

**2026/198 6.06.01 Allgemeines
Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung
der Mobilitätsbedürfnisse, Verkehr '45, Stellungnahme**

Beschluss Stadtrat

1. Der Stadtrat nimmt die Vernehmlassungsvorlage "Verkehr '45" zur Kenntnis und verabschiedet die Stellungnahme zu den für Wetzikon relevanten Projekten und Massnahmen.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Schweizerische Eidgenossenschaft, via Plattform "Consultations"
 - Kanton Zürich, Amt für Mobilität
 - Region Zürcher Oberland, RZO
4. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Stadtplanung
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Der Bundesrat legt mit der Vorlage "Verkehr '45" Projekte vor, welche in den Bereichen Schienen-, Strassen- und Agglomerationsverkehr bis 2045 prioritär verwirklicht werden sollen. Als Basis dienen ein Gutachten der ETH Zürich im Auftrag des Bundes sowie Einschätzungen und Analysen der zuständigen Bundesämter ARE, ASTRA und BAV.

Mit der Vernehmlassungsvorlage "Verkehr '45" sollen die Kapazitäten auf der Schiene erhöht, Engpässe auf der Nationalstrasse reduziert und Verkehrsprojekte in Agglomerationen gefördert werden. Der Bundesrat will damit erstmals den Infrastrukturausbau über alle Verkehrsträger in einer gemeinsamen Vorlage bündeln. Ziel ist eine gezielte, koordinierte Weiterentwicklung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr. Am 19. Juni 2026 hat der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage verabschiedet. Die Vernehmlassung dauert bis zum 9. Oktober 2026.

Für die Stadt Wetzikon gibt es sowohl beim Schienen- und Strassenverkehr als auch beim Agglomerationsverkehr je ein massgebendes Projekt, welches für die Mobilität in Wetzikon strategisch relevant ist. Daher nutzt der Stadtrat die Möglichkeit, sich an der Vernehmlassung zu beteiligen, den Sachstand der Vorhaben zu erläutern und die Wichtigkeit der Projekte für die Stadt Wetzikon hervorzuheben. Die Vernehmlassung beinhaltet konkrete Fragen, wobei die Stellungnahme der Stadt Wetzikon nur die für Wetzikon relevanten Fragen beantwortet.

Bahninfrastruktur

Der Bundesrat will das Bahnangebot schrittweise weiterentwickeln. Für die Umsetzung der drei Bahnausbauprogramme (zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur, Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035) hat die Bundesversammlung bisher rund 28 Milliarden Franken freigegeben. Dabei ist zwischen dem Ausbau der Infrastruktur und dem Ausbau des Angebots zu unterscheiden. Die Vernehmlassungsvorlage "Verkehr '45" beinhaltet lediglich Massnahmen zum Ausbau der Infrastruktur.

Dem Ausbauschritt 2035 lag das Angebotskonzept 2035 zugrunde. Dieses sah schweizweit zahlreiche Verbesserungen vor. Mittlerweile haben sich jedoch wesentliche Annahmen verändert und es hat sich gezeigt, dass das Angebotskonzept 2035 schweizweit umfangreiche Zusatzmassnahmen mit entsprechenden Kostenfolgen bedingen würde. Zudem werden bestehende Projekte aus den beschlossenen Bahnausbauprogrammen teurer als bisher geplant. Insgesamt hätte sich der Mehrbedarf (Stand Juni 2025) auf rund 14,7 Milliarden Franken belaufen.

Mit der Vernehmlassungsvorlage "Verkehr '45" legt der Bundesrat einerseits Projekte vor, über deren Realisierung das Parlament mit der Botschaft 2027 verbindlich entscheidet. Andererseits gibt die Vernehmlassungsvorlage einen Ausblick auf die Botschaft 2031. Aufgrund der knappen finanziellen Mittel sollen gemäss Vorlage 70 Projekte gestrichen werden. Dies hat grössere Abstriche am ursprünglich geplanten Angebotsausbau 2035 zur Folge. Bei verschiedenen der zu streichenden Projekten ist jedoch noch unklar, ob sie als Ergänzungsmassnahmen im Horizont 2045 in gleicher oder ähnlicher Form wieder notwendig werden.

Viertes Gleis Bahnhof Stadelhofen (Weiterentwicklung Bahninfrastruktur)

Das Projekt "Viertes Gleis Bahnhof Stadelhofen" (1,7 Milliarden Franken) ist eine infrastrukturelle Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Bahnangebots gemäss Angebotskonzept 2035.

Bei der Zürcher S-Bahn sind im Rahmen des Angebotskonzepts 2035 im Raum Oberland Änderungen im S-Bahn-Angebot vorgesehen, von denen die gesamte Region Zürcher Oberland und Wetzikon direkt profitieren werden. So soll auf der Achse *Zürich HB – Zürich Oerlikon – Uster – Wetzikon* das Angebot erhöht werden. Es wird eine neue beschleunigte S-Bahn-Linie eingeführt, die nur in Zürich HB, Zürich Oerlikon, Uster, Wetzikon und Hinwil hält. Die S14 mit Halt an allen Stationen verkehrt nur mehr von/bis Wetzikon statt Hinwil. Auch auf der Achse *Zürich HB – Zürich Stadelhofen – Uster – Wetzikon* soll das Angebot erhöht werden: Ab Uster wird eine zusätzliche Linie zum HB und ins Furttal mit Halt an allen Stationen eingeführt, wodurch in Kombination mit der bestehenden S9 ein Viertelstundentakt mit Anschluss an/von S5 und S15 in Uster entsteht.

In der Vernehmlassungsvorlage ist das Projekt "Viertes Gleis Bahnhof Stadelhofen" als Teil der Botschaft 2027 aufgeführt. Der Bundesrat schlägt dem Parlament somit vor, die Realisierung des vierten Gleises am Bahnhof Stadelhofen verbindlich zu entscheiden. Mit der vorliegenden Vorlage wird nur die Infrastruktur, nicht aber über das Angebotskonzept 2035 selbst beschlossen.

Busangebot in Wetzikon im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept 2035

Am Bahnhof Wetzikon werden die Buslinien auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen ausgerichtet. Da die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn von/nach Zürich mit dem Angebotskonzept 2035 am Bahnhof Wetzikon voraussichtlich nicht mehr exakt symmetrisch zu den Minuten

00/15/30/45 sein werden, resultieren – ohne entsprechende Anpassungen beim Busangebot – für die Reisenden in Wetzikon längere Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus.

Aufgrund der Vorlaufzeiten in der Busangebotsplanung besteht derzeit noch keine dringende Notwendigkeit, das Busangebot für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 bereits abschliessend festzulegen. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Wetzikon (GVK) wurden jedoch bereits erste, umfassende Überlegungen zum zukünftigen Buskonzept vorgenommen. Dabei wurden aus dem Variantenstudium vier Varianten zur Weiterverfolgung empfohlen. Das Entwickeln von möglichen Angebotskonzepten im Rahmen des GVK hat gezeigt, dass Varianten möglich sind, welche den Effekt einer Verschlechterung der durchschnittlichen Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus mindern können. Gleichzeitig weisen diese Varianten aber vergleichsweise höhere Betriebskosten auf. Daher ist es umso wichtiger, dass sich alle Beteiligten bei der Gestaltung des künftigen Buskonzepts 2035 der Notwendigkeit zur Reaktion auf die geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten bewusst sind und vom Kanton Zürich via dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) entsprechende finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

Stellungnahme Stadt Wetzikon zur Bahninfrastruktur

Frage:

Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

Antwort:

Ja. Das Projekt "Zürich: Viertes Gleis Bahnhof Zürich Stadelhofen" stellt eine Voraussetzung für den Ausbau der Zürcher S-Bahn gemäss Angebotskonzept 2035 dar, das ein verbessertes Angebot auf der Linie *Zürich HB – Zürich Oerlikon – Uster – Wetzikon* und auf der Linie *Zürich HB – Zürich Stadelhofen – Uster – Wetzikon* vorsieht. Davon wird die Stadt Wetzikon direkt profitieren. Diese Angebotsverbesserung stimmt auch mit der Mobilitätsstrategie und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Wetzikon überein.

Gleichzeitig muss das Busangebotskonzept auf das veränderte Angebot der S-Bahn ausgerichtet werden. Aufgrund der veränderten Fahrplanlage der S-Bahn ist ohne entsprechende Anpassung des Busangebots teilweise mit längeren Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Wetzikon zu rechnen. Auch im Hinblick auf die notwendige Erhöhung des Modalsplit-Anteils des ÖV sind weiterhin attraktive Anschlüsse in Wetzikon anzubieten. Entsprechend erwartet die Stadt Wetzikon vom ZVV, dass für Fahrgäste attraktive Busangebotskonzepte planerisch umgesetzt und finanziert werden.

Nationalstrassen

Der Bundesrat will das Nationalstrassennetz weiterhin schrittweise weiterentwickeln. Mit der Vernehmlassungsvorlage legt der Bundesrat deshalb einerseits Projekte vor, über deren Realisierung das Bundesparlament verbindlich entscheidet. Diese sind im Ausbauschrift 2027 festgehalten. Andererseits soll die Vernehmlassungsvorlage einen Ausblick geben auf die weitere Planung in den Realisierungshorizonten 2045.

Die Vorlage sieht vor, dass 31 Projekte aus dem bisherigen Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen mit einem Volumen von etwa 18 Milliarden Franken nicht weiterverfolgt werden sollen.

Oberlandautobahn (Weiterentwicklung Nationalstrassen)

Das für die Region Zürcher Oberland und Wetzikon wichtige Projekt "N15 Zürcher Oberlandautobahn Uster Ost – Betzholz (ZH)" soll gemäss Vorlage des Bundesrates weiterverfolgt werden. Es wird den üb-

rigen Projekten mit Realisierungshorizont 2045 zugeordnet und wird mit Grobkosten von 2,25 Milliarden Franken geführt. Das Projekt soll somit (noch) nicht verbindlich beschlossen werden, eine Umsetzung ist aber weiterhin geplant. Das Projekt dürfte bei einem nächsten Ausbauschritt vom Bundesrat vorgeschlagen werden. Gemäss erläuterndem Bericht schliesst die "N15 Zürcher Oberlandautobahn" die Lücke im bestehenden Nationalstrassennetz zwischen Uster und dem Betzholz. Sie behebt eine 50-jährige Inkohärenz im Nationalstrassennetz und trägt massgebend zur Entlastung der angrenzenden Siedlungsgebiete vom Verkehr bei. Bezüglich der Linienführung und der Frage, ob es in Wetzikon einen Anschluss an die Oberlandautobahn geben wird, äussert sich die Vorlage nicht.

Stellungnahme Stadt Wetzikon zu den Nationalstrassen

Frage:

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

Antwort:

Ja. Die Stadt Wetzikon begrüsst den Verbleib des Projekts "N15 Zürcher Oberlandautobahn Uster Ost – Betzholz (ZH)" im Strategischen Entwicklungsprogramm. Die Nationalstrassenachse zwischen Uster Ost und Betzholz führt heute direkt durch die Stadt Wetzikon. Sie weist mit bis zu 28'000 Fahrzeugen an einem durchschnittlichen Werktag an der Zürcherstrasse eine sehr hohe Verkehrslast auf. Dabei ist ein bedeutender Anteil auf den Durchgangsverkehr zurückzuführen. Die Belastungen des Siedlungsgebiets sind hoch. Mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn wird eine erhebliche Entlastung des Siedlungsgebiets ermöglicht. Dieser stimmt mit der Mobilitätsstrategie und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Wetzikon überein. Darüber hinaus spricht sich die Stadt Wetzikon weiterhin gegen einen direkten Anschluss Wetzikon aus, da dieser gemäss bisherigen Untersuchungen zu einer hohen Zunahme des Zubringerverkehrs führt und somit keinen ausreichenden verkehrlichen Mehrwert bringt.

Frage:

Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

Antwort:

Ja. Die Stadt Wetzikon begrüsst die Zuordnung des Projekts "N15 Zürcher Oberlandautobahn Uster Ost – Betzholz (ZH)" zu den übrigen Projekten im Realisierungshorizont 2045 (deckt sich mit den zurzeit laufenden Planungen) und schlägt eine Aufnahme im nächsten Ausbauschritt vor.

Programm Agglomerationsverkehr

Aktuell gibt der Bund die Agglomerationsprogramme der 5. Generation in die Vernehmlassung. Die über 1'000 Projekte stammen aus 40 Agglomerationen und haben einen Investitionsumfang von total 4,1 Milliarden Franken. Gemäss Vorlage will der Bundesrat insgesamt knapp 1,7 Milliarden Franken für die Unterstützung der Agglomerationsprogramme bereitstellen.

Nach der Prüfung der Inhalte durch den Bund wird pro Agglomerationsprogramm ein Beitragssatz des Bundes definiert. Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, 5. Generation erzielte einen Beitragssatz von 35 %. Dies bedeutet, dass der Bund bei den Massnahmen der Stadt Wetzikon aus dem Agglomerationsprogramm 35 % der Kosten übernehmen wird.

Für die Vorlage des Bundesrates wurden die einzelnen Massnahmen beurteilt. Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) erfolgt die Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen

aufgrund der fünf Kriterien Mitfinanzierbarkeit, Kohärenz der Massnahme, Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife – die Ergebnisse werden in einem Prüfbericht zusammengefasst. Der Bund hat dem Amt für Mobilität des Kantons Zürich den Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland im Entwurf zugestellt. Daraus geht hervor, dass alle von der Stadt Wetzikon eingereichten Projekte im Agglomerationsprogramm der 5. Generation bestehen bleiben.

Verkehrsdrehscheibe Wetzikon (Programm Agglomerationsverkehr)

Die Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" wurde von der Stadt Wetzikon im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als Massnahme im B-Horizont eingegeben. Dies erfolgte als Vorbereitung, um die Massnahme im darauffolgenden Agglomerationsprogramm der 6. Generation als Massnahme im A-Horizont (für 2032 und 2036) einzureichen und umzusetzen.

Der Bund hat gemäss Vorlage die Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation vom B- in den C-Horizont zurückpriorisiert. Die entsprechende Begründung lautet folgendermassen: "Planungsstand und Finanzreife ungenügend, Handlungsbedarf anerkannt: Die Machbarkeit ist nicht nachgewiesen. Die Kostenschätzung ist nicht nachvollziehbar und der Kostenteiler nicht klar. Der Umgang mit dem Freiverlad bleibt unklar." Immerhin hat der Bund jedoch den grundsätzlichen Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Wetzikon anerkannt.

Die Stadt Wetzikon und das Amt für Mobilität des Kantons Zürich sehen den Hauptgrund für diese Beurteilung des Bundes darin, dass zur Verkehrsdrehscheibe Wetzikon zwischenzeitlich die Resultate des "Masterplans Stadtraum Bahnhof Wetzikon" mit Machbarkeitsuntersuchung und Kostenschätzung vorliegen – diese Arbeiten zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund jedoch noch nicht abgeschlossen waren und somit nicht für die Beurteilung bereitgestellt werden konnten. Der Bund hat diese Massnahme nicht auf den aktuell vorliegenden Planungsgrundlagen beurteilt und ist daher zur Erkenntnis gekommen, dass die Massnahme die Bedingungen für eine B-Massnahme nicht ausreichend erfüllt.

Einschätzung der Beurteilung des Bundes

Mit der Beurteilung und Rückpriorisierung der Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" ist die Stadt Wetzikon nicht einverstanden. Die Stadt Wetzikon ist der Auffassung, dass die im Entwurf des Prüfberichts genannten Vorbehalte aufgrund des inzwischen erreichten Planungsstands weitgehend ausgeräumt sind. Die zwischenzeitlich erfolgten Planungsschritte bestätigen zudem den im Agglomerationsprogramm ausgewiesenen Handlungsbedarf. Auch das Gesamtverkehrskonzept Wetzikon beschreibt die grosse Bedeutung der Verkehrsdrehscheibe als konkrete Infrastrukturmassnahme und als Bestandteil der zukünftigen Mobilitätsentwicklung der Stadt. Die Massnahmen aus dem "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" und dem Gesamtverkehrskonzept sind aufeinander abgestimmt. Die Verkehrsdrehscheibe ist damit kein isoliertes Einzelprojekt, sondern ein integraler Bestandteil der Gesamtverkehrsplanung.

Die Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" ist strategisch abgestützt, politisch legitimiert, planerisch konkretisiert, technisch machbar und in das Gesamtverkehrssystem eingebettet. Eine Rückstufung in den C-Horizont entspricht nicht dem aktuellen Projektstand. Die Stadt Wetzikon erachtet es daher als sachgerecht, die Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" weiterhin im B-Horizont des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland 5. Generation zu belassen.

Die einzelnen Punkte aus der Begründung des Bundes zur Rückpriorisierung werden aus Sicht der Stadt Wetzikon wie folgt eingeschätzt:

"Planungsstand und Finanzreife ungenügend"

Die Einschätzung eines ungenügenden Planungsstandes und einer ungenügenden Finanzreife entspricht nicht dem aktuellen Projektstand. Der "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und verabschiedet. Er konkretisiert die Verkehrsdrehscheibe sowohl räumlich als auch betrieblich und bildet die Grundlage für die weiteren Projektierungsphasen. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug der relevanten Projektpartner, insbesondere den SBB und der VZO.

Die Wetziker Stimmberechtigten haben zudem den Verpflichtungskredit über rund 82,1 Mio. Franken für den "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" am 14. Juni 2026 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 57,93 % und einer hohen Stimmbeteiligung von 53 % angenommen. Damit bestehen eine klare politische Legitimation und entsprechend finanzielle Mittel in Form eines Verpflichtungskredits für die Weiterentwicklung und den Umbau des Bahnhofareals.

"Die Machbarkeit ist nicht nachgewiesen"

Die Machbarkeit der Verkehrsdrehscheibe wurde im Rahmen des Masterplans und der fünf zugrunde liegenden Machbarkeitsstudien geprüft. Verschiedene Varianten wurden untersucht und bewertet; die daraus hervorgegangene Bestvariante erfüllt die räumlichen, verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen. Daher ist unverständlich, weshalb der Bund zum Schluss kommt, die Machbarkeit sei nicht nachgewiesen.

"Die Kostenschätzung ist nicht nachvollziehbar"

Der Bund beurteilt die Kostenschätzung als nicht nachvollziehbar. Die Kostenschätzung basiert auf der im Masterplan definierten Bestvariante und den darin vorgesehenen Infrastrukturbausteinen mit zwölf Schlüsselobjekten. Die Kostenermittlung entspricht aus Sicht der Stadt Wetzikon dem aktuellen Projektierungsstand einer Agglomerationsmassnahme. Die Grundlagen und Herleitungen der Kostenschätzung sind im Masterplan dokumentiert und bilden eine ausreichende Grundlage für die Präzisierung im Rahmen der nachfolgenden Projektierungsphasen.

"Der Kostenteiler ist nicht klar"

Mit dem vorliegenden Masterplan sind die Zuständigkeiten der beteiligten Projektpartner geklärt und diese werden im weiteren Projektverlauf noch konkretisiert. Die Finanzierung erfolgt entsprechend den jeweiligen Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Stadt Wetzikon, SBB und weiteren Beteiligten. Die definitive Kostenaufteilung wird im Rahmen der weiteren Projektierung und der entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen verbindlich festgelegt. Die noch ausstehende Detailfestlegung des Kostenteilers entspricht dem üblichen Vorgehen bei Infrastrukturprojekten dieser Projektphase.

"Umgang mit dem Freiverlad bleibt unklar"

Der Freiverlad SBB wurde im Rahmen des Masterplans als Bestandteil des Stadtraums Bahnhof Wetzikon berücksichtigt. Für den Planungshorizont des Masterplans von rund 15 Jahren wird davon ausgegangen, dass der Freiverlad bestehen bleibt. Gleichzeitig wurde berücksichtigt, dass eine Verlagerung oder Aufgabe des Freiverlads langfristig angestrebt wird.

Diese Entwicklungsmöglichkeit wird im weiteren Planungsprozess, insbesondere im Rahmen des Gestaltungsplans, berücksichtigt. Damit bleibt die langfristige städtebauliche Entwicklung des Areals gewährleistet.

Die noch offene Entwicklung des Freiverlads ist aufgrund des vorgesehenen Planungshorizonts und der getroffenen planerischen Vorkehrungen kein Hinderungsgrund für die Weiterführung der Massnahme ÖV5 im B-Horizont. Der Freiverlad ist planerisch berücksichtigt und stellt kein Hindernis für die Realisierung der Verkehrsdrehscheibe dar.

Stellungnahme Stadt Wetzikon zum Programm Agglomerationsverkehr

Frage:

Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Antwort:

Die Stadt Wetzikon erwartet für die Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland die Beibehaltung im B-Horizont (keine Rückpriorisierung in den C-Horizont). Die Massnahme weist eine hohe Bedeutung für die Weiterentwicklung des regionalen Verkehrssystems und des Bahnhofumfelds auf. Der Bahnhof Wetzikon wird bereits heute von täglich 30'000 Fahrgästen genutzt. Während der Handlungsbedarf vom Bund anerkannt wird, werden der Planungsstand und die Finanzreife als ungenügend eingestuft. Aus Sicht der Stadt Wetzikon entsprechen diese Einschätzungen nicht mehr dem aktuellen Projektstand. Die Massnahme ist strategisch abgestützt, politisch legitimiert, planerisch konkretisiert, technisch machbar und in das Gesamtverkehrssystem eingebettet. Die Stadt Wetzikon wird sich dafür einsetzen, dass die "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" im B-Horizont verbleibt. Sollte der Bund aus formellen Gründen auf dem C-Horizont bestehen, so soll er im Prüfbericht klarstellen, dass die Massnahme bei entsprechendem Projektfortschritt als mitfinanzierbare A-Massnahme mit Realisierungsbeginn ab 2032 in die 6. Generation des Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland aufgenommen werden kann.

Erwägungen

Das Projekt "Zürich: Viertes Gleis Bahnhof Zürich Stadelhofen" stellt eine Voraussetzung für den Ausbau der Zürcher S-Bahn gemäss Angebotskonzept 2035 dar. Der Stadtrat begrüsst daher, dass der Bundesrat dem Parlament vorschlägt, die Realisierung dieses wichtigen Projekts als Teil der Botschaft 2027 verbindlich zu entscheiden. Mit dem neuen Angebotskonzept wird die Situation für Wetzikon auf der S-Bahn verbessert, was aus Sicht des Stadtrats zu begrüssen ist.

Der Stadtrat zeigt sich zufrieden über den Verbleib des Projekts "N15 Zürcher Oberlandautobahn Uster Ost – Betzholz (ZH)" im Strategischen Entwicklungsprogramm. Mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn wird eine Entlastung des Siedlungsgebiets ermöglicht. Der Stadtrat spricht sich jedoch weiterhin gegen einen direkten Anschluss Wetzikon aus, da dieser gemäss bisherigen Untersuchungen zu einer hohen Zunahme des Zubringerverkehrs führt und nur wenige Vorteile bringt.

Die für Wetzikon wichtige Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" soll im Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 5. Generation nicht wie vom Bundesrat vorgeschlagen vom B-Horizont in den C-Horizont verschoben werden. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass die im Entwurf des Prüfberichts genannten Vorbehalte aufgrund des inzwischen erreichten Planungsstands ausgeräumt sind. Die Massnahme "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" ist heute strategisch abgestützt, politisch legitimiert, planerisch konkretisiert, technisch machbar und in das Gesamtverkehrssystem eingebettet. Die Stadt Wetzikon wird sich dafür einsetzen, dass die "Verkehrsdrehscheibe Wetzikon" im B-Horizont verbleibt.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, flowing line that loops around and ends with a vertical stroke.

Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin