wetzikon

Gesamtverkehrskonzept Wetzikon

Stadt Wetzikon
Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon

info@wetzikon.ch
www.wetzikon.ch

Gesamtverkehrskonzept Wetzikon

Verabschiedet vom Stadtrat am 25. März 2026.

Projektteam

Simone Schefer	Leiterin Stadtplanung/Gesamtprojektleitung, Stadt Wetzikon
Thomas Gerber	Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt/Stv. Gesamtprojektleitung, 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: Gesamtprojektleitung	
Barbara Emmenegger	Stadt- und Raumsoziologin, Soziologie & Raum
Patrick Neuhaus	Raumplaner, Plan b innenentwicklung ag
Mitglieder Projektteam	themenbezogen

Externe Projektleitung und -erarbeitung

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Christoph Lippuner
Remo Baumberger
Pascal Burchard
Beatrice Dürr
Ronja Häfeli
Matthias Hofer
Andrina Pedrett
Daniel Ramos
Janosch Thalmann

Impressum
©2026 Stadt Wetzikon

Stadt Wetzikon
Abteilung Tiefbau

Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon

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

Vorwort

Wetzikon möchte vorwärtskommen! Eine gut funktionierende Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und eine hohe Lebensqualität. Die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie veränderte Mobilitätsbedürfnisse stellen hohe Anforderungen an das Verkehrssystem unserer Stadt. Es ist deshalb unsere Aufgabe, die Mobilität vorausschauend und koordiniert weiterzuentwickeln - das Thema Mobilität ist gesamtheitlich zu betrachten.

Der Stadtrat hat sich dazu entschieden, im Rahmen der Ortsplanungsrevision ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erstellen. Das GVK bildet eine wichtige Grundlage für die Revision der kommunalen Richtplanung und dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung. Es orientiert sich an der Mobilitätsstrategie Wetzikon und stellt sicher, dass die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Verkehrsentlastung des Zentrums Oberwetzikon. Dafür wird der motorisierte Verkehr auf andere Verkehrsachsen verlagert, wodurch eine Aufwertung dieses Zentrums ermöglicht wird. Parallel dazu erfolgt die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Kurze Wege, sichere Infrastrukturen sowie eine gute Vernetzung sind entscheidend, um diese Verkehrsformen im Alltag weiter zu fördern. In Kombination mit einem attraktiven, leistungsfähigen öffentlichen Verkehr tragen sie wesentlich dazu bei, das Verkehrsnetz in Wetzikon zu entlasten.

Die unerlässliche Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung wurde durch den parallelen Erarbeitungsprozess des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) und des GVK sichergestellt. Eine auf gut erschlossene Lagen konzentrierte Siedlungsentwicklung, wo Wohnen, Arbeiten und Versorgung räumlich nahe beieinanderliegen, verkürzt Wege und stärkt den Fuss- und Veloverkehr als selbstverständlichen Bestandteil des Alltags.

Mein herzlicher Dank gilt allen Projektbeteiligten sowie der Bevölkerung, die sich aktiv in den Prozess eingebracht hat. Ihre engagierte Mitarbeit und Ihre Rückmeldungen im Rahmen der Workshops sind für das GVK und das REK äusserst wertvoll. Gemeinsam können wir eine lebenswerte, funktionierende Stadt Wetzikon gestalten, in der Mobilität für alle möglich ist.

Heinrich Vettiger
Stadtrat Tiefbau, Umwelt + Energie

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	7
1.1	Anlass und Ziele des Gesamtverkehrskonzepts	7
1.2	Aufbau des Gesamtverkehrskonzepts	7
2.	Übergeordnete Ziele und Vorgaben	8
2.1	Bund	8
2.2	Kanton und Region	9
2.3	Kommunale Grundlagen und Vorgaben	12
3.	Situations- und Trendanalyse	13
3.1	Entwicklung der Mobilität in Wetzikon	13
3.2	Heutiges Mobilitätsverhalten	14
3.3	Verkehrsinfrastruktur und -angebote	16
3.4	Langfristige Entwicklung und Trends	17
3.5	Fazit der Situations- und Trendanalyse	19
4.	Ziele und Leitsätze für die Mobilität in Wetzikon	20
4.1	Veränderung Modalsplit mit vier Ansatzpunkten	20
4.2	Leitsätze für die künftige Mobilität	21
4.3	Belebtes, MIV-armes Zentrum Oberwetzikon als langfristiges Ziel	22
4.4	Verkehrsentlastung für die Usterstrasse	23
5.	Handlungsfeld 1: Netzkonzeption und -hierarchie MIV	24
5.1	Analyse Strassennetz und MIV-Nachfrage	24
5.2	Variantenentwicklung und -bewertung	29
5.3	Variantenkombinationen	40
5.4	Strassennetzplan und -typen	44
5.5	Umsetzung und nächste Schritte	49
6.	Handlungsfeld 2: ÖV-Angebotsverbesserungen	52
6.1	Systemabgrenzung und Grundlagen	52
6.2	Analyse	53
6.3	Mögliche künftige Angebotskonzepte	57
6.4	Fazit und Massnahmen	69
7.	Handlungsfeld 3: Velonetzplanung	71
7.1	Vorgehen	71
7.2	Übersicht zu bestehenden Planungen und Vorgaben	71
7.3	Einschätzung zum kantonalen Verbindungsnetz	75

	7.4 Konzeption kommunales Velonetz	78
	7.5 Veloabstellanlagen	82
	7.6 Schwachstellen kommunales Netz und Priorisierung	84
8.	Handlungsfeld 4: Fusswegnetzplanung	86
	8.1 Vorgehen	86
	8.2 Übersicht zu bestehenden Planungen und Vorgaben	86
	8.3 Konzeption kommunales Fusswegnetz	89
	8.4 Schwachstellen und Priorisierung	94
9.	Handlungsfeld 5: Stadt der kurzen Wege	95
	9.1 Ansätze für Städte im Bereich Güterlogistik	95
	9.2 Massnahmen	99
10.	Handlungsfeld 6: ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement	100
	10.1 Einordnung der Thematik Verkehrsmanagement	100
	10.2 Verlustzeiten ÖV	101
	10.3 Massnahmen	102
	10.4 Übersicht	106
11.	Handlungsfeld 7: Unterstützung Mobilitätswandel	107
	11.1 Vorgehen	107
	11.2 Analyse vorliegender Massnahmen	107
	11.3 Massnahmen	110
12.	Handlungsfeld 8: Kombinierte und geteilte Mobilität	111
	12.1 Vorgehen	111
	12.2 Analyse Sharing-Angebot	111
	12.3 Pilotphase Mikromobilität	114
	12.4 Argumentarium für geteilte Mikromobilität	114
	12.5 Massnahme	115
13.	Handlungsfeld 9: Parkraummanagement	116
	13.1 Vorgehen	116
	13.2 Analyse öffentliche Parkplätze	116
	13.3 Wichtige Herausforderungen in der öffentlichen Parkierung	120
	13.4 Ziele für die Parkierung	120
	13.5 Massnahmen	121
14.	Handlungsfeld 10: Zentrum Unterwetzikon/Bahnhof Wetzikon	122
	14.1 Ausgangslage	122

14.2 Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur 123

15. Handlungsfeld 11: Zentrum Oberwetzikon 125
15.1 Ausgangslage 125
15.2 Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur 126

16. Handlungsfeld 12: Bahnhof Kempten 128
16.1 Ausgangslage 128
16.2 Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur 129

17. Weiteres Vorgehen 131

Anhang

A1 Handlungsfeld 3: Veloverkehr
A1.1 Standards Veloverkehr
A1.2 Abstellanlagen im öffentlichen Interesse
A1.3 Beheben Schwachstellen Veloverkehr

A2 Handlungsfeld 4: Fussverkehr
A2.1 Standards Fussverkehr
A2.2 Beheben Schwachstellen Fussverkehr

A3 Handlungsfeld 7: Unterstützung Mobilitätswandel
A3.1 Informieren und Sensibilisieren
A3.2 Aufbau nachhaltiger Lieferdienst
A3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Wetzikon
A3.4 Weiterentwicklung bestehende Parkplatzverordnung
A3.5 Förderung Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte

A4 Handlungsfeld 8: Kombinierte und geteilte Mobilität
A4.1 Sharing-Angebot für verschiedene Mobilitätsformen

A5 Übersicht Parkplatzbewirtschaftung

A6 Handlungsfeld 9: Parkraummanagement
A6.1 Erarbeitung Parkierungskonzept für öffentliche Parkplätze
A6.2 Optimierung Parkierung im Zentrum Oberwetzikon

A7 Verzeichnisse
A7.1 Abbildungsverzeichnis
A7.2 Tabellenverzeichnis
A7.3 Abkürzungsverzeichnis

1. Einleitung

1.1 Anlass und Ziele des Gesamtverkehrskonzepts

Die Planungsinstrumente der Stadt Wetzikon stammen aus dem Jahr 2010 (Räumliches Entwicklungskonzept) respektive 2012 (kommunaler Richtplan). Sie werden im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision aktualisiert. Für Mobilität und Verkehr gibt es neu eine Mobilitätsstrategie und ein Gesamtverkehrskonzept (GVK). Die entsprechenden Inhalte werden im aktualisierten Raumentwicklungskonzept (REK) verankert und im Rahmen der Revision in die kommunale Richtplanung überführt.

Die Mobilitätsstrategie dient als Richtschnur für die städtische Verkehrspolitik der nächsten 10 bis 15 Jahre und bildet die strategische Basis für die folgenden Planungen. Damit wurde der strategische Überbau inklusive der Zielformulierung für das GVK bereits geleistet und ist in einem separaten Bericht dokumentiert. Die Mobilitätsstrategie wurde vom Stadtrat am 22. Januar 2025 verabschiedet.

Mit dem GVK wird aufgezeigt, wie die strategischen Stossrichtungen umgesetzt und mit welchen Massnahmen die in der Mobilitätsstrategie formulierten Ziele erreicht werden sollen. Das GVK ist konzeptionell und richtungsweisend, auch in Bezug auf die Bearbeitungstiefe. Es umfasst Inhalte mit Relevanz für die Revision des kommunalen Richtplans, die entlang der zwölf Handlungsfelder aus der Mobilitätsstrategie aufgearbeitet werden.

1.2 Aufbau des Gesamtverkehrskonzepts

In den folgenden Kapiteln 2 bis 4 werden die Ziele und Vorgaben, die wichtigsten Erkenntnisse aus der Trendanalyse sowie die Ziele und Leitsätze für die Mobilität in Wetzikon aus der Mobilitätsstrategie zusammenfassend zitiert. Sie bilden die Grundlage für die vertiefende Betrachtungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln (Kapitel 5 bis 8) und für die Massnahmenentwicklung in den nachfragebeeinflussenden Handlungsfedern (Kapitel 9 bis 13). Ergänzend werden in den drei räumlichen Handlungsfeldern (Kapitel 14 bis 16) in Abstimmung mit bereits bestehenden, teilweise konkreteren Planungen sowie mit dem REK die Massnahmen des GVK in einem Zoom dargestellt (Abbildung 1).

Abbildung 1 Handlungsfelder aus der Mobilitätsstrategie und inhaltlicher Aufbau des GVK

2. Übergeordnete Ziele und Vorgaben

2.1 Bund

Übergeordnet wird die Mobilität in Wetzikon hauptsächlich von den folgenden beiden Vorhaben beeinflusst:

