



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Kocherstrasse 10
3003 Bern

Zug, 8. September 2026 sa

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen vom 19. Juni 2026 zur Vorlage über die verkehrsträgerübergreifende Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45.

Allgemeine Beurteilung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und für die Standortattraktivität des Kantons Zug von hoher Priorität. Dies hat der Zuger Kantonsrat im kantonalen Richtplan mehrfach bestätigt. Die Verkehrsträger sollen sich ergänzen und nicht in Konkurrenz zueinanderstehen. Eine gemeinsame Vorlage (Bahn und Strasse und Agglomerationsprogramme) über den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird deshalb begrüsst.

Der Kanton Zug anerkennt, dass angesichts der finanziellen Lage des Bahninfrastrukturfonds (BIF) und der begrenzten Planungs- und Baukapazitäten eine Priorisierung der Bahnausbauten unausweichlich ist. Eine Verlängerung des MWST-Promilles stellt eine mögliche Finanzierungslösung dar. Aus Sicht des Kantons Zug müssen weitere Möglichkeiten geprüft werden, um die benötigten Infrastrukturen zeitnah finanzieren und realisieren zu können.

Der nachfragestarke Bahnkorridor Zürich–Zug–Gotthard/Tessin und Zürich–Zug–Luzern hat bereits heute seine Kapazitätsgrenze erreicht. Ein Angebotsausbau bedingt zwingend eine Erweiterung der Bahninfrastrukturen. Leider müssen wir feststellen, dass die Realisierung des Zimmerberg Basistunnels 2 (ZBT 2) von einem Entscheid des Stimmvolkes über die Verlängerung des MWST-Promilles abhängig gemacht wird. Dies, obwohl der Ausbau bereits mehrfach durch das Schweizer Stimmvolk und das Eidgenössische Parlament beschlossen wurde. Die Verknüpfung dieser Finanzierung lehnt der Zuger Regierungsrat strikt ab. Dies widerspricht Treu und Glauben. Wir verweisen auf unsere Abhandlung zur Finanzierung dieses Bauwerks in der Beilage 1.

Eine isolierte Realisierung von «Schlüsselprojekten» (z. B. ZBT 2) beim Bahnausbau garantiert kein attraktives Angebotskonzept. Wir nehmen dankbar und erfreut zu Kenntnis, dass die

wichtige Ergänzungsmassnahme Ausbau Baar–Zug Aufnahme in den «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur» gefunden hat.

Detaillierte Stellungnahme gemäss Fragebogen

1. *Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?*
JA mit Vorbehalt
Nicht einverstanden ist der Zuger Regierungsrat mit der Verknüpfung des ZBT 2 mit der Verlängerung des MWST-Promilles.
2. *Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?*
JA
Es fehlen belastbare, mit den Planungsregionen konsolidierte Angebotskonzepte für die Horizonte 2035 und 2045. Bis zur Verabschiedung der Botschaft soll ein Angebotskonzept 2035 vorliegen und die Angebotsziele 2045 konkretisiert werden. Weiter bitten wir das UVEK, sich auch andere Finanzierungsmodelle als über die Beibehaltung des MWST-Promilles zu überlegen. Gerne engagiert sich der Kanton Zug in einer entsprechenden Arbeitsgruppe.
3. *Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?*
JA
Eine verkehrsträgerübergreifende Koordination wird begrüsst. Die separate Beschlussfassung je Verkehrsträger muss gewährleistet bleiben. Es muss dem Souverän möglich bleiben, nur über einzelne Vorlagen in einer Volksabstimmung zu entscheiden.
4. *Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?*
JA mit Vorbehalt
Für die weiteren Planungen soll nun das Zielbild STEP («Perspektive Bahn 2050») weiter konkretisiert werden. Dies ist essenziell, damit Infrastrukturausbauten entsprechend den Bedürfnissen des Zielbildes erstellt werden können. Dies ermöglicht eine effiziente Realisierung und reduziert den Einfluss von Baustellen auf das Bahnnetz.
5. *Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?*
JA
6. *Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?*
JA mit Vorbehalt
Siehe unsere Bemerkungen zur Frage 1.

7. *Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?*
JA
Die konsequente Digitalisierung wird unterstützt.
8. *Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?*
JA mit Vorbehalt
Aus unserer Sicht reichen die eingestellten Mittel nicht aus, um die aufgelisteten Ergänzungsmassnahmen zu finanzieren. Insbesondere sind wir klar der Meinung, dass für die Umsetzung eines stimmigen Angebotskonzepts im Korridor Zürich–Zug–Luzern in Rotkreuz und/oder Ebikon Massnahmen benötigt werden.
9. *Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?*
NEIN
Siehe unsere Bemerkungen zur Frage 1 und allgemeine Bemerkungen.
10. *Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?*
JA mit Vorbehalt
Dringliche Vorhaben dürfen nicht verzögert werden.
11. *Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?*
JA mit Vorbehalt
Eine verbindliche Mitwirkung der Kantone/Planungsregionen bei der Auswahl und Priorisierung muss gegeben sein.
12. *Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?*
JA
Flankierend sind die Liquiditätsmassnahmen gemäss Motion 25.3953 rasch umzusetzen.
13. *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?*
Wir möchten abschliessend nochmals betonen, dass der ZBT 2 nun seit mehr als 30 Jahren «hin- und her-» geschoben wird. Dies trotz seines guten Kosten-Nutzenverhältnisses und dem ausgewiesenen Nachfrageüberhang.

Mit der Integration des Anschlusses Meilibachtunnel im Vorprojekt profitiert neben der Gotthardachse (SZ/UR/TI/Norditalien) und der Achse nach Luzern (LU/OW/NW) langfristig

auch die Achse in die Ostschweiz (ZH/SZ/SG/GR) vom ZBT 2. Bei diesem Ausbau handelt es sich nicht allein um ein Projekt für die Achse Zürich–Zug–Luzern.

Es geht beim ZBT 2 nicht nur um einen möglichen Kapazitätsausbau, sondern auch um die Stabilisierung des SBB-Netzes im Korridor Zürich–Zug/Gotthard.

14. *Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?*

JA mit Vorbehalt

Der Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen erscheint plausibel. Die Ablösung der Mineralölsteuer ist nicht Bestandteil dieser Vorlage, jedoch eine wichtige Komponente für die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Dieser Zusammenhang ist aufzuzeigen.

15. *Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?*

JA mit Vorbehalt

Die Beurteilung der beibehaltenen Projekte ist nachvollziehbar. Die Streichungen von Projekten aus dem STEP Nationalstrassen mit der Begründung «Ersatz durch Umnutzung Pannestreifen und weitere betriebliche Massnahmen» kann jedoch nicht unterstützt werden. Diese Massnahmen dienen zur Engpassbeseitigung an neuralgischen Punkten der Nationalstrassen. Pannestreifenumnutzungen (PUN) können zwar durchwegs zweckmässige und kostengünstige Übergangslösungen darstellen, jedoch sollten diese aufgrund der grossen Bedeutung im Netz (Engpassbeseitigung) weiterhin im STEP als einzelne Massnahmen mit einem geringeren Finanzrahmen aufgeführt werden. Zu beachten ist, dass PUN eigenständige Projekte darstellen mit entsprechendem Projektierungs- und Genehmigungsaufwand, wofür eine entsprechende Ressourcenplanung notwendig ist. Die Darstellung der einzelnen Projekte verbessert auch die Koordination betreffend die Auswirkungen auf dem untergeordneten Netz.

Für den Kanton Zug ist insbesondere von grosser Bedeutung, dass das Erweiterungsprojekt bzw. PUN Buchrain–Rütihof im STEP Nationalstrassen weitergeführt und nicht unter betrieblichen Alternativen substituiert bzw. marginalisiert wird.

16. *Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?*

JA mit Vorbehalt

Die Eidgenössische Hochschule Zürich (ETHZ) hat Lückenschlüsse im bestehenden Nationalstrassennetz hoch priorisiert und demzufolge auch den «N14 Hirzeltunnel» in der 2. Priorität eingestuft. Der Bundesrat hat das Vorhaben jedoch in der Vernehmlassungsvorlage in den Realisierungshorizont «weitere» zurückgestuft. Begründet wird dies damit, dass der Bundesrat aus raumplanerischen Überlegungen eher skeptisch sei.

Der Zuger Regierungsrat hat mit Schreiben vom 5. April 2022 von der damaligen Streichung der Hirzelverbindung aus den Zahlungsräumen 2024 bis 2027 Kenntnis genommen. Im aktuellen Zuger Richtplan ist die Hirzelverbindung nach wie vor enthalten. Aufgrund der verschiedenen Unsicherheiten hat der Regierungsrat entschieden, diese Raumfreihaltungen nicht aufzugeben.

Der Kanton Zug unterstützt die Aufnahme der Hirzelverbindung in der 2. Priorität. Sollte ein solches Vorhaben geplant werden, ist die Situation im gesamten Abschnitt der A14 (Horgen bis Verzweigung Blegi und weiter bis Verzweigung Rütihof) zu analysieren. Mit einer neuen attraktiven Umgehungsroute des Grossraums Zürich dürfte der Verkehr auf der A14 massiv zunehmen. Welche zusätzlichen Ausbauten auf der A14 im Kanton Zug notwendig sind, ist umfassend zu analysieren (6-Spurausbau Baar bis Blegi).

Neben diesen verkehrlichen Nachteilen stehen für den Kanton Zug die Entlastung der Berggemeinden Hirzel (Horgen) und Menzingen vom Durchgangsverkehr, die Umfahrung des Gewerbegebiets Walterswil sowie die Vorteile einer schnellen Verbindung zwischen der A4 und der A3 im Vordergrund. Namentlich eine verbesserte Vernetzung der Inner-schweiz mit Zürich und der Ostschweiz.

