Zusammenfassung der eingereichten Stellungnahme

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Eröffnung	19.06.2026
Eingabefrist	09.10.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Generalsekretariat UVEK (GS-UVEK)
Zuständige Organisation	Direktionsgeschäfte
Adresse	Kochergasse 10, 3003, Bern
Unterlagen und Informationen	https://www.fedlex.admin.ch/de/consultation-procedures/ongoing#UVEK
Kontaktperson	Dominique Steiner (dominique.steiner@bav.admin.ch) , Marcel Buffat (marcel.buffat@gs-uvek.admin.ch)
Telefon	+41 58 485 01 59

Kontaktangaben zur Stellungnahme

Name der Person oder Organisation	Zürcher Handelskammer (ZHK)
Zuständige Stelle	--
Adresse	Löwenstrasse 11, 8001 Zürich
Vorname	Michael
Nachname	Settelen
Telefonnummer für Rückfragen	--
Einreichungsdatum	--

Rückmeldung zu: Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45: Fragenkatalog Vernehmlassung Verkehr '45

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Angabe
Begründung	--
Anhang	

Detaillierte Stellungnahme

Titel	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Gemäss erläuterndem Bericht des Bundesrats ist die verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung ein zentrales Anliegen der Vorlage. Dieser Ansatz ist grundsätzlich begrüssenswert. Jedoch nehmen weder das Gutachten der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich (siehe Ulrich A. Weidmann/Michael Nold, Schlussbericht Verkehr 2045, Gutachten zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 15. September 2025, Zürich, doi: 10.3929/ethz-c-000783536, nachfolgend Gutachten Weidmann) noch der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage eine umfassende, verkehrsträgerübergreifende Abstimmung der Vorhaben oder eine Koordination mit der angestrebten Raumentwicklung vor. Die Empfehlungen aus dem Gutachten Weidmann werden grösstenteils übernommen, ungeachtet der darin aufgeführten Limitierungen ihrer Aussagekraft (S. 28). So ersetzt das angewandte Priorisierungsverfahren gemäss den Autoren eine detaillierte Projektbewertung explizit nicht. Bei depriorisierten Kapazitätsausbauten konnte das Gutachten Weidmann zudem nicht nachweisen, ob die erforderlichen Zusatzkapazitäten mit alternativen Massnahmen erreichbar wären. Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) kommt in ihrem Bericht zum gleichen Schluss: Trotz der Einschränkungen stützt sich die Vorlage weitgehend auf das Gutachten Weidmann. Die EFK hält zudem fest, das Gutachten Weidmann sei keine ausreichend verlässliche Grundlage für eine Verkehrspolitik in diesem Ausmass ist. Die mangelnde Abstimmung der Vorhaben untereinander und mit der angestrebten Raumentwicklung zeigt sich besonders im Bahnbereich, wo teilweise auf beschlossene Projekte verzichtet oder sie von der zusätzlichen Finanzierung (Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles) abhängig gemacht werden, während gleichzeitig neue strukturgebende Netzelemente ohne Bedarfsnachweis, Angebotskonzept (gemäss Art. 48c Eisenbahngesetz) oder gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis beschlossen werden sollen.
Anhang	

Titel	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Vorlage zielt darauf ab, möglichst in allen Landesteilen Infrastrukturausbauten vorzusehen. Es fehlt die konsistente verkehrsträgerübergreifende und mit der gewünschten Raumentwicklung abgestimmte Planung auch auf Bundesebene. Die fachliche, verkehrsplanerische Grundlage für die Priorisierung der Infrastrukturausbauten im Bahnbereich ist somit ungenügend und entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben. Auch hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen und Folgen liegen keine ausreichenden Informationen vor. Wir fordern vom Bund, dass er im Hinblick auf die Botschaft 2031 eine Gesamtverkehrsplanung etabliert.
Anhang	

Titel	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Grundsätzlich sind breit abgestimmte, verkehrsträgerübergreifende Vorlagen zweckmässig, wenn diese in sich schlüssig und auf die erwünschte Raumentwicklung abgestimmt sind. Mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage werden jedoch Beschlussvorlagen gebündelt, ohne dass vorgängig eine gemeinsame Erarbeitung stattgefunden hat. Auch das Gutachten Weidmann kann diesen Mangel nicht wettmachen, denn auch dieses nimmt keine umfassende, verkehrsträgerübergreifende Abstimmung vor. Somit bietet die aktuelle Vorlage keine wesentlichen Vorteile gegenüber einem getrennten Vorgehen.
Anhang	

Titel	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	In der bisherigen Ausbauplanung wurden Angebotsziele gestützt auf Bedarf, Nachfrage und verkehrs- und umweltpolitische sowie raumplanerische Zielsetzungen definiert und daraus ein Angebotskonzept abgeleitet. Die dazu erforderlichen Infrastrukturen wurden auf dieser Basis abgeleitet und umgesetzt, teilweise in Etappen, wenn bereits erste Infrastrukturelemente vor anderen in Betrieb genommen werden konnten. Mit der aktuellen Vorlage sollen bereits Infrastrukturen beschlossen werden, ohne den Nachweis, dass es sich hierbei um die zweckmässigsten und dringlichsten Projekte handelt. Auch die EFK stellt fest, dass für eine nachvollziehbare und fundierte Priorisierung wesentliche Grundlagen fehlen, insbesondere bei den neuen Ausbauvorhaben. Grundsätzlich ist es zu begrüssen, wenn auch für einen langfristigen Horizont Angebote und Infrastrukturen bestimmt werden, sodass eine zielgerichtete Entwicklung erfolgen kann. Basis für die Herleitung der erforderlichen Infrastrukturen muss aber eine detaillierte Auseinandersetzung mit den langfristigen Angebotszielen sowie die Erarbeitung eines langfristigen Angebotskonzepts sein. Die Herleitung der erforderlichen Infrastrukturen hat dabei gemäss Art. 48c EBG zu erfolgen.
Anhang	

Titel	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Strukturgebende Schlüsselprojekte sind gesamtökonomisch sinnvoll. Diese müssten jedoch auf einer abgestimmten Bedarfs- und Angebotsplanung beruhen sowie Ergänzungsmassnahmen umfassen. Regionale Optimierungen und Kapazitätsausbauten dürfen zudem nicht vernachlässigt werden. Sie sind essenziell, um die Standortattraktivität von Städten für Firmen und Pendler hoch zu halten.
Anhang	

Titel	6. Ausbauschritt 2027 – Schlüsselprojekte
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Es muss davon ausgegangen werden, dass die Realisierung aller strategischen Netzelemente der Vernehmlassungsvorlage die Mittel für den Infrastrukturausbau auf lange Zeit hin beanspruchen wird. Zudem dürften noch mehr Mittel für ergänzende Ausbauten erforderlich werden. Dadurch werden andere Netzelemente, wie ein Ausbau zwischen Aarau und Zürich auf der zentralen West-Ost-Achse, faktisch um Jahrzehnte zurückgestellt, obwohl dies erwiesenermassen ein neuralgischer Engpass von schweizweitem Interesse ist. Gleichzeitig zeigen die ersten NIBA-Bewertungen beispielsweise für den Grimseltunnel und den Tiefbahnhof Luzern auf, dass der erzielbare Nutzen unter den Kosten liegen wird. Zudem schätzt das Gutachten Weidmann beim Grimseltunnel die strukturelle Wirkung hinsichtlich Standortförderung zurückhaltend ein, während die zusätzlichen Betriebskosten sehr hoch wären. Daraus folgt: •Projekte ohne gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sind noch nicht zu beschliessen. Voraussetzung für die Aufnahme neuer Projekte sind die Vorgaben gemäss Art. 48c EBG. •Mit der Botschaft 2027 sind zwingend finanzielle Mittel für die weitere Planung des strategischen Netzelements zwischen Bern/Aarau und Zürich vorzusehen.
Anhang	

Titel	7. Ausbauschritt 2027 – ERTMS-Strategie
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Das Vorsehen von finanziellen Mitteln für die Umsetzung der ERTMS-Strategie ist richtig. Die Grössenordnung der Kosten kann nicht nachvollzogen werden und soll in der Botschaft 2027 erläutert werden.
Anhang	

Titel	8. Ausbauschritt 2027 – Ergänzungsmassnahmen
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus den Unterlagen der Vernehmlassungsvorlage kann nicht ausreichend auf die konkret eingeplanten Ergänzungsmassnahmen geschlossen werden. Erfahrungen zeigen, dass – im Sinne eines Anhaltspunkts – etwa 40% der Kosten für Grossprojekte nochmals für ergänzende Infrastrukturausbauten aufgewendet werden müssen. Diese können in direktem Zusammenhang mit dem Angebotsausbau durch die Grossprojekte stehen (z. B. Doppelspuren, Perronverlängerungen) oder auch indirekt anfallen (z. B. durch zusätzlich erforderliche Abstellanlagen oder Ausbauten an Bahnhöfen aufgrund der erhöhten Nachfrage). In der Vernehmlassungsvorlage sind gemäss eigenen Aussagen etwa 10% für Ergänzungsmassnahmen vorgesehen, was ein deutlich zu tiefer Betrag sein dürfte. Aufgrund der bereits weitreichenden Verwendung der insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel besteht die grosse Besorgnis, dass nicht ausreichend Mittel für ergänzende Infrastrukturausbauten vorgesehen werden und diese gegenüber prestigeträchtigeren Grossprojekten zurückgestellt werden müssen. Dies hätte bekanntlich potenziell negative Auswirkungen auf das mögliche Bahnangebot und würde den Nutzen der grossen Investitionen erheblich schmälern. Daraus folgt: •Die rechtzeitige Realisierung und ausreichende Finanzierung von Ergänzungsmassnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Schlüsselprojekte MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen, ist sicherzustellen, damit diese Schlüsselprojekte ihren geplanten Angebotsnutzen voll entfalten können.
Anhang	

Titel	9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Anpassungen am Ausbauschritt STEP 2035 mit Repriorisierung von bereits beschlossenen Massnahmen ist nicht zweckmässig. Dadurch wird insbesondere das Gesamtkonzept mit den beiden Schlüsselprojekten MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen zum Ausbau des Bahnangebots im grössten Mobilitätsraum des Landes, der sich über insgesamt sieben Kantone erstreckt, zerschlagen. Dies führt zu höheren Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt bei gleichzeitig deutlich reduziertem und verzögertem Nutzen für die Bevölkerung und die Wirtschaft. Daraus folgt: •Der Bahnhof Stadelhofen ist vollständig, unverzüglich und unabhängig von der Verlängerung des MWSt-Promilles umzusetzen. •Ebenso wird die dringende Realisierung der Doppelspur Uster–Aathal von der Verlängerung des MWSt-Promilles abhängig gemacht, was zu Verzögerungen der dringend notwendigen zusätzlichen Verbindungen im überlasteten Korridor Zürich – Zürcher Oberland von mehreren Jahren führen dürfte. Das ist zu verhindern, weshalb auch hier die Finanzierung und Umsetzung unabhängig von der Abstimmung über das MWSt-Promille gesichert sein muss. •Gleiches gilt für die Ergänzungsmassnahmen zum Horizont 2035 im Raum Zürich. Diese sind vollständig, verzögerungsfrei und unabhängig von der Verlängerung des MWSt-Promilles zu realisieren. •Der Verzicht auf Grüze Nord ist aus Gründen der Stadtentwicklung und aus verkehrlicher Sicht (Verkehrsdrehscheibe, Entlastung Winterthur Bahnhof) nicht zweckmässig und deshalb ist davon abzusehen. Grüze entwickelt sich vom Durchgangsort zu einem Zentrumsgebiet mit Wohnen und Gewerbe und schafft dringend benötigten Wohnraum für den wachsenden Kanton Zürich. Diese Innenentwicklung setzt eine leistungsfähige Verkehrsanbindung voraus. Der Verzicht widerspricht damit dem erklärten Anliegen der Vorlage, die Infrastrukturplanung mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. •Auch vom Verzicht auf die Haltestelle Reidbach in Wädenswil ist abzusehen.
Anhang	

Titel	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Entwicklung von grossen strukturgebenden Netzelementen ist sehr aufwendig. Diese Vorgabe würde dazu führen, dass nicht die eidgenössischen Räte, sondern die Mittelzuteilung bei der Erarbeitung der Vorprojekte durch das UVEK oder das BAV darüber entscheidet, welche Projekte zur Umsetzung vorgeschlagen werden. Ebenso besteht mit so einem Vorgehen die Gefahr, dass aufwendige Planungen für Vorprojekte nicht weitergeführt werden und die Planungsmittel nicht optimal eingesetzt werden.
Anhang	

