



63. Plenarkonferenz der Ostschweizer Regierungskonferenz

vom 5. März 2026

Positionsbezug zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 28. Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Grundlage war das Gutachten «Verkehr 2045» von Prof. Dr. Ulrich Weidmann, ETH Zürich. Die Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK) anerkennt, dass eine Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturausbauten aus finanziellen und auch aus Kapazitätsgründen unumgänglich ist. Gleichzeitig benötigen Kantone und Regionen ausserhalb der grossen Ballungsräume verlässliche Perspektiven für ihre wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Vor diesem Hintergrund ist aus gesamtschweizerischer Sicht wesentlich, dass der Bundesrat eine Gesamtverkehrsstrategie entwickelt, die alle Regionen und Kantone einbindet und daraus kohärente, aufeinander abgestimmte Teilstrategien ableitet.

Die ORK begrüsst, dass mit dem Gutachten «Verkehr 2045» eine gesamtheitliche Beurteilung der Bahn-, Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastrukturausbauten beabsichtigt wurde. Im Ergebnis gelingt es dem Gutachten aus Sicht der ORK jedoch zu wenig, ein räumlich differenziertes Zielbild und eine echte Gesamtsicht über Strasse, Schiene und Agglomerationsprojekte zu erreichen. Ausserdem ist es nicht nachvollziehbar, weshalb im Bereich Schiene trotz Spardruck und der Unsicherheit bezüglich der langfristigen Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds zusätzliche Grossprojekte vorgeschlagen werden. So fehlt, zum Beispiel, die Herleitung für die Priorisierung des Grimseltunnels.

Der Bau des Brüttenertunnels und damit die Kapazitätserhöhung zwischen Zürich und Winterthur ist für die Ostschweiz das momentan wichtigste Bahnprojekt. Dieser Ausbau stand nicht zur Disposition und hat mittlerweile die Plangenehmigung erhalten. Damit kann das Fernverkehrsangebot Richtung Ostschweiz weiter verbessert werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die SBB im Hinblick auf die Botschaft 2027 mit der Ausarbeitung eines Fahrplans 2035 beauftragt (ohne Brüttenertunnel und ohne Stadelhofen). Wir haben inzwischen mit Erstaunen festgestellt, dass die SBB für das Jahr der Eröffnung Brüttenertunnel und Stadelhofen (2038) keinen Fahrplan in Aussicht hat. Aus unserer Sicht ist es unverständlich, eine konkrete Planung für das Jahr 2035 vorzunehmen, ohne eine Vorstellung davon zu haben, welche Angebote im Fernverkehr und im Regionalverkehr nach der Realisierung der Grossprojekte im Jahr 2038 umgesetzt werden sollen. Umso mehr, als hierfür weitere kleinere und mittlere Infrastrukturausbauten notwendig sind, deren Projektierung und vor allem Bau sorgfältig im Gesamtsystem eingeplant werden müssen. Nur so kann während der zehnjährigen Bauzeit der Mehrspur Zürich-Winterthur und des Bahnhofs Stadelhofen ein durchgehendes, genügendes Angebot für die hunderttausenden Fahrgäste pro Tag sichergestellt werden.

Im Hinblick auf die Vernehmlassung unterstreicht die ORK folgende Anliegen:

- Die Grundversorgung ist für die Ostschweiz zentral und sie muss bei der Priorisierung gleichwertig mit anderen Regionen, fokussiert auf die Mobilitätsbedürfnisse, berücksichtigt werden.
- Bei den Nationalstrassen bleibt die Engpassbeseitigung oberste Priorität. Die ORK unterstützt den Ausbau des Rosenberg隧nels (inkl. Zubringer) und des Fäsenstaubtunnels sowie die Realisierung von zentralen Ostschweizer Korridoren/Umfahrungen, namentlich der N23 bei Amriswil mit Realisierungshorizont 2045, der N23 bei Weinfelden, der N25 bei Wilen, der N29 bei Bivio, der N13 bei Rothenbrunnen und der N17 bei Netstal.
- Die Priorisierung von Ausbauten der Bahninfrastruktur ohne Angebotskonzept/Fahrplan ist kritisch. Deshalb fordern die Ostschweizer Kantone vom Bund und von der SBB, dass sie nun unverzüglich einen Fahrplan für die Zeit nach Eröffnung des Brüttenertunnels und des vierten Gleises Zürich Stadelhofen vorlegen (2038/2040). Insbesondere braucht es auch Planungs- und Finanzierungssicherheit für die ergänzenden Infrastrukturausbauten zu den Schlüsselprojekten. Für einen späteren Horizont sind Überlegungen für die Achse St.Gallen–Zürich–Bern–Lausanne–Genf umgehend an die Hand zu nehmen.
- Die grenzüberschreitende Erreichbarkeit im Rheintal ist zu beachten, namentlich sind die Rheinbrücken Haag–Bendern und Sevelen–Vaduz in den langfristigen Planungen und Priorisierungen zu berücksichtigen.

A. Einzelprojekte Strasse

Projekt	Begründung	Betroffene Kantone
Rosenberg-tunnel (3. Röhre) A1	Die Priorität 1 für die 3. Röhre des Rosenberg隧NELS (inkl. Zubringer) Güterbahnhof (N1) ist für uns zentral. Der Engpass im Raum St.Gallen ist das grösste Strassenverkehrsproblem der Nordostschweiz, besonders für den Güterverkehr. Abhilfe schafft nur Kapazitätsausbau mit Redundanz; günstigere technologische oder operative Alternativen fehlen. Ohne Entlastung sind Sanierungen der bestehenden Röhren kaum möglich. Ein Ausfall würde einen Verkehrskollaps und grosse volkswirtschaftliche Schäden auslösen.	AR, AI, SG
Umfahrung Wilen N25	Die Priorität 2 für die Umfahrung Wilen ist für uns ernüchternd, aber realistisch, da noch kein fertiges Projekt vorliegt. Das Vorhaben ist kostenwirksam, entlastet Wilen und das kantonale Zentrum Herisau deutlich und reduziert die Konflikte zwischen Verkehr und Siedlung. Herisau leidet stark unter Verkehr und langfristig ist eine grossräumige Umfahrung inkl. Nordteil/Industrie Gossau erforderlich.	AR, AI, SG
Fäsenstaub-tunnel (2. Röhre) A4	Die 2. Röhre Fäsenstaubtunnel ist für Sicherheit und Sanierungsfähigkeit zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen zwingend; eine Sanierung unter Betrieb ist ohne eine 2. Röhre nicht möglich. Die Achse Deutschland–Schweiz (Güterverkehr, Grenzübergang Thayngen) hat kaum Ausweichrouten. Das Gutachten stuft den Ausbau ab spätestens 2045 als hoch prioritär ein und reiht es damit in die Priorität 2 ein. Eine Verschiebung führt zu einem teuren Sicherheitsstollen (rund 75 Mio. Franken, 8 Jahre) und späterem Rückbau und ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Wir fordern daher die Aufnahme in den nächsten Bundesbeschluss und damit in die Priorität 1.	SH
Umfahrung Netstal N17	Die Umfahrung Netstal ist im Gutachten erst nach 2045 vorgesehen, unseres Erachtens besteht jedoch höherer Bedarf. Die N17 ist die einzige Hauptverbindung im Glarnerland und verkehrlicher Lebensnerv des Kantons; sie ist in den Spitzenzeiten stark überlastet und führt durch Siedlungsgebiete. Näfels, Netstal und Glarus sind massiv durch Emissionen belastet, der strassengebundene öV leidet unter fehlender	GL

	Fahrplanstabilität. Bevölkerung und Wirtschaft sind stark betroffen. Wir fordern eine schnellere Umsetzung und die gemeinsame Planung der Umfahrungen Netstal und Glarus.	
Umfahrung Bivio N29	Für die Umfahrung Bivio bestehen seit den 1970er-Jahren Planungen. Im Jahr 2012 bestätigte ein Variantenstudium eine Tunnellösung nordöstlich des Dorfs als Bestvariante. Mit der Übertragung der Julierstrecke an den Bund wurden diese Unterlagen 2020 dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) übergeben. Das Gutachten anerkennt den Bedarf, kritisiert aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis und regt Alternativen an. Wir halten fest, dass offene/teiloffene Varianten aufgrund von Gefahrenzonen an beiden Talflanken, dem engen Talboden, Gewässerräumen, Schutzgebieten und Bauzonen sowie unlösbaren Lärmproblemen nicht realisierbar sind. Die Rückstufung der Umfahrung Bivio, deren Bedarf vom Bundesrat noch 2023 im Rahmen der Botschaft zum STEP Nationalstrassen anerkannt wurde, auf den Realisierungshorizont nach 2055 erachten wir für die von der engen Ortsdurchfahrt stark belastete Bevölkerung nicht als tragbar. Die Tunnellösung (rund 193 Mio. Franken) bleibt daher die realistischste. Das ASTRA soll ein bewilligungsfähiges und finanzierbares Projekt ausarbeiten.	GR
Reichenau–Rothenbrunnen (mit Isla-Bella-Tunnel) N13	Zwischen Reichenau und Rothenbrunnen ist die N13 nur zweistreifig im Gegenverkehr geführt; die Reduktion stört den Verkehrsfluss und verursacht an Wochenenden/Feiertagen/Ferien regelmässig Staus. Viele Autofahrende weichen zwischen Thuis und Chur auf die Kantonsstrasse aus, was Domat/Ems, Bonaduz, Rhäzüns und Cazis stark belastet, die Erreichbarkeit verschlechtert, den öV (Busse im Stau) und Blaulichtorganisationen beeinträchtigt sowie Lärm, Luftschadstoffe und Sicherheitsrisiken für Fuss- und Veloverkehr erhöht. Der Bund hat im STEP 2018 eine Projektstudie (Abschluss 2024) veranlasst. Die Bestvariante «Ost 4-Spur» mit zwei Tunnelröhren kostet rund 1,9 Mrd. Franken und wird im Gutachten als zu teuer beurteilt. Die günstigere, ebenfalls genehmigungsfähige Variante «Ost 2-Spur» (eine neue Tunnelröhre, rund 1,2 Mrd. Franken) wird im Gutachten nicht berücksichtigt, obwohl sie verkehrlich denselben Nutzen für Dorfentlastung und Vermeidung von Ausweichverkehr bringt;	GR

	<p>der verbleibende Nachteil (kein Rückbau des heutigen Trassees) ist vertretbar. Wir fordern die Einbeziehung der Variante «Ost 2-Spur» für eine sachgerechte Priorisierung und verlangen bis zu einem Ausbau eine stärkere Bundesbeteiligung und Unterstützung bei flankierenden Massnahmen und Verfahren (kantonale Verkehrsmanagementpläne [kVMP], Ausfahrtdosierungen, Pilotversuche).</p>	
<p>Neue Linienführung Fideris–Küblis N28</p>	<p>Auf dem Korridor Engadin–Landquart wurde stark investiert (Vereina 1999, Autoverlad >500'000 Fahrzeuge/Jahr; 2002 Aufnahme Landquart–Klosters ins Nationalstrassennetz). Zwischen Fideris und Küblis besteht jedoch eine Ausbaulücke der Nationalstrasse (A28/N28) und es fehlt dort eine parallele Kantonsstrasse, sodass bei Unterbruch keine Alternative für Lokal- und Durchgangsverkehr besteht. Der Bund hat die Netzvollendung zugesichert; im engen Talraum ist dafür eine Verlegung der RhB in den Fiderisertunnel nötig. Das Gesamtprojekt (Schiene, Nationalstrasse, Kantonsstrasse) ist technisch untrennbar und bringt Mehrwert für alle Verkehrsträger (Sicherheit, Fahrzeit, Naturgefahren, Unterhalt) sowie langfristige Kostenvorteile. Investition rund 313,8 Mio. Franken. Das Gutachten verkennt den Gemeinschafts- und Lückenschlusscharakter. Wir fordern eine rasche Umsetzung als letztes Nadelöhr und zentrales Tourismus-/Erschliessungsprojekt. Der aktuelle Planungsstand wäre die Einreichung des Auflageprojekts Mai 2026, Baustart Ende 2027, Dauer rund 8 Jahre, Abschluss 2035.</p>	<p>GR</p>
<p>Umfahrung Amriswil Nord N23</p>	<p>Die ORK unterstützt die Aufnahme der Umfahrung Amriswil Nord inklusive Anschluss Romanshorn in die Liste der Projekte mit Realisierungshorizont 2045. Die N23 führt durch zwei Städte und zehn Dörfer, verursacht nachweislich Lärm- und Sicherheitsprobleme, verhindert Siedlungsentwicklung nach innen und ist so nicht zukunftsfähig. Bereits seit über 15 Jahren wird an einer Gesamtstrategie gearbeitet (Mobilität Thurgau – BTS/OLS; Netzbeschluss 2012; Generelles Projekt 2019). Die ASTRA-Korridorstudie 2024 bestätigt den Handlungsbedarf und identifiziert nach zweijähriger Prüfung die Umfahrungen Weinfeld (Ottenberg-Tunnel) sowie Amriswil/Neukirch/Steinebrunn (inkl. Überdeckung) und die Anbindung Romanshorn als Bestvarianten; Alternativen werden verworfen. Wir fordern die Aufnahme dieser Lösung ins</p>	<p>TG</p>

	STEP und eine rasche Realisierung, mindestens der Umfahrung Amriswil Nord; das Gutachten berücksichtigt die Vorarbeiten ungenügend.	
Umfahrung Weinfelden N23	Die Umfahrung Weinfelden (N23) kann trotz ihres hohen Nutzens in Priorität 4 verbleiben, ist jedoch als Ersatzprojekt vorzusehen, falls ein Vorhaben der mit Horizont 2045 scheitert. Die N23 führt wie gesagt durch zwei Städte und zehn Dörfer, verursacht nachweislich Lärm- und Sicherheitsprobleme und behindert die Siedlungsentwicklung nach innen. Gemäss ASTRA gehört Weinfelden zu den drei zentralen Umfahrungen. In der Umsetzung ist jedoch die Umfahrung Amriswil Nord klar vor Weinfelden zu realisieren.	TG
Oberlandautobahn A15	Die Oberlandautobahn wird als prioritär bezeichnet. Diese Beurteilung deckt sich mit der Einschätzung für dieses wichtige Projekt (Lückenschluss bestehendes Hochleistungsstrassennetz).	ZH
Umfahrung Winterthur	Entgegen der Ansicht des Gutachtens der ETH hat der Bundesrat beschlossen, auf den Ausbau der Umfahrung Winterthur zu verzichten und das Projekt zu streichen. Diese Haltung kann von der ORK nicht nachvollzogen werden, ist der Ausbau der Umfahrung Winterthur doch nicht nur für den Raum Winterthur und Umgebung, sondern für die Anbindung der Ostschweiz an die West-Ost-Achse wichtig. Die Pannstreifennutzung (PUN) kann nur als Übergangsmassnahme dienen, nicht aber als definitiver Ausbauschnitt. Wir beantragen deshalb, dass die Umfahrung Winterthur entsprechend dem Gutachten der ETH in den Realisierungshorizont 2055 aufgenommen wird.	ZH
Glattalautobahn	Die Glattalautobahn gilt als zu teuer und zu risikoreich und soll nicht weiterverfolgt werden. Bahnausbauten (Mehrspur, viertes Gleis Stadelhofen) und PUN zwischen Zürich Nord und Brüttsellerkreuz helfen, die bestehende Infrastruktur auszureizen. Im Rahmen der Festlegung der Eckwerte wurde der 8-Spurausbau zwischen Wallisellen und Brüttsellen in den Realisierungshorizont 2045 aufgenommen. Dies wird unterstützt. Die ORK ist aber der Ansicht, dass auch auf der Flughafenautobahn Massnahmen vorgesehen werden müssen. Diese stellt für die ganze Ostschweiz, neben der direkten Anbindung mit der Bahn, die Erschliessung sicher.	ZH



Hirzel N14	Die Hirzelverbindung ist derzeit niedrig priorisiert, langfristig kann sie an Bedeutung gewinnen. Mittelfristig sind bauliche Massnahmen (allenfalls mit reduziertem Ausbaustandard) zu prüfen.	ZH
---------------	---	----

B. Einzelprojekte Schiene

Projekt	Begründung	Betroffene Kantone
Doppelspur Tiefenwinkel (Mühlehorn)	Der Doppelspurausbau Tiefenwinkel auf der Achse Zürich–Chur soll beschleunigt werden und ist in die Priorität 1 eingeteilt. Mit diesem Projekt soll die einzige Doppelspurlücke auf der Achse eliminiert werden. Damit wird die Fahrplanstabilität erhöht und eine Restriktion in der Fahrplanplanung eliminiert. Wir begrüssen dieses Projekt.	GL, GR, SG, ZH
Kreuzung Schwanden–Linthal	Die Kreuzungsstation Schwanden–Linthal ist erst nach 2045 priorisiert; das verzögert den für den Halbstundentakt nötigen Ausbau Ziegelbrücke–Linthal. Die Kosten steigen, es besteht erhebliches Optimierungspotenzial: Ein vergleichbarer Nutzen ist mit deutlich weniger Mitteln möglich. Die Kostendisziplin erfordert auch eine Projektüberprüfung und -optimierung, nicht nur eine Priorisierung.	GL
Bahnhof Stadelhofen (Zürich)	Die Bestätigung des vierten Gleises in Stadelhofen und des Zimmerberg-Basistunnels 2 in Priorität 1 wird sehr begrüsst; beide Schlüsselprojekte sind für Zürich sowie die Zentral- und Ostschweiz zentral. Hingegen wurden verschiedene begleitende Massnahmen in der Priorität zurückgestuft; damit kann das der S-Bahn Zürich zugrunde liegende Angebotskonzept nicht umgesetzt werden. Dies ist unseres Erachtens falsch und daher zu korrigieren.	ZH, SG, TG
Schliessung Doppelspurlücke Rorschach–Rorschach Stadt	Die aktuelle Doppelspurlücke ist ein sehr ungünstiger kapazitäts- und stabilitätsreduzierender Engpass auch für den internationalen Verkehr. Die Schliessung dieser Lücke soll zeitnah angegangen werden, weil sie bereits heute notwendig wäre, um die Stabilität zu erhöhen. Zusätzlich ermöglicht die Doppelspur eine Angebotserweiterung, erhöht die Flexibilität in der Fahrplanerstellung und hat positive Netzwirkung.	SG sowie Vorarlberg und Deutschland
Leistungssteigerung Bahnhöfe St.Gallen / Rorschach	Diese Infrastrukturen dienen dem Ausbau der S-Bahn St. Gallen und der Durchbindung einer halbstündlichen internationalen S-Bahn nach Österreich (heute ist ein Umsteigen in St.Margrethen erforderlich). Bereits heute sind Schienen- und Strassenverkehr in dieser Region am Kapazitätslimit. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum ist im Kanton St.Gallen deutlich überdurchschnittlich.	SG, TG sowie Vorarlberg und Deutschland



Leistungssteigerung Bahnhof Weinfeld	Der Bahnhof Weinfeld muss ausgebaut werden, damit das S-Bahnsystem an die mit dem Brüttenertunnel geänderten Fernverkehrsfahrpläne angepasst werden kann.	TG, SG
--------------------------------------	---	--------



Fischingen, den 5. März 2026

Kanton Glarus

Der Landammann

Kanton Schaffhausen

Die Regierungspräsidentin

Kanton Appenzell Ausserrhoden

Der Landammann

Kanton Appenzell Innerrhoden

Der reg. Landammann

Kanton St.Gallen

Der Regierungspräsident

Kanton Graubünden

Der Regierungspräsident

Kanton Thurgau

Der Regierungspräsident