

6036 a

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Zusatzkredits für die Neubau- projekte Veloverbindungen und Busspur im Zusammen- hang mit dem Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur der SBB in der Stadt Wallisellen sowie den Gemeinden Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die gleichlautenden Anträge des Regierungsrates vom 9. Juli 2025 und der Kommission für Planung und Bau vom 25. November 2025,

beschliesst:

I. Für die Velobahn in der Stadt Wallisellen, die Velohaupt- und -nebenverbindung in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen und die Busspur in der Gemeinde Bassersdorf wird zum Objektkredit gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 22. November 2021 ein Zusatzkredit von Fr. 34 899 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit Fr. 107 996 000.

II. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:
$$\text{Bewilligte Ausgabe} \times \text{Zielindex} \div \text{Startindex (Indexstand Oktober 2019)}$$

* Die Kommission für Planung und Bau besteht aus folgenden Mitgliedern: Barbara Franzen, Niederweningen (Präsidentin); Theres Agosti Monn, Turbenthal; Jonas Erni, Wädenswil; Barbara Grüter, Rorbas; Walter Honegger, Wald; Domenik Ledergerber, Herrliberg; Monica Sanesi Muri, Zürich; Peter Schick, Zürich; Roger Schmutz, Wettswil a. A.; Thomas Schweizer, Hedingen; Sascha Ullmann, Zollikon; Janine Vannaz, Aesch; Simon Vlk, Uster; Stephan Weber, Wetzikon; Wilma Willi, Stadel; Sekretär: Benjamin Muschg.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 25. November 2025

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin:
Barbara Franzen

Der Sekretär:
Benjamin Muschg

Bericht

1. Ausgangslage

Im Rahmen des Grossprojekts «MehrSpur Zürich–Winterthur», das zunächst unter dem Namen «Brüttenertunnel» bekannt geworden war, bauen die SBB die Verbindung zwischen Zürich und Winterthur auf durchgehend vier Spuren aus. Der Kanton nutzt das Grossprojekt, um eigene Verkehrsprojekte zu realisieren, die von den umfangreichen Bauarbeiten tangiert sind. Konkret plant er einen Ausbau der Veloinfrastruktur in Wallisellen, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen, zudem wird in Bassersdorf eine neue Busspur notwendig. Der Kantonsrat bewilligte im November 2021 den Objektkredit (Vorlage 5650), der Baubeginn ist für das erste Quartal 2026 vorgesehen. Berechnungsgrundlage für den Objektkredit war das von den SBB im Auftrag des Kantons erstellte Vorprojekt. Die weitere Ausarbeitung des Projekts hat Lücken im Vorprojekt offenbart. Die detaillierten Berechnungen zeigen, dass der gesprochene Kredit für die Umsetzung des Vorhabens nicht ausreicht, weshalb der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Zusatzkredit beantragt.

2. Grundzüge der Vorlage

Der vom Kantonsrat am 22. November 2021 bewilligte Objektkredit umfasst Fr. 73 097 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt. Der beantragte Zusatzkredit umfasst Fr. 34 899 000. Die Gesamtkosten betragen entsprechend Fr. 107 996 000. Der Bund beteiligt sich pauschal mit Fr. 15 000 000 an den zusätzlichen Kosten, womit die effektiven Zusatzkosten für den Kanton Fr. 19 899 000 betragen.

Die geplanten Veloprojekte sind ein wichtiger Bestandteil der Umsetzung der Vorgaben des 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über die Velowege (SR 705). Die Nachfrage nach Veloverbindungen ist hoch und dürfte weiter zunehmen, weshalb Velobahnen und Velohauptverbindungen hohe Priorität in der kantonalen Verkehrsplanung geniessen. Im Rahmen des SBB-Grossprojekts können zudem Unterführungen angepasst werden, was erst im Zuge von Instandhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen in mehreren Jahrzehnten wieder möglich sein wird.

Für die Erstellung der Velobahn in Wallisellen fallen gemäss der aktuellen Berechnung einmalige Investitionen in der Höhe von Fr. 41 889 000 an, für die Velohaupt- und -nebenverbindung Dietlikon und Wangen-Brüttisellen betragen die Investitionen Fr. 62 655 000, für die Busspur in Bassersdorf Fr. 3 452 000. Die Bauprojekte stehen in einem engen technischen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Grossprojekt der SBB. Ein Verzicht auf die kantonalen Massnahmen würde die SBB zur Überarbeitung ihres Projekts und zur Neuauflage zwingen. Damit wäre einerseits eine Verzögerung im Ausbau des Bahnangebots verbunden, anderseits drohen finanzielle Forderungen der SBB und der Standortgemeinden. Soll dies vermieden und sollen Synergien genutzt werden, ist eine gemeinsame Implementierung des Bahnprojekts und der kantonalen Massnahmen notwendig. Eine spätere separate Realisierung dieser Massnahmen wäre mit deutlich höheren Kosten verbunden und planerisch kaum umsetzbar. Die kantonalen Bauvorhaben sind zudem im Agglomerationsprogramm 4. Generation des Bundes enthalten. Ohne den Zusatzkredit verfällt der Anspruch auf die zugesagte Bundesbeteiligung.

3. Zusammenfassung der Beratung in der Kommission

In der Kommission wurde festgehalten, dass die unzureichende Prüfung des von den SBB erstellten Vorprojekts durch die Baudirektion unerfreulich ist und dass die Kosten der geplanten Bauprojekte sehr hoch ausfallen. Die Baudirektion anerkannte dies und erklärte, sie habe Massnahmen ergriffen, um ähnliche Fehler in Zukunft zu vermeiden. Die hohen Kosten pro Kilometer Veloverbindung sind durch die hohen Ansprüche begründet, die das Bauen im dicht bebauten urbanen Gebiet stellt. Die Kommission fragte nach Einsparungsmöglichkeiten bei den Veloprojekten. Gemäss der Baudirektion würden sämtliche Projektanpassungen eine Umplanung bedingen und daher zu einer Zeitverzögerung im Terminplan der SBB mit entsprechenden Zusatzkosten führen.

Eine Mehrheit der KPB spricht sich trotz der aus ihrer Sicht unerfreulichen Zusatzkosten für den Zusatzkredit aus, da sie diesen angesichts der bestehenden Abhängigkeiten zwischen den Bauprojekten als unvermeidbar betrachtet. Eine Kommissionsminderheit (SVP) beantragt Nichteintreten, da sie die Kosten für die Veloprojekte als unverhältnismässig ansieht.

4. Finanzielle Auswirkungen

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf den Bericht des Regierungsrates verwiesen.

5. Chronologischer Ablauf

Die Kommission behandelte die Vorlage an insgesamt drei Sitzungen:

- 28. Oktober 2025, Präsentation der Vorlage
- 11. November 2025, Beratung
- 25. November 2025, Schlussabstimmung

6. Antrag der Kommission

Die Kommission für Planung und Bau beantragt dem Kantonsrat mit 11 zu 4 Stimmen, den Zusatzkredit gemäss Antrag des Regierungsrates zu genehmigen.