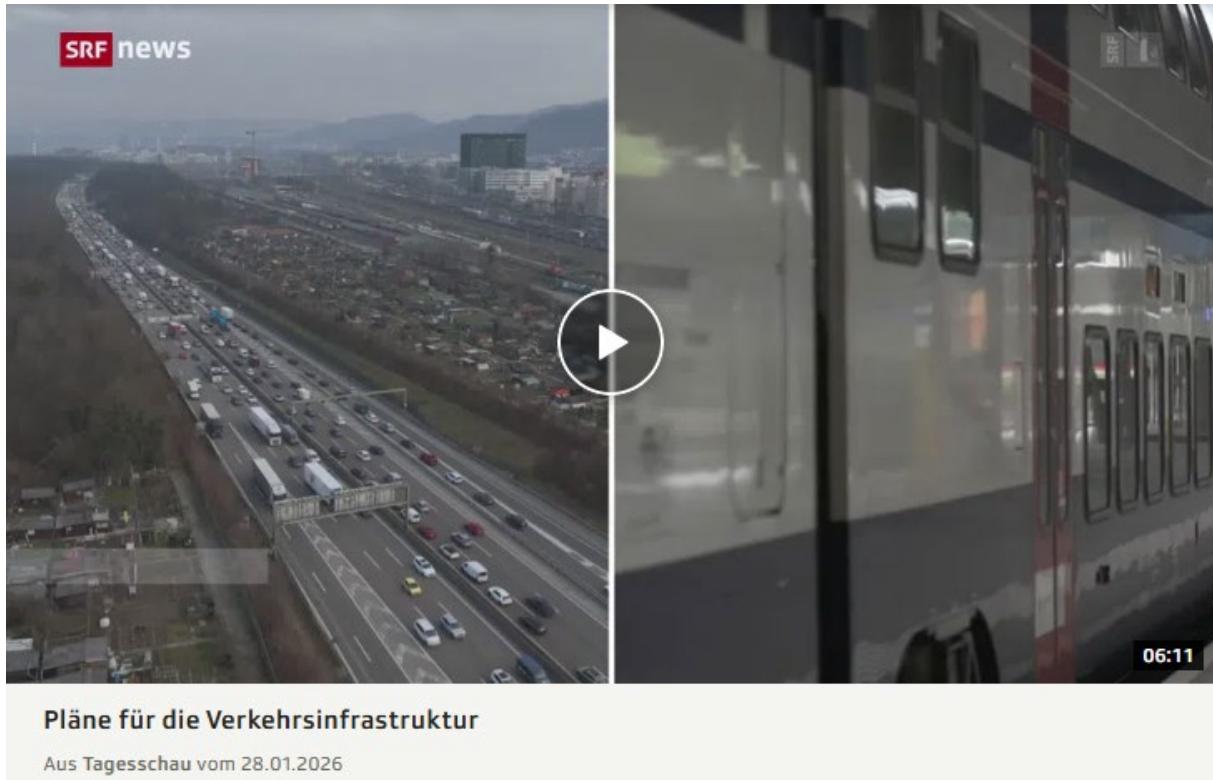


Mittwoch, 28. Januar 2026

Künftige Verkehrsinfrastruktur

So will der Bundesrat die Verkehrsinfrastruktur ausbauen

Der Bundesrat hat Eckwerte beschlossen für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen bis ins Jahr 2045. Er will mehr Kapazität für die Bahn und Engpässe im Nationalstrassenetz beheben. Dabei verzichtet er auf etliche Nationalstrassen-Projekte.



Pläne für die Verkehrsinfrastruktur

Aus Tagesschau vom 28.01.2026

Erstmals will der Bundesrat für den Bahnverkehr und den Strassenverkehr gemeinsam planen. Dabei will er Prioritäten setzen, weil es namentlich für die Bahn mehr Bauvorhaben als Geld gibt. «Verkehrsprojekte müssen Jahrzehnte im Voraus geplant werden, damit sie da sind, wenn sie gebraucht werden», sagte Verkehrsminister Albert Rösti am Mittwoch in Bern vor den Medien. «Es ist unsere Aufgabe, die Projekte für die nächste Generation sicherzustellen.»

