

# Die wichtigsten Antworten zum Bushof

**WETZIKON** Zehn Tage vor dem Urnengang über die Bushof-Vorlage beantwortet der ZO/AvU die wichtigsten Fragen.

**Weshalb ist es nötig, den Bushof für 37 Millionen an einem anderen Standort neu zu bauen?**

In einem sind sich Bushof-Befürworter und -Gegner einig: Der heutige Bushof mit acht Anlegekanten genügt angesichts des prognostizierten Passagierwachstums nicht mehr. Am alten Standort ist ein Ausbau unmöglich. Deshalb schlägt der Stadtrat einen Neubau mit zwölf Anlegekanten auf dem Gebiet des heutigen Park-and-ride-Parkplatzes, zwischen «Schweizerhof» und Veloplus, vor.

**Weshalb fiel die Wahl auf Abriss und Neubau?**

Stadträtin Susanne Sieber (FDP) bezeichnet den Standort als beste Option. Zu diesem Schluss seien zahlreiche Fachpersonen von SBB, VZO und Stadt gekommen, die sich jahrelang mit der Materie befasst hätten.

**Wurde im Parlament die Standortwahl nicht diskutiert?**

Damals schien es, als würden die 16 Millionen Subventionen des Bundes verloren gehen, wenn nicht rasch entschieden würde. Für die Zeit, die das Referendum in Anspruch nimmt, hat der Bund Geduld signalisiert. «Das Parlament unter Druck gesetzt wurde, war nicht gut. Dafür habe ich mich entschuldigt», sagt Sieber. Allerdings gibt sie zu bedenken, dass eine Grundsatzdiskussion im Parlament Grenzen habe. Denn am Ende müsse sich die Stadt mit den Partnern, vor allem den SBB, einigen. «Wir besitzen nur wenig Land und können nichts allein realisieren.» Esther Schlatter (GLP) vom Referendumskomitee kritisiert, vor einem derartigen Richtungsentscheid müssten die offenen Fragen geklärt sein.

**Gibt es Alternativen?**

Die Gegner des Bushofs sagen Ja. Auf der Bahnhofrückseite (Suva) könnten drei oder vier

zusätzliche Anlegekanten gebaut werden. Zudem würde der jetzige Bushof behindertengerecht umgebaut und um eine Anlegekante erweitert. Schlatter betont, man behaupte nicht, die bessere Alternative gefunden zu haben; es gehe aber darum, diese Option ernsthaft zu prüfen.

**Ist sie denn ernst zu nehmen?**

Die Sanierung des heutigen Bushofs wäre zu bewerkstelligen. Und auch der Ausbau auf der Suva-Seite wäre «technisch wohl möglich», sagt Susanne Sieber. Die VZO sehen das Pro-

blem, dass die Haltebuchten auf der Guyer-Zeller-Strasse ausschliesslich in Fahrtrichtung Gossau eingerichtet werden könnten. Eine Wendemöglichkeit gibt es laut VZO-Betriebsleiter René Bauert nicht, die Busse müssten via Scheller-Unterführung bis zum Bushof fahren, um zu wenden. Die Folge: zahlreiche Leerfahrten.

**Wäre diese Option günstiger?**

Die Kosten der Sanierung des heutigen Bushofs werden vom Stadtrat auf rund 5 Millionen geschätzt; hinzu kämen die Kosten für den Ausbau von acht auf neun Anlegekanten. Zu den Kosten auf der Suva-Seite gibt es keine Angaben. Klar ist, dass die VZO Infrastrukturbauten fordern, so den Bau einer Warthalle für über 300 Personen. Esther Schlatter schätzt die Gesamtkosten der Suva-Alternative auf unter 10 Millionen – deutlich weniger als der Kostenanteil Wetzikons beim Stadtratsvorschlag. Eine Unbekannte ist allerdings die Personenunterführung.

**Was hat es mit der Unterführung auf sich?**

Sie macht einen grossen Anteil an den Gesamtkosten aus. Offen ist, ob diese Kosten bei der Suva-Alternative ebenfalls anfallen würden. Laut SBB wäre dies der Fall: Zwar würde keine zusätzliche Unterführung erstellt, aber die bestehende müsste mittelfristig ausgebaut werden – bei laufendem Betrieb. Dadurch entstünden ähnlich hohe Kosten. In diesem Fall wäre die Suva-Alternative ähnlich teuer wie der jetzige Vorschlag.

**Müsste die Stadt auch eine Verbreiterung der bestehenden Unterführung bezahlen?**

Das ist umstritten. Die SBB sehen die Kosten mehrheitlich bei der Stadt, Schlatter bei den SBB und damit beim Bund. Laut Gesetz bezahlen die SBB einen Ausbau, wenn die «Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist» – und die Stadt, wenn er durch die

Bedürfnisse des Strassenverkehrs bedingt ist oder als Quartierverbindung dient. Die SBB sehen das prognostizierte Passagierwachstum der VZO als Auslöser – was nur bedingt überzeugt, weil die VZO-Passagiere zugleich auch Bahnpassagiere sind. Die SBB argumentieren zudem, durch den Suva-Standort gebe es Änderungen beim Personenstrom. Schlatter entgegnet: «Durch das Splitting werden nicht mehr Personen die Unterführung benutzen.» Schlimmstenfalls müsste die Stadt laut Schlatter einen kleinen Teil der Kosten übernehmen.

**Was spricht für den Vorschlag des Stadtrats?**

Unbestritten wäre es eleganter, wenn alle zwölf Anlegekanten an einem Standort konzentriert würden. «Der Bahnhof Wetzikon würde für die Zukunft ausgerichtet», sagt Susanne Sieber – zum Wohl von Passagieren, Stadt und den umliegenden Gemeinden. Esther Schlatter kann diesen Standpunkt nachvollziehen, «aber man muss alle Aspekte berücksichtigen, auch den finanziellen».

**Die Vertreter des Referendumskomitees setzen Fragezeichen hinter die Finanzierung. Welcher Art?**

Gegner wie Befürworter sprechen inzwischen von 13 bis 20 Millionen Franken – der Stadtrat hat die in der Weisung angegebene Zahl leicht nach oben korrigiert. Umstritten ist vor allem, wie hoch der Beitrag der umliegenden Gemeinden ausfallen würde. Der Stadtrat spricht von rund 8 Millionen Franken. Die Gegner weisen auf zahlreiche Unbekannte hin. Es sei gut möglich, dass nur die Hälfte des Gelds fliesse, «dann müsste Wetzikon die andere Hälfte tragen», sagt Esther Schlatter. Susanne Sieber räumt ein, dass bezüglich Kostenschätzung eine grosse Ungenauigkeit bestehe. Die Verhandlungen mit den Gemeinden lägen auf Eis, bis am 14. Juni über den

Dass die Stadt so oder so Geld für eine Unterführung bezahlen müsste, ist alles andere als sicher.

die Gegner: Er gebe lediglich Aufschluss über bautechnische Details, nicht aber über städtebauliche, verkehrsplanerische und finanzielle Fragen.

**Was würde mit dem Gelände des alten Bushofs geschehen?**

Die Stadt, die SBB und die Grundeigentümer müssten gemeinsam einen Prozess anstossen. Langfristig würde das Gebiet baulich entwickelt, sagt Sieber.

**Würde der Park-and-ride-Parkplatz verschwinden?**

Ja sagen die Gegner. Zwar ist von einer Tiefgarage die Rede. Aber Bauherrin wären die SBB. Für sie wäre ein Parkplatz im heutigen Stil nicht rentabel, so Esther Schlatter. Sieber entgegnet, diese Frage sei noch nicht diskutiert worden. Unbestritten ist, dass das Parkhaus aufgrund des Grundwassers nur eine Etage tief in den Boden gebaut werden könnte.

**Würde der «Schweizerhof» definitiv verschwinden?**

Ja. Man strebe einen Kauf der Liegenschaft im Einverständnis mit den Eigentümern an, sagt Susanne Sieber. Eine Enteignung wäre lediglich die letzte Option, aber juristisch problemlos machbar.

**Wäre ein weiterer Kantenausbau möglich?**

Nein, die Zahl von zwölf Anlegekanten wäre vorgegeben. «Jedoch könnte man bei Bedarf langfristig auf der Suva-Seite zusätzliche Anlegekanten bauen», sagt Sieber. Strebe man die Suva-Option bereits heute an, verberge man sich diesen Spielraum.


**Was passiert, wenn die Stimmbürger den Kredit ablehnen?**

Das Referendumskomitee sagt, dass man dann die zahlreichen offenen Fragen in Ruhe klären und einen neuen Anlauf nehmen könne. Susanne Sieber sieht ein grosses Risiko, dass die Bundessubventionen von 16 Millionen verloren gingen. «Und aufgrund der Breite der Argumente des Referendumskomitees habe ich Angst vor einem Scherbenhaufen ohne klare Alternative.» Schlatter entgegnet, dass selbst ohne Subventionen die Suva-Alternative die günstigere Option wäre.

Michael von Ledebur

Aus Sicht der VZO hat die Suva-Variante einen grossen Makel: Die Busse können nicht wenden. Die Folge: Leerfahrten.

ANZEIGE






**Daniel Jositsch**  
Präsident des Kaufmännischen Verbands Schweiz, Ständeratskandidat

« Mit der Initiative stärken wir den Wirtschaftsstandort Schweiz und beugen einem Fachkräftemangel vor. »

**JA** zur Stipendieninitiative  
VSETH, Universitätstrasse 6, 8092 ZH

**DIE PAROLEN DER WETZIKER PARTEIEN**

 <p><b>SVP</b> Die Partei des Mittelstandes</p> <p><b>Nein.</b> Die Partei spricht sich nicht grundsätzlich gegen eine Erweiterung des Bushofs aus, lehnt die Variante des Stadtrats aber als überteuert ab.</p>	 <p><b>SP</b></p> <p><b>Nein.</b> Die Partei ist nicht grundsätzlich gegen den vorgesehenen Standort. Sie fordert aber ein modernes Verkehrskonzept für Wetzikon und den ÖV, in dem auch der Bahnhof Kempten eine Rolle spielt.</p>	 <p><b>FDP</b> Die Liberalen</p> <p><b>Ja.</b> Die nächste Ausbaustufe muss eine Lösung für 30 bis 40 Jahre sein. Ein Flickwerk mit Aufteilung des Bushofs oder Zwischenlösungen sind nicht zielführend.</p>	 <p><b>GRÜNE</b></p> <p><b>Stimmfreigabe.</b> Das Projekt ist relativ rasch realisierbar. Deshalb würden die Grünen dem Gestaltungsplan gerne zustimmen. Bei genauer Betrachtung tauchen jedoch grosse Mängel und viele Fragen auf.</p>
 <p><b>EVP</b></p> <p><b>Ja.</b> Mit dem Bushof könnte der Pendlerstrom entflechtet werden. Die EVP tritt ein für eine mutige Planung der Zukunft im öffentlichen Verkehr um den wichtigen Knotenpunkt Unterwetzikon.</p>	 <p><b>BDP</b></p> <p><b>Stimmfreigabe.</b></p>	 <p><b>EDU+UDF</b> Eidgenössisch-Demokratische Union</p> <p><b>Nein.</b></p>	 <p><b>FW</b></p> <p><b>Nein.</b></p>
 <p><b>alternative wetzikon</b></p> <p><b>Nein.</b> Die Alternativen befürworten eine städtebauliche Entwicklung, wenn sie diesen Namen verdient. Doch die Vorlage enthält zu viele offene Punkte.</p>	 <p><b>grünliberale</b></p> <p><b>Nein.</b></p>	 <p><b>CVP</b></p> <p><b>Stimmfreigabe.</b></p>	

ANZEIGE

**GEMEINDEN LAHM LEGEN?** ABSTIMMUNG 14. JUNI 2015

**2x NEIN** ZU DEN GEBÜHREN-INITIATIVEN

KOMITEE ZÜRCHER GEMEINDEN | Chüferstrasse 30 | 8320 Fehraltorf | [www.gesundegemeindefinanzen.ch](http://www.gesundegemeindefinanzen.ch)





**Ueli Müller** | SP  
Stadtpräsident  
Illnau-Effretikon



**Mark Eberli** | EVP  
Stadtpräsident  
Bülach



**Peter Luginbühl** | FDP  
Gemeindepräsident  
Rüti



**Max Walter** | SVP  
Gemeindepräsident  
Regensdorf

123-006273

490189