

Räumliches Entwicklungskonzept REK

Wetzikon 2050



Räumliches Entwicklungskonzept Wetzikon 2050

Verabschiedet vom Stadtrat am 25. März 2026

Projektteam

Simone Schefer	Leiterin Stadtplanung/ Gesamtprojekteitung, Stadt Wetzikon
Thomas Gerber	Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt/ Stv. Gesamtprojekteitung, Stadt Wetzikon
Alice Werner	Projektleiterin Verkehrsplanung, Stadt Wetzikon
Manuel Restle	Projektleiter Umwelt + Naturschutz, Stadt Wetzikon
Tobias Langenegger	Projektleiter Kommunikation und Partizipation, Ampio Partizipation GmbH
Barbara Emmenegger	Stadt- und Raumsoziologin, Soziologie & Raum
Patrick Neuhaus	Raumplaner, Plan b innenentwicklung ag

Steuerungsgremium

Pascal Bassu	Stadtpräsident Präsidiales, Entwicklung + Kultur
Stefan Lenz	Stadtrat Hochbau + Planung
Heinrich Vettiger	Stadtrat Tiefbau, Umwelt + Energie
Lorenz Raymann	Mitglied der Planungskommission

Beratend:

(Gesamt-)projekteitung

Barbara Emmenegger

Patrick Neuhaus

Mitglieder Projektteam themenbezogen

Externe Projektleitung und -erarbeitung

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zürich

Vorwort

Die Ortsplanungsrevision ist ein strategisches Vorhaben, das eine Stadt etwa alle 10 bis 15 Jahre angeht. Dieses Projekt trägt bewusst den Titel «Wetzikon vielsichtig» – weil es nicht nur ein Wetzikon gibt. In unserer Stadt wird gewohnt, gearbeitet und vielseitig gelebt. Und das heute sowie auch 2050.

Unser Wetzikon steht an einem wichtigen Punkt in seiner Entwicklung. Die Stadt wächst, verändert sich und wird vielfältiger. Damit steigen auch die Erwartungen an eine vorausschauende Planung: Wie gestalten wir unsere Quartiere, wie entwickeln wir unsere Mobilität, wie schützen und stärken wir unsere Freiräume – und wie bewahren wir jene Identität, die Wetzikon ausmacht?

Das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept (REK) bietet uns einen langfristigen Orientierungsrahmen. Das REK zeigt auf, welche Ziele wir verfolgen und welche Prioritäten wir setzen, um die Lebensqualität in unserer Stadt zu sichern und weiterzuentwickeln. Als Stadtrat ist es mir ein Anliegen, dass die Inhalte im REK nicht abstrakt bleiben, sondern breit abgestützt sowie verständlich und die geplanten Aktivitäten der Umsetzungsagenda nachvollziehbar sind.

Das Räumliche Entwicklungskonzept ist das Ergebnis eines breiten Dialogs mit verschiedenen Mitwirkungsaktivitäten. Viele Menschen aus der Bevölkerung haben ihre Sichtweisen und Schwerpunkte eingebracht, wie beispielsweise Wohnen, Gewerbe, Freiraum, Grünraum, Kultur, Fusswege, Velowege, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr. Diese Vielfalt an Perspektiven, ganz im Sinne von «Wetzikon vielsichtig», ist wertvoll und sie fordert uns heraus.

Gute Stadtentwicklung entsteht nicht, wenn sich eine Sichtweise durchsetzt, sondern wenn wir unterschiedliche Bedürfnisse ernst nehmen und gemeinsam tragfähige Lösungen finden.

Die kommenden Jahre werden von uns Entscheidungen verlangen, die Mut, Augenmass und Offenheit voraussetzen. Wir müssen Chancen nutzen, ohne unsere Ressourcen zu überfordern. Wir müssen Mobilität so gestalten, dass sie effizient und stadtverträglich ist. Wir müssen Freiräume sichern, die Erholung für unterschiedliche Bedürfnisse ermöglichen und den Naturraum schützen. Und wir müssen unsere

Identität als Stadt weiterentwickeln – im Bewusstsein, dass Identität nicht statisch ist, sondern wächst, wenn wir sie gemeinsam gestalten.

Mein Dank gilt allen, die sich in der Entwicklung des REK engagiert eingebracht haben. Ihr Beitrag zeigt, wie stark das Verantwortungsgefühl in unserer Stadt verankert ist.

Ich lade Sie ein, diesen Weg weiterhin mitzugehen: mit Neugier, mit Dialogbereitschaft und mit dem Vertrauen, dass wir Wetzikon gemeinsam so entwickeln können, dass es auch für kommende Generationen ein lebenswerter Ort bleibt.

Wir freuen uns auf die gemeinsame Gestaltung und Entwicklung unserer Stadt – «Wetzikon vielsichtig».



Stefan Lenz

Stadtrat Hochbau + Planung

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Vorgehen	7
	<i>Ausgangslage und Zielsetzungen</i>	7
	<i>Aufbau des Räumlichen Entwicklungskonzepts</i>	9
	<i>Erarbeitungsprozess und Beteiligung unter «Wetzikon vielsichtig»</i>	10
2.	Grundlagen und Analyse:	13
	<i>Übergeordnete Ziele und Vorgaben</i>	13
	<i>Kommunale Grundlagen und Vorgaben</i>	16
	<i>Analyse Siedlung</i>	18
	<i>Analyse Freiraum</i>	26
	<i>Analyse Mobilität</i>	32
3.	Räumliche Leitideen:	40
	<i>Leitidee 1: Wetzikon schafft kurze Wege</i>	41
	<i>Leitidee 2: Wetzikon baut seine regionalen Zentrumsfunktionen aus</i>	42
	<i>Leitidee 3 Wetzikon wächst an zentralen Lagen</i>	43
	<i>Leitidee 4: Wetzikon schafft attraktive Grünräume und Begegnungsorte</i>	44
	<i>Leitidee 5: Wetzikon macht die Landschaft erlebbar</i>	45
	<i>Leitidee 6: Wetzikon entwickelt seine Wohnquartiere sorgfältig weiter</i>	46
	<i>Leitidee 7: Wetzikon stärkt seinen Wirtschaftsstandort</i>	47
	<i>Leitidee 8: Wetzikon bewegt sich stadtverträglich</i>	48
4.	Zielbild 2050:	50
	<i>Zielbild Siedlung</i>	51
	<i>Zielbild Freiraum</i>	55
	<i>Zielbild Mobilität</i>	59
5.	Teilstrategien:	63
	<i>Teilstrategie Siedlung</i>	65
	<i>Teilstrategie Freiraum</i>	73
	<i>Teilstrategie Mobilität</i>	81
6.	Referenzgebiete:	85
	<i>Arbeitsplatzgebiete zukunftsgerichtet weiterentwickeln – Referenzgebiet Weid</i>	86
	<i>Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten – Referenzgebiet Feld</i>	90
	<i>Umstrukturieren – Referenzgebiet Kempten West</i>	94

7.	Fokusräume:	99
	<i>Fokusraum Zentrum Oberwetzikon</i>	99
	<i>Fokusraum Zentrum Unterwetzikon</i>	102
8.	Umsetzungsagenda:	105
	<i>Umsetzungsagenda – Schlüsselmassnahmen</i>	107
A1	Glossar Freiraum	113

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich
ALN	Amt für Landschaft und Natur, Kanton Zürich
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BZO	Bau- und Zonenordnung
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GZO	Gesundheitszentrum Zürcher Oberland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
RPG	Raumplanungsgesetz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG

1. Anlass und Vorgehen

Ausgangslage und Zielsetzungen

Wetzikon befindet sich im Wandel und wird zunehmend städtischer. Diese Entwicklung manifestiert sich im Siedlungsgebiet immer deutlicher. Mit der letzten Ortsplanungsrevision von 2010 bis 2015 wurden die planerischen Grundlagen für die Siedlungsentwicklung nach Innen mit Verdichtungsmöglichkeiten im bebauten Gebiet geschaffen. Seither wurden auf Basis der Richt- und Nutzungsplanung zahlreiche Projekte für grössere Entwicklungs- und Transformationsvorhaben erarbeitet oder befinden sich weiterhin in Bearbeitung. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf den Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon. Die Umsetzung erfolgt schrittweise. Bereits realisierte Bauprojekte der letzten 15 Jahre lassen jedoch erkennen, in welche Richtung sich das Stadtbild entwickelt. Dabei zeigen sich zum Teil grössere Massstabsprünge: Städtische Neubauten treffen auf ältere Gebäude, die an die frühere Dorfstruktur erinnern. Dadurch haben sich nicht nur in den Zentren, sondern auch in verschiedenen Quartieren bestehende Siedlungsstrukturen spürbar verändert.

Wetzikon zählt aktuell über 27'000 Einwohnerinnen und Einwohner und ist damit die sechstgrösste Stadt im Kanton Zürich. Das Bevölkerungswachstum lag in Wetzikon in den letzten Jahren insgesamt über dem kantonalen und regionalen Durchschnitt. Auch künftig ist von einer dynamischen Entwicklung auszugehen, wie im gesamten städtisch geprägten Siedlungsraum des Kantons Zürich. Diese Entwicklung bietet Chancen, verlangt jedoch zugleich, Herausforderungen frühzeitig zu erkennen und geeignete Lösungen zu entwickeln. Und da die verschiedenen Nutzungsansprüche an den begrenzten Raum steigen, besteht vermehrt Koordinations- und Abstimmungsbedarf zwischen den teilweise sich widersprechenden Interessen.

Vor diesem Hintergrund sind heute strategische Entscheidungen erforderlich, um die räumliche Entwicklung langfristig zu steuern und die Qualitäten von Wetzikon zukünftig zu sichern und weiterzuentwickeln. Mit dem vorliegenden Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) «Wetzikon 2050» möchte der Stadtrat den bekannten und sich abzeichnenden Herausforderungen aktiv begegnen und Chancen frühzeitig nutzen.

Gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) sind die Planungsinstrumente periodisch, in der Regel alle 10 bis 15 Jahre, zu überprüfen und an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Das bestehende REK stammt von 2010, die darauf basierende Richt- und Nutzungsplanung wurde 2013 beziehungsweise 2015 von der kantonalen Baudirektion genehmigt. Eine Überprüfung und Aktualisierung dieser Planungsinstrumente ist sachlich und zeitlich angezeigt.

Das REK ist ein strategisches Dokument und weist die Richtung für die zukünftige Stadtentwicklung. Es verfolgt mehrere Ziele:

- *Das REK ist eine Grundlage für das Verwaltungshandeln, bietet einen Orientierungsrahmen für die tägliche Arbeit und unterstützt die Priorisierung von Aufgaben.*
- *Das REK ist die Grundlage für behörden- und grundeigentümergebundene Festlegungen in der Richt- und Nutzungsplanung.*
- *Das REK ermöglicht die aktive Mitwirkung der Bevölkerung bei der räumlichen Entwicklung und trägt zur Meinungsbildung sowie zur gemeinsamen Erarbeitung einer breit abgestützten Entwicklungsabsicht bei.*

Aufbau des Räumlichen Entwicklungskonzepts

Das REK besteht aus verschiedenen aufeinander abgestimmten Elementen. Basierend auf einer Analyse werden räumliche Leitideen für die zukünftige Stadtentwicklung skizziert. Das Zielbild für das Jahr 2050 beschreibt, in welche Richtung sich Wetzikon bis dahin entwickelt haben soll. Die Teilstrategien in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Mobilität zeigen auf, welche Veränderungen erforderlich sind, um das Zielbild zu erreichen. Für ausgewählte Referenzgebiete werden die Teilstrategien räumlich konkretisiert und Handlungsempfehlungen abgeleitet. In den Fokusräumen Oberwetzikon und Unterwetzikon werden die wichtigsten Zielsetzungen aus dem REK mit den bereits bestehenden Planungen zusammengeführt und es wird aufgezeigt, welche Entwicklungen in diesen Räumen vorgesehen sind. Eine Umsetzungsagenda priorisiert zentrale Schlüsselmassnahmen zur Umsetzung des REK und zeigt die entsprechenden Umsetzungswege auf.

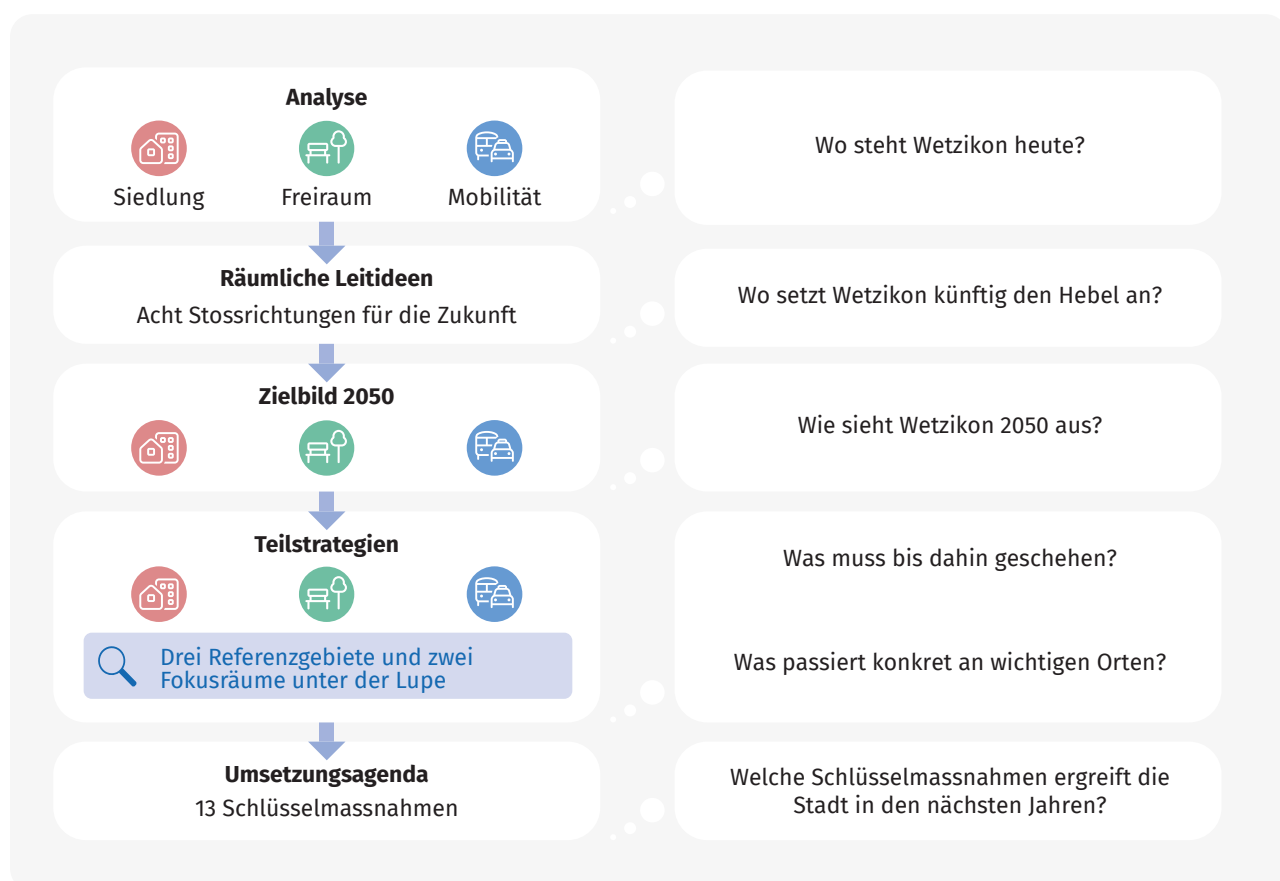


Abbildung 1

Aufbau räumliches Entwicklungskonzept

Erarbeitungsprozess und Beteiligung unter «Wetzikon vielsichtig»

Die Ortsplanungsrevision gliedert sich in zwei Phasen. In der ersten Phase entwickelte die Stadt Wetzikon die strategischen Planungsinstrumente: in einem ersten Schritt die Mobilitätsstrategie, darauf aufbauend das Gesamtverkehrskonzept (GVK) und parallel dazu das REK. Diese strategischen Instrumente bilden die Grundlage für die zweite Phase, in der die formellen Planungsinstrumente – die kommunale Richtplanung und die Nutzungsplanung – revidiert werden.

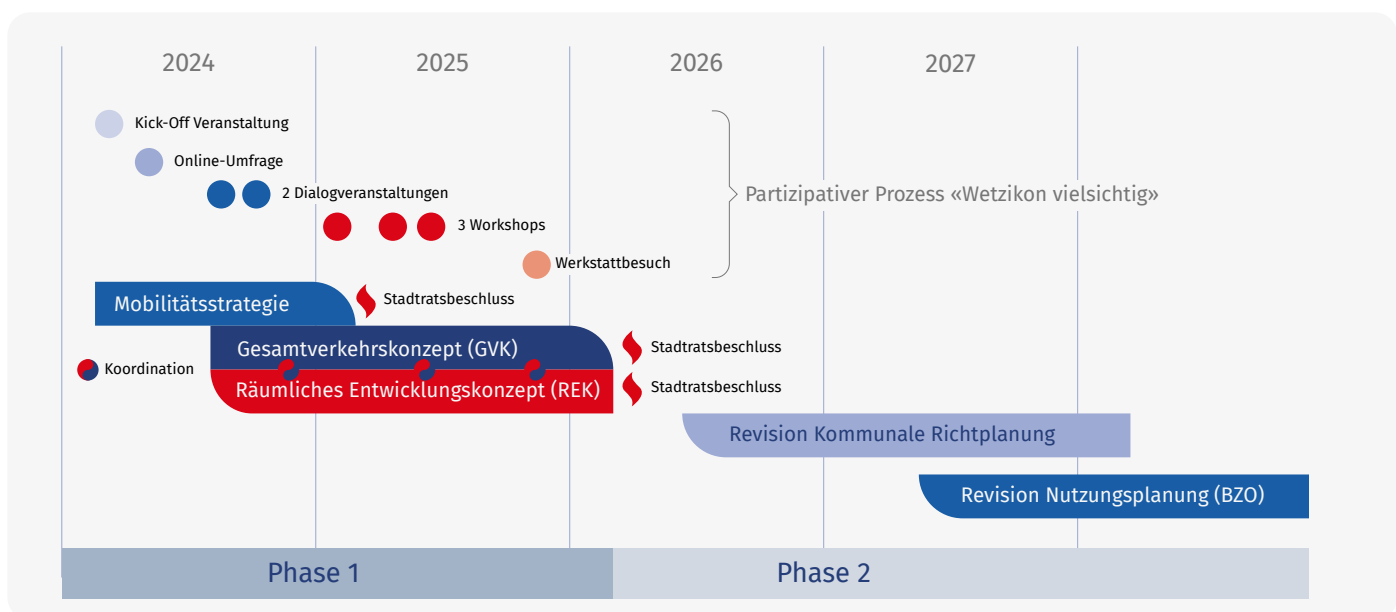


Abbildung 2

Prozess Ortsplanungsrevision,
Phasen 1 und 2

Das REK und das GVK sowie die begleitenden Mitwirkungsgefässe wurden durch ein fachlich interdisziplinäres Projektteam erarbeitet. Die strategischen Entscheidungen fällte eine Steuerungsgruppe mit Vertretern des Stadtrats und Fachpersonen. Der Beschluss (Verabschiedung des REK und GVK) fasste der Stadtrat.

Die städtische Verwaltung und weitere Fachstellen wurden im Rahmen eines Echo-raums informiert und einbezogen. Während des gesamten Prozesses wurde die Fachkommission I des Parlaments über die Zwischenstände von REK und GVK aufdatiert, das Parlament wurde an einem Informationsanlass informiert.

Die Mitwirkung der Bevölkerung war ein grundlegender Baustein der REK-Erarbeitung und die Mitwirkungsgefässe taktgebend im gesamten Prozess. Unter dem Claim «Wetzikon vielsichtig» informiert eine Webseite und ein regelmässig erscheinender Newsletter über den Stand der Ortsplanungsrevision sowie die verschiedenen Mitwirkungsmöglichkeiten.



Abbildung 3 und 4

Kick-Off-Veranstaltung vom 28. Mai 2024, Fotos: Aline Gerber

Die Ortsplanungsrevision startete 2024 mit einer Kick-Off-Veranstaltung und zwei Dialogveranstaltungen zu den Themen Grün- und Freiräume sowie Stadtentwicklung. Einen ersten umfassenden Einblick in die Sicht der Bevölkerung ermöglichte die Online-Befragung, an der rund 1'000 Personen teilnahmen. Rund 650 Antworten waren vollständig und konnten ausgewertet werden. Die Ergebnisse lieferten wertvolle Hinweise zu den räumlichen Stärken und Defiziten von Wetzikon und dienten als Grundlage für die weitere Planung.



Abbildung 5

Workshop 1 «Zielbild 2050 Siedlung und Freiraum»



Abbildung 6

Workshop 2 «Mobilität»

An den drei öffentlichen Workshops 2025 diskutierten jeweils zwischen 75 bis über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer das «Zielbild Wetzikon 2050» und die Teilstrategien zu den Schwerpunkten Siedlung, Freiraum und Mobilität. Die Teilnehmenden diskutierten in Gruppen ihre individuellen Sichtweisen auf die vom Projektteam vorgestellten Planungsentwürfe. Die Gruppen einigten sich auf konkrete Rückmeldungen zum Gezeigten und hielten ihre Anforderungen an die Entwicklung des Siedlungsgebietes, der Grün- und Freiräume sowie an die Mobilität schriftlich fest. Diese Rückmeldungen aus den drei Workshops wurden vom Projektteam jeweils sorgfältig ausgewertet und fachlich geprüft. Die Steuerungsgruppe diskutierte strategisch relevante Rückmeldungen aus den Workshops und entschied über den Umgang mit diesen. Wenn aus planerischer und strategischer Sicht sinnvoll und möglich, wurden die Rückmeldungen aus den Workshops in die Planungen integriert. Inputs, die keinen Eingang in die Planung gefunden haben, wurden begründet verworfen.

Ergebnisse der Beteiligung

Die Ergebnisse der Onlinebefragung und der drei Workshops wurden dokumentiert und ausgewertet. Diese Berichte sind auf der Webseite der Stadt Wetzikon einsehbar.

- [Auswertungsbericht Onlineumfrage](#)
- [Auswertungsbericht Workshop 1 «Zielbild 2050 Siedlung und Freiraum»](#)
- [Auswertungsbericht Workshop 2 «Mobilität»](#)
- [Auswertungsbericht Workshop 3 «Vertiefung Siedlung und Freiraum»](#)

Kurz vor der Fertigstellung von REK und GVK vermittelte ein öffentlicher Werkstattbesuch den Stand der Arbeiten und zeigte auf, wie die Anregungen aus den Beteiligungsformaten in die Planungen eingeflossen sind.



Abbildung 7

Werkstattbesuch vom 18. November 2025

2. Grundlagen und Analyse: Wo steht Wetzikon heute?

Übergeordnete Ziele und Vorgaben

Bund

Die räumliche Entwicklung von Wetzikon wird wesentlich durch Ziele und Vorgaben des Bundes geprägt. Besonders relevant sind folgende Aspekte:

Siedlungsentwicklung nach innen

Die Schweizer Raumplanung basiert auf der strikten Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet. Seit der Revision des Raumplanungsgesetzes 2014 müssen die Gemeinden ihre Reserven in bestehenden Bauzonen nutzen, bevor neue Flächen eingezont werden. Ziel ist es, die Zersiedlung zu stoppen, das Kulturland zu schonen und die bestehende Infrastruktur effizient zu nutzen. Für das Räumliche Entwicklungskonzept «Wetzikon 2050» bedeutet dies, dass die Entwicklung innerhalb der bestehenden Bauzonen stattfinden soll.

Bundesinventare

Objekte von nationaler Bedeutung sind in Bundesinventaren erfasst und geniessen besonderen Schutz. Für Wetzikon relevant sind insbesondere das «Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)» und das «Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)».

Im BLN befinden sich auf dem Stadtgebiet von Wetzikon zwei Landschaftsschutzgebiete von nationaler Bedeutung. Es handelt sich um das BLN 1401 Drumlinlandschaft Zürcher Oberland und das BLN 1409 Pfäffikersee inklusive der Moorlandschaft ML 5. Diese Gebiete sind landschaftlich und ökologisch wertvoll und müssen im Rahmen der räumlichen Entwicklung erhalten und geschützt werden.

Wetzikon ist Teil des ISOS-Sonderobjekts Aathal. Prägend ist der historische Verlauf des Aabachs mit den entlang dem Bachlauf angesiedelten Industrie- und Gewerbeensemble. Viele Industriebauten sind bis heute erhalten und gelten als wertvolle Zeitzeugen. Künftige Entwicklungen müssen diesen Bestand respektieren und sorgfältig integrieren.

Lückenschliessung Oberlandautobahn

Die heutige A15 (ehemals A53) wurde bereits in den 1960er-Jahren etappenweise geplant und gebaut. Das letzte fehlende Teilstück zwischen Uster und Hinwil konnte bisher trotz verschiedener kantonaler Projekte nicht realisiert werden. Seit 2020 liegt die Verantwortung für die gesamte A15 beim Bund, der damit auch für den Lückenschluss zuständig ist. Vorgesehen ist eine Tunnelvariante. Die Projektgenehmigung durch den Bundesrat wird 2027 erwartet. Mit dem Baustart ist frühestens 2038 zu rechnen; die Bauzeit beträgt rund 7 bis 10 Jahre.

Bahn-Doppelspurausbau Uster-Aathal

Im Ausbauschnitt 2035 des Bundes soll das Angebot der Zürcher S-Bahn erweitert werden. Dafür plant die SBB, die heute einspurige Strecke zwischen Uster und Aathal auf Doppelspur auszubauen. Dadurch können künftig mehr S-Bahnen zwischen Zürich, Uster und Wetzikon verkehren: zwei Linien im Viertelstundentakt ab Zürich HB via Stadelhofen nach Uster (eine davon weiter nach Wetzikon) sowie zwei weitere Linien im Halbstundentakt via Oerlikon nach Wetzikon. Wetzikon erhält damit acht statt bisher sechs Abfahrten pro Stunde Richtung Uster – Zürich HB. Dies führt an bestehenden Bahnübergängen, wie beispielsweise in Medikon, zu längeren Schliesszeiten.

Kanton und Region

Wetzikon als kantonales Zentrumsgebiet und urbane Wohnlandschaft

Der kantonale Richtplan (2024) definiert die Grundzüge der räumlichen Entwicklung und zeigt mit dem kantonalen Raumordnungskonzept den strategischen Orientierungsrahmen für die Koordination aller raumwirksamen Tätigkeiten auf. Im kantonalen Raumordnungskonzept wird Wetzikon als kantonales Zentrumsgebiet und Teil der «urbanen Wohnlandschaften» eingestuft. Diese Gebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zum künftigen Wachstum leisten: Mindestens 80 % des Bevölkerungswachstums des Kantons sollen in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften stattfinden. Wetzikon gilt zudem als Regionalzentrum mit den Schwerpunkten Wohnen und Arbeiten sowie als Sport- und Veranstaltungszentrum und soll sich entlang dieser Stärken weiterentwickeln.

Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens in den «urbanen Wohnlandschaften» soll das Angebot im öffentlichen Verkehr verdichtet und unerwünschte Einwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermieden und vermindert werden. In der Gesamtstrategie Verkehr werden zudem konkrete Ziele für die Mobilitäts-

entwicklung formuliert. So sollen die Mobilitätsbedürfnisse möglichst ressourcenschonend bewältigt werden, indem v. a. der Fuss- und Veloverkehr (FVV) auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten gefördert wird. Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den FVV entfällt, muss vom ÖV übernommen werden. Die Trennwirkung von Strassen im Siedlungsgebiet ist zu vermindern und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Siedlungen sollen so gestaltet werden, dass das Verkehrsaufkommen möglichst gering ausfällt.

In der Richtplankarte wird neben den Planungen des Bundes (Oberlandautobahn und Doppelspurausbau) die «Westtangente» als flankierende Massnahme zur Oberlandautobahn erwähnt. Diese soll die Zentren von Oberwetzikon und Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr entlasten. Im Rahmen vertiefter Abklärungen zeigte sich jedoch, dass der Bau der Westtangente in der geplanten Form nicht zulässig ist aufgrund des Verlaufs durch geschützte Moorlandschaft. Der Kanton hat daher auf die Weiterführung des Projektes verzichtet.

Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan, welcher durch den Planungsverband Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO) ausgearbeitet wird, bezeichnet Gebiete mit anzustrebender hoher und niedriger baulicher Dichte. Hohe Dichten sind in Oberwetzikon und Unterwetzikon, Teilen von Kempten sowie in den Quartieren Binz und Widum vorgesehen. Niedrige Dichten gelten für Oberkempten, Leisihalden und Robank. Die Gebiete Schöneich, Grund und Weid sind als regionale Arbeitsplatzgebiete ausgewiesen. In Robenhausen, Flos, Schönauf und Grund soll die bestehende Siedlungsstruktur erhalten bleiben.

Für die Gewässer sieht der regionale Richtplan die Revitalisierung des Wildbachs (kantonal) und des Vogelsangbächlis (kommunal) vor. Im Richtplan eingetragene Wildtierkorridore sollen die ökologische Durchlässigkeit der Landschaft sichern. Grosse Teile der Kulturlandschaft sind als Landschaftsschutz- oder Landschaftsfördergebiete festgelegt.

Der regionale Richtplan konkretisiert die kantonalen Vorgaben und stellt die regionalen Strassen- und Wegnetze dar. Als Folge der erwarteten Entlastung durch die Oberlandautobahn und Westtangente wurde im regionalen Richtplan festgelegt, dass die Achsen Zürcher- / Rapperswilerstrasse, Bahnhof- und Usterstrasse abklassiert werden. Weitere Strassenabschnitte wie Pfäffiker-, Hinwilerstrasse und Tösstalstrasse sind zur Umgestaltung vorgeschlagen. Im ÖV-Bereich sind Raumsicherungen für Bus-Trassees (Zulauf auf der Rapperswilerstrasse, inzwischen umgesetzt) sowie

der neue Bushof am Bahnhof Wetzikon als multimodale Verkehrsdrehscheibe vorgesehen. Für den Veloverkehr ist das Netz gemäss dem kantonalen Velonetz Alltag festgelegt. Im Bereich Fussverkehr sind die übergeordneten Wanderwege im regionalen Richtplan festgelegt.

Kommunale Grundlagen und Vorgaben

Vision 2040

Der Stadtrat verabschiedete zusammen mit dem Legislaturprogramm 2022–2026 eine Vision für das Jahr 2040. Die sechs darin enthaltenen Handlungsfelder werden die Stadt Wetzikon weit über die Legislatur 2022 bis 2026 hinaus prägen.

Ziel gemäss Vision 2040 ist es, Wetzikon als Stadt mit hoher Lebensqualität zu stärken und gute Rahmenbedingungen für zeitgemässen Wohnraum sowie einen attraktiven und zukunftsfähigen Arbeits- und Wirtschaftsstandort zu schaffen. Die qualitätsvolle Weiterentwicklung der Quartiere und die Förderung von Begegnungsorten sind dabei zentrale Anliegen. Dabei sollen die unterschiedlichen Charaktere der Quartiere erhalten bleiben, gleichzeitig jedoch gezielt urbane Qualitäten gestärkt und weiterentwickelt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Vision 2040 liegt auf einem gesunden und qualitativ hochwertigen Wachstum. Dieses wird aktiv gesteuert und basiert auf koordinierten Entwicklungskonzepten und klaren Zielbildern für die Siedlung, Landschaft und Mobilität. Die Weiterentwicklung der Ortsplanung sowie partizipative Prozesse bilden dafür wesentliche Instrumente. Die Vision 2040 verfolgt klar das Ziel einer klimaneutralen Stadtentwicklung. Dazu gehören eine klima- und umweltverträgliche Siedlungsentwicklung sowie die Sicherung und Aufwertung qualitativ hochwertiger Grün- und Freiräume. Das Handlungsfeld Mobilität strebt eine sichere, leistungsfähige und effiziente Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden an.

Grünraumkonzept (2022)

Das behördenverbindliche Grünraumkonzept wurde 2022 durch den Stadtrat genehmigt. Es analysiert die Situation der Grünräume in Wetzikon und formuliert Ziele, Schwerpunkte und Prioritäten für die langfristige Entwicklung der Grünräume im Siedlungsgebiet. Es macht Aussagen zur Bedeutung der Grünräume für Menschen und die Tiere, zur Verfügbarkeit und Qualität von öffentlich zugänglichen Freiräumen in Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sowie zur Bedeutung der Bäume und Grün-

flächen für die Hitzeminderung und Kühlung des Siedlungsraumes. Ein Katalog von möglichen Massnahmen zeigt, wie die Stadt Wetzikon ihre Qualitäten erhalten und ihre vielfältigen Grünräume zum Nutzen der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Natur weiterentwickeln kann. Das Grünraumkonzept ist eine behördenverbindliche Leitlinie für die Revision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung und ist bei Planungen, Projekten und im Vollzug durch die zuständigen Behörden- und Verwaltungsstellen zu beachten.

Umwelt- und energiepolitische Ziele (2024)

Am 14. März 2022 bzw. 29. Januar 2024 wurden die umwelt- und energiepolitischen Ziele 2030/2050 durch das Parlament festgesetzt. Damit verfügt die Stadt Wetzikon über einen Zielkatalog, der die wesentlichen Handlungsfelder mit kommunaler Handlungskompetenz beinhaltet.

Die umwelt- und energiepolitischen Ziele konkretisieren die Vision 2040 des Stadtrats im Handlungsfeld «Klimaneutrale Stadt», wirken aber bezüglich der Themen «Mobilität», «Wohnraum und Arbeitsplatz» und «Gesundes, qualitatives Wachstum» aus. Zudem statten sie auch Zielsetzungen des Grünraumkonzepts mit konkreten Zeithorizonten und quantitativen Werten aus.

Als eines der übergeordneten Ziele setzt sich die Stadt Wetzikon die Abnahme des CO₂-Ausstosses auf Netto-Null bis spätestens 2050. Für die energie- und umweltrelevanten Handlungsfelder sind detaillierte Ziele festgelegt worden. Für das REK von Bedeutung sind insbesondere die Handlungsfelder Verkehr (Erhöhung Modal-Split), Wasser (Zunahme ökologisch wertvoller Gewässerabschnitte), Boden (Realisierung der Schwammstadtfunktionen, Erhöhung Retentionskapazität), Biodiversität (Stärkung Vernetzungskorridore) und das Handlungsfeld Landschaft + Siedlung (Zunahme Flächenanteil Bäume und Hecken im Siedlungsgebiet, Verbesserung Landschaftsqualität).

Für die Erreichung der umwelt- und energiepolitischen Zielwerte 2030 tritt im Jahr 2026 ein Massnahmenplan in Kraft. Dieser sieht vor, dass die relevanten Ziele und Massnahmen im Rahmen der Ortsplanungsrevision aufgegriffen und in die Planungsinstrumente eingearbeitet werden.

Mobilitätsstrategie (2025)

Der Stadtrat verabschiedete am 22. Januar 2025 mit der Mobilitätsstrategie die erste strategische Grundlage der aktuellen Ortsplanungsrevision. Die Mobilitätsstrategie baut auf den übergeordneten Zielen von Stadt, Kanton und Bund auf und stützt sich auf eine Situations- und Trendanalyse. Diese zeigt insbesondere das anhaltende Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum sowie den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als zentrale Herausforderungen. Um den künftig steigenden Mobilitätsbedarf ohne negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit, die Aufenthalts- und somit die Lebensqualität überhaupt bewältigen zu können, ist eine Verlagerung hin zu Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr notwendig.

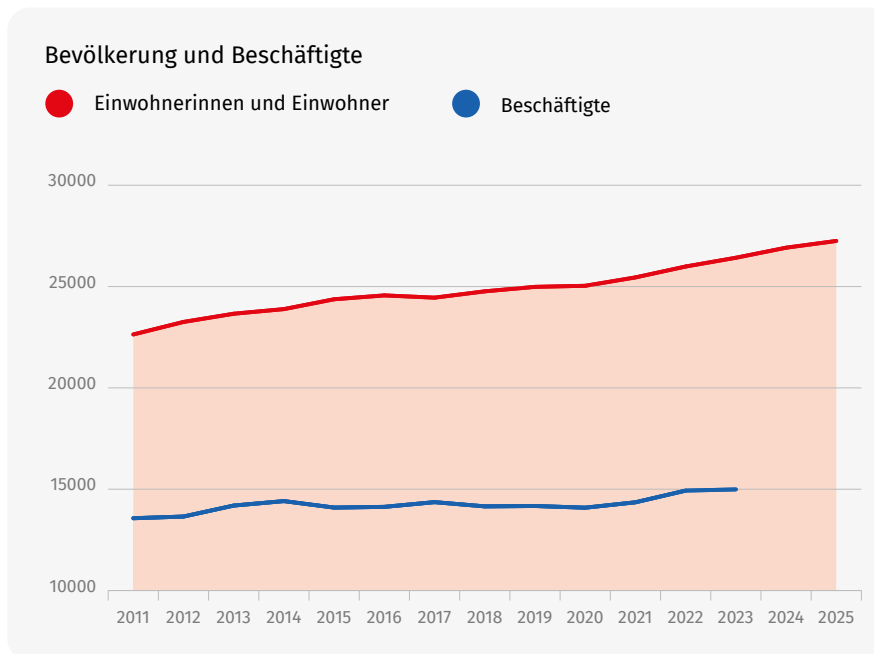
Die Mobilitätsstrategie zeigt die strategischen Stossrichtungen sowie Themen und Räume mit Handlungsbedarf auf. Dies mit dem Ziel, ein effizientes, sicheres und stadtverträgliches Verkehrssystem mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel zu schaffen. Das Gesamtverkehrskonzept, welches ebenfalls Teil der Ortsplanungsrevision ist, vertieft und konkretisiert die Ansätze der Mobilitätsstrategie und stimmt diese mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept ab.

Analyse Siedlung

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Mit der baulichen Entwicklung nahm auch die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner von Wetzikon kontinuierlich zu. Besonders in den letzten 20 Jahren ist ein Wachstumsschub zu verzeichnen: Während Wetzikon im Jahr 2000 rund 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner zählte, waren es 2007 bereits etwa 20'000 und per Ende 2025 über 27'000. Damit ist die Bevölkerung innerhalb von 25 Jahren um rund 50 % gewachsen. Im Vergleich dazu entwickelte sich die Zahl der Beschäftigten weniger dynamisch: Sie stieg von rund 13'500 im Jahr 2011 auf knapp 15'000 im Jahr 2023. In den nächsten Jahren ist gemäss Prognosen (Kantonales Gesamtverkehrsmo- dell GVM) von einer weiteren Zunahme der Bevölkerung und Beschäftigten auszu- gehen.

Wetzikon ist wirtschaftlich klar vom tertiären Sektor (Dienstleistungen) geprägt. Die Beschäftigung in diesem Bereich ist seit 2011 um 5 % gewachsen. Der sekundäre Sektor (Industrie) hat in dieser Zeit insgesamt an Bedeutung verloren. Im Vergleich zu anderen Gemeinden ist der sekundäre Sektor mit 29 % Anteil an Beschäftigten aber weiterhin relativ stark vertreten. Der primäre Sektor (Landwirtschaft) spielt eine untergeordnete Rolle. Wetzikon weist pro 1'000 Einwohnende rund 560 Beschäftigte

**Abbildung 8**

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (Quelle: Eigene Darstellung aufgrund Daten Kt. Zürich)

Wetzikon ist eine bedeutende Arbeitsplatzgemeinde in der Region. Ein wichtiger Indikator für die funktionale Ausrichtung einer Gemeinde ist das Verhältnis von Bevölkerungszahl zu Vollzeitäquivalenten (VZÄ): Je höher dieser Wert, desto stärker ist die Bedeutung der Gemeinde als Wohngemeinde. Je niedriger der Wert ist, desto höher ist die Bedeutung als Arbeitsplatzgemeinde. In Wetzikon beträgt das Verhältnis zwischen Bevölkerungszahl und VZÄ im Jahr 2020 2,40. Der Wert ist seit 2011 (2,27) leicht angestiegen. In grossen Agglomerationsgemeinden gilt ein Schwellenwert von 2,5 zur Unterscheidung zwischen städtischen Arbeitsplatzgemeinden (unter 2,5) und städtischen Wohngemeinden (über 2,5). Wetzikon ist mit einem Wert von 2,40 im Jahr 2020 dementsprechend keine typische Wohngemeinde, sondern eher als Arbeitsplatzgemeinde einzuordnen.

Die Wirtschaftsstruktur Wetzikons ist stark von kleinen und mittleren Unternehmen geprägt. Den grössten Anteil aller Arbeitsstätten machen Mikrobetriebe mit bis zu neun VZÄ aus. Die heute starke räumliche Streuung dieser Betriebe über das gesamte Stadtgebiet erschwert räumliche und betriebliche Weiterentwicklungen wie beispielsweise die Bildung von Clustern. Zusehends etablieren sich verkehrserzeugende Einkaufsangebote in den Industriezonen, welche zur Verdrängung von Betrieben insbesondere des sekundären Sektors führen können.

Dienstleistungsbetriebe sind mehrheitlich in den Mischzonen im Zentrumsraum (Oberwetzikon, Unterwetzikon, Bahnhofstrasse) angesiedelt und tragen dort zur Funktionsmischung und Belebung bei. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Wohnnutzungen und Dienstleistungen in den Zentrumslagen räumlich weitgehend getrennt sind. In der Stadtmitte besteht eine hohe Dichte an Dienstleistungen, während die Wohnbevölkerung dort gering ist.

Dichte und Einwohnerpotenzial

Die Bevölkerung und die Beschäftigten verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. Die geringste Bevölkerungsdichte mit unter 50 Einwohnenden pro Hektar (EW/ha) findet sich in den durchgrünten Einfamilienhausquartieren an den Hanglagen. Deutlich höher ist die Bevölkerungsdichte mit 100 bis 200 EW/ha in den Gebieten Feld, entlang der Usterstrasse sowie rund um die Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon. Die Beschäftigten konzentrieren sich vor allem auf die Arbeitsplatzgebiete sowie die beiden Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon. Zudem ist das Spital Wetzikon (GZO) ein bedeutender Arbeitsort.

Auch künftig ist mit einem Bevölkerungswachstum zu rechnen. Zum einen liegen in der Stadt bereits verschiedene Projekte und Planungen vor, zum anderen bestehen in allen Quartieren bauliche Reserven. Für das REK wurde abgeschätzt, wie viele zusätzliche Einwohnende Wetzikon bis 2050 aufnehmen kann. Diese Analyse zeigt, dass innerhalb der bestehenden Bauzonen (gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung) bis dahin rund 10'000 weitere Einwohnende Platz finden könnten.

Siedlungsentwicklung und Quartierstruktur

Die Grenzen der ursprünglich eigenständigen Dörfer Oberwetzikon, Unterwetzikon, Robenhausen und Kempton sind heute kaum mehr zu erkennen. Die Übergangsbereiche entwickelten sich im Laufe der Zeit zu vielseitigen Quartieren mit individuel-



Abbildung 9

Historisches Dorfzentrum Robenhausen

lem Charakter und hoher Wohnqualität. Dabei behielten die ehemaligen Dorfkerne ihre historisch gewachsenen Strukturen und Funktionen zum Teil bei: Kempten und Robenhausen erfüllen lokale Versorgungsaufgaben, Oberwetzikon und Unterwetzikon übernehmen Zentrums- und Versorgungsfunktionen für die Stadt und die Region. Die Weiler Ettenhausen und Robank sind noch vollständig in ihrer kleinteiligen, landwirtschaftlich geprägten Struktur erkennbar.

Neben historischen Dorfkerne sind in Wetzikon viele bauliche Zeugen der Industriekultur Zürcher Oberland vorhanden, welche auf die Energiegewinnung durch



Abbildung 10

Spinnerei Floss, eingangs Wetzikon an der Zürcherstrasse:
Bauliche Zeugen der Industriekultur Zürcher Oberland



Abbildung 11

Blick ab Spital GZO auf die Eggstrasse und Oberwetzikon:
Durchgrünte Wohnquartiere mit niedriger Dichte grenzen
an Neubausiedlungen mit urbanerem Charakter.

Wasser und die Textilproduktion verweisen, so die Spinnerei Floss, die ehemalige Textilfabrik J. Dürsteler & Co. (Idewe-Areal) und die Schöna. Auch Wasserwege und Wasserkraftwege machen die frühindustrielle Vergangenheit immer noch spürbar.

Die aus der historischen Entwicklung entstandene räumliche Vielfalt und starken Quartieridentitäten wurden bereits im REK 2010 als besondere Qualität von Wetzikon erkannt. Die hohe bauliche Dynamik der letzten Jahre ist vielerorts räumlich sichtbar und schreitet weiter voran, die Quartierstrukturen verändern sich teilweise deutlich.

Wetzikon verfügt über drei grosse, zusammenhängende Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung: Schöneich, Grund und Weid. Diese Arbeitsplatzgebiete weisen vielerorts einen hohen Versiegelungsgrad, mangelhafte Aussenraumqualitäten und schlechte Durchquerungsmöglichkeiten auf. Besonders raumprägend und einschneidend ist dies im Arbeitsplatzgebiet Weid, das direkt an das Robenhauser Riet grenzt.

In Wetzikon bestehen auch weiterhin bedeutende aktivierbare Innenentwicklungspotenziale, darunter grosse, heute noch nicht bebaute Grundstücke in Wohn- oder Mischzonen an zentralen Lagen. Davon befinden sich mehrere im Eigentum der öffentlichen Hand, so z. B. die Grundstücke der Färberwiese und des Binzfelds. Zudem konnte die Stadt mit dem Kauf des Grundstücks im Tannenrain gut erschlossenes Industrieland an guter Lage sichern und damit eine Entwicklungsperspektive bieten.



Abbildung 12

Reservezone Buechgrindel/Oberwisen

Die beiden Reservezonen Buechgrindel/Oberwisen und Schöneich stellen ein langfristig nutzbares Potenzial für die Siedlungs- und Freiraumentwicklung dar. Die Gebiete Büelwiesen und Ringetshalden weisen insbesondere Potenzial für langfristige öffentliche Nutzungen und Erholungsnutzungen auf.

Regionale Rolle und Zentrumsfunktionen

Wetzikon verfügt über ein vielseitiges Sportangebot und Veranstaltungen mit regionaler Ausstrahlung wie die Chilbi und die ZOM (Züri Oberland Mäss). Das Bildungsangebot ist breit gefächert – es reicht von der Kantonsschule Zürcher Oberland über Berufs- und Fachschulen bis hin zu alternativen Bildungsangeboten. Eine zentrale regionale Bedeutung kommt Wetzikon auch im Gesundheits- und Sozialbereich zu, unter anderem mit dem Spital (GZO Spital Wetzikon) und dem Pflegezentrum Sonneweid. Der Migros Oberland Märts ergänzt das regionale Angebot.

Oberwetzikon und Unterwetzikon, welche diese Angebote grösstenteils bereitstellen, weisen jedoch grosse räumliche Defizite auf und schöpfen ihr Potenzial insbesondere als identitätsstiftende Stadtzentren und vielseitige Versorgungszentren noch nicht aus. Unterwetzikon ist mit dem Bahnhof Wetzikon zwar Ankunftsort und Tor zur Stadt: Die Verkehrsdrehscheibe mit sehr guter Anbindung an die S-Bahn und an das regionale Busnetz und wird täglich von über 25'000 Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Der Bahnhof ist aber schlecht an das umliegende Siedlungsgebiet angebunden und das Versorgungsangebot sowie die Aufenthaltsqualität ist gering. Das Zentrum Oberwetzikon ist vom Durchgangsverkehr belastet und bietet ebenfalls nur geringe Aufenthaltsqualitäten.

Mit dem Neubau des Migros Oberland Märts, dem städtischen Projekt «Aufwertung Zentrum Oberwetzikon» und dem öffentlichen Gestaltungsplanverfahren Oberwetzikon sind Planungen und Projekte im Zentrum Oberwetzikon fortgeschritten. Mit dem Masterplan «Stadtraum Bahnhof Wetzikon» sowie der genehmigten Gestaltungspläne Pestalozzistrasse und Mattacker nördlich der Rapperswilerstrasse wurde in Unterwetzikon eine Transformation planerisch ebenfalls vorbereitet. Die anstehenden baulichen Entwicklungen schaffen die Voraussetzungen dafür, dass die beiden Zentren ihr Potenzial für Stadt und Region entfalten können. Diese und weitere anstehende Grossprojekte wie die Arealentwicklungen Binzacker beim Bahnhof Kempten bieten insbesondere auch die Chance, städtebauliche und freiräumliche Qualitäten zu stärken und die Siedlungsentwicklung mit je nach Quartier spezifischem Fokus weiterzuentwickeln.

Fazit Analyse Siedlung

Wetzikon verfügt über zahlreiche Stärken und Potenziale im Bereich Siedlung. Stärken sind bereits vorhandene, klar erkennbare und unmittelbar wirksame Qualitäten des Siedlungsangebots und der Siedlungsstruktur. Potenziale hingegen beschreiben noch eher ungenutzte oder versteckte Entwicklungsmöglichkeiten.

Stärken

Regionale Funktionen:

Wetzikon ist ein relevanter Bildungs- und Gesundheitsstandort und bietet ein gutes Freizeitangebot im Sport- und im Veranstaltungsbereich, auch für die Region.

Quartieridentitäten:

Wetzikon entwickelte sich aus mehreren Dörfern. Die unterschiedlichen Quartiere zeichnen sich durch ihre historisch gewachsenen, jeweils individuellen Charaktere und zum Teil starken Quartieridentitäten aus.

Historische Zeitzeugen:

Wetzikon verfügt über wertvolle Zeugen der industriekulturellen Vergangenheit des Zürcher Oberlands, die mit ihren Industriebauten und Wasserkraftanlagen das Siedlungsgebiet prägen. Auch historische Dorfkerne und Gebiete in der Kernzone geben Wetzikon eine spezifische Identität.

Wohnqualität:

Wetzikon verfügt über durchgrünte Wohnquartiere mit geringer Dichte. Diese Quartiere weisen eine sehr hohe Wohnqualität auf – auch aufgrund ihrer Nähe zu den attraktiven Naherholungsgebieten.

Wirtschaftliche Basis:

Im Verhältnis zur Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner weist Wetzikon viele Arbeitsplätze auf – Wetzikon ist keine «Schlafstadt». Wetzikon ist zudem im sekundären Sektor nach wie vor stark, weist aber auch einen hohen Anteil im Dienstleistungssektor auf, welcher an den zentralen Lagen die Belebung fördert.

Potenziale

Entwicklung der städtischen und regionalen Versorgungszentren:

Die bereits bekannten grossen Planungen und Projekte in Oberwetzikon und Unterwetzikon bieten die Chance einer qualitativen Weiterentwicklung und Stärkung der zwei Stadtzentren in ihrer wichtigen Funktion für die Versorgung von Stadt und Region.

Massgebliche Innenentwicklungspotenziale:

Wetzikon verfügt an zentralsten Lagen bedeutende aktivierbare Innenentwicklungspotenziale, darunter grosse, heute noch nicht bebaute Grundstücke im Eigentum der öffentlichen Hand.

Langfristige Reserven:

Wetzikon verfügt mit den beiden Reservezonen Buechgrindel/Oberwisen und Schöneich über langfristig nutzbares Entwicklungspotenzial für die Siedlungs- und Freiraumentwicklung künftiger Generationen.

Grosse Planungsvorhaben und Projekte:

Grosse Planungsvorhaben und Projekte im Raum Oberwetzikon und Unterwetzikon sowie Bahnhof Kempten bieten eine hervorragende Chance für die Realisierung von städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten an zentralsten Lagen.

Im Wetzikon sind einige räumliche Herausforderungen in Bezug auf die Siedlungsstruktur bekannt. Folgenden soll insbesondere Aufmerksamkeit geschenkt werden:

Herausforderungen

Veränderung von gewachsenen Strukturen aufgrund der Innenverdichtung:

Verdichtungsvorhaben im bebauten Siedlungsgebiet verändern gewachsene Quartier- und Bevölkerungsstrukturen und damit auch soziale Netze. Auch Quartiercharaktere und -identitäten können sich verändern. Der mit der baulichen Entwicklung einhergehende Zuwachs an Bewohnenden und Beschäftigten erzeugt Druck auf die vorhandene Infrastruktur.

Weiterentwicklung der Arbeitsplatzgebiete:

Der hohe Versiegelungsgrad, die teilweise mangelhaften Aufenthaltsqualitäten sowie die fehlende Durchlässigkeit vieler Arbeitsplatzgebiete können in der Regel nur im Zuge baulicher oder betrieblicher Entwicklungen verbessert werden. Die bestehenden betrieblichen Strukturen – geprägt durch zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen mit disperser räumlicher Verteilung – erschweren jedoch eine räumliche Weiterentwicklung sowie die Mobilisierung von Flächen.

Analyse Freiraum

Freiräume unter Druck

Mit dem Grünraumkonzept analysierte die Stadt Wetzikon 2022 die Entwicklung der Frei- und Grünräume. Das Konzept stellt fest, dass die innerstädtische Verdichtung, die wachsende Einwohnerzahl und die verschiedensten Ansprüche an die Nutzungen den Druck auf die noch bestehenden Grün- und Freiräume erhöhen. Die ökologischen Herausforderungen durch die Abnahme der Biodiversität werden immer dringlicher. Die Klimaerwärmung erfordert in Bezug auf die Grün- und Freiräume rasches Handeln, um die Folgen für das städtische Lokalklima, den Wasserhaushalt und die Biodiversität abzufedern.

So kommen beispielsweise ältere Bäume im Rahmen der inneren Verdichtung in Bedrängnis; Platz für Ersatz- oder Neupflanzungen von Bäumen ist oft schwierig zu finden. Die Fliessgewässer sind auf grösseren Abschnitten verbaut. Freie, unverbauten Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets von Wetzikon werden mit der angestrebten Innenentwicklung zunehmend überbaut. Die von der Bevölkerung geschätzten Grünräume drohen schleichend zu verschwinden.

Das Grünraumkonzept macht aber auch auf die grossen räumlichen Stärken und Potenziale in Wetzikon aufmerksam, um mit dem Wachstumsdruck umzugehen und den vielfältigen Ansprüchen aus Forst- und Landwirtschaft, Naturschutz, Bevölkerung sowie Industrie- und Gewerbe zu begegnen.

Räumliche Potenziale

Das Siedlungsgebiet ist eingebettet in eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft. Zwei Landschaftsräume von nationaler Bedeutung – das Pfäffikerseegebiet und die Drumlinlandschaft Zürcher Oberland – sind zugleich Refugien für geschützte Tier- und Pflanzenarten, aber auch beliebte Erholungsgebiete für Menschen aus der ganzen Region. Das Gemeindegebiet wird durch mehrere Gewässerläufe durchzogen. Sie sind oft von Wegen begleitet und wichtige Elemente der Naherholung. Gleichzeitig sind sie Lebensräume und von grosser Bedeutung für die ökologische Vernetzung im Siedlungsgebiet und in intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen. Ihre Bedeutung für die Stadt wurde mit der Fjordstrategie (2010) herausgestrichen und das Potenzial für weitere ökologische und freiräumliche Aufwertungen ist weiterhin gross.



Abbildung 13
Robenhauser Riet

Herausforderungen durch den Klimawandel

Das Pfäffikerseegebiet im Norden, die Wälder und die offene Landschaft östlich und südlich von Wetzikon sind wichtige Kaltluftentstehungsgebiete. Die Fjorde, die in das Siedlungsgebiet münden und die Gewässerläufe, die die Stadt durchqueren, ermöglichen ein Eindringen der kühlen Luft in das Siedlungsgebiet. Dank dieser ist die sommerliche Hitzebelastung in weiten Teilen des Stadtgebiets weniger ausgeprägt als in anderen urbanen Räumen. Trotzdem finden sich in Wetzikon Quartiere mit wenig Grünflächen und hohem Bodenversiegelungsgrad, die im Sommer eine hohe Hitzebelastung aufweisen, beispielsweise die Arbeitsplatzgebiete Weid und Schöneich sowie die Gebiete entlang der Zürcher-, Rapperswiler und Bahnhofstrasse. Hier zeigt sich auch die Bedeutung von Stadtbäumen und Grünflächen. Auf Arealen mit grosskronigen Bäumen ist die sommerliche Wärmebelastung tagsüber viel tiefer als auf unbeschatteten, versiegelten Flächen (vgl. Abbildung 14). Die

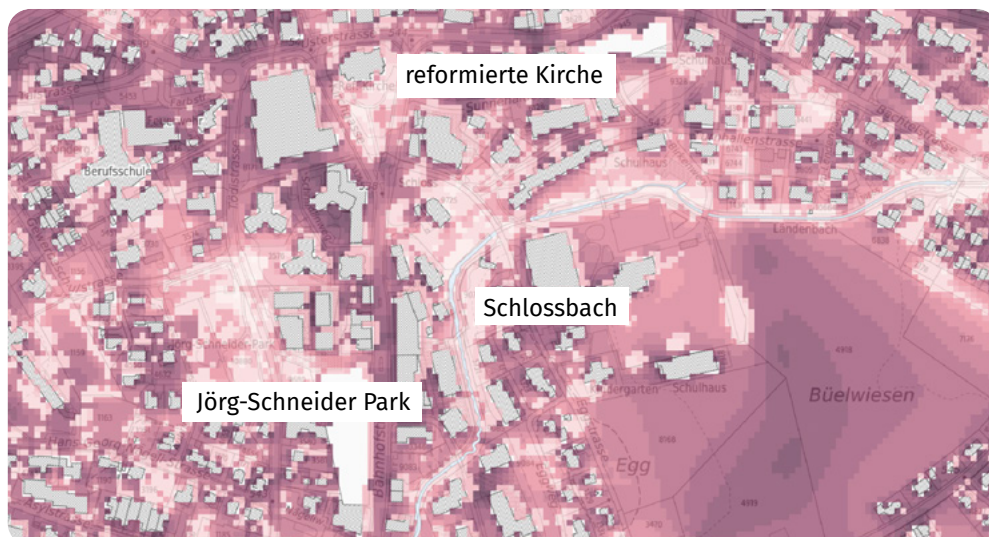


Abbildung 14
Klimaanalysekarte des Kantons Zürich, Ausschnitt Oberwetzikon. Je dunkler die Farben, desto höher die Wärmebelastung an einem Sommertag. Der baumbestandene Jörg-Schneider-Park, der Park der reformierten Kirche und der Schlossbach sind dann angenehme Aufenthaltsorte.

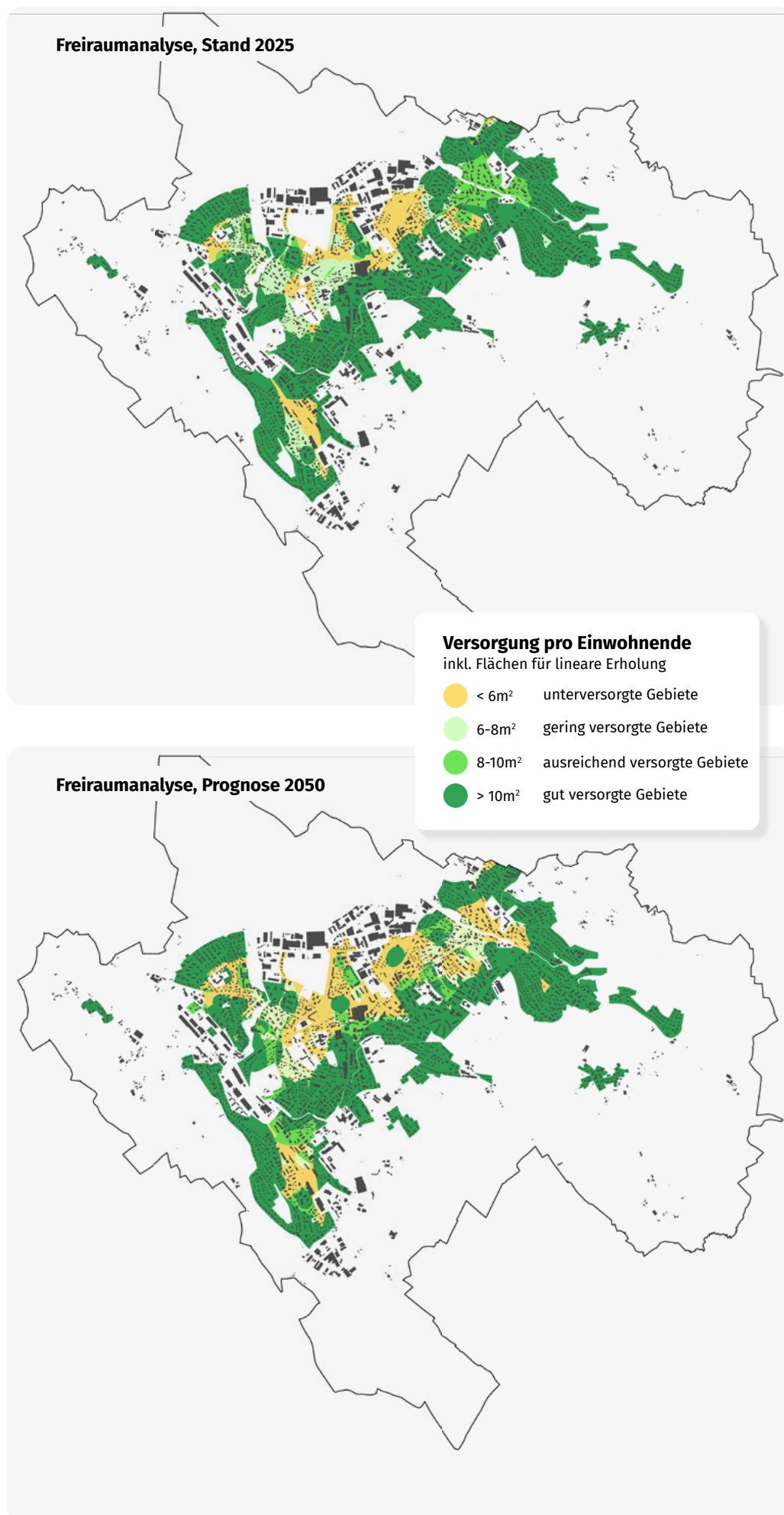
Umsetzung von Schwammstadtprinzipien können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten, indem Regenwasser vor Ort aufgenommen, gespeichert und genutzt wird. Damit kann nicht nur das Stadtklima verbessert werden, auch die Resilienz gegenüber Starkniederschlägen und Überschwemmungen wird erhöht.

Freiraumversorgung

Frei zugängliche Räume für die Bevölkerung werden in einer wachsenden Stadt wie Wetzikon immer wichtiger. Diese Räume nehmen vielfältige Funktionen für die Erholung, Begegnung und das Spielen wahr; sie sind aber auch von zentraler Bedeutung für die Natur, das Lokalklima und das Quartierbild. Heute bestehen in Wetzikon nur wenige öffentlich zugängliche und frei nutzbare Freiräume, darunter der Jörg-Schneider-Park. Ein grosser Teil sind zweckgebundene Freiräume (Schulanlagen, Sportanlagen) oder private Gebäudeumgebungen. Die siedlungsnahen Landwirtschaftsflächen, Wälder und die grossen Naturschutzgebiete sind attraktiv für Spaziergänge, Velofahrten oder Naturerlebnisse, können aber nicht die gleiche Funktion wie Freiräume im Siedlungsgebiet erfüllen.

Um die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlich zugänglichen Freiräumen zu untersuchen, wurde eine quantitative Analyse erstellt. Diese berücksichtigte einerseits für die Öffentlichkeit zugängliche Flächen im Siedlungsgebiet wie Parks, Schulanlagen oder Spielplätze, andererseits aber auch die umliegenden Wälder, Landwirtschafts- und Naturschutzgebiete. Dabei wurden Flächen, die vielfältig nutzbar sind, für die Versorgungsanalyse stärker gewichtet. Die Untersuchung zeigt, dass Gebiete am Siedlungsrand in der Regel gut versorgt sind. Insbesondere in den Quartieren Binz, Kempton, Widum und teilweise im Guldisloo sowie im Gebiet Bahnhof Wetzikon, Rapperswilerstrasse und im Zentrumsgebiet von Robenhausen bestehen heute aber deutliche Defizite (vgl. Abbildung 15). Auch das Arbeitsplatzgebiet Weid ist unterversorgt. Diese Situation wird sich mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum und der Beschäftigtenentwicklung bis 2050 weiter akzentuieren (vgl. Abbildung 16).

Für die Verbesserung der Freiraumversorgung ist es deshalb von zentraler Bedeutung, nicht nur neue Freiräume zu schaffen, sondern auch die Nutzungsmöglichkeiten sowie die gestalterische und ökologische Qualität bestehender Flächen zu verbessern. Zusätzliche Pocket Parks können das Angebot verdichten. Bei künftigen Arealentwicklungen ist die Realisierung qualitativ hochwertiger öffentlicher Freiräume frühzeitig mitzudenken und planerisch zu sichern. Es ist zudem wichtig, bei der Prüfung der Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden langfristigen Reserven Buechgrindel/Oberwisen, Bühlwiesen und Ringetshalden dem Aspekt der Freiraumversorgung grosse Beachtung zu schenken.

**Abbildung 15**

Auszug aus der Freiraumanalyse, Stand 2025: In einigen zentral gelegenen Wohnquartieren ist die Versorgung mit öffentlich zugänglichen Freiräumen heute nicht ausreichend.

Abbildung 16

Auszug aus der Freiraumanalyse, Prognose 2050: Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums wird die Versorgung mit öffentlich zugänglichen Freiräumen auch 2050 unter Einbezug von neuen Parkanlagen angespannt bleiben.

Fazit Analyse Freiraum

Wetzikon verfügt über zahlreiche Stärken und Potenziale im Bereich Freiraum. Stärken sind bereits vorhandene, klar erkennbare und unmittelbar wirksame Qualitäten des Freiraumangebots. Potenziale hingegen beschreiben ungenutzte oder versteckte Entwicklungsmöglichkeiten.

Stärken

Naturnahe Landschaftsräume:

Die Naturschutzgebiete Pfäffikerseegebiet und Drumlinlandschaft Zürcher Oberland sind von nationaler Bedeutung und stellen für die Stadt und Region wichtige Erholungsräume dar.

Kulturlandschaft:

Eine vielfältige, landwirtschaftlich geprägte Landschaft und Wälder mit hohem Natur- und Erholungswert umgeben das Siedlungsgebiet und wirken im Sommer klimatisch ausgleichend.

Gewässernetz:

Die Landschaft und das Siedlungsgebiet sind von Gewässerläufen durchzogen. Sie haben eine herausragende Bedeutung für die Naherholung, die ökologische Vernetzung und das Lokalklima.

Fjorde:

Die weitläufigen, identitätsstiftenden Landschaftsfjorde im Siedlungsgebiet sind ein Rückgrat der Naherholung und Bestandteil der ökologischen Vernetzung.

Grünflächen und Baumbestand:

In vielen Quartieren ist ein gutes Grundgerüst aus Bäumen, Gehölzgruppen und Hecken mit hoher ökologischer und bioklimatischer Bedeutung vorhanden. Ergänzt wird dieses durch ein Mosaik von Grünflächen mit teils hoher Bedeutung für das Lokalklima.

Potenziale

Zusätzliche Freiräume:

Flächen für neue öffentlich zugängliche Freiräume sind vorhanden und haben günstige Voraussetzungen für eine Realisierung.

Aufwertung bestehender Freiräume:

In Grosssiedlungen aus den 60er-/80er-Jahren liegen viele halböffentliche Freiräume, die aufgewertet werden können.

Klimaangepasste Siedlungsentwicklung:

Mit der naturnahen Gestaltung von Privatgärten und öffentlichen Anlagen, der Begrünung von Gebäuden sowie der Umsetzung von Schwammstadtprinzipien bei Strassen, Parkplätzen, Plätzen, Grünanlagen oder Flachdächern kann mehr Natur im Siedlungsraum gefördert sowie eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung und eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Baumpflanzungen:

Im ganzen Siedlungsgebiet, insbesondere auch in wenig begrüneten, stark versiegelten Quartieren, ist das Potenzial für neue Baumpflanzungen vorhanden.

Naherholung:

Durch eine bewusste Gestaltung der Landschaftsräume rund um Wetzikon, insbesondere der landwirtschaftlich genutzten Gebiete, kann der Naherholungswert weiter gestärkt werden.

Gewässeraufwertung:

Bachläufe inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets bieten Potenzial zur Revitalisierung und ökologischen Aufwertung. Im Siedlungsgebiet und insbesondere in den Fjorden besteht weiteres Potenzial für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Gewässern.

Die Freiraumentwicklung von Wetzikon steht vor mehreren Herausforderungen, die besondere Beachtung erfordern, um eine zukunftsfähige Entwicklung zu ermöglichen.

Herausforderungen

Grünräume unter Druck:

Aufgrund der starken Siedlungsentwicklung und der Innenentwicklung stehen unbebaute und wenig ausgenutzte Grundstücke, private Gärten und insbesondere Bäume stark unter Druck. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen der Entwicklung von Grundstücken und dem Erhalt von genügend Grünflächen. Wichtige öffentliche Grünräume müssen gesichert und deren Vernetzung gestärkt werden. Für private Grünflächen sind die quantitativen und qualitativen Anforderungen zu erhöhen.

Freiraumversorgung und -qualität:

Die Arbeitsplatzgebiete und viele Wohn- und Mischgebiete sind heute mit Freiräumen unterversorgt. Die Aufenthaltsqualität vieler Freiräume ist ungenügend. Zudem ist ein Teil der Freiräume zweckgebunden oder nicht für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar. Die umgebenden Landwirtschaftsflächen, die Wälder und Naturschutzgebiete sind wichtig für die Naherholung, können aber nicht die gleiche Funktion wie Freiräume im Siedlungsgebiet erfüllen. Mit einer Freiraumplanung, der Sicherung von Flächen und einer zeitnahen Realisierung von qualitativ hochwertigen Freiräumen ist die Versorgung der Bevölkerung und der Arbeitnehmenden zu verbessern.

Hitzebelastung:

Die hohe Hitzebelastung in den Sommermonaten belastet vulnerable Personengruppen und führt zu volkswirtschaftlichen Kosten. Die sommerliche Hitze wird durch die starke Versiegelung, einen zu geringen Baumbestand und eine unzureichende Zirkulation von Kaltluftströmen verstärkt. Weitere Folgen des Klimawandels, wie Trockenheitsphasen oder Starkniederschläge, wirken sich dadurch stärker aus. Die Umsetzung von Schwammstadtprinzipien und der klimaangepassten Siedlungsentwicklung ist für Bauherren, Planende und Behörden herausfordernd.

Biodiversität im Siedlungsraum:

Grünflächen und Gebäudeumgebungen sind für Tiere und Pflanzen wichtige Lebensräume, sofern sie naturnah gestaltet und untereinander vernetzt sind. Der Erhalt und die Förderung von Bäumen, Hecken und artenreichen Wiesen sowie durchgängige, naturnahe Gewässer und Vernetzungskorridore sind überlebenswichtig für Insekten, Reptilien, Kleinsäuger und viele weitere Tiergruppen. Naturnahe Lebensräume wie Gehölze, Blumenwiesen und Gewässer bilden die ökologische Infrastruktur und müssen in den Planungen wie andere Infrastrukturen von Beginn an berücksichtigt und werden.

Analyse Mobilität

Mobilitätsverhalten

Das Verkehrsverhalten in Wetzikon ist MIV-geprägt. Der MIV-Anteil an allen Wegen im Ziel- und Quellverkehr liegt bei 61% (vgl. Abbildung 17) und damit deutlich über dem kantonalen Durchschnitt mit 43%. Die Werte im Bezirk Hinwil mit 62% sowie in Gemeinden mit ähnlicher ÖV-Erschliessung wie beispielsweise Uster (54%) oder Bülach (60%) sind jedoch vergleichbar.

Modalsplit aller Wege im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr Wetzikon

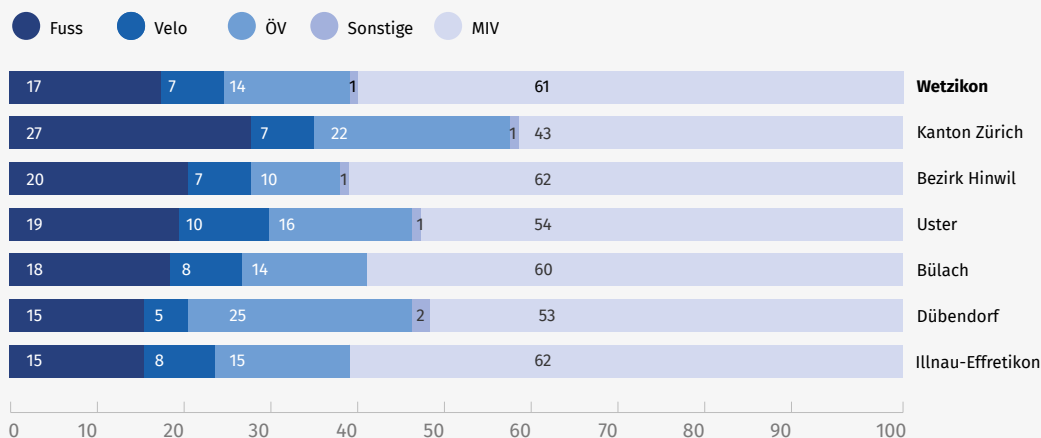


Abbildung 17

Modalsplit aller Wege im Ziel- und Quellverkehr, Vergleich mit Kanton Zürich und anderen Gemeinden
(Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

Auffällig ist zudem die hohe Fahrzeugdichte: Mit 520 eingelösten Personenwagen pro 1'000 Einwohnende im Jahr 2023 weist Wetzikon im Vergleich zu anderen Städten (Zürich 320, Uster 460, Bülach 490, Dübendorf 480 Personenwagen pro 1'000 Einwohnende) den höchsten Wert auf. Zudem blieb diese Zahl in den vergangenen Jahren weitgehend konstant, während in vergleichbaren Gemeinden eine Abnahme der Fahrzeugdichte zu beobachten ist.

Das anhaltende Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in Wetzikon hat in den vergangenen Jahren zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens ge-

führt. Prognosen zeigen, dass die Bevölkerung weiterwachsen wird; auch die Zahl der Arbeitsplätze wird voraussichtlich steigen, wenn auch in moderaterem Tempo (vgl. Analyse Siedlung, Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung). Mit dieser Entwicklung steigen die Mobilitätsbedürfnisse und ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens ist zu erwarten. Bei gleichbleibendem Modalsplit werden die aus dem Wachstum zusätzlich generierten MIV-Fahrten die Erreichbarkeit erschweren sowie die Aufenthaltsqualität und damit auch die Lebensqualität in Wetzikon weiter schmälern. Mit der Mobilitätsstrategie hat sich die Stadt Wetzikon bereits dazu bekannt, eine Veränderung des Modalsplits hin zu höheren Anteilen von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr anzustreben. Ziel ist es, den MIV gar nicht oder nur noch wenig wachsen zu lassen.

Fussverkehr

Dank des kompakten Siedlungsgebiets bietet Wetzikon gute Voraussetzungen für den Fussverkehr. Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen den kantonalen Wanderwegen, welche hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienen, und dem kommunalen Fusswegnetz. Beim kommunalen Fusswegnetz steht die Anbindung der Quartiere und die Verbindung von Freiräumen im Vordergrund. Dabei sind Fusswegverbindungen, welche direkte Wege und Abkürzungen ermöglichen, von sehr grosser Bedeutung. Besonders die zentral gelegenen Quartiere verfügen über eine hohes Fussverkehrspotenzial, weil verschiedene Einrichtungen und Dienstleistungen einfach zu Fuss zu erreichen sind. Entlang der stark vom MIV belasteten Strassen ist die Aufenthaltsqualität heute beeinträchtigt. In engen Strassenräumen kommt es zudem zu Nutzungskonflikten zwischen Fussverkehr, MIV und Veloverkehr. Um den Fussverkehrsanteil am Modalsplit zu erhöhen und das Potenzial des Fussverkehrs zu nutzen, sind Verbesserungen am Netz und an der Infrastruktur erforderlich. Von besonderer Bedeutung ist eine Steigerung der Aufenthaltsqualität entlang von Strassen und Wegen.

Veloverkehr

Das kantonale Velonetz weist in Wetzikon im Sinne eines Basisnetzes eine ausreichende Netzdichte auf. Verfeinert wird es vom kommunalen Velowegnetz. Wetzikon verfügt dank des kompakten Siedlungsgebiets und der überwiegend flachen Topografie in den zentralen Bereichen über ein grosses Potenzial für den Veloverkehr. Dennoch wird das Velo bislang nur wenig genutzt (vgl. Abbildung 17). Ein wesentlicher Grund dürfte die ungenügende subjektive Sicherheit sein, insbesondere im Hinblick auf den Schutz vor Konflikten mit dem MIV. Gerade auf den kantonalen Veloverbindungen, welche im Siedlungsgebiet von Wetzikon hauptsächlich entlang der Hauptverkehrsachsen des motorisierten Verkehrs verlaufen, entspricht die Infrastruktur über weite Strecken nicht den aktuellen Standards. Das kommunale, feinmaschigere Velonetz stellt die Erschliessung der Quartiere sicher. Aber auch hier gibt es Schwachstellen und die Infrastruktur entspricht nicht überall den aktuellen Standards. Um das Potenzial des Veloverkehrs in Wetzikon zu nutzen, sind Verbesserungen am Netz und an der Infrastruktur erforderlich.

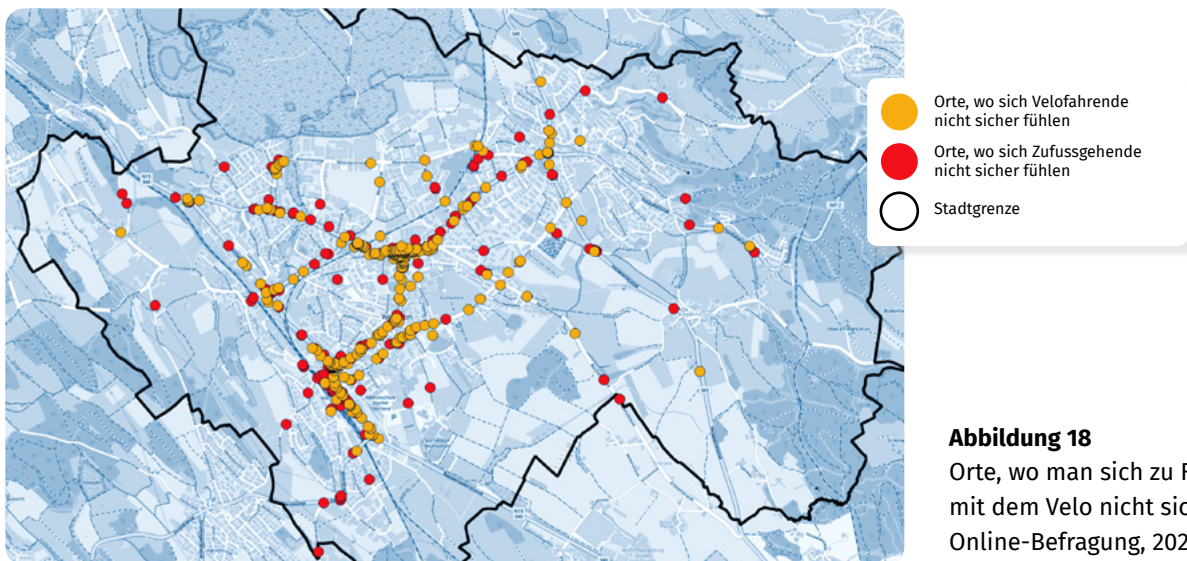


Abbildung 18

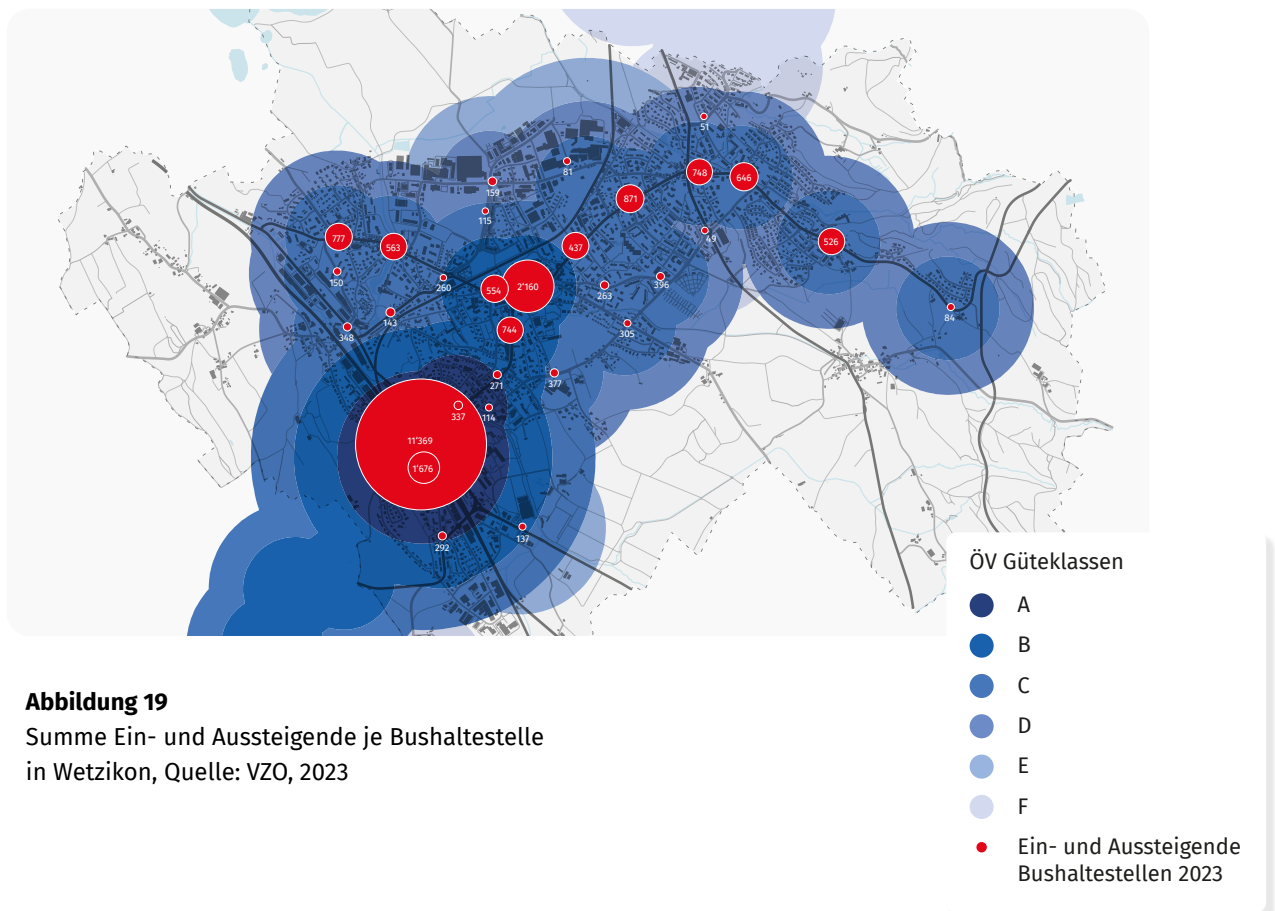
Orte, wo man sich zu Fuss oder mit dem Velo nicht sicher fühlt, Online-Befragung, 2024

Öffentlicher Verkehr

Wetzikon ist mit der S-Bahn und dem Busangebot gut in das regionale ÖV-Netz eingebunden. Die bestehende S-Bahn-Strecke zwischen Uster und Aathal soll gemäss Plänen des Bundes im Ausbauschnitt 2035 durchgehend auf Doppelspur ausgebaut werden. Dadurch werden von Wetzikon in Richtung Zürich statt sechs neu acht S-Bahn-Abfahrten pro Stunde ermöglicht. Entscheidend ist, dass der geplante Ausbau der S-Bahn sowohl mit kommunalen als auch mit regionalen ÖV-Massnahmen flankiert werden muss, damit er seine volle Wirkung entfalten kann.

Der Bahnhof Wetzikon ist ein wichtiger, regionaler Verkehrsknotenpunkt. Als Verkehrsdrehscheibe ermöglicht er bereits heute Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und verschiedenen anderen Verkehrsmitteln. Mit dem Bahnhof Kempten verfügt Wetzikon über einen zweiten Bahnhof, wo jedoch ein kleineres S-Bahnangebot vorhanden ist. Durch eine bessere Einbindung in das Fuss- und Velowegnetz kann der Bahnhof Kempten künftig eine bedeutendere Rolle als kleinere Verkehrsdrehscheibe übernehmen.

Die Bahnhofstrasse stellt das Rückgrat des regionalen Busverkehrs in Wetzikon dar. Allgemein zeigt sich, dass die Bushaltestellen entlang der Bahnhofstrasse eine bedeutende Anzahl Ein-/Aussteigende aufweisen, was einerseits auf das bereits heute gute Busangebot auf dieser Strassenachse und andererseits auf die wichtige innerstädtische Funktion der entsprechenden Buslinien zurückzuführen ist. Aufgrund der guten Auslastung der betreffenden Buslinien bestehen in Spitzenzeiten teilweise Kapazitätsengpässe. Abseits der Hauptachsen, welche als ÖV-Korridore gelten, nimmt die Erschliessungsgüte ab, sodass in einzelnen Quartieren und Randlagen von Wetzikon die ÖV-Erschliessung nicht so gut ist bzw. gänzlich fehlt. Die Siedlungsstruktur und die Wunschlinien sind in Wetzikon jedoch dispers und die Siedlungsgebiete teilweise nicht sehr dicht. Dies macht direkte Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr in der Fläche aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit sehr herausfordernd.



Motorisierter Verkehr

Die Autobahn A15 wurde bisher etappenweise realisiert; das letzte Teilstück zwischen Uster und Hinwil ist noch ausstehend, weshalb heute sehr viel überregionaler Durchgangsverkehr durch Wetzikon fliesst. Langfristig plant der Bund, die Lücke der Oberlandautobahn zu schliessen und eine durchgehende Autobahnverbindung zu realisieren. Die Stadt Wetzikon erhofft sich davon eine Verkehrsentslastung und dadurch neue Möglichkeiten für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung und attraktivere Strassenraumgestaltungen auch auf übergeordneten, stark belasteten Strassenabschnitten. Die definitive Linienführung ist noch nicht festgelegt, in Wetzikon wird die Autobahn aber voraussichtlich in einem Tunnel geführt, um die Landschaft zu schützen und die Siedlungsqualitäten zu bewahren. Ein direkter Anschluss Wetzikon an die Oberlandautobahn wird vom Stadtrat Wetzikon nicht angestrebt, da eine massive Zunahme des Durchgangsverkehrs durch das Zentrum zum Anschluss zu erwarten und der Flächenbedarf für die Infrastruktur gross wäre. Eine Inbetriebnahme der Oberlandautobahn wird frühestens 2045 erwartet.

Wetzikon ist durch verschiedene übergeordnete Strassen gut in das regionale Strassennetz eingebunden. Da der Kanton 2021 entschieden hat, aufgrund der Linienführung durch die national geschützte Moorlandschaft des Pfäffikersees auf die Weiterführung des Projekts Westtangente zu verzichten, fehlt eine übergeordnete Hauptverkehrsstrassen-Verbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen. Die Westtangente sollte die Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr entlasten.

Wetzikon ist an neuralgischen Stellen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten stark vom motorisierten Verkehr dominiert. Dieser hat unerwünschte Auswirkungen auf die Stadt wie Stau, Trennwirkung, reduzierte Aufenthaltsqualität, Lärm und Luftschadstoffe.

Die Nord-Süd-Achsen (Zürcher- / Rapperswilerstrasse und Pfäffiker- / Hinwilerstrasse) sind ganztags stark durch Durchgangsverkehr belastet. Es ist aber nicht nur der Durchgangsverkehr, der in Wetzikon zu Verkehrsüberlastung führt. Rund die Hälfte der gesamten MIV-Nachfrage, welche an der Stadtgrenze erfasst wird, entfällt auf den Ziel- und Quellverkehr. Der Anteil variiert jedoch je nach Strassenachse deutlich. Die Bahnhofstrasse und das Zentrum Oberwetzikon werden neben dem Durchgangsverkehr sowohl durch Ziel- und Quellverkehr als auch durch Binnenverkehr, also «hausgemachten» Verkehr, belastet. Tagsüber sind die Anteile von Ziel- / Quell- und Durchgangsverkehr gleichmässig verteilt, was auf die Zentrumsfunktion mit

vielen gewerblichen Nutzungen zurückzuführen ist. Ein wesentlicher Anteil Durchgangsverkehr ist hier insbesondere in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend festzustellen. Auf der Zürcher- / Rapperswilerstrasse und der Pfäffiker- / Hinwilerstrasse, wo hauptsächlich die Überlastung des Ochsenkreisels eine Herausforderung darstellt, ist der Anteil Durchgangsverkehr naturgemäss ganztags grösser, weil es weniger Zentrumsfunktionen mit entsprechendem Ziel- / Quellverkehr gibt. Aufgrund der zu Spitzenzeiten überlasteten Knoten entlang der Zürcher- / Rapperswilerstrasse entsteht Ausweichverkehr durchs Zentrum Oberwetzikon.

Die hohe Verkehrsbelastung führt einerseits regelmässig zu Rückstau, was auch für den ÖV eine Herausforderung darstellt, und andererseits zu unerwünschtem Ausweichverkehr durch Wohnquartiere. Eine weitere Herausforderung ist die Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an das übergeordnete Strassennetz. Insbesondere der Ziel- / Quellverkehr des Industriegebiets Weid verursacht eine unerwünschte Belastung angrenzender Wohnquartiere, da statt der kantonale Weststrasse (Hauptverkehrsstrasse) hauptsächlich das kommunale Strassennetz benützt wird.

Um die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet zu erhöhen und die unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, sind sowohl betriebliche als auch gestalterische Massnahmen erforderlich.

Fazit

Wetzikon verfügt über zahlreiche Stärken und Potenziale im Bereich Mobilität. Stärken sind bereits vorhandene, klar erkennbare und unmittelbar wirksame Qualitäten. Potenziale hingegen beschreiben noch eher ungenutzte oder versteckte Entwicklungsmöglichkeiten.

Stärken

Gut ausgebautes regionales Strassennetz:

Wetzikon ist durch verschiedene übergeordnete Strassen gut in das regionale Strassennetz eingebunden.

Regionale ÖV-Hauptachse:

Die Bahnhofstrasse stellt das Rückgrat des regionalen Busverkehrs in Wetzikon dar. Das gute Busangebot auf dieser Strassenachse hat auch innerstädtisch eine wichtige Bedeutung. Aufgrund der guten Auslastung der betreffenden Buslinien bestehen in Spitzenzeiten teilweise Kapazitätsengpässe.

ÖV-Verkehrsdrehscheiben:

Der Bahnhof Wetzikon bietet ein sehr gutes S-Bahn- und Busangebot und ist ein wichtiger, regionaler Verkehrsknotenpunkt. Der Bahnhof Kempten wird ebenfalls von einer S-Bahn bedient, er hat eher kommunal eine Bedeutung.

Potenziale

Veränderung Modalsplit:

Eine Veränderung des Modalsplit hin zu höheren Anteilen Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichen Verkehr bietet ein grosses Potenzial. Damit die Erreichbarkeit weiterhin sichergestellt sowie die Aufenthaltsqualität erhöht werden kann, soll der MIV gar nicht oder nur noch wenig wachsen. Es besteht grosses Potenzial, die Nutzungsanteile beim Fuss- und Veloverkehr und beim Öffentlichem Verkehr zu erhöhen, sofern diese Verbindungen und Netze attraktiver ausgestaltet werden.

Fussverkehr:

Das kompakte Siedlungsgebiet bietet gute Voraussetzungen für den Fussverkehr. Um das Potenzial des Fussverkehrs zu nutzen, sind Verbesserungen am Netz und an der Infrastruktur notwendig. Zudem ist auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität entlang von Strassen und Wegen erforderlich.

Veloverkehr:

Wetzikon verfügt dank des kompakten Siedlungsgebiets und der in zentralen Gebieten überwiegend flachen Topografie über ein grosses Potenzial für den Veloverkehr. Um das Potenzial des Veloverkehrs in Wetzikon zu nutzen, sind Verbesserungen am Netz und an der Infrastruktur erforderlich.

Grösseres S-Bahnangebot von / nach Zürich:

Mit dem Ausbaus Schritt 2035 wird die Attraktivität der Bahn mit einer zusätzlichen S-Bahn ab Bahnhof Wetzikon von / nach Zürich weiter zunehmen. Dieser Ausbau der S-Bahn muss sowohl mit kommunalen als auch mit regionalen ÖV-Massnahmen flankiert werden.

Lückenschluss Oberlandautobahn:

Mit dem langfristig vorgesehenen Lückenschluss der Oberlandautobahn erhofft sich die Stadt Wetzikon eine Verkehrsentslastung und dadurch neue Möglichkeiten für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung und attraktivere Strassenraumgestaltungen auch auf übergeordneten, heute stark belasteten Strassenabschnitten.

Die Mobilitätsentwicklung von Wetzikon steht auch vor mehreren Herausforderungen. Nachfolgend sind die wichtigsten Herausforderungen aufgeführt, denen besondere Beachtung geschenkt werden muss, um eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.

Herausforderungen

Verschiedene Strasseneigentümerschaften:

Es gibt mit Bund, Kanton und Stadt drei verschiedene Strasseneigentümerschaften, welche die Hoheit über ihre Strassen haben. Aufgrund des Wegfalls der geplanten Westtangente fehlt eine übergeordnete Hauptverkehrsstrassenverbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen zur Entlastung der Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon. Zusammen mit dem Kanton ist sein künftiges Strassennetz zu klären und planungsrechtlich festzulegen (Richtpläne verschiedener Stufen).

Hohe Verkehrsbelastung:

Viele Achsen sind stark vom motorisierten Verkehr belastet (bedeutender Anteil Durchgangsverkehr auf den übergeordneten Nord-Süd-Achsen, Rückstau in Spitzenzeiten auch auf ÖV-Achsen, unerwünschter Ausweichverkehr durchs Zentrum). Das wachsende Verkehrsaufkommen verschärft bestehende Probleme und erhöht den Handlungsdruck.

Fehlende Aufenthaltsqualität an zentralen Strassenabschnitten:

Entlang von zentralen Strassenabschnitten, insbesondere an der Bahnhofstrasse und an der Usterstrasse, werden räumliche Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs zu wenig berücksichtigt. Die Aufenthaltsqualität leidet unter den unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Verkehrs, was die Attraktivität des Ortes und die Lebensqualität der Bevölkerung sowie der Beschäftigten schmälert.

Verkehrserzeugendes Arbeitsplatzgebiet Weid:

Das Arbeitsplatzgebiet Weid ist mit der Weststrasse direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Der Ziel- / Quellverkehr dieses Industriegebiets benutzt hauptsächlich das kommunale Strassennetz für Zu- / Wegfahrten und verursacht somit eine unerwünschte Belastung angrenzender Wohnquartiere.

Konfliktachsen Velo – MIV:

Für die Benützung des Velos ist ein hohes Sicherheitsempfinden erforderlich. Gerade auf den kantonalen Veloverbindungen, welche im Siedlungsgebiet von Wetzikon hauptsächlich entlang der Hauptverkehrsachsen des motorisierten Verkehrs verlaufen, entspricht die Infrastruktur über weite Strecken nicht den aktuellen Standards.

Flächige ÖV-Erschliessung:

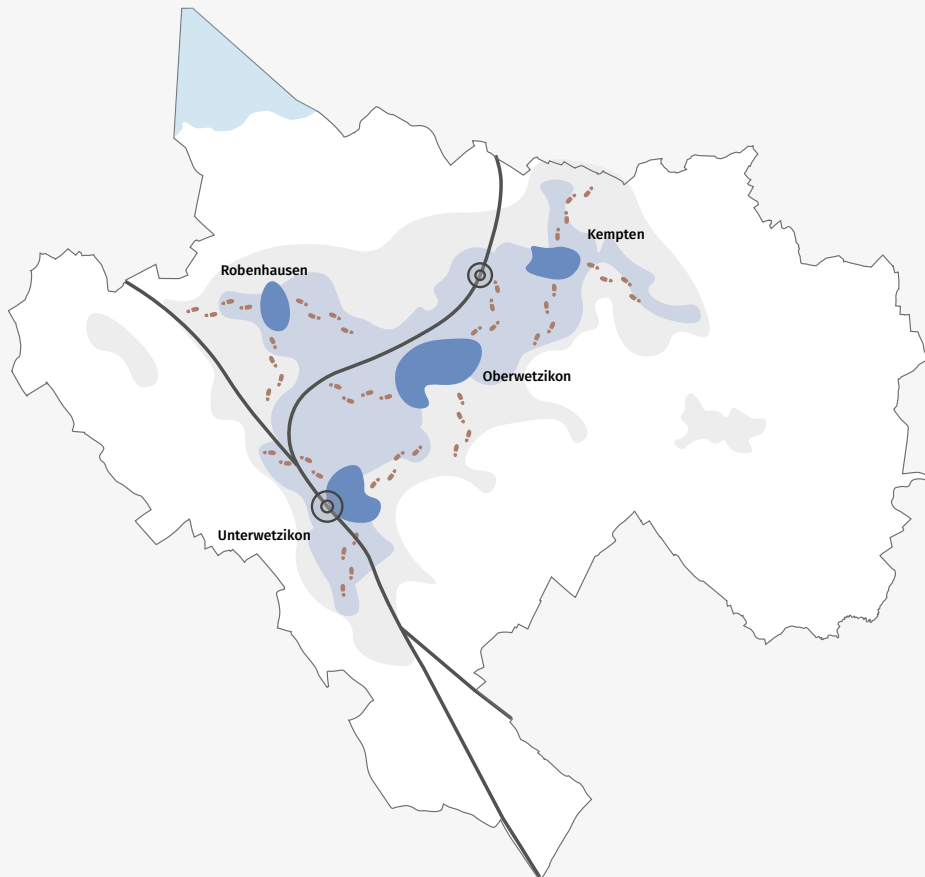
Die Siedlungsstruktur und die Wunschlinien sind in Wetzikon dispers und die Siedlungsgebiete teilweise nicht sehr dicht. Dies macht direkte Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr in der Fläche aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit sehr herausfordernd.

3. Räumliche Leitideen: Wo setzt Wetzikon künftig den Hebel an?

Die räumlichen Leitideen zeigen auf, an welchen Grundsätzen sich Wetzikon bei der künftigen Stadtentwicklung orientiert:

- 1 Wetzikon schafft kurze Wege
- 2 Wetzikon baut seine regionalen Zentrumsfunktionen aus
- 3 Wetzikon wächst an zentralen Lagen
- 4 Wetzikon schafft attraktive Grünräume und Begegnungsorte
- 5 Wetzikon macht die Landschaft erlebbar
- 6 Wetzikon entwickelt seine Wohnquartiere sorgfältig weiter
- 7 Wetzikon stärkt seinen Wirtschaftsstandort
- 8 Wetzikon bewegt sich stadtverträglich

Leitidee 1: Wetzikon schafft kurze Wege

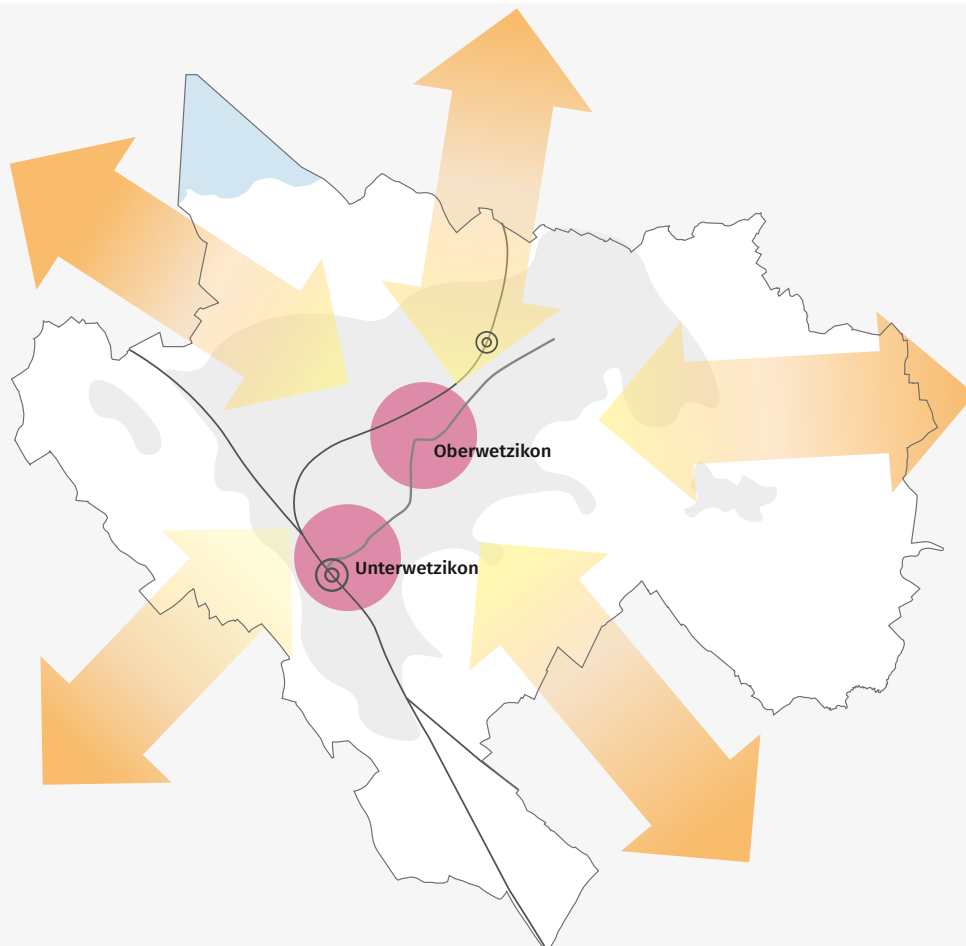


Wetzikon ist aus mehreren Ortsteilen gewachsen, die quartiernahe Versorgungsangebote aufweisen. Die urbanen Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon bieten vielfältige Angebote für die gesamte Stadt. Mit der baulichen Entwicklung rund um diese Zentren entstehen zusätzliche Wohn- und Arbeitsplätze, die neue Nutzungen ermöglichen und das städtische Leben weiter stärken.

Die Quartierzentren Kempten und Robenhausen ergänzen die urbanen Zentren als Orte der alltäglichen Begegnung und Versorgung. Diese sollen auch in Zukunft gestärkt werden.

Mit einem dichten Netz an Fusswegen und Veloverbindungen sowie durch quartiernahe Freiräume und gemischte Nutzungen in den Quartierzentren und den urbanen Zentren fördert Wetzikon kurze Wege. Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Schulen, der öffentliche Verkehr und Naherholung sind dadurch von überall her schnell erreichbar.

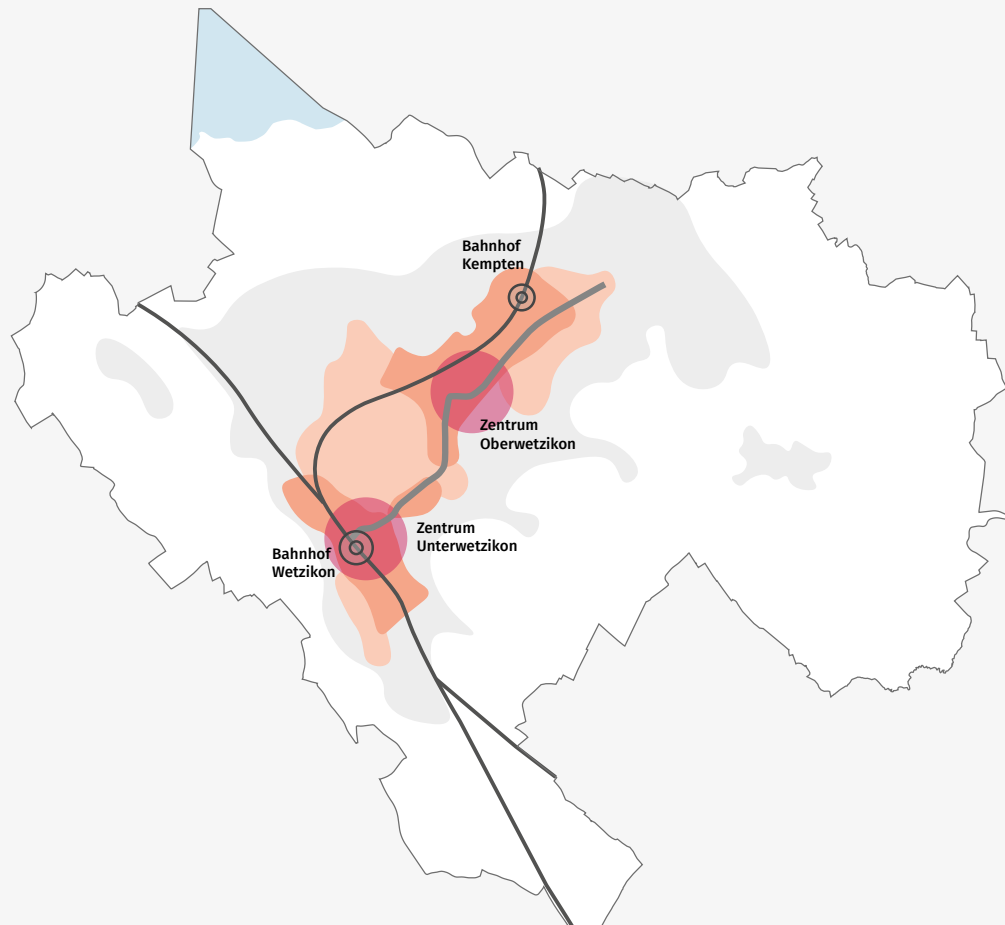
Leitidee 2: Wetzikon baut seine regionalen Zentrumsfunktionen aus



Wetzikon ist ein bedeutendes regionales Zentrum im Zürcher Oberland – dank seiner vielfältigen Angebote und der hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Stadt verfügt bereits heute über eine solide Infrastruktur in den Bereichen Gesundheit, Bildung und Sport sowie über ein breites Angebot an Arbeitsplätzen, kulturellen Angeboten, Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen.

Auf diesen Stärken baut Wetzikon gezielt auf: Durch attraktive Rahmenbedingungen für bestehende Angebote sowie die Ansiedlung und Förderung neuer Angebote an zentralen Lagen wird die regionale Zentrumsfunktion kontinuierlich weiterentwickelt und gestärkt.

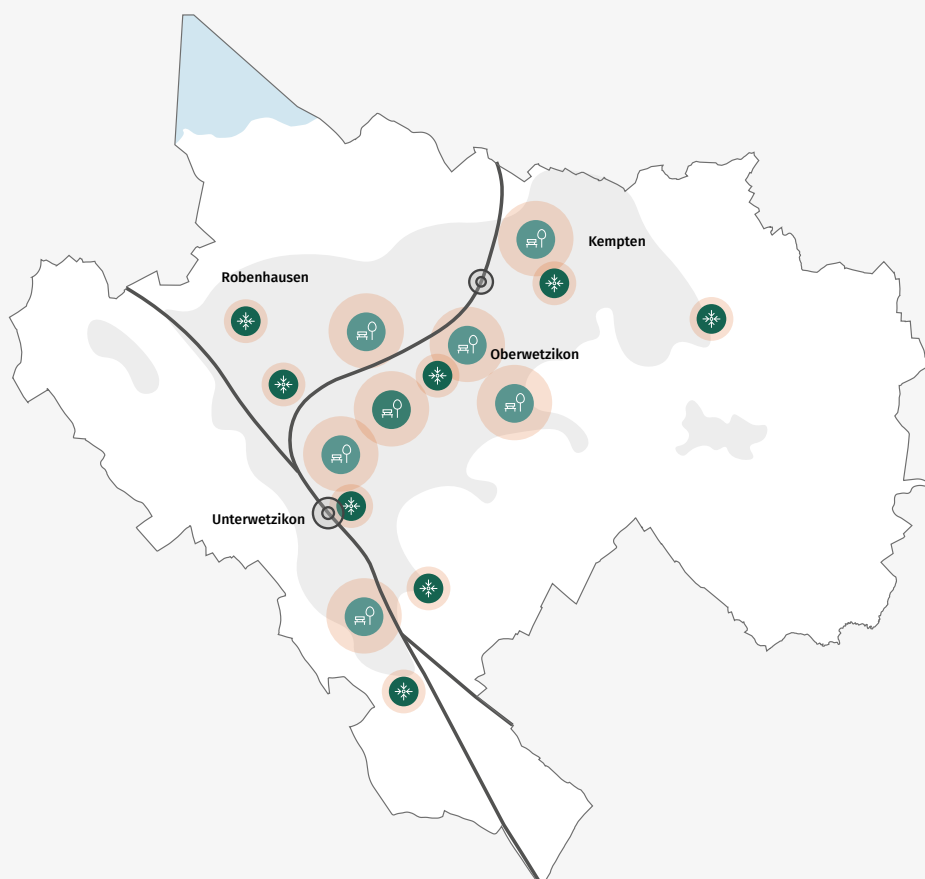
Leitidee 3 Wetzikon wächst an zentralen Lagen



Wetzikon ermöglicht eine Innenentwicklung einerseits in den gut erschlossenen urbanen Zentren Unterwetzikon und Oberwetzikon sowie rund um die Bahnhöfe Wetzikon und Kempten, andererseits auch entlang der starken ÖV-Achse Bahnhofstrasse. Diese gezielte Verdichtung schafft Potenzial für eine städtische Achse mit hoher Bebauungsdichte, neuen Dienstleistungsangeboten und attraktiven Aufenthaltsbereichen für das städtische Leben.

An diesen zentralen Lagen können vielfältige Nutzungen gebündelt werden – von Wohnen und Arbeiten bis hin zu Kultur, Freizeit und Begegnung. So wächst Wetzikon kompakt und qualitativ und nutzt die Chancen, die zentrale Räume für eine lebendige und nachhaltige Stadtentwicklung bieten.

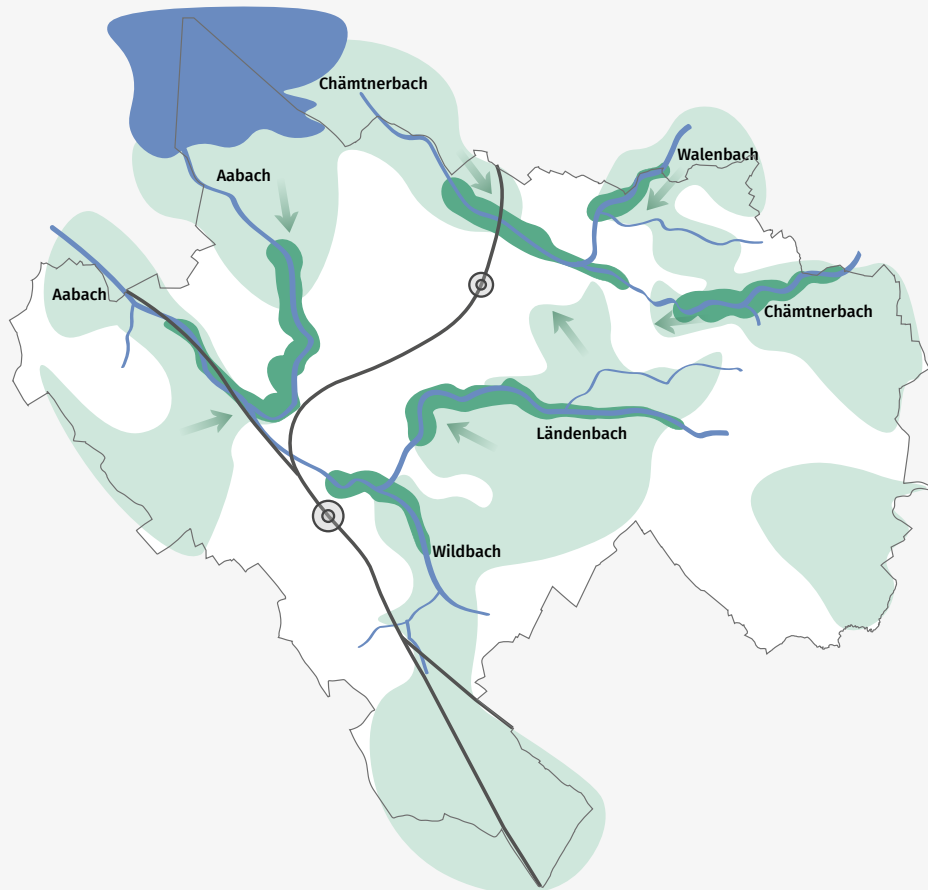
Leitidee 4: Wetzikon schafft attraktive Grünräume und Begegnungsorte



Aufgrund des Wachstums fehlt es heute in einigen Quartieren an ausreichend Grün- und Freiräumen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte. Um die Lebensqualität zu verbessern, schafft die Stadt neue öffentlich zugängliche Grün- und Freiräume und wertet bestehende Anlagen gezielt auf.

Diese vielfältigen Freiräume dienen der Naherholung für alle Generationen und bieten Raum für soziale und kulturelle Aktivitäten. In heissen Sommern sorgen sie für angenehme Aufenthaltsorte und leisten zugleich einen wichtigen Beitrag für ein angenehmes Stadtklima und zur Förderung der biologischen Vielfalt in der Stadt.

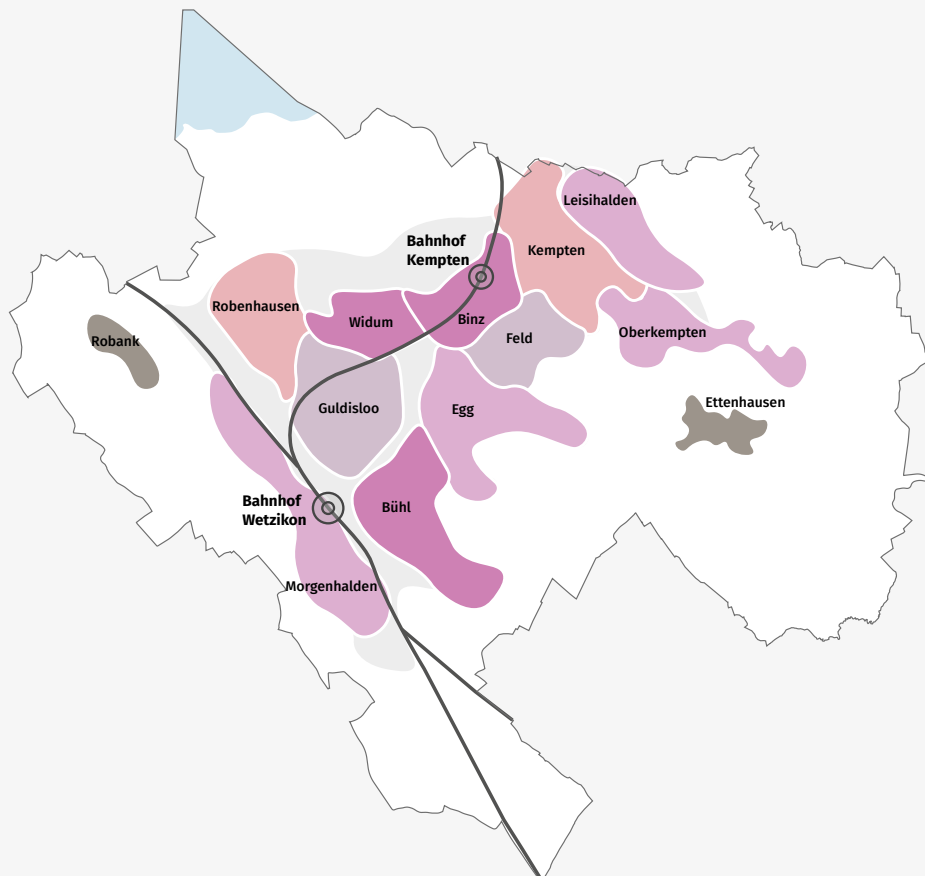
Leitidee 5: Wetzikon macht die Landschaft erlebbar



Wetzikon liegt eingebettet in eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft mit dem Pfäffikersee, mehreren Bächen, dem Chämtnertobel und der charakteristischen Drumlinlandschaft. An vielen Stellen greift die Landschaft – ähnlich wie Fjorde – bis in die Stadt hinein und prägt deren Charakter.

Wetzikon macht diese landschaftlichen Qualitäten erlebbar: Die Stadt verbessert die Zugänge zu Erholungsräumen und schafft attraktive Wege, welche die urbanen Räume mit den landschaftlichen Freiräumen verbinden. So entsteht ein Zusammenspiel von Stadt und Natur – für Erholung, Bewegung und Begegnung.

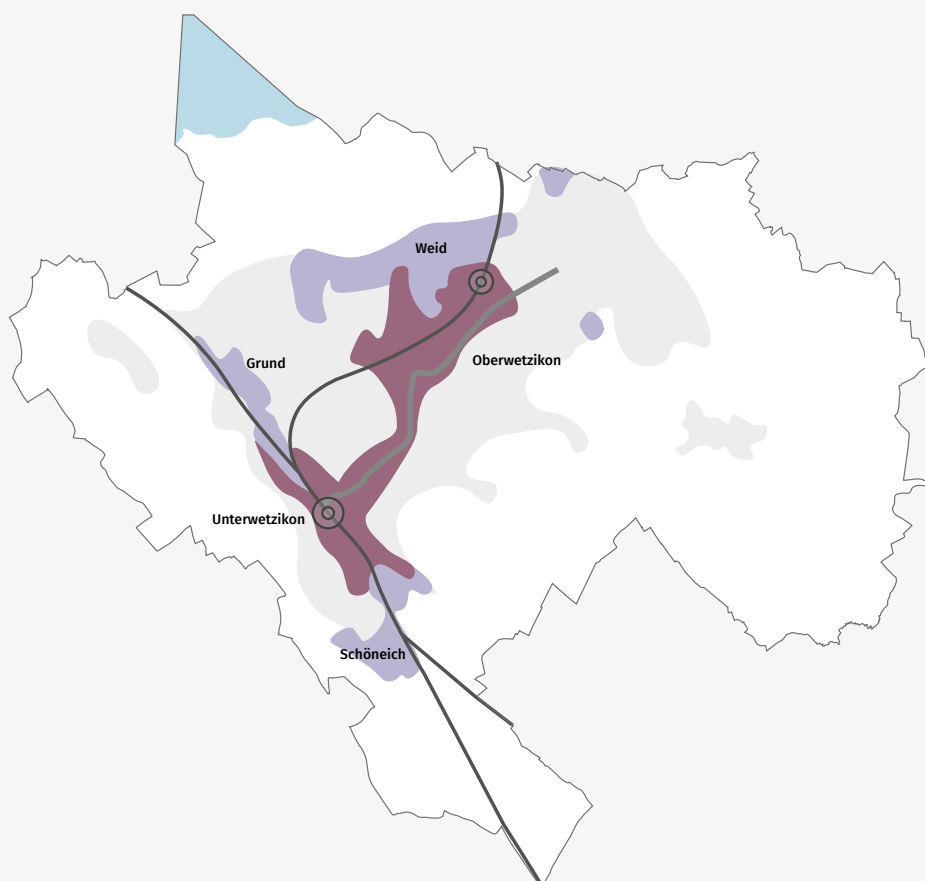
Leitidee 6: Wetzikon entwickelt seine Wohnquartiere sorgfältig weiter



Die bauliche Entwicklung in Wetzikon konzentriert sich auf das bestehende Siedlungsgebiet. Sie wird gezielt gesteuert, um den Charakter der Quartiere zu bewahren und gleichzeitig neue Qualitäten zu schaffen. In den Wohnquartieren entstehen nutzbare private Grünräume für die Einwohnerinnen und Einwohner – unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen und ortsbaulichen Qualitäten.

Bei Arealentwicklungen legt Wetzikon besonderen Wert auf hohe Aufenthaltsqualitäten durch vielfältige öffentliche und halböffentliche Freiräume sowie auf gute Erreichbarkeit durch direkte, gut vernetzte Wege.

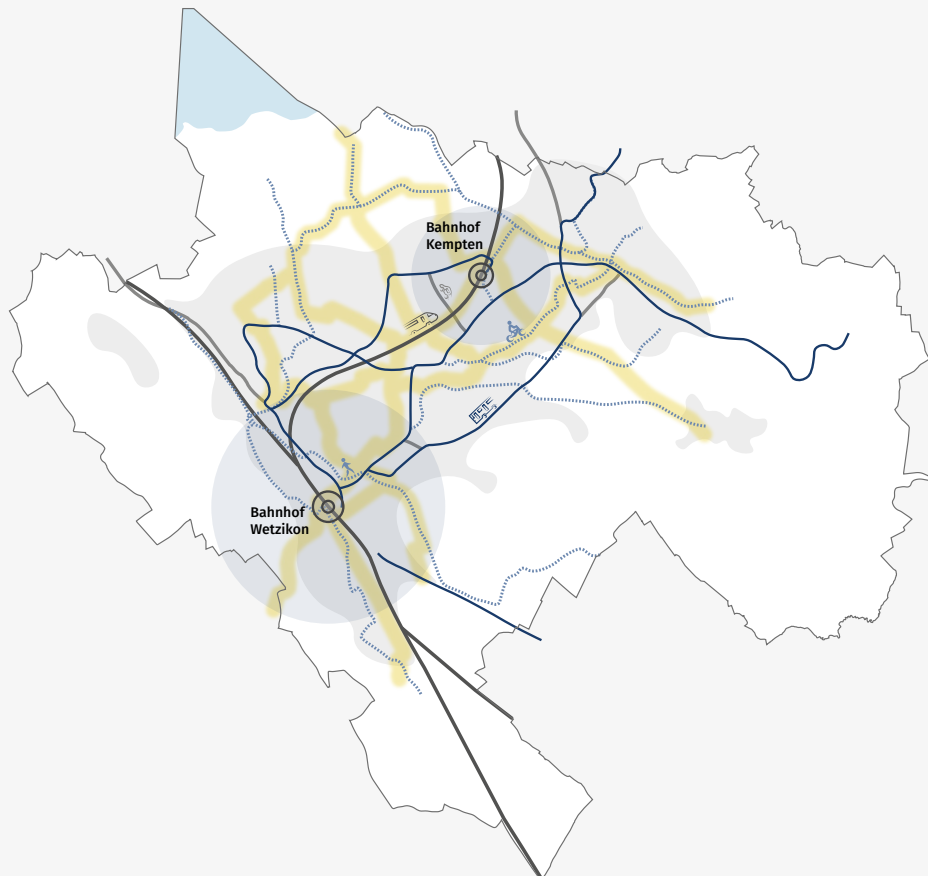
Leitidee 7: Wetzikon stärkt seinen Wirtschaftsstandort



Wetzikon ist heute ein bedeutender Wirtschaftsstandort im Zürcher Oberland. Ein vielfältiger Mix aus lokalen Gewerbebetrieben sowie innovativen und spezialisierten Dienstleistungs- und Produktionsunternehmen schafft ein breites und stabiles Arbeitsplatzangebot.

Diese Stärke will Wetzikon sichern und zukunftsgerichtet weiter ausbauen. Neben der hervorragenden Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern, der Bereitstellung geeigneter Flächen und der Förderung des Bildungsstandorts legt die Stadt besonderes Augenmerk auf die attraktive Gestaltung ihrer Arbeitsplatzgebiete. Hochwertige Freiräume, vielfältige Verpflegungsangebote und gemeinsam nutzbare Infrastrukturen erhöhen die Aufenthaltsqualität für Mitarbeitende und machen Wetzikon zugleich zu einem noch attraktiveren Standort für Unternehmen.

Leitidee 8: Wetzikon bewegt sich stadtverträglich



Wetzikon ist mit der S-Bahn und über das Strassennetz hervorragend erreichbar – ein zentraler Standortvorteil. Gleichzeitig beeinträchtigt der motorisierte Verkehr in den zentralen Stadträumen heute die Aufenthalts- und Lebensqualität.

Mit dem Wachstum von Wetzikon und den umliegenden Gemeinden steigen auch die Mobilitätsbedürfnisse. Um die Erreichbarkeit zu sichern und gleichzeitig die Lebensqualität zu verbessern, setzt Wetzikon gezielt auf raumsparende und ressourceneffiziente Verkehrsmittel wie den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Verkehrs werden dabei auf ein stadtverträgliches Mass reduziert.

4. Zielbild 2050: Wie sieht Wetzikon 2050 aus?

Das Zielbild zeigt auf, in welche Richtung sich Wetzikon bis 2050 in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Mobilität entwickeln soll. Das Zielbild basiert auf den Erkenntnissen der Analyse und auf den acht räumlichen Leitideen. Mit den nachfolgenden Teilstrategien (Kapitel 5) wird der Weg zum Zielbild aufgezeigt, die Umsetzungsagenda (Kapitel 8) konkretisiert diesen Weg mit Schlüsselmassnahmen.

Siedlung

- Urbane Zentren
- Lebendige Quartierzentren
- Städtischer Raum Bahnhofstrasse
- Identitätsstiftender historischer Bestand
- Wohnquartiere mit kleinteiliger Struktur
- Wohnquartiere mit Mehrfamilienhäusern
- Städtische Wohnquartiere
- Urbane Mischgebiete mit hoher Dichte
- Zukunftsfähige Arbeitsplatzgebiete
- Langfristige Reserve für die Siedlungsentwicklung (Arbeitsplatzgebiete)
- Langfristige Reserve für die Siedlungsentwicklung (Wohnquartiere, Mischgebiete, öffentliche Nutzungen und Erholungsnutzungen)

Freiraum

- Öffentlich zugängliche Begegnungsorte
- Öffentlich zugängliche multifunktionale Parkanlagen
- Erholungs- und Naturraum am Gewässer
- Kulturlandschaft
- Wald
- Erholungs- und Naturschutzgebiet Pfäffikersee, Drumlinlandschaft Zürcher Oberland
- Schul-, Sport-, Spital-, Familiengarten- und Friedhofanlagen
- Langfristige Reserve für öffentliche Nutzungen und Erholungsnutzungen

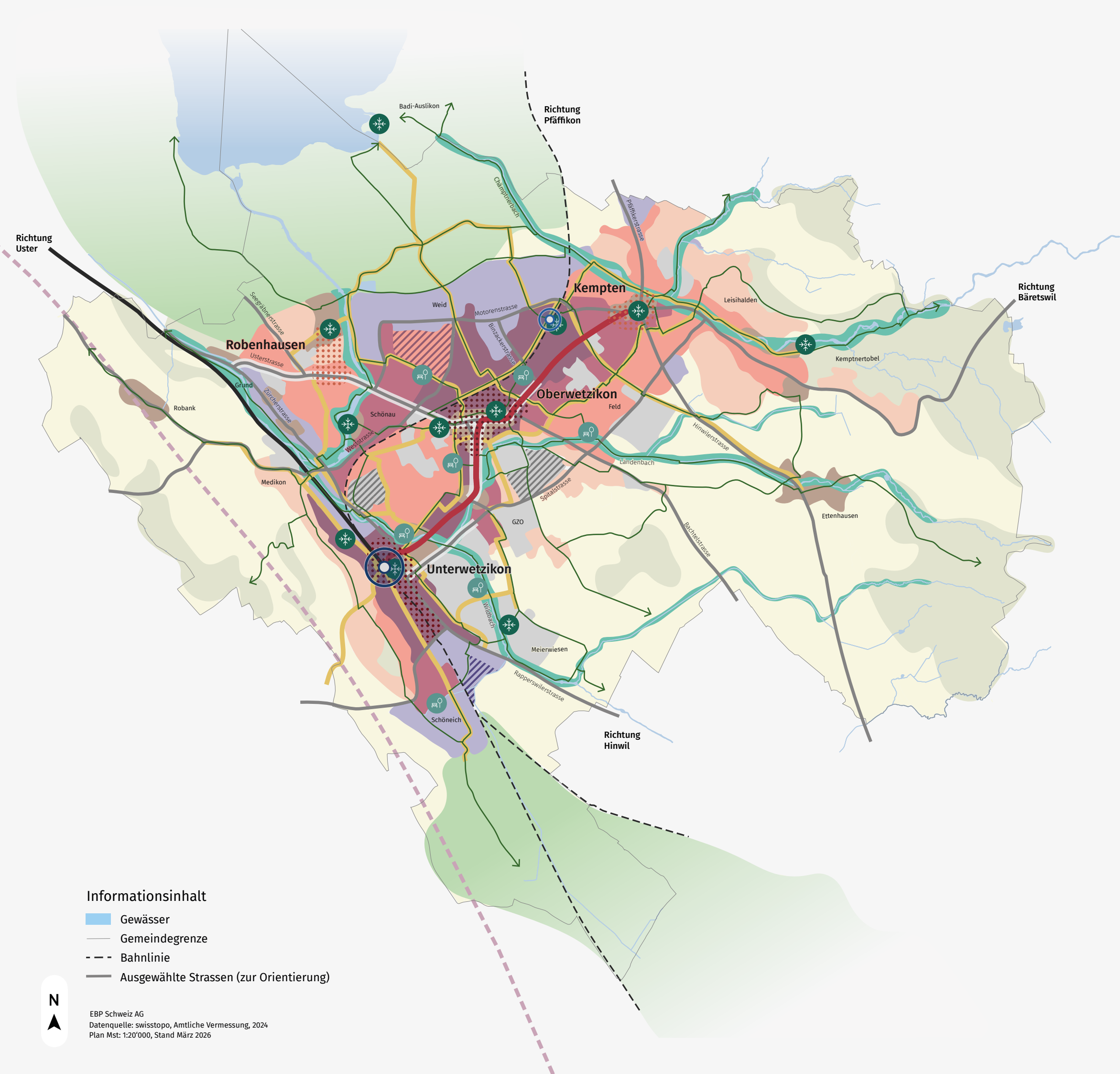
Mobilität

- Multimodale Verkehrsdrehscheibe Wetzikon (Fokus: Bahn - Bus - Fuss-/Veloverkehr)
- Verkehrsdrehscheibe Kempten (Fokus: Bahn - Fuss-/Veloverkehr)
- Gestärkte Bahnachse (ausgebautes S-Bahn-Angebot)
- Gelbes Band als Komfortroute für Veloverkehr
- Entlastete Strassenräume mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- Freiraumverbindungen als Teil des Fusswegnetzes
- Oberlandautobahn (möglicher Verlauf im Tunnel)

Informationsinhalt

- Gewässer
- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- Ausgewählte Strassen (zur Orientierung)

EBP Schweiz AG
Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand März 2026



Zielbild Siedlung



Urbane Zentren

Die urbanen Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon sind städtisch geprägt und übernehmen jeweils spezifische Versorgungsfunktionen sowohl für die gesamte Stadt als auch für die umliegende Region. Beide Zentren sind innerhalb der Stadt und der gesamten Region mit verschiedenen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar. Sie bilden zentrale Treffpunkte für die Bevölkerung und tragen wesentlich zur städtischen Identität und zur Lebensqualität in Wetzikon bei. Während Oberwetzikon als Stadtzentrum inmitten von Wetzikon eine sehr gute Versorgung und ein ansprechendes gastronomisches Angebot gewährleistet, ist Unterwetzikon urbaner ausgestaltet und bildet mit einem vielseitigen städtischen Angebot das dynamische Zentrum rund um die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wetzikon.



Lebendige Quartierzentren

Die Quartierzentren Kempten und Robenhausen sind für die Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen Quartiere sowie der näheren Umgebung zentrale Lebensräume. Ihre besondere Stärke liegt in der Alltagsversorgung, etwa mit Lebensmitteln und medizinischem Grundangebot, sowie ihrer Funktion als soziale Treffpunkte für die Quartierbevölkerung.

Städtischer Raum Bahnhofstrasse

Der städtische Raum entlang der Bahnhofstrasse verbindet die Zentren Unterwetzikon, Oberwetzikon und Kempten. Er bildet eine zentrale Bewegungsachse mit ausgezeichneter Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Einzelne Platzbereiche laden zum Verweilen ein, während vielfältige, abschnittsweise vorhandene Erdgeschossnutzungen entlang der Strecke eine lebendige und zugängliche Stadtstruktur schaffen. Die attraktive Gestaltung der Bahnhofstrasse erfolgt in enger Abstimmung ihrer verkehrlichen Funktionen.



Identitätsstiftender historischer Bestand

Die historischen baulichen Strukturen und Zeitzeugen sowie die ursprünglichen Ortskerne von Wetzikon mit ihren identitätsstiftenden Bauten sind wichtige Bausteine der vielfältigen Stadtstruktur. Geringfügige Erneuerungen und Ersatzneubauten sind möglich, sofern sie sich harmonisch in das historische Ortsbild einfügen.

Wohnquartiere mit kleinteiliger Struktur

Wetzikon ist ein beliebter Wohnort. Besonders in den Quartieren am Siedlungsrand prägen durchgrünte Wohngebiete mit kleinteiliger Struktur das Ortsbild. Typische Ein- und Zweifamilienhausquartiere prägen hier das Siedlungsbild und zeichnen sich durch einen hohen Baumbestand sowie eine naturnahe Umgebung aus. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima und zur ökologischen Qualität.



Wohnquartiere mit Mehrfamilienhäusern

Im Übergangsbereich zwischen den Einfamilienhausquartieren am Siedlungsrand und den dichten Zentren befinden sich durchgrünte Wohnquartiere mit Einfamilien- und mehrheitlich Mehrfamilienhäusern. Diese Gebiete zeichnen sich durch eine mittlere bis hohe Dichte aus, weisen jedoch eine kleinteilige Struktur auf. Ein hoher Grünanteil, auch im öffentlichen und halböffentlichen Freiraum, prägt diese Quartiere.



Städtische Wohnquartiere

Die städtischen Wohnquartiere liegen zentral und zeichnen sich durch eine hohe Dichte aus. Sie ermöglichen kurze Wege sowie attraktive Begegnungsorte innerhalb der verschiedenen Quartiere. Trotz der dichten Bebauung bieten sie ausreichend Grün- und Freiräume, die den Einwohnerinnen und Einwohnern als Aufenthaltsorte dienen. In den Erdgeschossen finden sich teilweise attraktive publikumsorientierte Nutzungen wie Gastronomie- oder Dienstleistungsbetriebe. Das Wohnen ist in der Regel als Hochparterre gestaltet.

Urbane Mischgebiete mit hoher Dichte

Urbane Mischgebiete mit hoher Dichte kombinieren Wohn- und Gewerbenutzungen an zentralen Lagen. Sie zeichnen sich durch eine hohe bauliche Dichte aus und ermöglichen kurze Wege, was zu einer effizienten Raumnutzung beiträgt. Die Mischung unterschiedlicher Nutzungen fördert zudem das städtische Leben und macht diese Gebiete zu lebendigen, dynamischen Orten. Die Freiräume sind in der Regel öffentlich zugänglich und bieten dank Begrünung mit Bäumen ein angenehmes Klima – selbst bei hoher baulicher Dichte.



Zukunftsfähige Arbeitsplatzgebiete

Die Arbeitsplatzgebiete bieten attraktive Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe und Industrie. Sie sind optimal erschlossen und verfügen über hochwertige Aussenräume, die den Beschäftigten Aufenthaltsqualität und Erholungsmöglichkeiten im Arbeitsalltag bieten.

Langfristige Reserve für die Siedlungsentwicklung

Die Reservezonen Schöneich und Buechgrindel/Oberwisen stehen bis 2050 nicht im Fokus der Stadtentwicklung, sondern bilden Reserven für eine langfristige Entwicklung. Im Gebiet Schöneich ist eine künftige Entwicklung mit Fokus Arbeiten folgerichtig, da sich das Gebiet zwischen bestehenden Industriegebieten und der Bahnlinie befindet. Im sehr grossen Gebiet Buechgrindel/Oberwisen hingegen bietet sich Potenzial für Wohnquartiere, Mischgebiete, öffentliche Nutzungen oder Erholungsnutzungen.



Zielbild Freiraum



Öffentlich zugängliche Begegnungsorte

Begegnungsorte schaffen Raum für sozialen Austausch und ermöglichen spontane Begegnungen im Alltag. Auch kulturelle Anlässe und Feste finden an solchen Orten statt. Sie befinden sich im öffentlich zugänglichen Raum, auf Plätzen, Wegen, in Parks oder Erholungsgebieten und sprechen unterschiedliche Bevölkerungsgruppen an. Zwar kann Begegnung auch in Innenräumen stattfinden, doch öffentlich nutzbare Innenräume sind oft an Bedingungen wie Konsum oder Eintritt gebunden. Umso wichtiger sind gut gestaltete, frei zugängliche Aussenräume, die im Alltag als Treffpunkte dienen.



Öffentlich zugängliche multifunktionale Parkanlagen

Wetzikon verfügt über eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher, multifunktionaler Parkanlagen. Diese bieten Raum für verschiedene Erholungsbedürfnisse sowie bewegungsorientierte Aktivitäten und sprechen in ihrer vielfältigen und unterschiedlichen Ausgestaltung breite Bevölkerungsgruppen an. Die Parkanlagen sind zugleich auch öffentlich zugängliche Begegnungsorte und dienen vielseitigen sozialen Aktivitäten. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsgebiet und tragen zur Klimaanpassung bei, indem sie mit Grünstrukturen und ihrem Baumbestand während Hitzeperioden für spürbare Abkühlung sorgen.

Erholungs- und Naturraum am Gewässer

Die Fliessgewässer verfügen über mehr Raum für ihre natürliche Entwicklung und sind naturnah gestaltet. Dadurch entstehen ökologisch wertvolle Lebensräume mit vielfältigen Strukturen, die einen bedeutenden Beitrag zur Biodiversität und zur ökologischen Vernetzung leisten. Gleichzeitig bieten die Uferbereiche eine hohe Erholungsqualität: Spazierwege mit zurückhaltend gestalteten Zugängen schaffen attraktive Aufenthaltsorte und ermöglichen ein naturnahes Freizeiterlebnis am Wasser. Darüber hinaus tragen Gewässer und ihre Ufergehölze im Siedlungsgebiet durch Verdunstung und Beschattung zur Kühlung und Klimaanpassung bei.



Kulturlandschaft

Die Erholungsnutzung in der Kulturlandschaft erfolgt im Einklang mit den Zielen der Land- und Forstwirtschaft sowie des Landschaftsschutzes. Bestehende Nutzungen und Schutzinteressen werden respektiert und durch eine gezielte Besucherlenkung unterstützt. Spazierwege und einzelne, sorgfältig platzierte Aufenthaltsbereiche ermöglichen den Erholungssuchenden den Zugang zur Landschaft, ohne deren ökologische und landwirtschaftliche Funktionen zu beeinträchtigen. Gezielte Baum- und Heckenpflanzungen verbessern die Landschaftsqualität.

Wald

Die Wälder in Wetzikon übernehmen eine Vielzahl wichtiger Funktionen. Sie dienen als Erholungsraum, Naturraum und Wirtschaftswald. Die Erholungsnutzung erfolgt dabei in Abstimmung mit den forstwirtschaftlichen Interessen sowie unter Berücksichtigung des Schutzes der sensiblen Waldökosysteme. Ein gezielt ausgebautes Wegnetz ermöglicht Spaziergänge und Bewegung im Alltag, während punktuell angelegte Aufenthaltsbereiche zum Verweilen und Naturerleben einladen.



Erholungs- und Naturschutzgebiete Pfäffikersee und Drumlinlandschaft Zürcher Oberland

Die Erholungs- und Naturschutzgebiete am Pfäffikersee und die Drumlinlandschaft werden durch den Menschen respektvoll genutzt. Grossflächige Schutzzonen sichern wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna. Gleichzeitig verbinden attraktive Wege das Siedlungsgebiet mit den umliegenden Erholungs- und Naturschutzgebieten. Sorgfältig platzierte Aufenthaltsorte bieten Raum für Begegnung, Erholung und Naturbeobachtung und ermöglichen ein bewusstes Erleben der Landschaft.

Schul-, Sport-, Spital-, Freizeitgarten- und Friedhofanlagen

Schul-, Sport-, Spital-, Freizeitgartenanlagen und der Friedhof dienen als zweckgebundene Freiräume für spezifische Nutzungen oder Gruppen. Dennoch leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Freiraumversorgung in Wetzikon. Ihre grosszügigen Aussenräume mit Grünflächen, Bäumen und vielfältiger Vegetation fördern die Biodiversität und tragen durch Beschattung und Verdunstung zur Kühlung des Siedlungsgebiets bei.



Langfristige Reserve für öffentliche Nutzungen und Erholungsnutzungen

Die Gebiete Büelwiesen und Ringetshalden bieten Potenziale für die Entwicklung von öffentlichen Nutzungen und Erholungsnutzungen. Sie stehen bis 2050 nicht im Fokus der Stadtentwicklung.



Zielbild Mobilität



Multimodale Verkehrsdrehscheibe Wetzikon (Fokus: Bahn – Bus – Fuss- /Veloverkehr)

Der Bahnhof Wetzikon ist eine leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe, die Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr optimal miteinander verknüpft. Ein schnelles und hindernisfreies Umsteigen ist gewährleistet. Am Bahnhof selbst und im Umfeld befinden sich zentrums- und publikumsorientierte Nutzungen, die es ermöglichen, Erledigungen und Einkäufe bequem mit dem Umsteigen von Bahn auf Bus zu verbinden. Attraktive Aufenthaltsräume laden dazu ein, sich Zeit zu nehmen und in Unterwetzikon auch zu verweilen.



Verkehrsdrehscheibe Kempten (Fokus: Bahn – Fuss- /Veloverkehr)

Der Bahnhof Kempten ist, insbesondere durch die verbesserte Einbindung in das Fuss- und Velonetz sowie durch multimodale Mobilitätsangebote, in seiner Bedeutung gestärkt. Eine direkte Verbindung zwischen dem gewachsenen Quartier Kempten im Osten und dem Entwicklungsgebiet Binzacker im Westen des Bahnhofs verbessert die Zugänglichkeit des Bahnhofs.

Gestärkte Bahnachse

(ausgebautes S-Bahn-Angebot)

Mit dem Ausbauschritt 2035 des Bunds ist das Angebot der Zürcher S-Bahn deutlich erweitert. Die heute einspurige Strecke zwischen Uster und Aathal ist auf Doppelspur ausgebaut. Zusätzlich zum heutigen Angebot verkehrt eine beschleunigte S-Bahnlinie im Halbstundentakt über Uster und Oerlikon zum Zürcher Hauptbahnhof und weiter ins Limmattal. Damit verfügt Wetzikon neu über acht Abfahrten und Ankünfte pro Stunde in und aus Richtung Uster-Zürich HB statt bisher sechs. Dadurch ist die Bahnachse gestärkt und das S-Bahnangebot in Wetzikon verbessert.



Gelbes Band als Komfortroute für Veloverkehr

Als Teil des kommunalen Velo-Erschliessungsnetzes bietet das Gelbe Band parallele Verbindungsrouen zu den stark verkehrsbelasteten Strassen. Das Gelbe Band verläuft überwiegend über Quartierstrassen und Radwege, es ist keine Veloschnellroute. Es verbindet Ortsteile untereinander und bindet Quartiere an zentrale und öffentliche Einrichtungen an. Das Gelbe Band richtet sich an Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis, insbesondere auch an ungeübte Velofahrende, Familien mit Kindern etc. Es weist einen höheren Ausbaustandard auf als das übrige Erschliessungsnetz und ist auf Verkehrssicherheit, Lückenlosigkeit und Komfort ausgelegt.



Entlastete Strassenräume mit erhöhter Aufenthaltsqualität

Die Strassenräume, insbesondere im Zentrum Oberwetzikon, sind vom motorisierten Verkehr entlastet und werden weniger als Durchgangssachsen, sondern vielmehr als Aufenthaltsräume wahrgenommen. Ihr aufgewertetes Erscheinungsbild und das dank Baumpflanzungen verbesserte Mikroklima laden zum Verweilen und Begegnen ein. Die Strassenräume sind attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr, wovon auch die publikumsorientierten Nutzungen entlang der Strassenräume profitieren.



Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks)

Mit den Freiraumverbindungen gibt es ein durchgängiges, attraktives Netz, das die einzelnen Freiräume im Siedlungsgebiet sowie die Stadt- und Quartierzentren mit der umliegenden Landschaft verbindet. Die Freiraumverbindungen sind Teil des kommunalen Fusswegnetzes. Sie laden zum Gehen, Verweilen und Entdecken ein und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Verbindungen verlaufen als eigenständige Fusswege oder entlang von Strassen. Je nach Lage sind sie mit Belag oder als naturnahe «Trampelpfade» ohne Belag ausgestaltet.

— — — — — Oberlandautobahn (möglicher Verlauf im Tunnel)

Langfristig wird die Lücke der Oberlandautobahn geschlossen und es wird eine durchgehende Autobahn zwischen Uster und Hinwil realisiert. In Wetzikon wird sie voraussichtlich in einem Tunnel geführt, um die Landschaft zu schützen und die Siedlungsqualitäten zu bewahren. Mit der durchgehenden Autobahn ist Wetzikon vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet, wodurch neue Möglichkeiten für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung und attraktivere Strassenraumgestaltungen innerhalb des Stadtgebiets entstehen.



5. Teilstrategien: Was muss bis dahin geschehen?

Die Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität zeigen auf, was in Wetzikon wo geschehen muss, um dem Zielbild 2050 schrittweise näher zu kommen und es umzusetzen.



Teilstrategie Siedlung

«Wohn- und Zentrumsquartiere in ihrer Vielfalt stärken»

«Arbeitsplatzgebiete mit individuellem Fokus entwickeln»



Teilstrategie Freiraum

«Neue Parkanlagen und Begegnungsorte schaffen, bestehende Freiräume erhalten, aufwerten und vernetzen»

«Klimaanpassung aktiv gestalten»

«Naherholungsnutzung mit Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz abstimmen»

«Reserve für langfristige Entwicklung sichern»

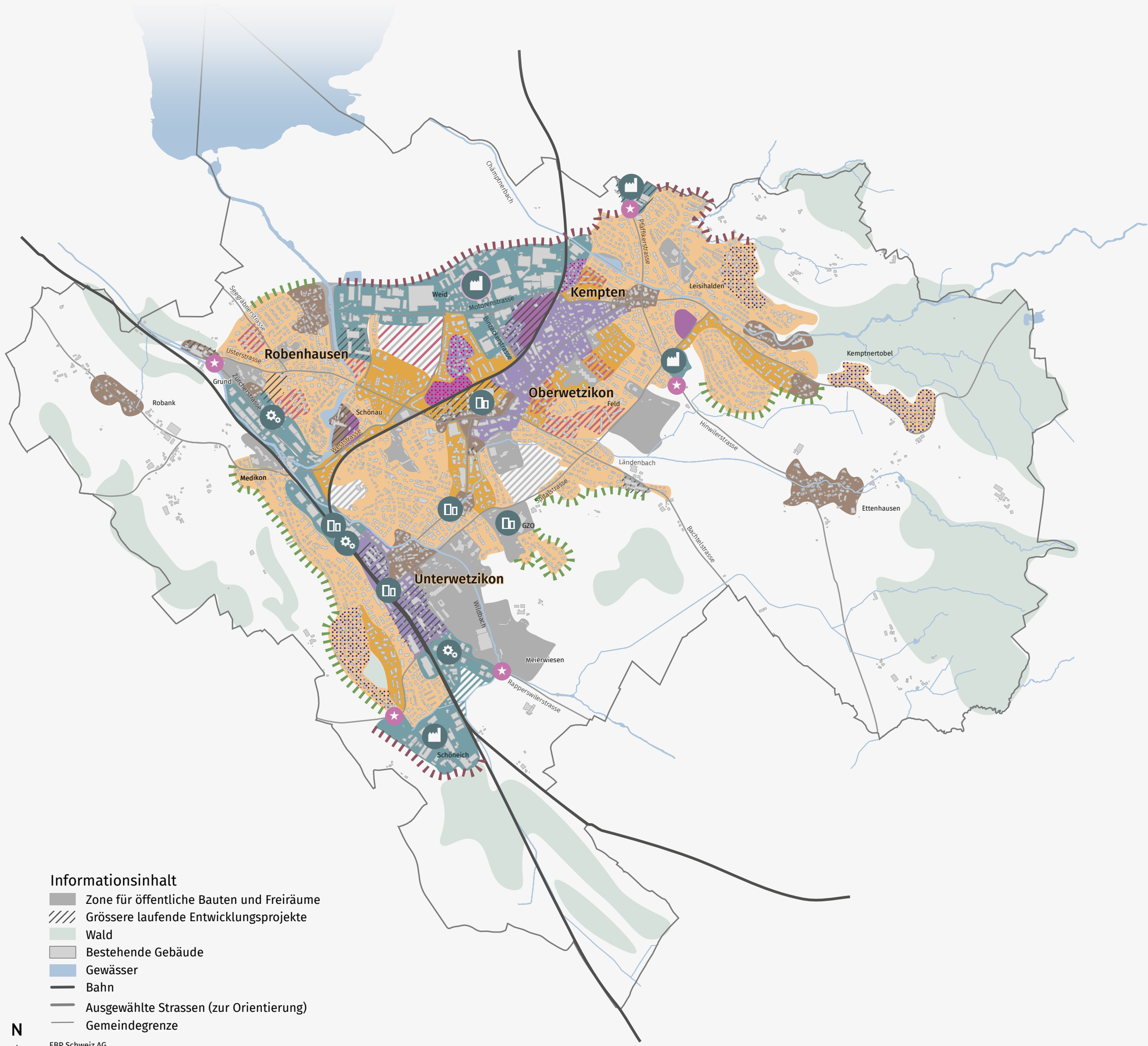


Teilstrategie Mobilität

«Attraktive Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr bereitstellen»

«Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern»

«MIV auf Hauptverkehrsachsen bündeln»



Teilstrategie Siedlung

Wohn- und Zentrumsquartiere in ihrer Vielfalt stärken

- Massnahmen zur Erhöhung der Dichte prüfen
- Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten
- Massnahmen zum Erhalt der Quartierstruktur prüfen
- Bewahren
- Erneuern
- Weiterentwickeln
- Umstrukturieren
- Neu entwickeln

Arbeitsplatzgebiete mit individuellem Fokus entwickeln

- Arbeitsplatzgebiete zukunftsgerichtet weiterentwickeln
- Fokus Dienstleistungen
- Fokus Gewerbe, Produktion
- Fokus Dienstleistungen
- Fokus Gewerbe, Produktion

Reserve für langfristige Entwicklung sichern

- Entwicklungspotenzial für Arbeiten
- Entwicklungspotenzial für gemischte Nutzung
- Entwicklungspotenzial für öffentliche Nutzung

Übergänge zur Landschaft sorgfältig gestalten

- Stadteingänge prägnanter gestalten/bauliche Entwicklungen an Stadteingängen
- Für das Orts-/Landschaftsbild wertvolle Siedlungsränder erhalten
- Für das Orts-/Landschaftsbild wertvolle Siedlungsränder behutsam neu gestalten

Bauliche Weiterentwicklung sozialverträglich und umweltgerecht gestalten

- Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen erhalten und bereitstellen
- Bauliche Weiterentwicklung ressourcenschonend gestalten

Informationsinhalt

- Zone für öffentliche Bauten und Freiräume
- Grössere laufende Entwicklungsprojekte
- Wald
- Bestehende Gebäude
- Gewässer
- Bahn
- Ausgewählte Strassen (zur Orientierung)
- Gemeindegrenze

EBP Schweiz AG
Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand März 2026

Wohn- und Zentrumsquartiere in ihrer Vielfalt stärken

Die Wohn- und Zentrumsquartiere sollen sich entsprechend ihrer Funktion im Stadtgefüge unterschiedlich weiterentwickeln. Dabei bestimmen Lage und bestehende Voraussetzungen massgeblich, in welchem Ausmass sich einzelne Quartiere in ihrer Struktur und Nutzung verändern können oder sollen.



Massnahmen zur Erhöhung der Dichte prüfen

In einigen Gebieten ist zur Erreichung des Zielbilds Wetzikon 2050 eine höhere bauliche Dichte, als sie die heutige gültige Bau- und Zonenordnung (BZO) zulässt, sinnvoll. Um dieses Entwicklungspotenzial zu nutzen, sollen gezielt Aufzonungen geprüft werden. In der Strategie sind nur die Schwerpunktgebiete dargestellt. Weitere Aufzonungen können in der Richt- und Nutzungsplanung definiert werden.



Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten

Die Weiterentwicklung der Grosssiedlungen aus den 1960er- bis 1980er-Jahren soll gesamthaft und koordiniert erfolgen, um bestehende Potenziale zu nutzen, die Wohnqualität nachhaltig zu stärken und bestehende soziale Netzwerke zu erhalten. Dabei ist insbesondere eine sozialgerechte, etappierte und ressourcenschonende Weiterentwicklung mit Fokus auf Entwicklung im Bestand anzustreben (vgl. Teilstrategie «Bauliche Weiterentwicklung sozialverträglich und umweltgerecht gestalten» und das Referenzgebiet Feld).



Massnahmen zum Erhalt der Quartierstruktur prüfen

Die aktuell bestehenden Reserven der heute gültigen Bau- und Zonenordnung können in bestimmten Gebieten zu einer deutlichen Erhöhung der Dichte führen, die die Quartierstrukturen zusehends stark verändert – entgegen den Zielen des Zielbilds Wetzikon 2050. Für diese Gebiete sind geeignete Massnahmen zu prüfen, um die bestehende, attraktive Quartierstruktur langfristig zu erhalten und gezielt weiterzuentwickeln.



Bewahren

Die bauliche Entwicklung in den Gebieten der Kernzone sowie der historisch wertvollen Bauten und Anlagen erfolgt im Bestand. Die bestehenden historischen Strukturen sowie die bauliche Dichte bleiben weitgehend unverändert. Auch die vorhandenen Freiraumstrukturen werden bewahrt.

Neubauten und Ersatzneubauten bilden die Ausnahme und fügen sich sorgfältig in den Bestand ein. Besonderes Augenmerk gilt dem Erhalt der ortsbaulichen Qualitäten sowie denkmalpflegerischer Aspekte. Charakter und Nutzung dieser Gebiete bleiben erhalten.



Erneuern

Die bauliche Entwicklung der Ein- und Mehrfamilienhausgebiete mit zum Teil wertvollen Grünstrukturen erfolgt grösstenteils im Bestand: Bestehende bauliche und freiräumliche Strukturen werden punktuell erneuert und ergänzt. Dabei werden bestehende Ausnutzungsreserven genutzt und Baulücken gezielt geschlossen. Trotz Erneuerung und Ergänzung bleiben der Charakter und die Nutzung der Gebiete grundsätzlich erhalten.



Weiterentwickeln

Die bauliche Verdichtung an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen soll gefördert werden. An ausgewählten Lagen kann die zulässige bauliche Ausnutzung punktuell erhöht werden, um vorhandene Ausnutzungsreserven und Baulücken zu aktivieren und Anreize für eine qualitätsvolle Verdichtung zu schaffen. In diesen Gebieten verändern sich sowohl die baulichen als auch die freiräumlichen Strukturen.

Die bauliche Verdichtung ist an hohe Anforderungen hinsichtlich ortsbaulicher, architektonischer und freiräumlicher Qualität sowie an weitere Kriterien – etwa im Bereich Mobilität und in Vermeidung von Verdrängung, z.B. durch Etappierungen, – geknüpft. Diese Anforderungen stellen sicher, dass durch die Veränderung neue Qualitäten entstehen oder bestehende Defizite behoben werden. Während sich der Charakter der Gebiete verändern kann, bleibt die grundlegende Nutzung erhalten.



Umstrukturieren

Grössere Umstrukturierungen sind nur an den besterschlossenen Lagen in Bahnhof- und Zentrumsnähe vorgesehen. In diesen Gebieten mit grossem Verdichtungs- und Transformationspotenzial kann die bauliche Dichte substanziell erhöht werden, was zu einer Veränderung der baulichen und freiräumlichen Strukturen führt.

Die bauliche Entwicklung erfolgt in der Regel durch Ersatzneubauten oder umfassende Umbauten. Sie ist an hohe Anforderungen hinsichtlich ortsbaulicher, architektonischer und freiräumlicher Qualität sowie an weitere Kriterien – etwa im Bereich Mobilität und in Vermeidung von Verdrängung, z. B. durch Etappierungen, – geknüpft. Umstrukturierungen gehen häufig mit einer veränderten Nutzung einher. Die umstrukturierten Gebiete zeichnen sich in der Regel durch eine gemischte Nutzung aus und tragen so zur Belebung und Vielfalt des städtischen Raums bei.



Neu entwickeln

Auf den Grundstücken der Färberwiese, des Binzackers und der Wiese zwischen Spitalstrasse und Kindergartenstrasse in Kempten sind Neubebauungen von bislang unbebauten grossen Flächen möglich. An diese Projekte werden hohe Anforderungen, auch bezüglich der Schaffung von öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen und eines vielseitigen Wohnangebots, gestellt. Die Anschlussfähigkeit an die umliegenden Quartiere ist zu gewährleisten.

Arbeitsplatzgebiete mit individuellem Fokus entwickeln

Wetzikon ist ein bedeutender Arbeitsplatzstandort und strebt an, diese Rolle bis 2050 gezielt weiter auszubauen. Die bestehenden Arbeitsplatzgebiete sollen in ihrem Umfang erhalten werden. Je nach Lage und Rahmenbedingungen entwickeln diese Gebiete jedoch einen unterschiedlichen Fokus.



Arbeitsplatzgebiete zukunftsgerichtet weiterentwickeln

Für alle Arbeitsplatzgebiete wird eine zukunftsgerichtete, qualitative Weiterentwicklung angestrebt. Diese umfasst zum einen eine differenzierte Ausrichtung entsprechend den jeweiligen Stärken und Potenzialen der jeweiligen Gebiete. Zum anderen soll die Aussenraum- und Aufenthaltsqualität im Zuge von baulichen Entwicklungen gezielt verbessert werden, um attraktive Arbeitsumgebungen mit guter Versorgung zu schaffen (vgl. Referenzgebiet Weid).



Fokus Kleingewerbe, verkehrsorientierte Nutzungen

Der Fokus im Gebiet entlang der Zürcher- und Rapperswilerstrasse liegt aufgrund der guten Erschliessung für den motorisierten Verkehr auch 2050 wie bis anhin auf kleingewerblichen sowie verkehrsorientierten Nutzungen.



Fokus Dienstleistungen

Der gesamte Zentrumsraum und insbesondere das Umfeld des Bahnhofs Wetzikon bietet sich aufgrund der Mischzonen, der guten ÖV-Erschliessung und der kommenden städtebaulichen Entwicklung für die vermehrte Ansiedlung von arbeitsplatzintensiven Dienstleistungen an.



Fokus Gewerbe, Produktion

Das Gebiet Schöneich soll sich mit Fokus auf gewerbliche und produktionsorientierte Nutzungen weiterentwickeln. Das Areal Lakeside soll gewerblich und produktionsorientiert ausgerichtet bleiben und den gemäss Gestaltungsplan möglichen Wohnanteil von 20 % realisieren. Auch für das Seitz-Areal mit seiner Lage am Siedlungsrand wird der Fokus auf Gewerbe und Produktion beibehalten.



Fokus Gewerbe, Produktion (ohne verkehrsintensive Nutzungen)

Das nördlich gelegene und an das Riet angrenzende Arbeitsplatzgebiet Weid soll sich als zukunftsfähiges Arbeitsplatzgebiet mit Fokus auf gewerbliche und produktionsorientierte Nutzungen, unter Ausschluss verkehrsintensiver Nutzungen, weiterentwickeln.



Reserve für langfristige Entwicklung sichern



Die Reservezonen Buechgrindel/Oberwiesen und Schöneich sollen langfristig als strategische Potenzialflächen gesichert werden. Auch die Gebiete Büelwiesen und Ringetshalden bieten Potenzial für eine zukünftige Entwicklung und werden daher als langfristige Reserve betrachtet. Da die zukünftige Nutzung dieser Gebiete zum jetzigen Zeitpunkt noch offen ist, werden sie als Entwicklungspotenziale für die langfristige Stadtentwicklung definiert. Die verschiedenen Potenzialgebiete weisen einen unterschiedlichen Fokus auf. Während im Gebiet Schöneich Arbeitsplatznutzungen im Fokus stehen, bietet das Gebiet Buechgrindel/Oberwiesen Potenzial für gemischte Nutzungen. Im Gebiet Büelwiesen sowie Ringetshalden stehen insbesondere freiräumliche Nutzungen im Fokus.

Übergänge zur Landschaft sorgfältig gestalten

Stadteingänge und die Siedlungsränder sind für das Orts- und Landschaftsbild von besonderer Bedeutung. Als Schnittstelle zwischen landwirtschaftlicher und baulicher Nutzung prägen sie das Orts- und Landschaftsbild und bieten Potenzial zur Förderung der Biodiversität sowie zur Verbesserung des Mikroklimas.

Aus Sicht des Orts- und Landschaftsbilds ist die Gestaltung der Siedlungsränder insbesondere dann relevant, wenn diese visuell wahrnehmbar sind. Bei Sichteinschränkungen – etwa durch die Topografie oder einer Lage am Waldrand – tritt ihre gestalterische Wirkung in den Hintergrund.



Stadteingänge prägnanter gestalten / bauliche Entwicklungen an Stadteingängen

Die Stadteingänge markieren den Auftakt in die Stadt entlang wichtiger Strassen und sollen durch die angrenzenden Bebauungen oder durch die Strassenraumgestaltung gestalterisch prägnanter hervorgehoben werden. Als zentrale Stadteingänge gelten – von Norden kommend – der Kreuzungsbereich Usterstrasse/Zürcherstrasse sowie die Pfäffikerstrasse. Von Süden kommend sind die Stadteingänge an der Grüningerstrasse, Rapperswilerstrasse und Hinwilerstrasse als prägnant zu gestaltende Übergänge ins Stadtgebiet definiert. Auch sie tragen wesentlich zum Auftakt in die Stadt bei und bieten Potenzial für eine qualitätsvolle stadträumliche Inszenierung.



Für das Orts- und Landschaftsbild wertvolle Siedlungsränder erhalten

In den Gebieten Morgenhalden oder Oberkempton Süd bestehen abwechslungsreiche Gehölzstrukturen mit locker gepflanzten Bäumen und Sträuchern, die einen sanften Übergang vom Kulturland ins Siedlungsgebiet ermöglichen. Diese und weitere wertvolle Siedlungsränder tragen wesentlich zum Orts- und Landschaftsbild bei und sollen auch künftig erhalten und gepflegt werden.



Für das Orts- und Landschaftsbild wertvolle Siedlungsränder neu gestalten

Insbesondere im Arbeitsplatzgebiet Weid grenzen zum Teil lange Gebäudefluchten direkt an das Kulturland und das Moorschutzgebiet. Dieser Siedlungsrand wurde bislang nicht bewusst gestaltet und wirkt wenig integriert in die umgebende Landschaft. In diesen sensiblen Bereichen wird eine behutsame Neugestaltung des

Siedlungsrand angestrebt, um das Orts- und Landschaftsbild zu stärken und eine harmonischere Verbindung zwischen Siedlung und Landschaft zu schaffen.

Bauliche Weiterentwicklung sozialverträglich und umweltgerecht gestalten

Neben den Strategien, die sich auf konkrete Gebiete in Wetzikon beziehen, gibt es im Rahmen des REK auch Strategien, die nicht direkt räumlich verortet werden können. Diese betreffen gesamstädtische Themen oder Querschnittsaufgaben, die unabhängig von einem spezifischen Standort wirksam sind.

nicht
verortet

Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen erhalten und bereitstellen

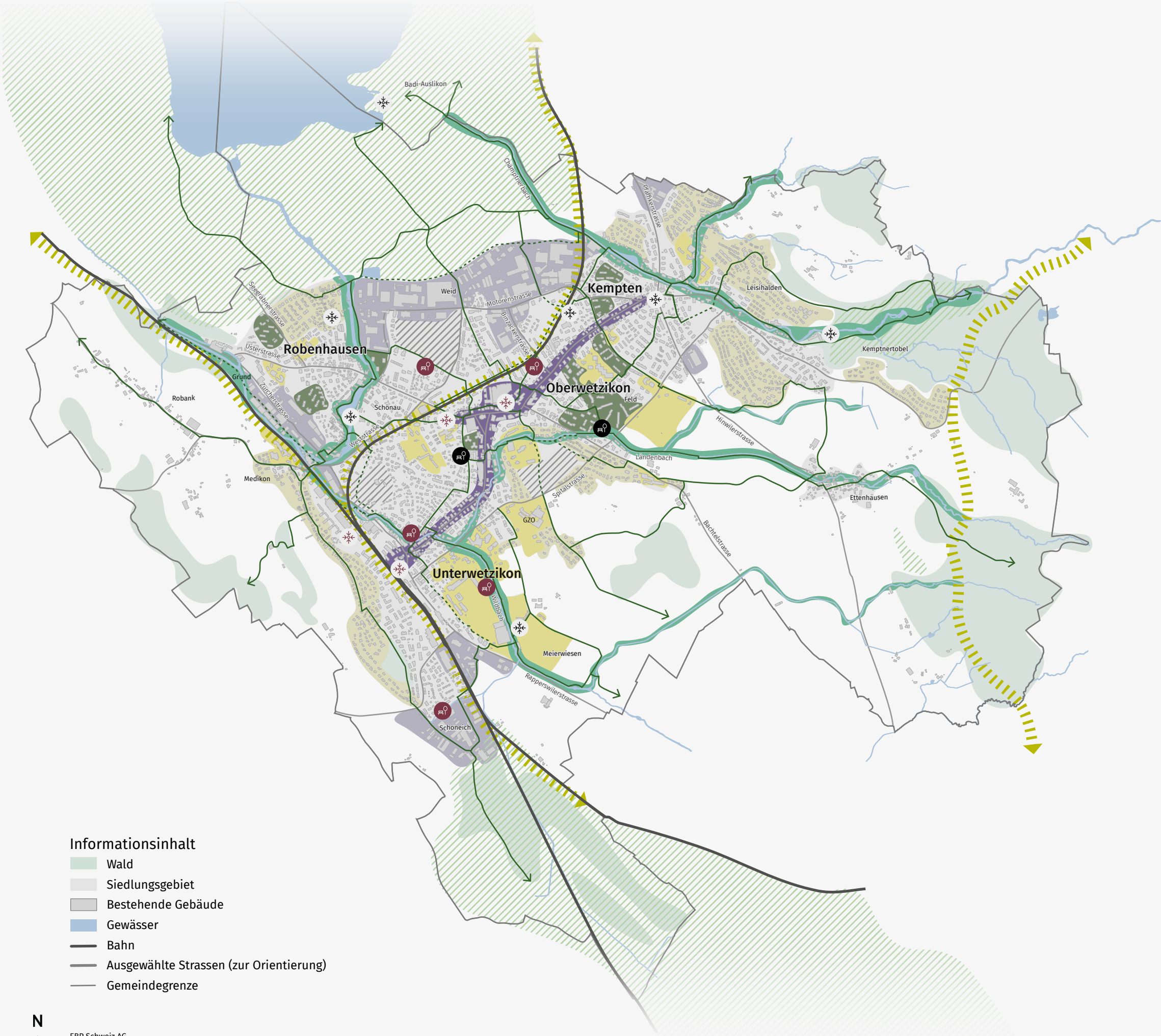
Wohnraum soll für unterschiedliche Zielgruppen erhalten und bereitgestellt werden. In bereits überbauten Gebieten kann die Sanierung bestehender Gebäude einen wichtigen Beitrag zum Erhalt von preisgünstigem Wohnraum leisten. Sie bietet die Möglichkeit, bestehende Mietverhältnisse zu sichern und notwendige Aufwertungen sozialverträglich umzusetzen, ohne Abriss und Neubau, die häufig zu höheren Mietpreisen führen. Damit können zudem soziale Netzwerke erhalten werden.

Um preisgünstigen Wohnraum gezielt zu fördern, sollen in der Richt- und Nutzungsplanung die Möglichkeiten gemäss § 49b PBG geprüft werden.

nicht
verortet

Bauliche Weiterentwicklung ressourcenschonend gestalten

Der Bau und Betrieb von Gebäuden und Infrastrukturen ist verantwortlich für 50 % des Rohstoffbedarfs, ein Drittel der CO₂-Emissionen und über 80 % des Abfallaufkommens in der Schweiz. Die bauliche Entwicklung von Wetzikon soll deshalb möglichst ressourcenschonend gestaltet werden. Sanierungen und Weiterentwicklungen bestehender Bauten können dabei einen wichtigen Beitrag leisten, indem sie den Materialverbrauch reduzieren, graue Energie einsparen und gleichzeitig bestehende, preisgünstige Wohn- und Nutzungsstrukturen erhalten. Die Stadt nimmt ihre Vorbildfunktion wahr bei der Sanierung oder beim Neubau ihrer eigenen Bauten und fördert Massnahmen im Sinne der Kreislaufwirtschaft.



Informationsinhalt

- Wald
- Siedlungsgebiet
- Bestehende Gebäude
- Gewässer
- Bahn
- Ausgewählte Strassen (zur Orientierung)
- Gemeindegrenze



EBP Schweiz AG
Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand März 2026

Teilstrategie Freiraum

Neue Parkanlagen und Begegnungsorte schaffen, bestehende Freiräume erhalten, aufwerten und vernetzen

- Neue öffentlich zugängliche multifunktionale Parkanlagen schaffen und weiterentwickeln
- Öffentlich zugängliche multifunktionale Parkanlagen erhalten und weiterentwickeln
- Attraktive Begegnungsorte ausgestalten
- Begegnungsorte erhalten und weiterentwickeln
- Schul-, Sport-, Spital-, Freizeitgarten- und Friedhofanlagen erhalten und weiterentwickeln
- Halböffentliche Freiräume von Grosssiedlungen erhalten und weiterentwickeln
- Privatgärten in Quartieren mit kleinteiliger Struktur erhalten und weiterentwickeln
- Freiraumqualitäten in Arbeitsplatzgebieten erhöhen und Übergänge zur Landschaft verbessern
- Städtischer Raum Bahnhofstrasse aufwerten
- Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) erhalten und aufwerten
- Neue Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) schaffen
- Ökologische Vernetzung entlang der Bahnlinien fördern
- Temporäre Erholungsnutzungen ermöglichen

Klimaanpassung aktiv gestalten

- Hitzeminderungsmaßnahmen und Schwammstadt-Prinzip im Strassenraum umsetzen
- Bestehende Bäume schützen und Baumpflanzungen fördern
- «Hot-Spots» entsiegeln und begrünen

Naherholungsnutzung mit Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz abstimmen

- Erholungs- und Naturräume entlang der Gewässer aufwerten und Vernetzungsfunktion verbessern
- Naherholungsnutzung in der Kulturlandschaft fördern und mit der Land- und Forstwirtschaft abstimmen
- Erholungs- und Naturschutzgebiete erhalten und schützen, Naherholungsnutzung mit Naturschutz abstimmen

Reserve für langfristige Entwicklung sichern

- Entwicklungspotenzial für Erholungsnutzung

Neue Parkanlagen und Begegnungsorte schaffen, bestehende Freiräume erhalten, aufwerten und vernetzen

Damit Wetzikon 2050 über ausreichend, qualitativ hochwertige und vernetzte Naherholungsräume verfügt, sind zusätzliche grüne Freiräume und Begegnungsorte mit der Innenentwicklung abzustimmen. Bestehende Freiräume sollen erhalten, klimagerecht weiterentwickelt, ökologisch aufgewertet und untereinander besser vernetzt werden.



Neue öffentlich zugängliche multifunktionale Parkanlagen schaffen und bestehende weiterentwickeln



Im Siedlungsgebiet von Wetzikon sollen fünf neue, öffentlich zugängliche und multifunktionale Parkanlagen entstehen. Dafür werden Grundstücke im Raum Oberwisen / Hedi-Langstrasse, Oberwetzikon / Binzfeld, Unterwetzikon / Nordwest und Unterwetzikon / Schöneich bezüglich ihres Potenzials überprüft und Zielvorstellungen konkretisiert. Für eine neue Anlage im Gebiet Ger am Wildbach liegen bereits Ideen vor. Die neuen Anlagen sind, je nach ihren räumlichen Gegebenheiten und beabsichtigten Funktionen, unterschiedlich gross und individuell ausgestaltet. Der Jörg-Schneider-Park ist in seinem Umfang und seiner Qualität zu erhalten und, wie auch der Park am Ländenbach, gezielt weiterzuentwickeln. Die Parkanlagen sollen den sich wandelnden Bedürfnissen der Nutzenden Rechnung tragen und zudem der Freiraumunterversorgung entgegenwirken. Die ökologischen und klimatischen Funktionen sind zu stärken, der Baumbestand zu fördern und die Versiegelung zu minimieren.



Neue Begegnungsorte schaffen, bestehende Begegnungsorte erhalten und weiterentwickeln



Wo räumliche und gesellschaftliche Potenziale bestehen, werden neue Orte für Begegnung geschaffen – etwa durch Umnutzung, temporäre Interventionen oder partizipative Prozesse. Dabei wird auf eine vielfältige Ansprüche unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen geachtet.

Bestehende Begegnungsorte im öffentlichen Raum werden durch gezielte Aufwertung attraktiver ausgestaltet – etwa durch Baumpflanzungen, Wildstaudenbete, Sitzgelegenheiten, Gestaltungselemente, Spielelemente oder durch die Reduktion störender Einflüsse.



Schul-, Sport-, Spital-, Freizeitgarten- und Friedhofanlagen erhalten und weiterentwickeln

Die bestehenden Schul-, Sport-, Spital-, Freizeitgartenanlagen und der Friedhof sind in ihrem Umfang und ihrer Qualität zu erhalten und gezielt weiterzuentwickeln. Die Anlagen sollen den sich wandelnden Bedürfnissen der Nutzenden Rechnung tragen. Wo möglich sind ökologische und klimatische Aspekte zu stärken – etwa durch Baumpflanzungen, reduzierte Versiegelung und Förderung naturnaher Flächen.



Halböffentliche Freiräume von Grosssiedlungen erhalten und weiterentwickeln

Halböffentliche Freiräume in Grosssiedlungen weisen teilweise eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Sie sind gezielt weiterzuentwickeln – mit Fokus auf Nutzungsvielfalt, soziale Funktionen, naturnahe Elemente und klimatische Wirkung. Begrünung, Beschattung und reduzierte Versiegelung sollen gezielt gefördert werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und ökologische Funktionen zu stärken.



Privatgärten in Quartieren mit kleinteiliger Struktur erhalten und weiterentwickeln

Die grünen, kleinteiligen Strukturen in Wohnquartieren mit kleinteiligen Strukturen und hoher Durchgrünung sind zu erhalten und gezielt weiterzuentwickeln – auch in Privatgärten. Dabei sind eine naturnahe Gestaltung mit Regenwasserbewirtschaftung, mehr wasserdurchlässigen Flächen und weiteren Prinzipien der Schwammstadt zu fördern.



Freiraumqualitäten in Arbeitsplatzgebieten erhöhen und Übergänge zur Landschaft verbessern

Die bestehenden Arbeitsplatzgebiete sind hinsichtlich ihrer Freiraumqualitäten gezielt aufzuwerten. Durch eine verbesserte Durchgrünung entlang der Strassen sowie mit Prinzipien der Schwammstadt – wie Dach- und Fassadenbegrünung, Regenwasserrückhalt, Reduktion der Versiegelung – kann das Mikroklima verbessert und ein Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden. Bestehende Baum- und Gehölzbestände sind zu erweitern, naturnahe Elemente – beispielsweise Trittsteinbiotope, artenreiche Wiesen oder begrünte Korridore – sind zu fördern. Auch die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern – etwa durch Pocket Parks, Sitzgelegenheiten oder grüne Rückzugsräume. Die Übergänge zum Landschaftsraum, insbesondere zum Pfäffikersee, sind gestalterisch aufzuwerten und besser zu verknüpfen.



Städtischer Raum Bahnhofstrasse aufwerten

Die Bahnhofstrasse soll als zentrale städtische Achse gestalterisch aufgewertet werden. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität entlang des Strassenraums deutlich zu verbessern. Dies soll durch die Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche mit vielfältigen Sitzgelegenheiten, einer verbesserten Fussgängerfreundlichkeit, einer klaren Gliederung des Strassenraums und der Pflanzung von Strassenbäumen erreicht werden.



Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) erhalten, aufwerten oder neu schaffen



Um attraktive und sichere Fusswegbeziehungen zwischen den einzelnen Freiräumen im Siedlungsgebiet sowie zur umliegenden Landschaft zu gewährleisten, werden bestehende Freiraumverbindungen nicht nur erhalten, sondern auch aufgewertet. Zusätzlich werden einzelne neue Freiraumverbindungen geschaffen, um Lücken im Fusswegnetz zu schliessen und direkte, komfortable Verbindungen zu ermöglichen. Wo Platz vorhanden ist, können ergänzende Pocket Parks angelegt werden, die Spaziergängerinnen und Spaziergängern, aber auch Anwohnenden und Beschäftigten Erholungsräume bieten.



Ökologische Vernetzung entlang der Bahnlinien fördern

Die bestehenden Vernetzungsachsen entlang der Bahntrassen sollen gezielt gesichert und ökologisch gestärkt werden. Durch den Erhalt und die Förderung artenreicher Wiesen, von Bäumen und Heckenstrukturen sowie die Beseitigung von Barrieren wird die Durchgängigkeit für Flora und Fauna verbessert. Vernetzungslücken können beispielsweise durch Amphibientunnel, begrünte Korridore oder Trittsteine geschlossen werden. Im Siedlungsgebiet tragen kleinräumige Elemente wie Ruderalflächen, Strassenbegleitgrün und naturnahe Grünstrukturen zusätzlich zur ökologischen Vernetzung und zur Verbesserung des Mikroklimas bei.



Temporäre Erholungsnutzungen ermöglichen

Brachen oder andere geeignete Flächen sollen temporär für die Aneignung durch Interessierte (Bottomup) zur Verfügung gestellt werden. So entstehen beispielsweise Gemeinschaftsgärten, Spielanlagen, Treffpunkte und Orte für kulturelles Leben in den Quartieren.

Klimaanpassung aktiv gestalten

Zur Minderung der Hitzebelastung im Siedlungsgebiet sind neben der Aufwertung bestehender und der Schaffung neuer Freiräume weitere Schritte zur Klimaanpassung erforderlich. Die Klimaanpassungsmassnahmen betreffen das ganze Siedlungsgebiet und sind auf der Karte «Teilstrategie Freiraum» nicht verortet.

nicht
verortet

Hitzeminderungsmassnahmen und Schwammstadt-Prinzip im Strassenraum umsetzen

Zur Anpassung an den Klimawandel sind gezielte Massnahmen im Strassenraum erforderlich. Dazu zählen die Reduktion versiegelter Flächen, die Pflanzung und Pflege von Strassenbäumen sowie die Berücksichtigung von Kaltluftschneisen in der Siedlungsentwicklung. Das Schwammstadt-Prinzip wird im Strassenraum umgesetzt, indem ein möglichst naturnaher Wasserkreislauf ermöglicht wird. Verdunstung, Wasserrückhalt und Versickerung werden durch offene Rinnen, Mulden, Bepflanzung und einen geeigneten Bodenaufbau unterstützt.

nicht
verortet

Bestehende Bäume schützen und Baumpflanzungen fördern

Der Schutz des bestehenden Baumbestands sowie die gezielte Förderung neuer Pflanzungen sind zentrale Elemente einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung. Der Baumbestand ist, wenn immer möglich, zu erhalten und der Anteil von Bäumen und Hecken im Stadtraum zu erhöhen. Besonderes Augenmerk liegt auf der Sicherung und Förderung grosskroniger Bäume – durch ausreichend dimensionierte Baumgruben, geeignete Substrate, genügend durchwurzelbaren Raum und eine gesicherte Wasserverfügbarkeit.

nicht
verortet

«Hot-Spots» entsiegeln und begrünen

Wo es die Nutzung zulässt, sollen versiegelte Flächen mit wasserdurchlässigen Belägen ausgestattet, begrünt oder zu Baumstandorten umgebaut werden. Dabei wird ein besonderer Fokus auf die stark versiegelten und überhitzten Arbeitsplatzgebiete gelegt. So wird in diesen Hot-Spots das Mikroklima, der ökologische Wert und die Aufenthaltsqualität verbessert. Zudem motiviert die Stadt mit gezielten Aktionen und durch ihre Vorbildwirkung private Eigentümerschaften, selber aktiv zu werden.

Naherholungsnutzung mit Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz abstimmen

Damit die umgebende Landschaft auch 2050 ein prägendes Qualitätsmerkmal von Wetzikon bleibt, sind siedlungsnah Freiräume als Erholungs- und Naturräume aufzuwerten. Attraktive Fuss- und Velowege sollen den Siedlungsraum mit der umliegenden Landschaft verbinden. Die Nutzung der Landschaft als Naherholungsgebiet ist sorgfältig mit der Land- und Forstwirtschaft abzustimmen und Erholungssuchende sind gezielt zu lenken.



Erholungs- und Naturräume entlang der Gewässer aufwerten und Vernetzungsfunktion verbessern

Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzung entlang der Gewässer ist gezielt zu verbessern. Die ökologische Vernetzung wird durch Revitalisierungen, strukturreiche Uferzonen und verbesserte Durchgängigkeit gestärkt. Gleichzeitig wird die naherholungsbezogene Zugänglichkeit gefördert – etwa durch Wegverbindungen, Sitz- und Spielelemente, Brücken, Grillstellen oder Treppenstufen zum Wasser (vgl. Fjordstrategie).



Naherholungsnutzung in der Kulturlandschaft fördern und mit der Land- und Forstwirtschaft abstimmen

Die Kulturlandschaft rund um Wetzikon bietet wertvolle Potenziale für die siedlungsnah Erholung und das Naturerleben. Um diese Qualitäten zu stärken, werden punktuelle Aufenthaltsorte und attraktive Wegverbindungen geschaffen sowie die Fjordstrategie weiterverfolgt. Eine sorgfältige Abstimmung mit den Bedürfnissen der Land- und Forstwirtschaft ist dabei zentral, um Nutzungskonflikte zu vermeiden und Synergien zu fördern. Gleichzeitig ist eine ökologische und gestalterische Aufwertung der Kulturlandschaft anzustreben – etwa durch Baum- und Heckenpflanzungen mit Obst- und Feldbäumen oder artenreiche Biodiversitätsflächen.



Erholungs- und Naturschutzgebiete erhalten und schützen, Naherholungsnutzung mit Naturschutz abstimmen

Um die wertvollen Schutzgebiete in Wetzikon langfristig zu erhalten und zu schützen ist eine sorgfältige Abstimmung zwischen Erholungsnutzung und Naturschutz erforderlich. Angesichts des bereits hohen Nutzungsdrucks auf zentrale Schutzzonen und der erwarteten Bevölkerungsentwicklung braucht es eine gezielte Besucherlen-

kung. Dazu zählen attraktive Erholungsangebote und Wegführungen ausserhalb der empfindlichen Bereiche. Direkte, sichere und komfortable Fuss- und Veloverbindungen zu den Erholungsgebieten verbessern die Zugänglichkeit und tragen dazu bei, sensible Gebiete zu entlasten.

Reserve für langfristige Entwicklung sichern



Im Gebiet Buechgrindel/Oberwisen sowie in den Gebieten Büelwiesen und Ringets-
halden besteht Potenzial für eine langfristige Entwicklung für Erholungsnutzungen.

Teilstrategie Mobilität

Attraktive Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr bereitstellen

-  Gelbes Band als Komfortroute für den Veloverkehr
-  Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) erhalten und aufwerten
-  Neue Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) schaffen

Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern

-  Neue Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) schaffen
-  Betriebszeiten mit ÖV-Bedienung ausdehnen
-  Wetzikon und Kempten: Attraktivität als Verkehrsdrehscheibe steigern
-  Angebot aus den Quartieren sowohl zum Bahnhof Wetzikon als auch ins Zentrum Oberwetzikon stärken

MIV auf Hauptverkehrsachsen bündeln

-  Zentrum Oberwetzikon vom MIV entlasten
-  Strassenabschnitte vom MIV entlasten und Aufenthaltsqualität erhöhen
-  MIV bündeln (Bündelungsachsen)
-  Projekt Oberlandautobahn berücksichtigen (möglicher Verlauf im Tunnel)

Informationsinhalt

-  Wald
-  Siedlungsgebiet
-  Bestehende Gebäude
-  Gewässer
-  Bahn
-  Ausgewählte Strassen (zur Orientierung)
-  Gemeindegrenze

N



EBP Schweiz AG
Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand März 2026

Attraktive Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr bereitstellen

Um den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und deren Anteil am Modalsplit zu erhöhen, soll das Netz dichter und deutlich attraktiver werden. Ein attraktives Velowegnetz ist lückenlos, sicher, komfortabel und effizient. Ein attraktives Fusswegenetz ist dicht, sicher, direkt und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität.



Gelbes Band als Komfortroute für den Veloverkehr

Die Umsetzung des Gelben Bandes ist ein zentrales Element für die Förderung des Veloverkehrs und die Stärkung der städtischen Mobilität. Der Grossteil der Strassen und Wege des Gelben Bandes besteht bereits. Für deren Optimierung werden höhere Ausbaustandards angewendet, Querungsstellen an Hauptverkehrsachsen verbessert sowie fehlende Netzelemente ergänzt. Das Gelbe Band wird speziell gekennzeichnet/signalisiert, es ist jedoch keine Veloschnellroute.



Freiraumverbindungen (attraktive Wege, Pocket Parks) erhalten, aufwerten oder neuschaffen



Um attraktive und sichere Fusswegbeziehungen zwischen den einzelnen Freiräumen im Siedlungsgebiet sowie zur umliegenden Landschaft zu gewährleisten, werden bestehende Freiraumverbindungen nicht nur erhalten, sondern auch aufgewertet. Dies umfasst beispielsweise die Verbesserung von Strassenquerungen und die Erhöhung der Sicherheit an Schnittstellen zum motorisierten Verkehr (bei Knoten, Parkierung). Zusätzlich werden einzelne neue Freiraumverbindungen geschaffen, um Lücken im Fusswegnetz zu schliessen und direkte, komfortable Verbindungen zu ermöglichen.

Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern

Die Attraktivität des ÖV wird wesentlich durch seine räumliche und zeitliche Verfügbarkeit sowie durch hohe Zuverlässigkeit bestimmt. Eine Verbesserung der Verfügbarkeit erfordert einen gezielten Ausbau des ÖV-Angebots, während die Zuverlässigkeit durch die Reduktion von Störungen erhöht wird. Wetzikon nutzt seinen Handlungsspielraum, um das innerstädtische Busangebot auszubauen.



ÖV-Kapazität auf Hauptachse erhöhen

Die Bahnhofstrasse als zentrale Hauptachse zwischen Unterwetzikon, Oberwetzikon und Kempten soll durch eine höhere ÖV-Kapazität weiter gestärkt werden.

Betriebszeiten mit ÖV-Bedienung ausdehnen

Heute schlecht(er) erschlossene Ortsteile sollen künftig besser an den ÖV angebunden werden. Dies erfolgt durch längere Betriebszeiten, angepasste Linienführungen oder neue Linien und Haltestellen.



Attraktivität als Verkehrsdrehscheibe steigern

Mit dem Neubau des Bushofs am Bahnhof Wetzikon entsteht eine Haltestelleninfrastruktur, die künftigen Bedürfnissen gerecht wird. Für zusätzliche Linien werden weitere Haltekannten geschaffen. Die neue Organisation ermöglicht einen effizienten Betrieb und sorgt für kurze, hindernisfreie Umsteigewege. Auch der Bahnhof Kempten soll in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden. Hier liegt der Fokus auf den Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Fuss-/Veloverkehr.



Angebot aus den Quartieren sowohl zum Bahnhof Wetzikon als auch ins Zentrum Oberwetzikon stärken

Einzelne Quartiere mit bisher geringer ÖV-Erschliessung sollen künftig besser angebunden werden. Im Vordergrund stehen die Verbesserung der Erreichbarkeit sowohl zum Bahnhof Wetzikon als auch zum Zentrum Oberwetzikon. Sobald autonome Fahrzeuge für den ÖV praxistauglich sind, werden solche Betriebsformen geprüft.

MIV auf Hauptverkehrsachsen bündeln

Durch die Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs sowie den Ausbau des ÖV-Angebots wird eine Reduktion der MIV-Belastung, insbesondere im Zentrum Oberwetzikon, angestrebt. Der verbleibende MIV wird auf dafür geeigneten Achsen gebündelt. Der Durchgangsverkehr soll primär über Bündelungsachsen geführt werden, während siedlungsorientierte Quartierstrassen vom lokalen Durchgangsverkehr entlastet werden.

Zentrum Oberwetzikon vom MIV entlasten

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, für eine bessere Zuverlässigkeit des ÖV und damit eine attraktive und sichere Ausgangslage für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden kann, soll das Zentrum Oberwetzikon langfristig vom MIV entlastet werden.

Strassenabschnitte vom MIV entlasten und Aufenthaltsqualität erhöhen

Die Entlastung zentraler Strassenabschnitte ist ein Schlüssel zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr. Dies wird durch eine Verkehrsverlagerung erreicht. Die Gestaltung der Strassenräume orientiert sich an einem integrierten Ansatz, der sowohl betriebliche als auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt.

MIV bündeln (Bündelungsachsen)

Um die gewünschte Verkehrsentslastung auf einzelnen Strassenabschnitten und in den Quartieren zu erreichen, wird der MIV neu auf alternativen Verbindungen gebündelt. Vorgesehen ist eine Führung über den «Bügel» West-, Motoren- und Binzackerstrasse. Dies ermöglicht eine Umfahrung des zentralen Abschnitts der Bahnhofstrasse in Oberwetzikon. Ergänzend erfolgt auch eine Bündelung auf der Spitalstrasse im Abschnitt zwischen Schneggen- und Hinwilerstrasse.

Projekt Oberlandautobahn berücksichtigen (möglicher Verlauf im Tunnel)

Mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn soll Wetzikon vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet werden. Dadurch entstehen neue Möglichkeiten für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung und attraktivere Strassenraumgestaltungen auch auf übergeordneten, stark belasteten Strassenabschnitten. Dies ist bei künftigen Projekten zu berücksichtigen.

6. Referenzgebiete: Wie werden zentrale Strategieansätze umgesetzt?

Referenzgebiete zeigen auf, wie die Zielaussagen und Strategieansätze des REK konkret umgesetzt werden könnten und wie die Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität zusammenspielen. Dafür werden folgende Strategieansätze aus der Teilstrategie Siedlung jeweils einem Referenzgebiet zugeordnet:

«Arbeitsplatzgebiete zukunftsgerichtet weiterentwickeln»

Referenzgebiet Weid

«Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten»

Referenzgebiet Feld

«Umstrukturieren»

Referenzgebiet Kempten West

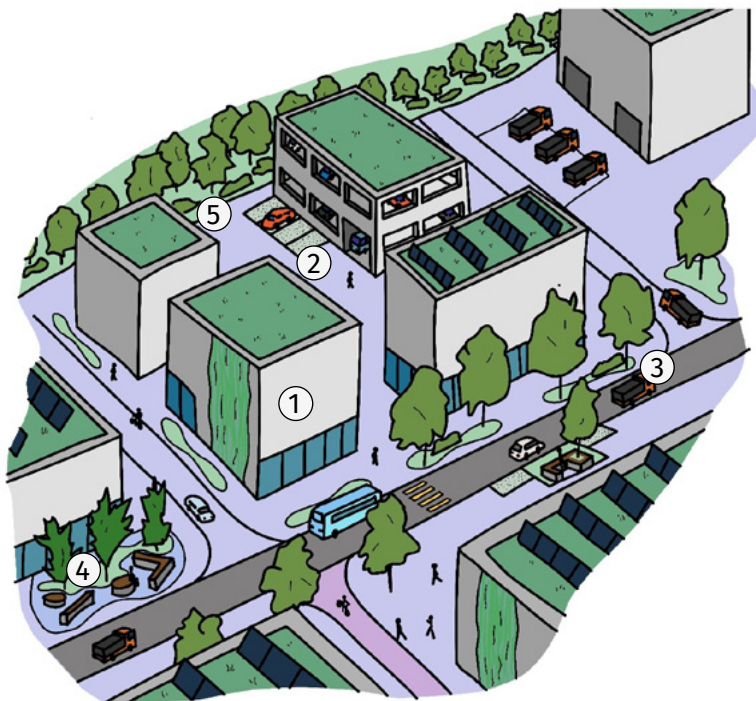
Die Darstellung erfolgt über zwei zentrale Elemente:

- **Prinzipskizze:** Sie veranschaulicht die Zielaussagen und Strategieansätze der Teilstrategie Siedlung für Wohn-, Zentrums- und Arbeitsplatzgebiete, kombiniert mit relevanten Aussagen der Teilstrategien Freiraum und Mobilität. Die Skizze bleibt bewusst abstrakt und verzichtet auf eine konkrete Verortung.
- **Konzeptschema:** Es zeigt, wie die Zielaussagen und Strategieansätze der Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität für Wohn-, Zentrums- und Arbeitsplatzgebiete in einem spezifischen Gebiet umgesetzt werden könnten. Dargestellt werden eine konzeptionelle Verortung von Entwicklungspotenzialen mit Handlungsempfehlungen.

Arbeitsplatzgebiete zukunftsgerichtet weiterentwickeln – Referenzgebiet Weid

Prinzipiskizze zukunftsfähiges Arbeitsplatzgebiet

Alle Gewerbe- und Industriegebiete in Wetzikon sollen sich gemäss Zielbild zu zukunftsfähigen Arbeitsplatzgebieten entwickeln. Jedes Gebiet erhält einen eigenen, standortspezifischen Fokus. Für die Weiterentwicklung aller Arbeitsplatzgebiete gelten folgende Prinzipien:



Prinzipiskizze zukunftsfähiges Arbeitsplatzgebiet

- ① **Raumbildende Bebauungsstruktur** mit repräsentativer Adresse und arbeitsplatzintensive Nutzungen entlang der Hauptverbindungsachsen, mittlere bis grosse Körnung
- ② **Parkierungs- und Logistikflächen** gemeinsam nutzen, im rückwärtigen Bereich anordnen oder in die Gebäude integrieren
- ③ **Hochwertige Anbindung** an das übergeordnete Strassennetz, an das ÖV- /Velo-Netz, attraktive Fussverbindungen
- ④ **Hohe Freiraumqualität** durch Pocket-Parks, Baumpflanzungen, Begrünung und Entsiegelung, Dach- und Fassadenbegrünungen, gemeinsame Verpflegungsmöglichkeiten
- ⑤ **Wertvolle Zonenrandgestaltung** gegenüber der Landschaft und den Wohn- und Mischgebieten

Konzeptschema zum Referenzgebiet Weid



Entwicklungspotenziale Siedlung

- Kleinstrukturen (Bestandesbauten) mit Schwerpunkt Gewerbe beibehalten
- Grossstrukturen mit städtebaulicher Adressbildung entlang Motorenstrasse platzieren
- Personen- und publikumsintensive Arbeitsstätten in Nähe zum Bahnhof Kempten vorsehen

Entwicklungspotenziale Mobilität

- Strassenräume aufwerten (für alle Verkehrsteilnehmenden, mit attraktiv gestalteten Vorzonen, Alleenabschnitten, strukturierende Grünachsen)
- Schwerverkehr direkt an übergeordnetes Strassennetz anbinden
- Bessere Veloanbindung mit Gelbem Band anstreben
- Zusätzliche gebietsinterne Fusswegverbindungen schaffen und lückenlos gestalten

Entwicklungspotenziale Freiraum

- Grünstrukturen (u.a. Bäume) entlang Strassenzügen erhalten | neu schaffen
- Pocket Parks im halböffentlichen und öffentlichen Raum vorsehen
- Siedlungsrand inklusive Freiraumverbindung entlang Siedlungsgrenze neu gestalten

Informationsinhalt

- Bahnlinie
- Gebäude bestehend / Baujahr vor 1980
- Moorlandschaft von nationaler Bedeutung
- Gewässer

Mittel- bis langfristige Handlungsempfehlungen

- Gebiete mit Entwicklungspotenzial (Gebäudealter, Entwicklungsbereitschaft Grundeigentümer, unbebaute Parzellen)
- Gebiete mit Prüfung einer Nutzungsübertragung (Weiler- und Siedlungsrandzone VII gemäss Verordnung zum Schutz des Pfäffikersees)
- Abstimmung Entwicklung mit kantonalem Projekt zur Festlegung der Pufferzone (Störungspuffer Moorschutz)



Entwicklungspotenziale Siedlung: Das Gebiet Weid bietet, vorbehältlich der Festlegung des Pufferbereichs entlang der Moorlandschaft durch den Kanton, gute Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Entwicklung mit Fokus auf Gewerbe und Produktion ohne verkehrsintensive Nutzungen. Gründe dafür sind unbebaute Parzellen, ein hohes Verdichtungspotenzial und ein überalterter Baubestand.

Aktuell fehlt jedoch die in der Prinzipskizze angestrebte raumbildende Bebauungsstruktur mit städtebaulicher Adresse entlang der Motorenstrasse. Im Bereich der Industriestrasse sollen bestehende kleinteilige Gewerbestrukturen erhalten bleiben. Personen- und publikumsintensive Nutzungen sind vorrangig in Bahnhofsnähe (Kempten) vorgesehen. Die an den Pufferbereich der Moorlandschaft angrenzenden Flächen eignen sich für eine Nutzungsübertragung und können so zur gewünschten Verdichtung und Adressbildung entlang der Hauptachse beitragen.



Entwicklungspotenziale Freiraum: Im Gebiet Weid kann die angestrebte hohe Freiraumqualität vor allem durch den Erhalt von bestehenden sowie durch neue Grünstrukturen, insbesondere der Neupflanzung von Bäumen, entlang der Strassen erreicht werden. Ergänzend sind Pocket Parks im öffentlichen und halböffentlichen Raum vorgesehen – sie dienen dem Aufenthalt der Beschäftigten und leisten einen Beitrag zum Stadtklima. Gemeinsame Verpflegungsangebote wie Cafés oder Kantinen stärken die Attraktivität der Arbeitsplatzgebiete für Arbeitnehmende.

Besondere Bedeutung kommt der Gestaltung des Siedlungsrandes zu: Aufgrund der angrenzenden Moorlandschaft von nationaler Bedeutung ist eine enge Abstimmung mit dem kantonalen Amt für Landschaft und Natur (ALN) erforderlich.



Entwicklungspotenziale Mobilität: Die gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Weststrasse) ist zentral für die Logistik und den gewerblichen Verkehr im Gebiet Weid. Gleichzeitig sorgt der Anschluss an Bus und Bahn für eine gute Erreichbarkeit für Arbeitnehmende. Die Gestaltung der Strassenräume soll allen Verkehrsteilnehmenden gerecht werden – mit attraktiven Vorzonen, Baumalleen und grünen Verbindungen. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Fuss- und Veloverkehr, etwa durch das Gelbe Band und eine durchgängige, gut gestaltete Wegführung im Gebiet.

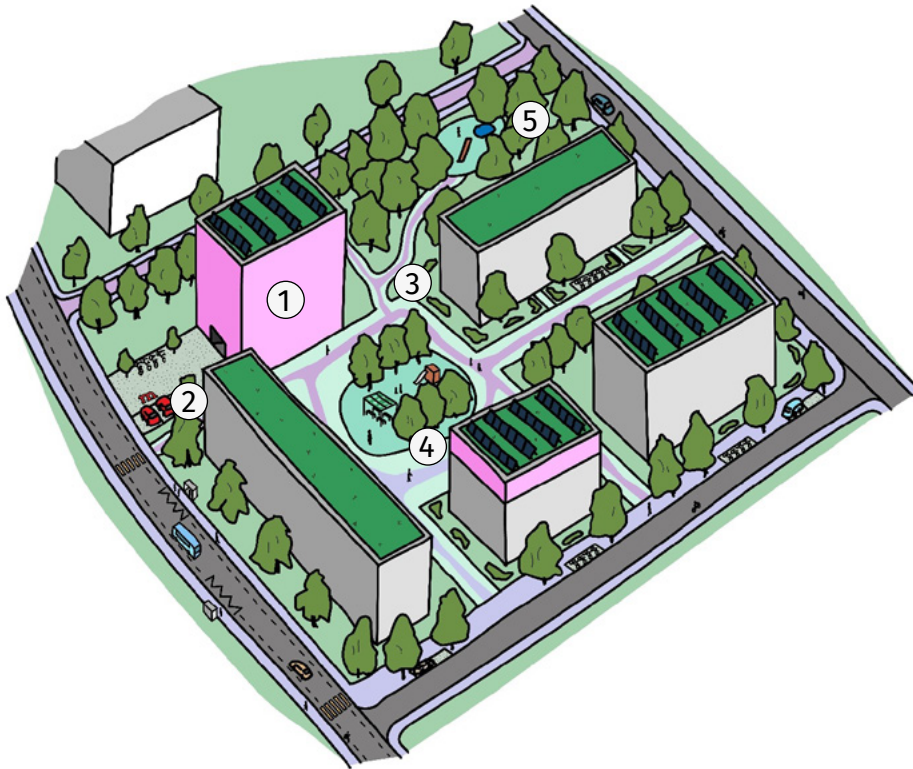
Handlungsempfehlungen Arbeitsplatzgebiet Weid

- *Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsvorstellung (u. a. zu gemeinsamen Parkierungs- und Logistikflächen) mit den Grundeigentümerschaften und Unternehmungen bei den Gebieten mit Entwicklungspotenzialen.*
- *Prüfung einer Nutzungsübertragung im Pufferbereich der Moorlandschaft mit dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) und Abstimmung mit dem ALN zur Gestaltung des Siedlungsrandes inkl. neuer Freiraumverbindung.*
- *Erarbeitung einer durchgehenden Gestaltungsidee zur Strassenraumaufwertung/-entwicklung entlang der Motorenstrasse und der Industriestrasse.*
- *Prüfung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Hitzeminderung und Klimaanpassung.*

Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten – Referenzgebiet Feld

Prinzipiskizze «Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten»

Die bestehenden Grosssiedlungen aus den 60er- bis 80er-Jahren in Wetzikon sollen gemäss Teilstrategie Siedlung ergänzt und aufgewertet werden. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den halböffentlichen Freiräumen, welche zu erhalten und optimieren sind. Für die Weiterentwicklung der Grosssiedlungen gelten folgende Prinzipien:



Prinzipiskizze «Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten»

- ① **Ressourcenschonende und sozialgerechte bauliche Weiterentwicklung** der Bestandesgebäude mit Aufstockungen oder neuen Ergänzungsbauten (pink)
- ② **Zentralisierte Mobilitätsbereiche** Parkierung möglichst unterirdisch, Veloabstellanlagen in der Nähe der Hauseingänge anordnen
- ③ **Engmaschige Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr** für gute Zugänge zu den ÖV-Haltestellen und Anbindungen an das Strassennetz, kurze Wege innerhalb der Siedlung
- ④ **Attraktive Begegnungsbereiche** mit hoher Aufenthaltsqualität als Nachbarschaftstreffpunkte mit Spielplätzen
- ⑤ **Naturbereiche mit hoher ökologischer Qualität** mit Grossbäumen auf unterirdisch unbebauten Flächen

Konzeptschema zum Referenzgebiet Feld



Entwicklungspotenziale Siedlung

-  Bestandsgebäude ressourcenschonend weiterentwickeln (Aufstockung, Anbauten)
-  Baubereiche für Ergänzungsbauten nutzen (Punktbauten, Solitär)

Entwicklungspotenziale Freiraum

-  Grünstrukturen (u.a. Bäume) erhalten | neu schaffen
-  Erholungs- und Naturraum entlang Ländenbach aufwerten
-  Attraktive Begegnungsbereiche schaffen (Spielfläche S, Nachbarschaftstreffpunkt N)
-  Naturbereich mit hoher ökologischer Qualität vorsehen (Grossbäume, unterirdische Fläche unbebaut belassen)
-  Aussenraumbereiche ökologisch aufwerten
-  Ländenbachpark als öffentliche Parkanlage multifunktional ausgestalten

Entwicklungspotenziale Mobilität

-  Strassenräume aufwerten (für alle Verkehrsteilnehmenden, mit attraktiv gestalteten Vorzonen, Alleenabschnitten, strukturierenden Grünachsen)
-  Attraktive, öffentliche Fusswegverbindung schaffen
-  Gebietsinterne Fusswegverbindungen schaffen / erhalten
-  Gemeinsame Mobilitätsflächen (Parkierung Auto und Velo, Sharing-Angebote) möglichst flächensparend und begrünt anordnen

Informationsinhalt

-  Gewässer
-  Bestandsgebäude



Entwicklungspotenziale Siedlung: Die bestehenden Gebäude im Gebiet Feld stammen aus den 1960er- bis 1980er-Jahren. Im Sinne einer ressourcenschonenden, sozialgerechten und qualitätsvollen Weiterentwicklung können die Bestandsgebäude durch Aufstockungen oder Anbauten erweitert werden. Die Gebäude im östlichen Bereich bilden mit ihrer sternenförmigen Anordnung ein ortsbildprägendes Ensemble, das erhalten werden soll. Darüber hinaus besteht in den heute unbebauten Bereichen punktuell Potenzial für Ergänzungsbauten, die sich in die bestehende Struktur einfügen.



Entwicklungspotenziale Freiraum: Das Gebiet Feld zeichnet sich durch einen hohen Grünanteil aus. Ein besonderes Potenzial bietet der südlich gelegene Ländenbachpark, der gemäss Zielbild zu einer multifunktional nutzbaren Parkanlage weiterentwickelt wird. Der Erholungs- und Naturraum entlang des Ländenbachs erfährt eine qualitative Aufwertung.

Innerhalb des Gebiets Feld bestehen verschiedene halböffentliche Freiräume. Die nicht unterbauten Flächen werden als Naturbereiche mit hoher ökologischer Qualität gestaltet. Auf den unterbauten Flächen entstehen attraktive Begegnungsbereiche – etwa Spielflächen oder Treffpunkte für die Nachbarschaft. Grundsätzlich erfahren alle Aussenraumbereiche eine ökologische Aufwertung. Bestehende Grünstrukturen bleiben erhalten und werden durch neue ergänzt, um die Aufenthaltsqualität und Biodiversität im Gebiet zu stärken.



Entwicklungspotenziale Mobilität: Das Gebiet Feld wird von der Spitalstrasse, Ettenhauserstrasse und Sonnenfeldstrasse eingerahmt. Alle Strassenräume werden ihrer jeweiligen Funktion entsprechend aufgewertet. Die Gestaltung der Strassenräume soll allen Verkehrsteilnehmenden gerecht werden – mit attraktiven Vorzonen, Baumalleen und grünen Verbindungen.

Dem Fussverkehr kommt eine besondere Bedeutung zu. Entlang des Ländenbachs und zur Erschliessung der multifunktionalen Parkanlage entstehen attraktive öffentliche Fusswegverbindungen. Zusätzlich werden gebietsinterne Fusswegverbindungen gesichert und ergänzt, um eine gute Durchlässigkeit und Vernetzung zu gewährleisten. Parkierungsflächen werden flächensparend und begrünt angeordnet, entweder oberirdisch integriert oder unterirdisch realisiert. Ergänzend dazu entstehen Angebote für Sharing-Mobilität sowie gut erreichbare Veloabstellplätze.

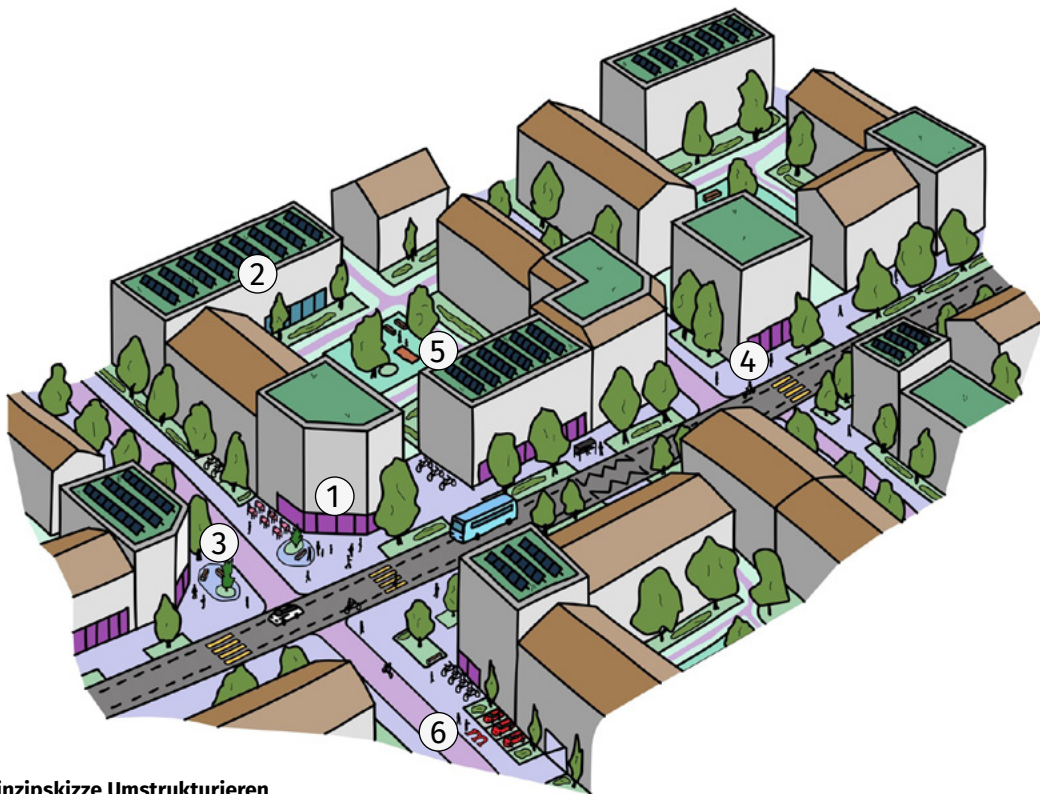
Handlungsempfehlungen Grosssiedlung Feld

- *Im Rahmen anstehender baulicher Entwicklungen Kontaktaufnahme mit Grundeigentümerschaften zur Konkretisierung der Freiraumgestaltung inklusive Parkierungsflächen.*
- *Umsetzung respektive Aufwertung der öffentlichen Fusswegverbindungen.*
- *Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens mit Einbezug der Nachbarschaft für die Weiterentwicklung des Ländenbach-Parks als multifunktionale Parkanlage.*

Umstrukturieren – Referenzgebiet Kempten West

Prinzipiskizze Umstrukturieren

Wetzikon setzt auf Innenentwicklung in zentralen Lagen. Deshalb wird in mehreren Gebieten eine Umstrukturierung in ein urbanes Mischgebiet mit hoher Dichte angestrebt. Dafür gelten folgende Prinzipien:



Prinzipiskizze Umstrukturieren

- ① **Raumbildende Bebauungsstruktur** mit Adressbildung und **attraktiven publikumsorientierten Erdgeschossen** entlang der Hauptverbindungsachsen
- ② **Multifunktionale Bebauung** für unterschiedliche Mischnutzungen wie Wohnen und Dienstleistungen, Bauten um einen gemeinsamen Hof oder Platz anordnen
- ③ **Aufwertung der Strassenräume** zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden, Strassenbegrünung mit Hecken und Bäumen sowie Pocket-Parks
- ④ **Engmaschige Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr** für eine gute Anbindung ans Strassen- sowie ÖV-Netz und für kurze Wege innerhalb des Quartiers
- ⑤ **Attraktive Freiräume** mit hoher ökologischer Qualität und Aufenthaltsqualität in den von der Strasse abgewandten Hofbereichen
- ⑥ **Nutzungsorientierte Mobilitätsflächen** wie Parkierungen möglichst unterirdisch angelegt mit eingangsnaher Veloabstellmöglichkeit für Erdgeschossnutzungen

Konzeptschema zum Referenzgebiet Kempten West



Entwicklungspotenziale Siedlung

- Kleinstrukturen mit attraktiv gestalteten Vorzonen beibehalten
- Multifunktionale Bebauung mit mittlerer Körnung (unterschiedliche Nutzungen, Hofbebauung, halboffene Bauweise) entwickeln
- Grossstrukturen mit städtebaulicher Adressbildung und attraktiver publikumsintensiver Erdgeschossnutzung entlang Bahnhof- und Binzackerstrasse entwickeln
- Industriell-historische Strukturen mit (kreativen) Erdgeschossnutzungen erhalten und beleben
- Eintrittstor Kempten als attraktives Eingangstor und für Verkehrlenkung gestalten

Mittel- bis langfristige Handlungsempfehlungen

- Gebiet mit Entwicklungsabsichten Gewerbe
- Gebiet mit Entwicklungspotenzial (Gebäudealter, Ausbaugrad, Heterogenität des Gebiets)

Informationsinhalt

- Bahnlinie
- Gebäude bestehend / Baujahr vor 1980
- Gebäude im Inventar

Entwicklungspotenziale Freiraum

- Grünstrukturen (u.a. Sträucher, Hecken, ökologischwertvolle Grünflächen) entlang Strassenzügen erhalten / schaffen
- Pocket Parks im öffentlichen und halböffentlichen Raum vorsehen
- Quartierplatz als Ankunftsort gestalten (Bänke, Bäume, Begrünung)
- Quartierfreiräume im rückwärtigen Bereich (gemeinsamer Hof / Platz) vorsehen

Entwicklungspotenziale Mobilität

- Strassenräume aufwerten (für alle Verkehrsteilnehmenden, mit attraktiv gestalteten Vorzonen, Alleen, strukturierenden Grünachsen)
- Bessere Veloanbindung mit Gelbem Band anstreben
- Attraktive, öffentliche Fusswegverbindung schaffen
- Zusätzliche gebietsinterne Fusswegverbindungen schaffen und lückenlos gestalten
- Personenunterführung mit Schiebemöglichkeit für Velo planen
- Veloabstellplätze inkl. Sharing-Angebot zur Verfügung stellen



Entwicklungspotenziale Siedlung: Die städtebauliche Entwicklung in Kempten West verfolgt das Ziel, ein vielfältiges und lebendiges Quartier zu schaffen, das historische Qualitäten bewahrt und gleichzeitig eine hohe soziale Dichte und funktionale Vielfalt anstrebt.

Entlang der Stationsstrasse bleiben bestehende Kleinstrukturen mit ihren attraktiv gestalteten Vorzonen erhalten und werden gestärkt. Teilweise liegen die bestehenden Kleinstrukturen innerhalb des Baulinienbereichs, weshalb eine Überprüfung der Baulinien entlang der Strassen mit Kleinstrukturen angezeigt ist. Zwischen Feldweg und Zentralstrasse sowie westlich der Stationsstrasse entsteht eine multifunktionale Bebauung mit mittlerer Körnung. Unterschiedliche Nutzungen, Cluster oder Hofbebauungen mit halboffener Bauweise tragen zu einem funktional durchmischten und sozial vielfältigen Quartier bei.

Entlang der Bahnhof- und Binzackerstrasse sind Grossstrukturen vorgesehen, die durch klare städtebauliche Adressbildung und publikumsintensive Erdgeschosse zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Diese Bereiche fungieren als urbane Ankerpunkte mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die industriell-historischen Strukturen im Gebiet bleiben erhalten und werden durch kreative Erdgeschossnutzungen neu belebt. So entsteht ein spannender Dialog zwischen Alt und Neu, der die Identität des Orts stärkt.

Das «Eintrittstor» als markanter Auftakt zum Quartier bietet Orientierung Richtung Bahnhof Kempten, wirkt einladend und macht die Besonderheiten des Stadtteils sichtbar.



Entwicklungspotenziale Freiraum: Die Weiterentwicklung der Freiräume in Kempten West verfolgt das Ziel, eine hohe Aufenthaltsqualität und ökologische Vielfalt zu schaffen. Entlang der Strassenzüge bleiben bestehende Grünstrukturen wie Bäume und Sträucher erhalten und werden gezielt ergänzt. Diese Elemente tragen wesentlich zur Durchgrünung des Quartiers und zur Förderung der Biodiversität bei.

Zur Stärkung der wohnungsnahen Erholung entstehen Pocket Parks im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Diese kleinen Grünflächen bieten Rückzugsorte, fördern soziale Begegnungen und ergänzen das Freiraumangebot insbesondere in den dicht bebauten Bereichen.

Ein zentraler Baustein des Konzepts bildet die Gestaltung eines Quartierplatzes als Ankunftsort am Bahnhof. Dieser baumbestandene Platz stärkt mit Aufenthaltsmöglichkeiten und attraktiver Begrünung die Identität von Kempten West.

Auch im rückwärtigen Bereich der Gebäude werden halböffentliche Freiräume entwickelt. Gemeinsame Höfe und Plätze bieten Raum für nachbarschaftliche Aktivitäten und fördern die soziale Vernetzung innerhalb des Gebiets.



Entwicklungspotenziale Mobilität: Der Strassenraum der Bahnhofstrasse wird als übergeordnete Verbindungsachse gestärkt und gestalterisch aufgewertet. Die Bedeutung der nördlichen Stationsstrasse als zentrale Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Bahnhof Kempten und dem Quartier Kempten wird gestärkt, indem der Strassenraum aufgewertet und von Fassade zu Fassade gedacht wird. Attraktiv gestaltete Vorzonen, Baumreihen und Hecken schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität und stärken die Verbindung zwischen den angrenzenden Nutzungen.

Die Achsen zwischen Bahnhof und Bahnhofstrasse werden als zentrale, direkte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Eine verbesserte Veloanbindung entsteht durch den Anschluss an das Gelbe Band.

Innerhalb des Gebiets bleiben fussläufige Verbindungen erhalten oder werden neu geschaffen, um eine gute Erreichbarkeit und Durchlässigkeit zu gewährleisten. Die geplante Personenunterführung beim Bahnhof Kempten mit Schiebemöglichkeit für Velos verbessert die Erreichbarkeit des nördlichen Gebiets «Binzacher» sowie des Quartiers Weid mit dem angrenzenden Riet.

An zentralen Orten – insbesondere am Bahnhof Kempten – entstehen Veloabstellplätze mit Sharing-Angeboten, die den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel fördern und die Mobilitätsvielfalt in Kempten West erhöhen.

Handlungsempfehlungen Kempten West

- Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsvorstellung (u. a. zu gemeinsamen Parkierungsflächen und Freiräumen) mit den Grundeigentümerschaften bei den Gebieten mit Entwicklungspotenzialen.
- Klärung von Erhalt und zukünftiger Nutzung der industriell-historischen Strukturen gemeinsam mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.
- Erarbeitung einer Gestaltungsidee für den Quartierplatz inklusive angrenzender Sharing-Angebote gemeinsam mit SBB.
- Prüfung der aktuellen Vorschriften in der Nutzungsplanung bzgl. Zulässigkeit von Cluster oder Hofbebauung respektive halboffener Bauweise.
- Überprüfung der Baulinien entlang der Strassenräume mit Kleinstrukturen.
- Prüfung von Massnahmen zur Verbesserung bezüglich Hitzeminderung und Klimaanpassung (insb. im Dreieck Bahnhofstrasse / Stationsstrasse).

7. Fokusräume: Was passiert an wichtigen Orten?

Die beiden urbanen Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon spielen eine zentrale Rolle für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wetzikon. Für beide Gebiete liegen bereits detaillierte Planungen vor. Die wichtigsten Zielsetzungen aus dem REK und den bestehenden Planungen werden für das Zentrum Oberwetzikon und das Zentrum Unterwetzikon nachfolgend zusammengefasst.

Fokusraum Zentrum Oberwetzikon

Der Fokusraum Zentrum Oberwetzikon entwickelt sich zu einem urbanen Zentrum mit verschiedenen Begegnungsorten. Die Bahnhofstrasse wird als städtischer Raum aufgewertet. Das übergeordnete Ziel besteht darin, unter Berücksichtigung der ortsbildprägenden Gebäude die Zentrumsfunktion von Oberwetzikon zu stärken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.



Abbildung 20

Zielbild Fokusraum Zentrum Oberwetzikon, Salewski Nater Kretz AG, 2026



Siedlung

Das urbane Zentrum Oberwetzikon zeichnet sich künftig durch vielfältige Wohn- und Gewerbenutzungen sowie attraktive Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität aus. Der neu gestaltete Zentrumsplatz bildet das Herzstück der Entwicklung im Zentrum Oberwetzikon und erstreckt sich über den vergrösserten Migros-Vorplatz bis hin zum Platzbereich hinter dem Restaurant Krone. Der Zentrumsplatz wird durch den neuen Oberland-Märt sowie die angrenzend bestehenden und neuen Gebäuden der Bahnhofstrasse 155/157/159 gefasst und durch publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen aktiviert. Es entsteht ein fließender, offener Raum mit einem ebenerdigen Übergang zum Eingangsbereich des Oberland-Märts.

Mit der Realisierung der Innenentwicklung im Gebiet zwischen Bahndamm, Strandbadstrasse und Impuls entsteht urbanes Wohnen mit Gewerbenutzungen, grosszügigen Aussenräumen sowie vielfältigen Wegbeziehungen. Auch das Gebiet westlich der Strandbadstrasse entwickelt sich unter Beibehalt der Siedlungsstruktur weiter und ermöglicht Wohnen an zentraler Lage.

Die städtebauliche Entwicklung erfolgt behutsam und orientiert sich an der bestehenden Bebauungsstruktur. Neue Gebäude fügen sich in Lage, Ausrichtung und Massstäblichkeit in das Ortsbild ein, können jedoch punktuell grössere Höhen aufweisen. Die für Oberwetzikon charakteristischen Flarzhäuser entlang der Usterstrasse bleiben erhalten und prägen mit weiteren historischen Bauten das Ortsbild. So entsteht ein vielfältiges Zentrum mit einer ausgewogenen Mischung aus Alt und Neu.



Freiraum

Der Zentrumsplatz entwickelt sich dank einer ansprechenden Möblierung und schattenspendenden Bäumen zu einem beliebten Begegnungs- und Aufenthaltsort. Die Flächen mit Hartbelag sowie chaussierte, versickerungsfähige Flächen tragen zur Erreichung der Schwammstadt-Ziele bei. Die Anordnung dieser Flächen berücksichtigt die erforderlichen Funktionen und betont gestalterisch die Verbindung über die Bahnhofstrasse.

Parallel zur Hauptachse Bahnhofstrasse befindet sich im Norden ein gassenartiger Freiraum, welcher sich von der Pappeln- bis zur Strandbadstrasse erstreckt. Der Strassenraum entlang der Bahnhofstrasse wird durch punktuelle Möblierungen, neue Beläge und die Weiterentwicklung des bestehenden Baumbestands als verbindendes Element aufgewertet.

Ergänzend zum Zentrumsplatz ermöglicht ein neuer, grosszügig gestalteter öffentlicher Platz bei der Strandbadstrasse Begegnungen im Quartier. Bäume bieten Schatten und der historische Quartierbrunnen stärkt die Identität des neuen Quartierplatzes.



Mobilität

Der neue Zentrumsplatz stärkt gezielt den Fussverkehr im Zentrum Oberwetzikon. Die Gestaltung und die Platzierung der Bushaltestellen lenken den Personenfluss zu den angrenzenden Nutzungen und ermöglichen eine attraktive Querung der Bahnhofstrasse. Bestehende Fussverbindungen werden erhalten und aufgewertet und neue Verbindungen sind realisiert, etwa eine direkte Fusswegverbindung ab Strandbadstrasse via Impuls zum Zentrumsplatz. Mit diesen sicheren, direkten Wegverbindungen werden die Raumbeziehungen im Zentrum gestärkt und die Erreichbarkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger aus allen angrenzenden Quartieren verbessert.

Das Zentrum Oberwetzikon ist MIV-arm und belebt. Die Bahnhofstrasse ist im zentralen Bereich deutlich vom motorisierten Verkehr entlastet. Die Erschliessung mit dem motorisierten Verkehr bleibt jedoch gewährleistet, wird aber zugunsten eines attraktiven öffentlichen Raums neu organisiert. Die Parkierung erfolgt künftig, wo immer möglich, unterirdisch, mit kurzen Zufahrtswegen und in Gebäuden integrierten Tiefgarageneinfahrten. Bestehende oberirdische Parkplätze sollen, wo sinnvoll, in gemeinsame Tiefgaragen verlegt werden – für ein Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Das Gelbe Band für den Veloverkehr verläuft südlich des Zentrums über die Turnhallenstrasse und nördlich über den Rad- / Gehweg entlang des Bahndamms. Mit den bestehenden Bahnunterführungen bei der Pappeln- und Strandbadstrasse ist die Erreichbarkeit des Zentrums Oberwetzikon für den Veloverkehr von allen Seiten gegeben. Gut zugängliche Veloparkierungsmöglichkeiten beim Zentrumsplatz sind wichtig für die zentral gelegenen Nutzungen.

Fokusraum Zentrum Unterwetzikon

Unterwetzikon entwickelt sich zu einem urbanen Zentrum, das mit den umliegenden Stadtteilen gut vernetzt ist. Mit dem Bahnhof Wetzikon als wichtige Verkehrsdrehscheibe stellt Unterwetzikon einen Ort der Begegnung und ein zentrales Eingangstor zur Stadt dar.



Abbildung 21

Zielbild Fokusraum Zentrum Unterwetzikon, pool Architekten, 2025



Siedlung

Der Stadtraum Bahnhof Wetzikon entwickelt sich zu einem offenen Quartier mit einer durchmischten Nutzung. Es entstehen attraktive Flächen für Gewerbe, Gastronomie und Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse. Der Bahnhofpark bildet einen wertvollen öffentlichen Grünraum. Das Bahnhofquartier wird damit mehr als eine Verkehrsdrehscheibe, es lädt zum Verweilen ein und entwickelt sich zu einem identitätsstiftenden Ort.

Auf den Arealen «West» bei der heutigen bewachten Velostation, «Post», «Mitte» beim heutigen Schweizerhof und Bahnhofplatz sowie «Ost» mit dem Veloplus

haben sich attraktive Teilräumen entwickelt. Genauso auf anderen Bahnhofseite mit dem «Seta»-Areal und dem Bushof Guyer-Zeller-Strasse. Neue Gebäude mit Mischnutzungen beim Bahnhofpark beleben die nordöstliche Seite des Bahnhofs bis und mit Veloplus. Insgesamt stärken die urbanen Neubauten mit Hochpunkten den Stadtraum Bahnhof Wetzikon und damit das Zentrum von Unterwetzikon.

Die Gebiete nordöstlich der Rapperswilerstrasse – insbesondere die Areale entlang der Pestalozzistrasse und im Bereich Mattacker – entwickeln sich zu attraktiven Wohn- und Gewerbestandorten in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Fünf- bis sieben-geschossige Bauten schaffen einen bewussten, klaren Übergang zum rückwärtigen Bereich mit der denkmalgeschützten Kantonsschule. Die neuen Wohnungen richten sich an ein vielfältiges Zielpublikum und tragen zur Belebung des Zentrums Unterwetzikon bei. Gewerbenutzungen an gut erreichbaren Lagen ergänzen das Angebot. Lärmschutzmassnahmen gegenüber der Rapperswilerstrasse verbessern die Wohnqualität.



Freiraum

Neue Freiräume prägen künftig die Identität von Unterwetzikon. Ein grüner Bahnhofpark wertet den Stadtraum Bahnhof deutlich auf. Der neue Bahnhofpark erweitert das Freiraumangebot für die Bevölkerung und bietet Raum für Erholung und Aufenthalt. Die Gestaltung mit mittelkronigen Parkbäumen und weitgehend entsiegelten Flächen schafft eine grüne, attraktive Umgebung am Gleisfeld.

Der Platz vor dem historischen Bahnhofsgebäude wird aufgewertet, bildet ein Ankunftsort und lädt zum Verweilen ein. Bäume bieten Schatten und die Reduktion versiegelter Flächen verbessert das Stadtklima.

Der vergrösserte Bahnhofplatz beim heutigen Schweizerhof ist die neue Visitenkarte von Unterwetzikon: übersichtlich gestaltet und mit grossen Laubbäumen, die Schatten spenden und das historische Bahnhofsgebäude betonen. Treffpunkte, konsumfreie Aufenthaltsbereiche und publikumsnahe Nutzungen in den Erdgeschossen fördern eine vielseitige Nutzung.

Die Baumpflanzungen entlang der Rapperswilerstrasse und Pestalozzistrasse tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Mit den durchgrünten Freiräumen und den vielen neu gepflanzten gross- und mittelkronigen Bäumen bieten die Areale Mattacker und Pestalozzistrasse den Bewohnenden und Beschäftigten vielseitige, hochwertige und lärmabgewandte Aufenthaltsmöglichkeiten in unmittelbarer Wohnumgebung.



Mobilität

Die barrierefreien Haltekanten des Bushofs am heutigen Standort Poststrasse und an der Guyer-Zeller-Strasse bilden zusammen mit weiteren Mobilitätsangeboten die Grundlage für eine moderne und vernetzte Verkehrsdrehscheibe rund um den Bahnhof Wetzikon. Mit seinen kurzen Umsteigewegen schafft der neue Bushof optimale Voraussetzungen für eine reibungslose Abwicklung des öffentlichen Verkehrs. Der neue Bushof Poststrasse verfügt über einen attraktiven, überdachten Wartebereich. Die Zufahrt erfolgt über die Poststrasse, die Wegfahrt in die Rapperswiler- / Bahnhofstrasse. Der neue Bushof Guyer-Zeller-Strasse ist ebenfalls mit attraktiv gestalteten, beleuchteten und überdachten Wartebereichen ausgestattet. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt via Guyer-Zeller-Strasse in Richtung Bushof Poststrasse bzw. in Richtung Grüningerstrasse.

Die Rapperswilerstrasse ist durch zwei neue Fussgängerstreifen direkt überquerbar. Der Ausbau der bestehenden Unterführungen am Bahnhof Wetzikon erleichtert die Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger, bietet mehr Sicherheit und verbessert die Anbindung an die angrenzenden Stadtquartiere.

Die neuen unterirdischen und ebenerdigen Velostationen rund um den Bahnhof Wetzikon ermöglichen Velofahrenden einen direkten Zugang zu den Perrons. Die Anbindung an den Bahnhof wird so auch für Velofahrende verbessert. Im Bereich Pestalozzistrasse / Mattacker wird die Durchlässigkeit durch neue Fuss- und Radwegverbindungen gestärkt – insbesondere durch die rückwärtige Verbindung über das Gelbe Band zur Eishalle und zu den Sportanlagen Meierwiesen.

8. Umsetzungsagenda: Welches sind die zentralen Schlüsselmassnahmen?

Für die Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität sowie für strategieübergreifende Themen werden zentrale Schlüsselmassnahmen festgelegt. Sie werden gemäss nachfolgenden Kriterien beschrieben, konkretisiert und in der Karte zur Umsetzungsagenda dargestellt, sofern sie sich räumlich verorten lassen.

Umsetzungsweg: Er beschreibt, wie die Schlüsselmassnahme umgesetzt wird.



Richt- und Nutzungsplanung: Viele Schlüsselmassnahmen können im Rahmen der Ortsplanungsrevision, also in der Richt- und Nutzungsplanung, vertieft und/oder umgesetzt werden.



Vertiefte Fachplanung: Für einige Schlüsselmassnahmen sind zusätzliche Fachplanungen erforderlich, beispielsweise ergänzende Studien oder Konzepte.



Konkrete Projekte: Andere Schlüsselmassnahmen sind bereits so konkret, dass sie ohne weitere konzeptionelle Planung, d. h. direkt als Projekt, realisiert werden können.

- **Priorität:** Sie gibt an, in welchem Zeithorizont die Umsetzung erfolgen soll. Es werden die Ausprägungen kurzfristig bis 2030 oder mittelfristig bis 2035 definiert.
- **Zuständigkeit:** Diese benennt das federführende Ressort der Stadtverwaltung, das für die Umsetzung verantwortlich ist.
- **Controlling und Reporting:** Es ist beabsichtigt, ein systematisches Controlling durchzuführen. Dieses erfolgt in einem bestimmten zeitlichen Rhythmus und wird in Abstimmung mit städtischen Controlling-/Reportingvorgaben durchgeführt.

Umsetzungsagenda – Schlüsselmassnahmen

Umsetzungswege für die Schlüsselmassnahmen

-  Richt- und Nutzungsplanung
-  Vertiefte Fachplanung
-  Konkrete Projekte

Schlüsselmassnahmen verortet

- 5



Grundlagen für Weiterentwicklung der Arbeitsplatzgebiete
Zuständigkeit Hochbau + Planung
Priortät Kurzfristig bis 2030


- 6



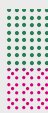
Konkretisierung Gelbes Band
Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie
Priortät Kurzfristig bis 2030


- 7



Entwicklung Stadtraum Bahnhof Wetzikon
Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie & Hochbau + Planung
Priortät Mittelfristig bis 2035


- 8



Neubau und Optimierung von Parkanlagen und Begegnungsorten
Zuständigkeit Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie
Mitwirkung Finanzen + Immobilien
Priortät Mittelfristig bis 2035


- 9



Aufwertung Städtischer Raum Bahnhofstrasse
Zuständigkeit Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie
Priortät Mittelfristig bis 2035


- 10



Aufwertung/Revitalisierung kommunaler Gewässerabschnitte
Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie & Hochbau + Planung
Priortät Mittelfristig bis 2035


- 11



Lenkung Innenentwicklung (Schwerpunktgebiete)
Zuständigkeit Hochbau + Planung
Priortät Kurzfristig bis 2030


- 12



Verkehrliche Entlastung Zentrum Oberwetzikon
Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie & Hochbau + Planung
Priortät Mittelfristig bis 2035


- 13



Städtebauliche Aufwertung Zentrum Oberwetzikon
Zuständigkeit Hochbau + Planung & Finanzen + Immobilien
Priortät Mittelfristig bis 2035



Schlüsselmassnahmen nicht verortet

- 1



Förderung klimaangepasster und qualitativer Siedlungsentwicklung
Zuständigkeit Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie
Priortät Kurzfristig bis 2030
- 2



Verbesserung Busangebot
Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie
Priortät Grundsatzentscheid kurzfristig bis 2030
Umsetzung mittelfristig bis 2035
- 3



Förderung sozialverträglicher und umweltgerechter baulicher Entwicklung
Zuständigkeit Hochbau + Planung
Priortät Kurzfristig bis 2030
- 4



Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fusswegnetz
Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie
Priortät Mittelfristig bis 2035

Informationsinhalt

-  Gewässer
-  Gemeindegrenze
-  Bahnhof
-  Bahnlinie
-  Ausgewählte Strassen (zur Orientierung)

Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand März 2026



Schlüsselmassnahmen

1 Förderung klimaangepasster und qualitativer Siedlungsentwicklung

Direkt anwendbare Vorgaben der Anpassung des Planungs- und Baugesetzes (PBG) 2025 zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung im Baubewilligungsverfahren weiterhin umsetzen (z. B. Erhalt von Bäumen, Pflanzung von neuen Bäumen, Minimierung der Versiegelung) und Vollzug stärken. Vorgaben des revidierten PBG zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung in die Richt- und Nutzungsplanung aufnehmen (Vorgaben zur Stellung und äusseren Abmessung von Bauten, Dachbegrünung, Baumschutz). Insbesondere in hitzebelasteten Gebieten zusätzliche Massnahmen mit städtischem Gestaltungsspielraum umsetzen, wie etwa Entsiegelung von Strassenflächen und Parkplätzen, Pflanzung von Strassen- und Parkbäumen.

Zuständigkeit

Ressort Hochbau + Planung

Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

Kurzfristig bis 2030



2 Verbesserung Busangebot

Anzustrebendes Busangebotskonzept für verschiedene Zeithorizonte festlegen. Angebotsverbesserungen (neue Linien, Ausdehnung Betriebszeiten) stufenweise umsetzen. Aufwärtskompatibilität und bauliche Machbarkeit zusätzlicher Halteketten sicherstellen.

Zuständigkeit

Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

Grundsatzentscheid kurzfristig bis 2030,
Umsetzung mittelfristig bis 2035



3 Förderung sozialverträglicher und umweltgerechter baulicher Entwicklung

Vor- und Nachteile der raumplanerischen Instrumente für ressourcenschonendes Bauen (u.a. Bauen im Bestand) und preisgünstigen Wohnraum aufzeigen (Richtplanung) und mögliche Anwendung ausloten (Nutzungsplanung). Dies unter Berücksichtigung der derzeit in Vernehmlassung befindlichen PBG-Revision.

Zuständigkeit

Hochbau + Planung

Priorität

Kurzfristig bis 2030



4 Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fusswegnetz

Attraktives Fusswegnetz gemäss Gesamtverkehrskonzept planen und umsetzen unter Berücksichtigung aller für ein attraktives Fusswegnetz relevanter Infrastrukturaspekte (z.B. Querungsmöglichkeiten, Längsverbindungen entlang von Strassen, qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche, Wege entlang von Gewässern und Grünräumen, Beschattung).

Zuständigkeit

Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

Mittelfristig bis 2035



5 Grundlage für Weiterentwicklung der Arbeitsplatzgebiete

Konkrete Zielvorstellungen für Weiterentwicklung der verschiedenen Arbeitsplatzgebiete definieren (Richtplanung) und allenfalls Zonierung anpassen (Nutzungsplanung).

Zuständigkeit

Hochbau + Planung

Priorität

kurzfristig bis 2030



6 Konkretisierung Gelbes Band

Gelbes Band als Komfortroute für Veloverkehr konkretisieren, inkl. einem Konzept für Erkennbarkeit (Markierung/Beschilderung). Start der abschnittsweisen Umsetzung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausbaustandards.

Zuständigkeit

Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

kurzfristig bis 2030



7 Entwicklung Stadtraum Bahnhof Wetzikon

Abstimmung der Richt- und Nutzungsplanung mit dem Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon. Projekte gemäss Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon planerisch weiterentwickeln und umsetzen. Insbesondere jene Schlüsselemente, die in der Zuständigkeit der Stadt liegen und für private Arealentwicklungen von zentraler Bedeutung sind, in Zusammenarbeit mit SBB, privaten Grundeigentümerschaften, Kanton Zürich und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) umsetzen. Grundeigentümerschaften bei weiteren Entwicklungsschritten ihrer Areale unterstützen.

Zuständigkeit

Hochbau + Planung
Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

Mittelfristig bis 2035



8 Neubau und Optimierung von Parkanlagen und Begegnungsorten

Zielvorstellungen für neue Parkanlagen (Oberwisen / Hedi-Langstrasse, Oberwetzikon / Binzfeld, Unterwetzikon / Nordwest und Unterwetzikon / Schöneich) definieren (Richtplanung) und planungsrechtliche Grundlagen schaffen (Nutzungsplanung). Qualitätssichernde Verfahren inkl. Einbezug Bevölkerung, v. a. Nachbarschaften, für einzelne Parkanlagen lancieren und danach schrittweise realisieren. Bestehende Begegnungsorte aufwerten und Anforderungen an neue Begegnungsorte im Zuge von Planungsvorhaben definieren und schrittweise umsetzen.

Zuständigkeit

Hochbau + Planung
Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

mittelfristig bis 2035



Mitwirkung

Finanzen + Immobilien

9 Aufwertung Städtischer Raum Bahnhofstrasse

Gesamtkonzept mit Zielaussagen für Teilbereiche des städtischen Raums – inkl. Betrieb und Gestaltung Strassenraum, Vorzonen und angrenzender Bebauungsstruktur – in Abstimmung mit Kanton (je nach Strasseneigentümerschaft) erarbeiten und abschnittsweise mit betroffenen Grundeigentümerschaften umsetzen. Abhängigkeit zu Schlüsselmassnahme «Städtebauliche Aufwertung Zentrum Oberwetzikon».

Zuständigkeit

Hochbau + Planung
Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

Mittelfristig bis 2035



10 Aufwertung / Revitalisierung kommunaler Gewässerabschnitte

Aufenthaltsqualität entlang Gewässer erhöhen, Optimierung Zugänglichkeit von Gewässerabschnitten und Weiterentwicklung der Fjordstrategie. Umsetzung geplanter Revitalisierung von ausgewählten Gewässerabschnitten, z. B. am Gigerbach und Ländenbach.

Zuständigkeit

Tiefbau, Umwelt + Energie
Hochbau + Planung

Priorität

Mittelfristig bis 2035



11 Lenkung Innenentwicklung (Schwerpunktgebiete)

Zieldichten für unterschiedliche Quartiere definieren (Richtplanung), Zonenvorschriften überprüfen, Auf-/Umzonungen insbesondere in Gebieten Binz Bahnweg, Strandbadstrasse und Färberwiese prüfen und, falls bezüglich Innentwicklung sinnvoll, festlegen (Nutzungsplanung).

Zuständigkeit

Hochbau + Planung

Priorität

Kurzfristig bis 2030



12 Verkehrliche Entlastung Zentrum Oberwetzikon

Massnahmen zur Entlastung vom motorisierten Verkehr und zur Lenkung auf alternative Routen in Abstimmung mit Kanton prüfen und umsetzen. Angebotsverbesserungen für Fuss- und Veloverkehr vorsehen. Prüfauftrag zur Abklassierung der Bahnhofstrasse an Region formulieren (Richtplanung). Abhängigkeit zu Schlüssel-massnahme «Städtebauliche Aufwertung Zentrum Oberwetzikon».

Zuständigkeit

Tiefbau, Umwelt + Energie

Priorität

Mittelfristig bis 2035



13 Städtebauliche Aufwertung Zentrum Oberwetzikon

Öffentlichen Gestaltungsplan Oberwetzikon festsetzen und Vorprojekt Aufwertung Zentrum in Zusammenarbeit mit diversen Beteiligten und unter Berücksichtigung der Schnittstellen zum Neubau Migros Oberlandmärt und städtischen sowie kantonalen Vorhaben umsetzen. Die städtischen Liegenschaften Bahnhofstrasse 155/157/159 baulich neu entwickeln. Grundeigentümerschaften bei der Zielerreichung im Zentrum Oberwetzikon unterstützen. Abhängigkeit zu Schlüssel-massnahmen «Aufwertung Städtischer Raum Bahnhofstrasse» und «Verkehrliche Entlastung Zentrum Oberwetzikon».

Zuständigkeit

Hochbau + Planung
Finanzen + Immobilien

Priorität

Mittelfristig bis 2035



A1 Glossar Freiraum

Öffentlicher Raum: Unter öffentlichen Räumen werden Orte verstanden, die der öffentlichen Hand gehören, damit den demokratischen Prozessen verpflichtet und für alle ohne Bezahlung zugänglich und nutzbar sind. Dazu gehören Strassen, Trottoirs, Parks, öffentliche Plätze. Der öffentliche Raum hat eine zentrale Bedeutung für das öffentliche Leben einer Gemeinde.

Freiraum: Als Freiräume werden alle unbebauten Flächen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Dazu gehören sowohl vorwiegend begrünte Flächen wie Parkanlagen und private Gärten als auch vorwiegend versiegelte Flächen wie Plätze und Strassenräume. Die Freiräume werden nach Öffentlichkeitsgrad und Nutzungsmöglichkeit unterschieden.

Öffentlicher Freiraum: Unter öffentlichen Freiräumen werden nicht kostenpflichtige für die Öffentlichkeit frei zugängliche Freiräume verstanden.

Zweckgebundener Freiraum: Zweckgebundene Freiräume dienen einer spezifischen Freiraumnutzung. Sie umfassen Schul- und Sportanlagen, Familiengärten, Friedhöfe und Freibäder sowie institutionelle Anlagen wie Spitalanlagen.

Halböffentlicher Freiraum: Halböffentliche Freiräume sind Räume im Wohn- oder Arbeitsumfeld. Je nach Definition sind sie für die Öffentlichkeit zugänglich oder nicht. Sie dienen der Nächsterholung und sind insbesondere für die Freiraumversorgung der dort wohnenden und arbeitenden Bevölkerung zentral.

Privater Freiraum: Private Freiräume sind Aussenbereiche, die sich im Eigentum von Privatpersonen befinden und grundsätzlich für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind.

Freiraumverbindung: Unter Freiraumverbindungen werden attraktive Fussverbindungen für Erholungssuchende in angrenzende Erholungsgebiete und zu Freiräumen innerhalb des Siedlungsgebietes verstanden. Freiraumverbindungen können als Fusswege, verkehrsberuhigte Strassen oder Grünflächen mit Durchwegung ausgestaltet sein. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Durchgrünung und fördern den Biotopverbund im Siedlungsgebiet.

Grünraum: Ein Grünraum bezeichnet eine Fläche, die überwiegend mit Vegetation bedeckt ist. Dazu zählen Parkanlagen, Gärten, Grünstreifen, Wiesen, Hecken und Wälder. Sie sind wichtige Lebensräume für Flora und Fauna und tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei.

Multifunktionale Parkanlage: Multifunktionale Parkanlagen bieten Raum für verschiedene Erholungsbedürfnisse, soziale sowie bewegungsorientierte Aktivitäten und sprechen in ihrer vielfältigen und unterschiedlichen Ausgestaltung breite Bevölkerungsgruppen an. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsgebiet und tragen zur Klimaanpassung bei, indem sie mit Grünstrukturen und ihrem Baumbestand während Hitzeperioden für spürbare Abkühlung sorgen.

Begegnungsort: Unter Begegnungsort wird ein Freiraum verstanden, welcher durch seine Ausgestaltung den sozialen Austausch fördert und als Treffpunkt dient. Begegnungsorte befinden sich hauptsächlich im öffentlich zugänglichen Raum.

Pocket Park: Ein Pocket Park ist ein kleiner öffentlicher Freiraum, der zur Erholung und Begegnung dient. Dies kann beispielsweise ein umgenutztes Parkfeld mit Aufenthaltsmöglichkeiten und Grünelementen sein



Impressum

©2026 Stadt Wetzikon

Gestaltung

Atelier Périsset

Auftraggeber

Stadtrat Wetzikon
Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon

+41 44 931 32 00
info@wetzikon.ch
www.wetzikon.ch