Weiterentwicklung auf der Schiene

In mehreren Schritten soll das Bahnangebot weiterentwickelt werden.



Für die Botschaft 2027 und 2031 sieht der Bundesrat folgende Eisenbahn-Grossprojekte vor

| | PROJEKT | KOSTEN IN MILLIONEN |
|-----------|--|---------------------|
| 1 | Luzern: Erste Etappe Durchgangsbahnhof (Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel) | 3'000 |
| 2 | Basel: Bahnhof SBB – Ausbau Publikumsanlage und Westkopf inkl. Neubau Margarethenbrücke | 900 |
| 3 | Genève: gare Genève Cornavin aménagement | 1'800 |
| 4 | Zürich: Viertes Gleis Bahnhof Stadelhofen | 1'700 |
| 5 | Zürich: Zimmerberg Basistunnel II | 1'800 |
| 6 | Neuchâtel: Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds | 1'600 |
| 7 | Bern/Wallis : Grimseltunnel Innertkirchen – Oberwald | 800 |
| 8 | Vaud: aménagement Morges – Perroy | 3'100 |
| 9 | Luzern: Zweite Etappe Durchgangsbahnhof (Neustadtunnel und Anschluss Gütsch) | 2'100 |
| 10 | Basel: Erste Etappe der Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof mit dem Tiefbahnhof Basel SBB (Bisheriges Projekt «Herzstück» stark reduziert) | 1'600 |

Per 2035 sind mittels Investitionen von rund 3 Milliarden Franken folgende Angebote vorgesehen:

- Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich
- Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern

- Halbstundentakt zwischen Basel und Zürich
- im Mittelland systematische Halbstundentakte im Regionalverkehr
- Ausbau des Regionalverkehrs im Raum Genf – Lausanne
- Taktverdichtung zwischen Bellinzona und Locarno
- längere Züge dank längeren Perrons in der Zürcher S-Bahn (in Prüfung)

Zur Finanzierung der Bahnprojekte schlägt der Bundesrat vor, das Mehrwertsteuer-Promille zugunsten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) über 2030 hinaus zu verlängern. Das generiere bis 2045 zusätzliche 8 Milliarden Franken, schreibt er. Insgesamt stünden so für Bahn-Ausbauten bis 2045 24 Milliarden Franken zur Verfügung.

So reagieren die Regionen

Die Ostschweiz: Susanne Hartmann, Regierungsräatin Kanton St. Gallen, Bau- und Umweltdepartement begrüßt, «dass der Bund die dritte Röhre des Rosenbergtunnels inklusive Anschluss Güterbahnhof (Spange) weiterhin als prioritäres Projekt betrachtet und einen Realisierungshorizont nennt. Entscheidend ist deshalb nicht allein das Zieljahr, sondern dass das Projekt im bundespolitischen Prozess verankert bleibt und schrittweise vorangetrieben wird. Dafür setzt sich die Regierung weiterhin ein».

Und Dominik Diezi, Regierungsrat im Kanton Thurgau, Departement für Bau und Umwelt, sagt: «Grundsätzlich ist der Entscheid des Bundesrats über die drei wichtigsten Verkehrsprojekte in der Ostschweiz erfreulich zu werten. Wir sind weiter nicht überrascht, dass die Umfahrung in Amriswil mit Zeithorizont 2045 prioritär behandelt wird.»

Bern: «Ich bin mittelmässig zufrieden mit der Priorisierung», sagt der Berner Verkehrs-direktor Christoph Neuhaus. Er bedauert, dass der Bund den Bypass Bern-Ost in den nächsten Jahrzehnten nicht realisieren will. Ebenso, dass der Autobahnausbau zwischen Schönbühl und Kirchberg nicht zustande kommt. Was ihn hingegen freut, ist der geplante Ausbau bim Zugverkehr.

Zentralschweiz: Die Zentralschweizer Kantone nehmen erfreut zur Kenntnis, dass zwei Schlüsselprojekte realisiert werden sollen, teilte die zuständige Regierungskonferenz mit. Bei den zwei Projekten handelt es sich um den viergleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof Luzern und um den fast elf Kilometer langen Zimmerbergtunnel II, der auf der Strecke Zürich-Luzern zwischen Zug und Thalwil realisiert wird.

Fabian Peter, Baudirektor des Kantons Luzern, spricht von einem «guten Tag für die Zentralschweiz». Es freue ihn, dass der Bundesrat erkannt habe, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur am Knoten Luzern dringend nötig sei. Dass der Durchgangsbahnhof Luzern laut Bundesrat in zwei Etappen realisiert werden soll, tue seiner Freude keinen Abbruch, so Peter. «Wir haben vom Bundesrat heute auch Signale erhalten, dass die zweite Etappe im nächsten Finanzierungsschritt enthalten sein werde.»

Kanton Aargau: «Der Kanton Aargau ist erfreut über das Bekenntnis des Bundes zum 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen Aarau-Ost und Birrfeld», schreibt die Aargauer Regierung. Sie habe das mit «grosser Genugtuung» zur Kenntnis genommen. Sie sei

froh, werde das Projekt doch nicht zurückgestuft, wie es nach dem Weidmann-Gutachten 2025 geplant war. Die Planungen seien weit fortgeschritten und wichtig für ein leistungsfähiges Verkehrssystem. «Wir hatten einfach die besten Argumente», meinte Regierungsrat Stephan Attiger gegenüber SRF.

Basel: Dass der Bund die Durchmesserlinie ins Verkehrsprogramm aufgenommen habe, seien «gute Nachrichten für die Region Basel», heisst es in der Mitteilung des Basler Verkehrsdepartements. Es geht um eine unterirdische Bahnlinie vom Bahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof. «Mit dieser Durchmesserlinie kann die S-Bahn grundlegend ausgebaut werden, was zu einem deutlich besseren Angebot für die Bevölkerung in allen drei Ländern führt und die Wirtschaftsregion stärkt.» Gegenüber dem ETH-Gutachten erhöht der Bund die vorgesehenen Investitionen bis 2045 von rund 1.2 Milliarden deutlich auf 2.5 Milliarden Franken.

Weiterentwicklung auf der Strasse

Um Engpässe zu beseitigen, Staustunden zu senken und Ausweichverkehr zu verhindern, will der Bundesrat auch das Nationalstrassenetz schrittweise weiterentwickeln. Vorrang erhalten gemäss Mitteilung des Bundesrates Projekte mit hohem Nutzen und rascher Umsetzbarkeit.



Weiterentwicklung der Nationalstrassen bis 2045

| | PROJEKT | KOSTEN IN MILLIONEN |
|----|--|---------------------|
| 1 | N1 Elargissement à six voies Perly-Bernex (GE) | 1'000 |
| 2 | N1 6-Spurausbau Aarau-Ost – Birrfeld (AG) | 400 |
| 3 | N1 8-Spurausbau Wallisellen – Brüttisellen (ZH) | 100 |
| 4 | N1 3. Röhre Rosenbergtunnel, mit Spange (SG) | 1'500 |
| 5 | N2 Rheintunnel Basel (BS/BL) | 2'400 |
| 6 | N2 Lugano Sud – Mendrisio (TI) 1) | 1'200 |
| 7 | N3 6-Spurausbau Westumfahrung Zürich (Limmattal – Urdorf-Süd) (ZH) | 100 |
| 8 | N4 Fäsenstaubtunnel (SH) | 500 |
| 9 | N15 Zürcher Oberlandautobahn Uster Ost – Betzholt (ZH) | 2'300 |
| 10 | N23 Umfahrung Amriswil Nord inklusive Anschluss Romanshorn (TG) | 1'300 |

Für den Zeithorizont bis 2055 werden neun zusätzliche Projekte zugeteilt, und für die Zeit danach noch einmal sieben. Allerdings sollen über 30 Nationalstrassen-Projekte wegfallen, darunter die an der Urne abgelehnten A1-Erweiterungsprojekte zwischen Schönbühl und Kirchberg im Kanton Bern und zwischen Le Vengeron GE und Nyon VD. Hier sollen betriebliche Massnahmen wie die Umnutzung des Pannenstreifens Abhilfe schaffen gegen Staus.

