

**2025/167 6.04.03.02 Brücken, Unterführungen
Erneuerung Unterführung Binzackerstrasse – SBB Trasse, Kenntnisnahme
Vorprojekt und Bestätigung Kostenteiler**

Beschluss Stadtrat

1. Vom Vorprojekt für die Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse sowie dem Neubau der separaten Fuss- und Velobrücke wird Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat erklärt sich mit dem Kostenteiler mit der SBB für die Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse einverstanden.
3. Der Ressortvorsteher und der Abteilungsleiter Tiefbau werden beauftragt und ermächtigt, die Vereinbarung mit den SBB rechtsverbindlich zu unterzeichnen.
4. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
5. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - SBB AG, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
6. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
 - Abteilungsleiter Finanzen
 - Abteilungsleiter Umwelt
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Leiter Netze & Dienstleistungen Stadtwerke Wetzikon
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

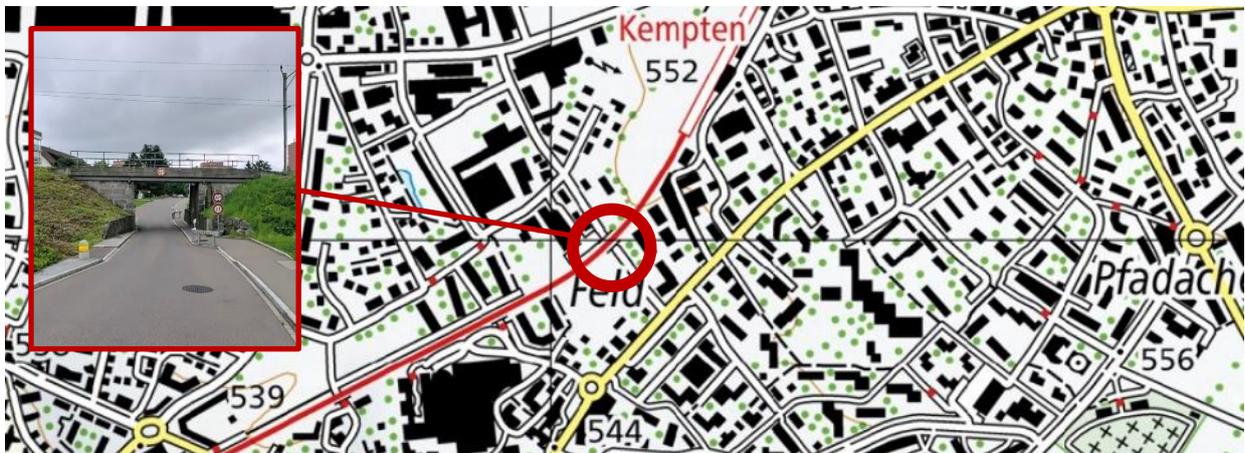
Die SBB plant im Bereich des Bahnhofs Kempten eine Perronverlängerung sowie den Ausbau der Doppelspur im Dammbereich bei der Binzackerstrasse. Diese Massnahmen dienen der betrieblichen Optimierung des Bahnverkehrs und ermöglichen künftig das Kreuzen von bis zu 400 Meter langen Zügen. Im Rahmen dieser Arbeiten muss die bestehende, rund siebenjährige SBB-Brücke über die Binzackerstrasse ersetzt und deutlich verbreitert werden, um den gestiegenen Anforderungen an die Bahninfrastruktur gerecht zu werden.

Das Vorhaben der SBB ist der direkte Auslöser für die Erneuerung der heutigen städtischen Unterführung (Binzackerstrasse unter SBB-Brücke). Die bestehende Unterführung Binzackerstrasse weist eine Gesamtbreite von ca. 4.50 Metern auf. Die Fahrbahn ist mit einer Breite von 3.50 Metern nur einspurig und das einseitige Trottoir ist mit einer Breite von 1.00 Meter sehr schmal. Die Unterführung unter der SBB-Brücke weist zudem eine Höhenbeschränkung von 3.50 Metern auf. Die bestehende Unterführung ist für die heutigen Anforderungen zu niedrig und stellt einen Engpass für den Schwerverkehr dar. Weil die neue SBB-Brücke konstruktionsbedingt eine stärkere Brückenplatte aufweist, also eine erhöhte Tragkonstruktion zwischen Schienenoberkante und Brückenunterkante, würde sich die Durchfahrtshöhe der Unterführung auf unter 2.80 Meter verringern, was eine unzumutbare Einschränkung darstellt.

Auch die Breite der Fahrbahn (nur einspurig) und die geringe Trottoirbreite von lediglich einem Meter entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an das Strassennetz. Aufgrund der Erneuerung des Neubaus der SBB Brücke muss die Unterführungen Binzackerstrasse auf eine normkonforme Strassen- und Trottoirbreite sowie Durchfahrtshöhe angepasst werden. Beide Bauprojekte, die neue SBB-Brücke und die Anpassung der städtischen Unterführung, sind technisch aufeinander abgestimmt und werden zeitgleich realisiert.

Auf der Nordwestseite des Bahndamms ist im Abschnitt zwischen der Uster- und Motorenstrasse ein durchgehender Rad-/Gehweg geplant (Eintrag im kommunalen Richtplan). Ursprünglich war an der Binzackerstrasse eine ebenerdige Fuss- und Veloquerung vorgesehen. Dank der nun geplanten Tieferlegung und Verbreiterung der Binzackerstrasse sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen zeigt sich eine Fuss- und Velobrücke in Hochlage, die parallel zur neuen Bahnbrücke verläuft, als zielführender. Diese schafft eine sichere, direkte und konfliktfreie Verbindung zwischen dem Bahnhof Kempten/Entwicklungsgebiet Binzacher und dem Zentrum Oberwetzikon bis hin zur Usterstrasse sowie eine sichere Anbindung an die Binzackerstrasse. Die neue Fuss- und Veloverbindung ist Teil eines durchgängigen Wegenetzes entlang der SBB-Gleise.

Das Gesamtprojekt des Rad-/Gehwegs entlang des Bahndamms ist im kommunalen Richtplan verankert, ist vorgesehener Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation und ist im Rahmenkredit der Fuss- und Veloweginitiative enthalten.



Projektbeschreibung

Erneuerung Unterführung Binzackerstrasse

Die bestehende Unterführung unter der SBB-Linie bei der Binzackerstrasse genügt weder den aktuellen betrieblichen Anforderungen noch den heutigen Standards in Bezug auf Sicherheit, Durchfahrtshöhe und Verkehrsführung. Sie stellt für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Langsamverkehr einen unbefriedigenden Engpass dar.

Im Rahmen des geplanten SBB-Infrastrukturprojekts wird die bestehende Brücke zurückgebaut und durch ein neues, normgerechtes Bauwerk ersetzt. Die Realisierung der Unterführung Binzackerstrasse erfolgt koordiniert mit dem Neubau der SBB-Brücke und ist integraler Bestandteil des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens gemäss Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes (EBG).

Die Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse bringt wesentliche Verbesserungen in Funktionalität und Sicherheit. Sie umfasst folgende Hauptmerkmale:

- Normgerechte lichte Höhe: 4.60 Meter
 - Kernfahrbahn 8.00 Meter: erlaubt sichere Begegnungsfälle und Veloführung
 - Beidseitige Gehwege je 2.00 Meter: erhöht die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich
 - Absenkung des Strassenniveaus um rund 2.25 Meter zur Einhaltung der normgerechten Durchfahrts Höhe
 - Erneuerung sämtlicher Werkleitungen Strom, Wasser, Abwasser, Kommunikation
- Mit der Erneuerung der Unterführung entsteht ein verbesserter, zukunftsfähiger Verkehrsraum, der die heutigen und zukünftigen Ansprüchen und Anforderungen erfüllt.

Fuss- und Velobrücke Binzackerstrasse

Ergänzend zur neuen Unterführung realisiert die Stadt Wetzikon eine separate Fuss- und Velobrücke über die Binzackerstrasse. Diese verläuft in Hochlage entlang des Bahndamms nordwestlich der SBB-Gleise und schafft eine durchgehende, sichere Fuss- und Velowegverbindung zwischen dem Bahnhof Kempten/Entwicklungsgebiet Binzacher und dem Zentrum Oberwetzikon bis hin zur Usterstrasse.

Die Fuss- und Velobrücke ermöglicht kürzere Wege und verbessert die Zugänglichkeit insbesondere des Bahnhofs Kempten für den Langsamverkehr deutlich. Dies stärkt die nachhaltige Mobilität in der Stadt (siehe auch Leitsätze aus der Mobilitätsstrategie). Durch die kreuzungsfreie Führung wird die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende erheblich erhöht. Gleichzeitig fördert die direkte Verbindung die soziale Vernetzung und erleichtert den Zugang zu öffentlichen Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und dem öffentlichen Raum.

Ursprünglich war im Rahmen der städtischen Planungen eine Fuss- und Veloquerung auf Strassenniveau vorgesehen. Aufgrund der neu tiefergelegten Strasse und der damit verbundenen topografischen Veränderungen erweist sich eine Überführung in Hochlage sowohl verkehrlich, als auch städtebaulich als deutlich vorteilhafter – insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit und den Komfort des Fuss- und Veloverkehrs. Zudem garantiert die barrierefreie Ausgestaltung eine bequeme Nutzung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Die 3.50 Meter breite Fuss- und Velobrücke erfüllt mehrere zentrale Funktionen:

- Schliessung einer wichtigen Lücke im kommunalen Fuss- und Velowegnetz (gemäss kommunalem Richtplan, Agglomerationsprogramm und der Volksinitiative "Fuss- und Veloweginitiative")
- Sichere, unterbruchsfreie Verbindung zwischen dem Bahnhof Kempten/Entwicklungsgebiet Binzacher und dem Zentrum Oberwetzikon
- Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie barrierefreie Wegführung für alle Nutzergruppen

Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

- | | |
|---|----------------|
| – Abschluss Vorstudie SBB und Vorprojekt Stadt | <i>erfolgt</i> |
| – Erstellung Plangenehmigungs- und Bauprojekt | bis Mitte 2027 |
| – Plangenehmigungsverfahren + öffentliche Planaufgabe | ab 2027 |
| – Kreditbewilligung Stadt | 2027 |
| – Realisierung | 2030 – 2032 |

Finanzierung und Grundsätze der Kostenteilung

Erneuerung Unterführung Binzackerstrasse

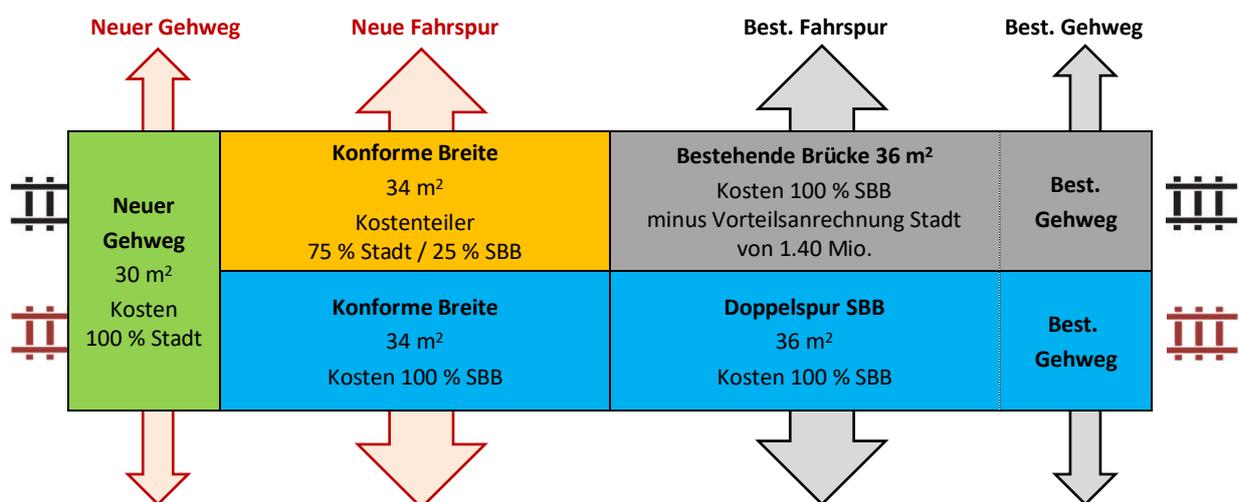
Die Finanzierung der Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse wird zwischen der SBB und der Stadt Wetzikon aufgeteilt. Die Kostenteilung richtet sich nach der Flächennutzung und den funktionalen Anforderungen der jeweiligen Bauteile.

Die Fuss- und Velobrücke ist ein eigenständiges Bauvorhaben der Stadt, welches koordiniert mit der Erneuerung der Unterführung realisiert wird. Sie ist nicht Bestandteil des gemeinsamen Kostenteilers und wird von der Stadt vollständig finanziert.

Die Investitionskosten für die Unterführung werden in einzelne Bauteile aufgeteilt: Die SBB übernimmt die Kosten für den Bereich unter der bestehenden Brücke und den Bereich unter der neu auszubauenden Doppelspur der Gleise. Die Stadt trägt die Kosten für den zweiten Gehweg und für Anpassungen, die zur Einhaltung eines normgerechten Ausbaustandards erforderlich sind.

Das Bauwerk wurde 1957 unter der bereits bestehenden einspurigen Bahnstrecke errichtet, weshalb die Stadt Wetzikon als Bauherrin und Eigentümerin der Unterführung gilt. Die SBB ist jedoch Auslöserin des vorzeitigen Ersatzes und übernimmt dementsprechend den grössten Teil der Kosten. Dennoch ist die Stadt gemäss Eisenbahngesetz verpflichtet, sich insoweit an den Kosten für die Erneuerung und Instandsetzung zu beteiligen, als ihr aus der Erneuerung der Unterführung Vorteile erwachsen. Daraus ergibt sich eine Vorteilsanrechnung von 1,4 Mio. Franken für die Stadt, welche als "Ohnehin-Kosten" für die Instandsetzung angerechnet werden.

In der Gesamtschau ergibt sich ein Kostenteiler von rund 50 % zu 50 %. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die schematische Verteilung der Investitionskosten nach Flächenanteilen in einer vereinfachten Aufsicht (Horizontalschnitt):



| Bauteile | Flächen | Kosten | Anteil SBB | | Anteil Stadt | |
|---|---------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| | (m2) | (Mio. Fr.) | (%) | (Mio. Fr.) | (%) | (Mio. Fr.) |
| Bestehende Brücke inkl. best. Gehweg | 36 | 1,78 | 100 | 1,78 | - | - |
| Vorteilsanrechnung für frühzeitige Erneuerung bestehende Brücke | - | - | - | -1,40 | - | 1,40 |
| Ausbau Doppelspur SBB inkl. best. Gehweg | 36 | 1,78 | 100 | 1,78 | - | - |
| Verbreiterung Doppelspur SBB aufgrund aktuellen Strassennormen | 34 | 1,68 | 100 | 1,68 | - | - |
| Verbreiterung bestehende Fahrbahn aufgrund aktueller Strassennormen | 34 | 1,68 | 25 | 0,42 | 75 | 1,26 |
| Verbreiterung Brücke neuer Gehweg | 30 | 1,48 | - | - | 100 | 1,48 |
| Baukosten ± 30 % (exkl. 8,1 % MWST) | | 8,40 | ca. 50 % | 4,26 | ca. 50 % | 4,14 |

Die Werte sind Richtwerte mit einer Kostengenauigkeit von ± 30 %. Die Verteilung bildet auch die Grundlage für langfristige Planungen und Unterhaltsverantwortlichkeiten und werden in einem nachgelagerten Objektvertrag geregelt.

Fuss- und Velobrücke sowie Unterhaltsarbeiten Binzackerstrasse

Die Fuss- und Velobrücke, welche parallel zur Bahnbrücke auf der nordwestlichen Seite des Bahntrassees verläuft, sowie die Unterhaltsarbeiten an der Binzackerstrasse (Ersatz schadhafter Deckbelag) sind nicht Bestandteil des Kostenteilers mit der SBB. Diese Massnahmen werden vollständig von der Stadt Wetzikon finanziert.

| Bauteile | Betrag (Mio. Fr.) |
|--|-------------------|
| Fuss- und Velobrücke | 1,72 |
| Unterhaltsarbeiten Binzackerstrasse | 0,12 |
| Baukosten ± 20 % (exkl. 8,1 % MWST) | 1,84 |

Gesamtkosten Stadt Wetzikon

Die von der Stadt Wetzikon zu tragenden Kosten im Rahmen dieses Projekts setzen sich wie folgt zusammen:

| Bauteile | Kostenanteil Stadt (%) | Betrag (Mio. Fr.) |
|--|------------------------|-------------------|
| Erneuerung Unterführung Binzackerstrasse | 50 | 4,14 |
| Fuss- und Velobrücke | 100 | 1,72 |
| Unterhaltsarbeiten Binzackerstrasse | 100 | 0,12 |
| Baukosten (exkl. 8,1 % MWST) | | 5,98 |
| Baukosten (inkl. 8,1 % MWST) | | 6,46 |

Agglomerationsprogramm

Die Stadt Wetzikon hat das Gesamtvorhaben im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (AP3) angemeldet. Aufgrund der von der SBB auf frühestens 2030 verschobenen Ausführung der Perronverlängerung zwischen Fehraltorf und Wetzikon kann das Projekt im Rahmen von AP3 jedoch

nicht mehr realisiert werden. Die Massnahme wurde deshalb im Rahmen der 5. Generation (AP5) neu eingereicht.

Die Erneuerung der Unterführung sowie die Fuss- und Velobrücke sind Bestandteil der neu eingereichten Massnahme im AP5. Dadurch besteht die Möglichkeit, Bundesbeiträge zur Mitfinanzierung zu erhalten.

Finanzplan / Budget

Der Kreditantrag für die Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse, basierend auf der vorliegenden Kostenvereinbarung (Kostenteiler mit der SBB), sowie für die städtischen Begleitmassnahmen, insbesondere die Fuss- und Velobrücke, die Strasseninstandstellung und die Anpassung der Werkleitungen der Stadtwerke, wird voraussichtlich 2027 im Rahmen der Genehmigung des Plangenehmigungs- und Bauprojekts zur Bewilligung vorgelegt.

Der Kostenanteil der Stadt an der Erneuerung der Unterführung, die Ausgaben für die Fuss- und Velobrücke sowie die laufenden Unterhaltsarbeiten sind im Finanz- und Aufgabenplan der Stadt Wetzikon bereits berücksichtigt. Die entsprechenden Zahlungen werden gemäss dem aktuellen Terminplan in den jeweiligen Budgets vorgesehen.

Gebundene bzw. neue Ausgaben

Der Kostenanteil der Stadt an der Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse stellt gemäss Eisenbahngesetz, insbesondere den Artikeln 24 bis 32, eine gebundene Ausgabe im Sinne von § 103 des Gemeindegesetzes dar. Es besteht weder örtlich, zeitlich noch sachlich ein Ermessensspielraum, es handelt sich um die unmittelbare Anwendung zwingender bundesrechtlicher Vorgaben.

Auch Ausgaben für die Sanierung von Tiefbauten, insbesondere für den Unterhalt des bestehenden Strassennetzes und dessen Anpassung an neue technische Anforderungen, sind durch frühere Investitionsentscheide als gebunden eingestuft.

Demgegenüber sind Neubauten sowie Investitionen, die über den reinen Ersatz bestehender Infrastruktur hinausgehen, als neue Ausgaben zu betrachten. Dementsprechend gelten die Kosten für die Fuss- und Velobrücke als neue Ausgaben. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel werden in einem separaten Kreditantrag gestellt.

Erwägungen

Mit der Erneuerung der Unterführung Binzackerstrasse und dem Bau einer neuen Fuss- und Velobrücke entsteht eine zukunftsgerichtete Lösung, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Förderung des Langsamverkehrs und zur städtebaulichen Entwicklung beiträgt. Das Projekt ist auf die Mobilitätsstrategie und die Vision 2040 der Stadt Wetzikon abgestimmt und leistet einen wichtigen Beitrag zu einem leistungsfähigen, sicheren und nachhaltigen Verkehrsnetz.

Die bestehende Unterführung genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr – weder in Bezug auf Fahrbahnbreite, Trottoir noch Durchfahrts Höhe. Das Bahnprojekt bietet die einmalige Chance, die Unterführung im Sinne einer gesamtheitlichen Lösung und unter Nutzung von Synergien grundlegend zu erneuern. Der Stadtrat ist mit der vorgesehenen und fairen Kostenteilung für die Erneuerung der Unterführung einverstanden.

Die neue Fuss- und Velobrücke schafft zudem eine sichere, direkte und kreuzungsfreie Verbindung zwischen dem Bahnhof Kempten, dem Entwicklungsgebiet Binzacher und dem Zentrum Oberwetzikon.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, abstract shape.

Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin