
VD / Einfache Anfrage Sulzer-Wil / Simmler-St.Gallen vom 29. Januar 2026

Für die Ostschweiz das Auto, für die Westschweiz den Zug: Quittung für die falschen Prioritäten der Regierung?

Antwort der Regierung vom 31. März 2026

Dario Sulzer-Wil und Monika Simmler-St.Gallen erkundigen sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 29. Januar 2026 nach der Haltung der Regierung zu den am 28. Januar 2026 vorgestellten Ausbauplänen des Bundesrates bei der Schieneninfrastruktur.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Planung des weiteren Bahnausbaus befindet sich in einer intensiven und herausfordernden Phase. Im Juni 2022 entschieden die SBB und das Bundesamt für Verkehr, die heute mit Neigetechnik verkehrenden Züge nicht mehr zu ersetzen. Zudem sollen die neu beschafften Fernverkehrs-Doppelstockzüge der SBB auf das bogenschnelle Fahren mit der sog. Wankkompensation (WAKO) verzichten. Das bisher vorgesehene Angebotskonzept zum Bahnausbaus schritt 2035 lässt sich so nicht mehr produzieren.

Als Folge überarbeitete das Bundesamt für Verkehr das Angebotskonzept 2035. Die Überarbeitung zeigte einen nicht finanzierbaren Mehrbedarf von 14 Mrd. Franken. Gleichzeitig erhöhten sich die Kosten bei verschiedenen bereits beschlossenen Infrastrukturprojekten.

Die massiven Kostenüberschreitungen im Bahnausbau und der im November 2024 von der Stimmbevölkerung abgelehnte Autobahnausbau führten dazu, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Januar 2025 das Projekt «Verkehr '45» startete. Das UVEK beauftragte die ETH Zürich mit einem verkehrsträgerübergreifenden Gutachten zum Infrastrukturausbau.

Am 9. Oktober 2025 wurden die Ergebnisse der ETH-Untersuchung präsentiert¹. Am 28. Januar 2026 hat der Bundesrat die Eckwerte des weiteren Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen bis ins Jahr 2045 vorgestellt. Die Eckwerte entsprechen den in der ETH-Untersuchung gemachten Vorschlägen und Priorisierungen. Der zugehörige Botschaftsentwurf soll gemäss UVEK bis im Juni 2026 vorliegen. Ab dann ist auch klar, wie der Bundesrat mit kleineren Infrastrukturausbauten, beispielsweise in den Bahnhöfen St.Gallen und Rorschach, umzugehen gedenkt. Dazu informierte der Bundesrat am 28. Januar 2026 nicht. Das Bundesparlament behandelt die Vorlage in der zweiten Hälfte 2027.

Das grösste Bauprojekt der SBB ist das Projekt Mehrspur Zürich–Winterthur mit dem Brüttener Tunnel als Kernstück. Dieses Bauprojekt wurde aufgrund des Projektfortschritts nicht überprüft. Im Januar 2026 hat das Bundesverwaltungsgericht die hängigen Beschwerdeverfahren gegen die Plangenehmigung abgeschrieben, womit nun das definitive Bauprogramm festgelegt werden kann. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2037 erfolgen.

Die ETH überprüfte hingegen den Ausbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen. Die ETH bezeichnet das Vorhaben als strategisches Schlüsselprojekt und rangiert es in der ersten Priorität. Es

¹ Abrufbar unter <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45>.

ist absehbar, dass das UVEK dieses Projekt weiterhin zur Umsetzung empfiehlt. Beide Ausbauprojekte auf Zürcher Boden ermöglichen Angebotsverbesserungen Richtung Ostschweiz.

Folgende Infrastrukturausbauten mit direktem und positivem Einfluss auf das Bahnangebot im Kanton St.Gallen hat die ETH mit Priorität 1 bewertet und zur raschen Umsetzung empfohlen:

- Mühlehorn–Murg: Ausbau Tiefenwinkel und Schliessung Doppelspurlücke;
- Rorschach–Rorschach Stadt: Schliessung Doppelspurlücke;
- Rorschach: Leistungssteigerung Bahnhof und Bau 6. Perronkante;
- St.Gallen: Leistungssteigerung Bahnhof und Ausbau Ostkopf;
- Gossau: schnelle Ein- und Ausfahrten, Verbesserung Zugfolgezeiten;
- Kesswil: Ausbau Kreuzungsstation;
- Vorinvestition Meilibachtunnel (Zürich–Chur) beim Zimmerberg-Basistunnel II.

Die Regierung erwartet vom UVEK und dem Bundesamt für Verkehr, dass die oben genannten Projekte im Botschaftsentwurf vom Juni 2026 enthalten sind. Zudem verlangt sie, dass mit dem Angebotskonzept 2040 ein bis und mit Fahrplan 2040 umzusetzender Planungsstand festgelegt wird. Denn mit der Inbetriebnahme wesentlicher Infrastrukturausbauten im Zeitraum von 2035 bis 2040 (insbesondere Mehrspur-Ausbau Zürich–Winterthur einschliesslich Brüttener Tunnel, 4. Gleis Stadelhofen, Zimmerberg-Basistunnel 2) sind Angebotsverbesserungen in der Ostschweiz möglich. Die zusätzlichen Kapazitäten dürfen keinesfalls allein durch andere Verkehrsräume konsumiert werden. Zu diesem Zeitpunkt muss aus Sicht der Regierung die Fahrzeit Zürich–St.Gallen unter 60 Minuten liegen und der internationale Fernverkehr auf der Achse Zürich–St.Margrethen ausserhalb des schweizerischen Taktsystems verkehren.

Tief priorisiert wurden durch die ETH mögliche WAKO-Ersatzmassnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen. Die ETH kritisiert die hohen Gesamtkosten und ein fehlendes Konzept für den künftigen Betrieb auf der Ost-West-Achse durch die Schweiz. Die Forderung zur Erarbeitung eines schlüssigen Konzepts auf der Ost-West-Achse stellte die Regierung bereits vorgängig gegenüber Bund und SBB. Verschiedene Fragen, insbesondere zur Gestaltung des nationalen und internationalen Fernverkehrs auf dieser Achse, sind weiterhin offen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie ordnet die Regierung die vom Bundesrat präsentierten Pläne betreffend Bahnverkehr bis ins Jahr 2045 ein? Welche Konsequenzen erwartet sie für die Entwicklung von Stadt und Kanton St.Gallen?*

Die Regierung beurteilt die vom Bundesrat präsentierten Ausbaupläne für den Bahnverkehr bis 2045 kritisch. Sie ist enttäuscht über die tiefe Priorisierung des Ausbauprojekts zwischen Winterthur und St.Gallen. Gleichzeitig geht sie davon aus, dass dank der Umsetzung der einleitend genannten, hoch priorisierten Vorhaben Angebotsverschlechterungen vermieden werden können. Da kaum Angebotsverbesserungen möglich sein werden, drohen Nachteile für die wirtschaftliche Entwicklung und bei der Erreichbarkeit im nationalen und internationalen Personenverkehr.

2. *Was hatte die Regierung unternommen, um sich für die Ausbauprojekte im Ostschweizer Bahnverkehr beim Bund stark zu machen?*

Die Regierung stand regelmässig mit Vertretungen des UVEK, des Bundesamtes für Verkehr und der SBB in Kontakt. In diesen Gesprächen wurden die St.Galler Anliegen eingebracht. Die Ostschweizer Anliegen wurden zudem auf Stufe Planungsregion Ostschweiz abgestimmt, damit die Bedeutung der Ostschweiz im nationalen und internationalen Bahnnetz unterstrichen werden konnte.

3. *Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, um eine Überarbeitung der Pläne des Bundesrats betreffend Schienenverkehr zu erwirken?*

Die Veröffentlichung des Botschaftsentwurfs ist im Juni 2026 vorgesehen. Bis zur Veröffentlichung der Botschaft wird sowohl die Regierung als auch die Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK) gegenüber dem UVEK und dem Bundesamt für Verkehr darauf hinwirken, dass die eingangs gelisteten Vorhaben und ein verbindliches Fahrplankonzept 2040 Eingang in den Botschaftsentwurf finden. Die ORK hat in ihrem Positionsbezug vom 5. März 2026, der an einer Medienorientierung vorgestellt wurde und von allen Regierungspräsidenten unterzeichnet wurde, angekündigt, dass sie sich im Rahmen der Vernehmlassung erneut einbringen will. Ebenfalls haben verschiedene Austausche mit den Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern stattgefunden, zum Beispiel der ORK-Sessionsbesuch. Mit Blick auf die Beratung und den Beschluss der Botschaft durch das Parlament wird die Regierung weiterhin in engem Austausch mit den Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern stehen.

4. *Welche vom Parlament bereits beschlossenen Massnahmen in der Ostschweiz drohen nicht umgesetzt werden zu können?*

Die Regierung erwartet, dass sämtliche in höchster Priorität gelisteten Vorhaben im Botschaftsentwurf berücksichtigt werden. Nach Beschluss setzt sich die Regierung dafür ein, dass die Vorhaben rasch umgesetzt werden.

Nicht mit höchster Priorität gelistet wurden die notwendigen Beschleunigungsmassnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen. Diese Massnahmen wurden bereits zweimal durch das Bundesparlament beschlossen. Im Jahr 2009 verabschiedete das Bundesparlament das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2; abgekürzt ZEBG). In Art. 4 Bst. b Ziff. 17 ZEBG ist aufgeführt, dass zwischen Winterthur und St.Gallen Beschleunigungsmassnahmen und eine Leistungssteigerung umzusetzen sind. Im Jahr 2019 verabschiedete das Bundesparlament den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur. Art. 1 Abs. 2 Bst. 4 Ziff. 11 des Beschlusses verlangt einen Kapazitätsausbau und die Beschleunigung zwischen Winterthur, St.Gallen und St.Margrethen. Die bauliche Umsetzung der Beschleunigungsmassnahmen fand trotz zweier Beschlüsse bisher nicht statt. Werden die baulichen Massnahmen definitiv nicht umgesetzt, drohen mit dem geplanten Wegfall der heute verkehrenden Neigezüge (ICN) markante Reisezeitverlängerungen gegenüber heute. Falls dieses Szenario eintritt, verlangt die Regierung, dass geprüft wird, ob die Laufzeit der heute verkehrenden Neigezüge verlängert werden kann.

5. *Welche Bahninfrastrukturprojekte in der Ostschweiz bis ins Jahr 2045 sind für die Regierung zentral?*

Die für die Regierung zentralen Infrastrukturprojekte (einschliesslich die Mehrspur Zürich–Winterthur) sind in der Einleitung gelistet. Bezüglich der Beschleunigungsmassnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen ist die Regierung der Ansicht, dass nicht zwingend das Gesamtpaket umgesetzt werden muss, sondern auch Teilmassnahmen bereits zu positiven Effekten für das Bahnangebot im Kanton St.Gallen führen können. Weiter fordert die Regierung von Bund und SBB, dass die Planung für das Konzept der Ost-West-Achse unverzüglich angegangen wird.

6. *Wird die Regierung ihre Prioritäten überdenken, und Schienen- und Strassenausbau in Zukunft mit gleicher Vehemenz vorantreiben?*

Aus Sicht der Regierung ergänzen sich der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr. Die Regierung setzt sich für eine intelligente Verknüpfung und Abstimmung der Verkehrsträger ein, damit die Mobilität auch in Zukunft funktioniert. Die Regierung wird die Forderungen, sowohl bezüglich Schienen- als auch Strassenausbau, mit der gleichen Vehemenz gegenüber dem UVEK einbringen.