Weiterentwicklung in der Agglomeration

Der Ausbau von Schiene und Strasse wird zudem durch das Programm Agglomerationsverkehr ergänzt. Damit unterstützt der Bund eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Ballungsräumen, so der Bundesrat.

So sollen die grossen Agglomerationsprogramme in Genf, Lausanne – Morges, Zürich, Aareland und Burgdorf vom Bund finanziell unterstützt werden. Zusätzlich wird die Landesregierung in der Vernehmlassung weitere kleinere Projekte in rund 40 Agglomerationen vorschlagen.



Programm Agglomerationsverkehr 5. Generation (ab 2028)

| | PROJEKTE | KOSTEN IN MILLIONEN |
|---|--|---------------------|
| 1 | Aareland: Gesamtverkehrsprojekt Oensingen | 72 |
| 2 | Aareland: Neuer Bahnhofplatz Olten | 79 |
| 3 | Burgdorf: Umfahrung Hasle | 77 |
| 4 | Genève: Mesures TP et interface multimodale St-Genis – Pouilly | 51 |
| 5 | Genève: Interface multimodale Grand-Saconnex / Aéroport | 57 |
| 6 | Lausanne-Morges : Acquisition de bus électriques | 50 |
| 7 | Zürich: Franca-Magnani-Brücke | 80 |
| 8 | Zürich: Uster Unterführung Winterthurerstrasse | 50 |

Quelle: uvek



Ausblick auf Programm Agglomerationsverkehr ab 6. Generation

| | PROJEKTE | KOSTEN IN MILLIONEN |
|----|--|---------------------|
| 1 | Genève: Tramway «la petite ceinture» | 500 |
| 2 | Genève: Tramway «la tangentielle» Aéroport – Lancy | 400 |
| 3 | Genève: Extension tramway «axe ouest» Lancy – Onex | 200 |
| 4 | Genève: Extension tramway à Annemasse | 50 |
| 5 | Fribourg: Neues Agglomerationsverkehrssystem, Variante Bus | 250 |
| 6 | Basel: Zubringer Bachgraben - Allschwil | 407 |
| 7 | Basel: Tramprojekt Bachgraben | 160 |
| 8 | Basel: Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Steinengraben – Bahnhof SBB | 90 |
| 9 | Basel: Tram Wettstein, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse | 82 |
| 10 | Basel: ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West | 60 |
| 11 | Basel: Tram Margarethenverbindung | 27 |
| 12 | Basel: Tram Kleinbasel, Wettsteinplatz – Claragraben – Clarastrasse | 25 |
| 13 | Basel: Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Petersgraben – Blumenrein | 20 |
| 14 | Basel: Tramverlängerung Weil am Rhein | 18 |
| 15 | Aareland: Umfahrung ERO+ Hägendorf/Rickenbach (SO) | 160 |
| 16 | Luganese: Agglobus Lugano Centro – Pian Scairolo | 57 |
| 17 | Locarnese: Rete ciclopedonale Brissago / Ronco / Ascona | 50 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| 18 | Zürich: Glattalbahn Dübendorf Giessen – Dietlikon | 350 |
| 19 | Zürich: Tramtangente Nord | 325 |
| 20 | Zürich: Abstellanlage Tram Aargauerstrasse | 250 |
| 21 | Zürich: Glattalbahn Kloten-Industrie Bassersdorf | 222 |
| 22 | Zürich: Personenunterführung und Veloabstellplätze Zürich-Altstetten | 50 |
| 23 | St. Gallen: Tram Etappe Stephanshorn | 300 |

Quelle: uvek

Gutachten der ETH Zürich als Grundlage

Im Januar 2025 hatte das UVEK aufgrund der Mehrkosten beim Bahninfrastrukturausbau und dem vom Volk abgelehnten Ausbau von Autobahnen bei der ETH Zürich ein Gutachten in Auftrag gegeben. Gestützt auf das Gutachten sowie Einschätzungen und Analysen von verschiedenen Bundesämtern hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, bis Ende Juni 2026 eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten.