

Vernehmlassung 2026/64: «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45»

Beantwortung des Fragekatalogs

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1 Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

NEIN

Die Abstimmung mit der Angebotsplanung im Bahnverkehr ist mangelhaft. Eine verkehrsübergreifende Abstimmung im Bahnbereich ist nicht erkennbar. Das zentrale Anliegen des Bundes ist die verkehrsträgerübergreifende, koordinierte Planung und Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr. Das erklärte Ziel wird mit der vorliegenden Vorlage jedoch nicht erreicht. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die nationalen Vorhaben im Bahnverkehr wie auch im Nationalstrassenbau den strategischen Zielen des Sachplans Verkehr entsprechen oder mit den Agglomerationsprogrammen abgestimmt sind. Die vorgeschlagenen Streichungen und Repriorisierungen sowie die nicht ausreichende Finanzierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen bei Grossprojekten sind aus einer gesamtheitlichen Planungssicht nicht nachvollziehbar und widersprechen den verkehrlichen Anforderungen im Raum Zürich und Winterthur.

Die Stadt Winterthur beantragt einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem die Infrastrukturausbauten umfassend auf ein konsistentes und Verkehrsträger übergreifendes Angebotskonzept abgestützt werden. Zudem sollen alle Infrastrukturausbauten einer einheitlichen Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen werden.

2 Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

JA

Ein stark sektorielles Denken zieht sich durch die ganze Vorlage, räumlich abgestimmte Aspekte werden zu wenig berücksichtigt und die Abstimmung Verkehr-Siedlung-Freiraum wie es im Raumkonzept Schweiz wie auch im Sachplan Verkehr vorgesehen wird, ist nicht erkennbar.

Mehrere für die Entwicklung des Wirtschafts- und Lebensraums Winterthur zentrale Infrastrukturvorhaben sollen gemäss Bundesrat nicht weiterverfolgt werden, obwohl sie auf langjährigen und breit abgestützten Planungen beruhen und einen erheblichen verkehrlichen, städtebaulichen, wirtschaftlichen und ökologischen Mehrwert schaffen. Sämtliche betroffenen Projekte sind Produkte langjähriger Planungen in enger Abstimmung mit Kanton und Bund. Es sind sorgfältig abgestimmte gesamtheitliche Planungen auf kommunaler und kantonaler Ebene, wie sie im Sachplan Verkehr auch auf Bundesebene gefordert werden und welche in der vorliegenden Vorlage vermisst werden.

Die Stadt Winterthur beantragt, dass die folgenden Infrastrukturvorhaben weiterverfolgt und rechtzeitig bereitgestellt werden:

- Ausbau Bahnhof Stadelhofen
- Bahnhaltestelle Grüze Nord
- Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord
- Ausbau Bahnhof Oberwinterthur

- alle weiteren notwendigen Ergänzungen im Bahnnetz des Kantons Zürich, welche die Umsetzung des Angebotskonzeptes S-Bahn 2G sowie die Angebotsschritte im Ost-West-Korridor ermöglichen
- N1 6-/8-Spurausbau Umfahrung Winterthur (ZH)

3 Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

JA mit Vorbehalten

Die Idee ist richtig, aber es fehlt aktuell eine konsistente Abstimmung untereinander.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur - Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4 Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

NEIN

Die vorliegende Planung zielt darauf ab, möglichst in allen Landesteilen Infrastrukturausbauten vorzusehen. Es fehlt eine 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. Die Angebotsplanung wurde aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt. Bei der Bahninfrastruktur besteht die Gefahr, dass sie zum föderalen Flickenteppich wird.

Die Stadt Winterthur beantragt, dass ein flächendeckender Nachweis der Zweckmässigkeit und Dringlichkeit der verschiedenen Massnahmen geführt wird.

Ausbauschritt 2027:

5 Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

NEIN

Die Finanzierung ist zu fokussieren und die Investitionen soll nach nachvollziehbaren fachlichen Kriterien auf Basis einer Bedarfs- und Angebotsplanung erfolgen.

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

NEIN

Die Stadt Winterthur beantragt, dass die NIBA-Bewertungen bei der Priorisierung ernst genommen werden. Projekte ohne gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sollen zum aktuellen Wissensstand nicht beschlossen werden.

7 Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

JA mit Vorbehalten

Die Bereitstellung finanzieller Mittel für die Umsetzung der ERTMS-Strategie ist richtig. Die Höhe der veranschlagten Kosten ist jedoch nicht nachvollziehbar und soll in der Botschaft 2027 erläutert werden.

8 Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

NEIN

Gemäss Erfahrungswerten des Kantons Zürich reichen 10 % nicht aus, damit die Wirksamkeit von Grossprojekten gewährleistet ist. Erfahrungsgemäss werden Mittel im Umfang von 40 % nötig sein. Die fristgerechte Umsetzung und hinreichende Finanzierung der Ergänzungsmassnahmen ist sicherzustellen, insbesondere mit Blick auf die Inbetriebnahme der Schlüsselprojekte MSZW und Bahnhof Stadelhofen, damit deren vorgesehener Angebotsnutzen vollständig realisiert werden kann.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9 Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

NEIN

Die Anpassungen am Ausbauschritt STEP2035 mit Repriorisierung von bereits beschlossenen Massnahmen ist nicht zweckmässig. Dadurch wird das Gesamtkonzept zum Ausbau der Zürcher S-Bahn mit den beiden Schlüsselprojekten MSZW und Stadelhofen zerschlagen. Dies führt zu höheren Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt, bei gleichzeitig deutlich reduziertem und verzögertem Nutzen für die Bevölkerung. Das Streichen von Grüze Nord ist aus Gründen der Stadtentwicklung und aus verkehrlicher Sicht (Verkehrsdrehscheibe, Entlastung Winterthur Bahnhof) nicht zweckmässig.

Weitere Massnahmen:

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?

NEIN

Dass das UVEK oder das BAV durch ihre Entscheidung über den Einsatz der Mittel über Projekte entscheidet und somit nicht mehr übers Parlament entschieden werden kann, betrachten wir als falsch. Es besteht die Gefahr, dass aufwändige Planungen für Vorprojekte nicht weitergeführt und somit bestehende Planungsmittel nicht effizient eingesetzt werden.

11 Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

NEIN

Das Festhalten an Programmen ist sinnvoll. Der Netzgedanke und ein abgestimmtes Angebot darf nicht verloren gehen.

12 Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

JA

Text: -

Weitere Bemerkungen

13 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Wir verweisen auf die umfassende Stellungnahme der Stadt Winterthur zur Vernehmlassungsvorlage Verkehr '45.

Ausbau der Nationalstrassen - Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

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

Text: -

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

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

JA, mit Vorbehalten

Grundsätzlich begrüssen wir die Priorisierung und Konzentration bestehender Mittel. Die ersatzlose Streichung des 6-Spurausbau ist aus Sicht Stadt Winterthur nicht nachvollziehbar (Siehe separate Stellungnahme).

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

JA

Text: -

Ausbauschritt 2027:

17 Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?

JA

Text: - (Im Kanton Zürich sind keine Projekte im Ausbauschritt 2027 vorgesehen und auch nicht baureif)

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

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

JA, mit Vorbehalten

Aus Sicht der Stadt Winterthur ist der Verzicht auf die Glattalautobahn angesichts der hohen Kosten und der schwierigen Realisierbarkeit nachvollziehbar. Gleichzeitig sind Optimierungen und punktuelle Ausbauten auf der Achse Richtung Zürich und Flughafen auch für Winterthur wichtig. Die vorgesehenen Massnahmen zwischen Wallisellen und Brütisellen sowie Zürich-Nord und Kloten-Süd werden daher begrüsst, reichen jedoch nicht aus, um die bestehenden Überlastungen und den Ausweichverkehr langfristig zu reduzieren.

Weitere Bemerkungen:

19 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Der vollständige Verzicht auf die Engpassbeseitigung des Abschnitts Winterthur-Töss – Winterthur-Ost (Umfahrung Winterthur) ist für die Stadt Winterthur nicht nachvollziehbar. Sie widerspricht zudem der Priorisierung des ETH-Gutachtens. Das Vorhaben soll mindestens zum Realisierungshorizont «Weitere» zugewiesen werden, womit sich das Projekt mit dem Planungsstand des inhaltlich vergleichbaren Projektes Bypass Bern-Ost deckt.

Das ASTRA, der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur prüfen derzeit auf Grundlage einer gemeinsam unterzeichneten Absichtserklärung eine teilweise Verlegung der Autobahn in den neuen Tunnel «Ebnet», verbunden mit der Entwicklung eines neuen Stadtgebiets in Winterthur

Süd. Gegenüber dem von der ETH beurteilten Projekt weist dieser Ansatz ein deutlich höheres Potenzial für Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung auf. Die laufenden Arbeiten, die auch die städtebaulichen Chancen im Rahmen des Masterplans Winterthur Süd sowie die Finanzierung umfassen, sollen 2027 abgeschlossen werden (Siehe separate Stellungnahme).

Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat bereits zum jetzigen Zeitpunkt den Verzicht auf das Vorhaben vorschlägt. Daher erwartet Winterthur, dass das Vorhaben mindestens dem Realisierungshorizont «Weitere» zugewiesen wird. Somit bleibt es auf gleicher Stufe wie dem inhaltlich sehr ähnlichen Projekt Bypass Bern-Ost.

Programm Agglomerationsverkehr

20 Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

JA

Weitgehend nachvollziehbar. Repriorisierung Grüze Nord nicht nachvollziehbar (Siehe Frage 21 und separate Stellungnahme).

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

JA

Die Repriorisierung der Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord ist nicht nachvollziehbar. Der Entscheid des Verzichts der Haltestelle wird vorweggenommen, obwohl sich dieser erst in der Vernehmlassung befindet. Die Stadt Winterthur beantragt, dass die Massnahme «Winterthur - Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Nord» nicht rückpriorisiert wird.

Weitere Themen/Bemerkungen

22 Weitere Bemerkungen zur Vorlage: Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Wir verweisen auf die umfassende Stellungnahme der Stadt Winterthur zur Vernehmlassungsvorlage Verkehr '45.

3. September 2026