17. *Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschrift 2027 einverstanden?*

JA

Der Kanton Zug begrüsst die vorgesehenen Netzausbauten.

18. *Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glatttalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?*

NEIN

Wir verweisen auf unsere Antwort in Frage 15.

Wir bedanken uns für die bisherigen Arbeiten und für die Berücksichtigung unserer Anträge. Bei Fragen stehen Ihnen Kantonsplaner René Hutter (Bahn) und Kantonsingenieur Marc Amgwerd (Strasse) gerne zur Verfügung.

Zug, 8. September 2026

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Andreas Hostettler
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Beilage:

- Beilage 1: Chronologie Zimmerberg Basistunnel 2

Versand per E-Mail an:

- konsultationen@bav.admin.ch
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)
- Tiefbauamt (info.tba@zg.ch)



Zeitplan und Chronologie Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2)

- | | |
|---------|--|
| 1986 | Stimmvolk beschliesst Bahn2000 mit «2. Doppelspur Zürich–Thalwil». |
| 1992 | <u>Alpentransit/NEAT</u> wird von Stimmberechtigten gutgeheissen. ZBT 2 ist zusammen mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel Bestandteil von AlpTransit Gotthard. |
| 1997 | Baubeginn des Bahn2000-Vorhabens «2. Doppelspur Zürich–Thalwil» (ZBT 1). |
| 1998 | Vorlage «Bau und Finanzierung Infrastrukturvorhaben öV» (FinöV) wird vom Stimmvolk angenommen. FinöV redimensioniert NEAT-Projekt und regelt Finanzierung neu: Umsetzung mehrerer Grossprojekte von 30,5 Mrd. Franken, u.a. mit Basistunnel durch Gotthard, Lötschberg, Ceneri und ZBT 2 (Baubeginn 2006 und Eröffnung 2013 in Aussicht gestellt). |
| 1999 | Kanton schlägt vorzeitige Realisierung ZBT 2 vor (Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine ZBT 1 bis Litti fortsetzen) und macht Angebot zur Vorfinanzierung. Einleitung Plangenehmigungsverfahren und öffentliche Auflage ZBT 2. |
| 2000 | Bund lehnt zeitliches Vorziehen ZBT 2 mit Baubeginn 2001 und Zuger Angebot zur Vorfinanzierung ab. |
| 2003 | Eröffnung «2. Doppelspur Zürich–Thalwil», Bahn2000 (ZBT 1) |
| 2003 | Wegen Entlastungsprogramm Bund wird Baubeginn ZBT 2 um zwei bis drei Jahre verschoben (2008/09). |
| 2004 | Zusatzkredit zum NEAT-Gesamtkredit (Sicherheitskosten). Mittel für ZBT 2 vom Parlament nicht freigegeben. Baubeginn auf unbestimmte Zeit verschoben. |
| 2006 | Standesinitiative Kanton Zug fordert sofortige Realisierung ZBT 2 im Rahmen ZEB. |
| 2007–08 | Gesamtschau FinöV. In einer Verzichtplanung überprüft der Bund NEAT-Projekte, die noch nicht in Angriff genommen wurden: ZBT II wird aus finanziellen Gründen vom Bundesrat zurückgestellt. |
| 2009 | Bund beschliesst zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) im Umfang von 5,4 Mia. Franken ohne ZBT 2. Er wird aus dem Alptransitbeschluss gestrichen. |
| 2009 | Kantonsrat beschliesst auf 10 Jahre befristeten Rahmenkredit zur Vorfinanzierung von Bahnprojekten des Bundes von max. 400 Mio. Franken mit dem Ziel, Planung und Realisierung ZBT 2 zu beschleunigen. |
| 2013 | Bundesbeschluss «Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» (FABI): Schaffung neuer, unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF) stellt sicher, dass genug Geld in Unterhalt, Betrieb und Ausbau des Bahnnetzes investiert werden kann. |

2014	Volk und Stände stimmen FABI und AS 2025 von 6,4 Mia. Franken zu. Ohne Bau ZBT 2, jedoch wird Finanzierung der Planung gesichert.
2016-18	Rahmenpläne Baar-Zug und Korridor Thalwil–Zug–Luzern/Zentralschweiz.
2018–20	Vorstudie ZBT 2.
ab 2022	Projektierung
2019	Bundes-Parlament beschliesst Bahn-Ausbau schritt AS 2035 von 12,89 Mia. Franken: Finanzierung und Bau ZBT 2 (inkl. Ausbau Zulaufstrecken) sind gesichert.
2025	Abschluss Vorprojekt
2027	Öffentliche Auflage Bauprojekt
2029	geplanter Baubeginn
2039	geplante Inbetriebnahme