Titel	11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Ergänzende Infrastrukturen von strukturgebenden Netzelementen sollten – wie dies im Vertiefungsgutachten Weidmann vorgeschlagen wird – zu «Programmen» zusammengeführt werden. Mit dem Entscheid zur Umsetzung eines strukturgebenden Netzelements wäre damit auch die Realisierung der notwendigen ergänzenden Infrastrukturen gesichert, was dann auch den vorgängig festgelegten, angestrebten Angebotsausbau ermöglicht. Für kleinere Massnahmen ohne netzweite Relevanz wäre es voraussichtlich zweckmässig, wenn die Fachbehörden beim Bund diese innerhalb eines gewissen finanziellen Rahmens (z. B. Projekte bis 50 Mio. Franken Investitionskosten) ohne parlamentarischen Prozess zur Umsetzung freigeben könnten. Dazu bräuchte es aber klare Kriterien für die Priorisierung von Projekten. •Auf die vorgeschlagenen Anpassungen des EBG ist daher zu verzichten.
Anhang	

Titel	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Verlängerung des bis 2030 befristeten MWSt-Promilles zugunsten des BIF ist erforderlich, damit ein massgeblicher Infrastruktur- und Angebotsausbau erfolgen kann. Da jede Mehrwertsteuer Konsum und Wirtschaft zusätzlich belastet, soll das Promille jedoch nur befristet verlängert werden, abgestimmt auf den Planungshorizont von Verkehr '45 bis 2045. •Die Änderung von Art. 130 Abs. 3bis BV ist zu streichen •Auf die Aufhebung von Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 und 5 BV ist zu verzichten; die Befristung in Abs. 4 ist bis 31. Dezember 2045 zu verlängern.
Anhang	

Titel	13. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Aus den Ausführungen im Begleitschreiben und den Antworten im Fragebogen geht hervor, dass die Vernehmlassungsvorlage im Bahnbereich schwerwiegende grundsätzliche Mängel aufweist und teilweise die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt. Aus unserer Sicht sind grundlegende Anpassungen der Vorlage erforderlich, damit diese unterstützt werden kann. Ergänzend dazu ist die Transparenz bei der Kurz- und Langfristplanung des Bahninfrastrukturfonds zu erwähnen. Diese ist zurzeit ungenügend, was eine fundierte Diskussion über die möglichen, sinnvollen und finanzierbaren Massnahmen erschwert. Daher fordern wird: •Der Bund zeigt in der Botschaft 2027 eine transparente und nachvollziehbare Planung für den Bahninfrastrukturfonds auf. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur ist zudem der Güterverkehr zu berücksichtigen. Hierbei hat der Bund die Erreichbarkeit der in seinem «Konzept Güterverkehr auf der Schiene» (bzw. neu in seinem «Konzept Güterverkehr») sowie im kantonalen Richtplan festgesetzten Verladeanlagen zwischen der Schiene und der Strasse bahnbetrieblich sicherzustellen – dies entsprechend der anzunehmenden Nachfrage. Somit ist ein Angebotskonzept für den Schienengüterverkehr für den Zeithorizont 2035 vorzulegen, damit gesamtheitliche Entscheidungen im Rahmen von Verkehr '45 gefällt werden können. Für den Zeithorizont 2045 ist sodann eine Auslegeordnung möglicher Produktionskonzepte (mit oder ohne Einzelwagenladungsverkehr) zu erstellen.
Anhang	

Titel	14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sind im Grundsatz mit dem Zahlungsrahmen 2028–2031 einverstanden.
Anhang	

Titel	15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Kanton Zürich werden sehr viele Projekte nicht mehr weiterverfolgt. Dabei fällt vor allem der Verzicht auf die Glattalautobahn (vgl. Frage 18) und auf den Ausbau des Abschnitts Winterthur-Töss–Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur; vgl. Frage 19) ins Gewicht. Zudem bestehen beim Verzicht auf die Erweiterung des Cholfirsttunnels Vorbehalte (vgl. Frage 19). Bei den anderen Projekten können wir nachvollziehen, dass eine vergleichbare Wirkung auch mit betrieblichen Massnahmen erreicht werden kann. Wir erwarten aber vom Bund, dass diese Massnahmen zügig weiterverfolgt und umgesetzt werden.
Anhang	

Titel	16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir können die Zuteilung nachvollziehen. Sie entspricht in unserer Beurteilung auch dem realistischen Zeitbedarf für die Umsetzung der im Kanton Zürich vorgesehenen Projekte.
Anhang	

Titel	17. Ausbauschritt 2027
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Kanton Zürich sind keine Projekte im Ausbauschritt 2027 vorgesehen und auch nicht baureif. Die vom Bundesrat vorgelegten Grundlagen sind für uns nachvollziehbar. Wir unterstützen deshalb die zur definitiven Realisierung vorgesehenen Projekte.
Anhang	

Titel	18 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir sehen den Verzicht auf die Glattalautobahn kritisch, anerkennen aber, dass dieses Projekt einen Umfang erreicht hat, der sowohl bezüglich der Kosten als auch der Realisierbarkeit in einem sehr dicht besiedelten Gebiet an seine Grenzen stösst. Wir können deshalb den vorgeschlagenen Verzicht auf dieses Projekt wie auch die Entfernung des Vorhabens aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz nachvollziehen. Wir sind aber klar der Meinung, dass auf Optimierungen und punktuelle Ausbauten nicht verzichtet werden kann, da es heute in diesem Bereich täglich zu Überlastungen kommt. Entsprechend begrüssen wir die in der Vorlage vorgesehene Fahrstreifenergänzung im Abschnitt Wallisellen–Brüttisellen, die in einem direkten Zusammenhang mit der geplanten Glattalautobahn steht, und auch die vorgesehene betriebliche Optimierung im Abschnitt Zürich-Nord–Kloten-Süd. Diese Massnahmen werden aber nicht genügen. •Wir fordern deshalb, dass weitere Optimierungen und punktuelle Ausbauten vor allem im Bereich des Brüttiseller Kreuzes (insbesondere Anschluss der Oberlandautobahn an die A1) und im Bereich des Anschlusses des Flughafens Zürich geprüft und umgesetzt werden. Gerade die heute sehr stark belastete Flughafenautobahn kann sonst die Erreichbarkeit des im nationalen Interesse stehenden Landesflughafens Zürich nicht mehr sicherstellen.
Anhang	

Titel	19. Weitere Bemerkungen
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Verzicht auf die Engpassbeseitigung des Abschnitts Winterthur-Töss–Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur) ist für uns nicht annehmbar. Dieser Verzicht steht auch im Widerspruch zur Empfehlung des Gutachtens Weidmann, das den Ausbau im Bestand (Engpassbeseitigung) mit Priorität 2 «Priorität 2025–2045 tief – mässig, aber später wahrscheinlich hoch» bewertet hatte. Das Bundesamt für Strassen, der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur sind derzeit daran, auf der Basis einer 2023 gemeinsam unterzeichneten Absichtserklärung, das Projekt einer teilweisen Verlegung der Autobahn in einen neuen Tunnel «Ebnet» zusammen mit einem neuen Entwicklungsgebiet in Winterthur Süd zu prüfen. Damit kann der Nutzen gegenüber dem im Gutachten Weidmann beurteilten Projekt erhöht werden. Das neue Projekt weisst eine vielfach höhere Wirksamkeit für Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung aus. Diese Arbeiten laufen derzeit und sollten 2027 abgeschlossen werden. Neben dem Nationalstrassenprojekt werden dabei auch die städtebaulichen Chancen (Masterplan Winterthur Süd) und die Finanzierung geprüft. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb seitens Bund nun bereits der Verzicht auf dieses Vorhaben vorgeschlagen wird. •Wir erwarten, dass dieses Vorhaben mindestens dem Realisierungshorizont «Weitere» zugewiesen wird und ausreichende Mittel für die weiteren Planungen vorgesehen werden. Die im Realisierungshorizont «Weitere» vorgesehene Hirzelverbindung begrüssen wir. Wir teilen die Einschätzung des Gutachtens Weidmann, wonach diese Verbindung längerfristig durch die Dynamik der beiden Räume Oberer Zürichsee und Zug–Luzern an Dringlichkeit gewinnen kann. Zudem durchquert die heutige Strasse über den Hirzel sehr sensible, national geschützte Naturräume. Die Entfernung des Projekts zweite Röhre am Cholfirst aus der Liste der «weiteren Ausbauprojekte» nehmen wir zur Kenntnis. Wir haben aber grosse Bedenken betreffend zukünftige Sanierungen des Tunnels, da eine Umleitung des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz nicht möglich ist.
Anhang	

Titel	20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation
Antwortoption	JA mit Vorbehalten
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Die in der Vernehmlassungsvorlage und den Entwürfen der Prüfberichte dokumentierte Beurteilung der fünf Zürcher Agglomerationsprogramme der fünften Generation ist grossteils nachvollziehbar. Für eine Anzahl von Massnahmen trifft dies hingegen nicht zu (vgl. Frage 21).
Anhang	

Titel	21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr
Antwortoption	JA
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir fordern, dass auf die Rückpriorisierung der Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord verzichtet wird.
Anhang	

Titel	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Antwortoption	NEIN
Anpassungen / Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Anhang	