Lückenschliessung Oberlandautobahn

Die ehemalige kantonale Hochleistungsstrasse A53 und heutige Autobahn A15 wurde in den 1960er-Jahren geplant. Der Bau der Oberlandautobahn wurde von Beginn an in Etappen vorgesehen und realisiert. Das Teilstück zwischen Uster und Hinwil ist die letzte Lücke. Verschiedene kantonale Projekte für diesen Lückenschluss scheiterten bis anhin. Der Bund hat per Anfang 2020 die Verantwortung für die gesamte A15 zwischen Brüttisellen und Reichenburg übernommen. Damit ging auch die Zuständigkeit für diese «Lückenschliessung Oberlandautobahn» vom Kanton Zürich an den Bund über. Die Linienführung soll im Verlaufe des Jahres 2026 abschliessend geklärt werden, derzeit wird die Variante «Tunnel tief (TT)» auf den gleichen Planungsstand wie das Richtplanprojekt gebracht (vgl. Abbildung 2). Nachdem sich Wetzikon gegen einen Anschluss Wetzikon ausgesprochen hat, wurden auch Varianten mit durchgehendem Tunnel in den Fächer aufgenommen (in Abbildung 2 nicht abgebildet). Die Genehmigung des Generellen Projekts durch den Bundesrat ist für 2027 geplant. Mit dem Start der Realisierung des Projekts ist nicht vor 2038 zu rechnen, der Bau dauert mindestens nochmals 7 bis 10 Jahre. Im Gutachten «UVEK: Verkehr 2045» der ETH Zürich («Weidmann-Bericht», September 2025) wird der Oberlandautobahn eine hohe Priorität zugewiesen und der Bundesrat hält gemäss Entscheid vom Januar 2026 im Rahmen des «Verkehrspakets 2045» ebenfalls am Lückenschluss der Oberlandautobahn fest. Ob sich das auf den Terminplan auswirken wird, muss sich noch weisen.

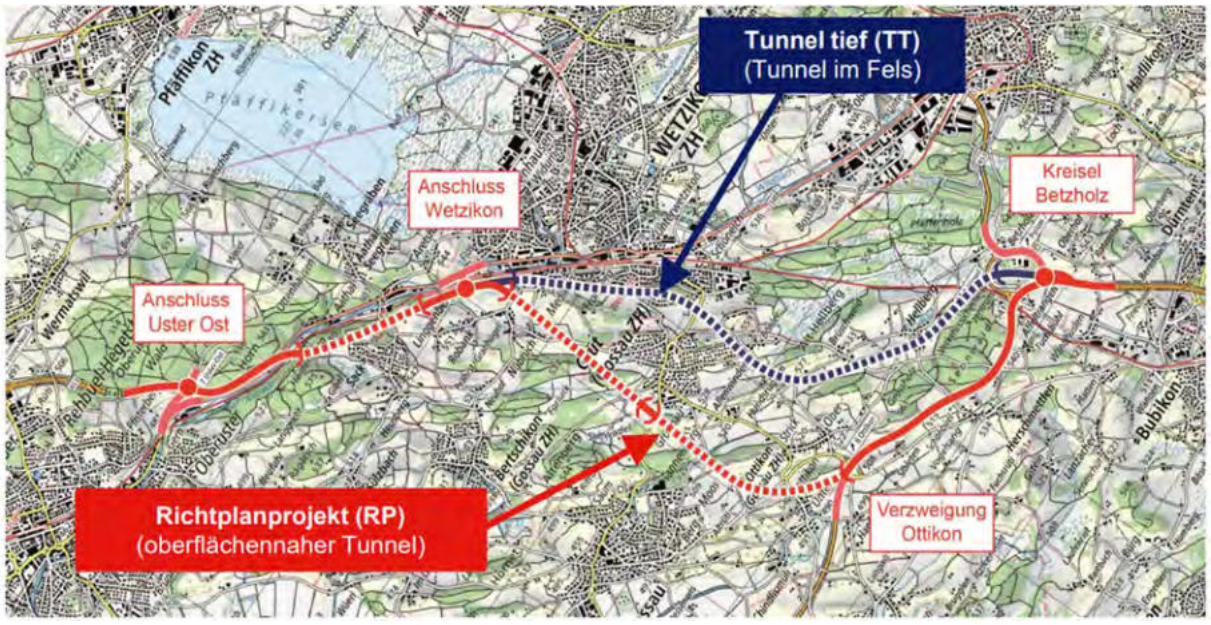


Abbildung 2 Varianten Oberlandautobahn (Quelle: Präsentation ASTRA Winterthur)

Bahn-Doppelspurausbau Uster–Aathal

Im Rahmen des Ausbauschritts 2035 des Bundes wird das Angebot bei der Zürcher S-Bahn ausgebaut. Damit auf der Strecke Zürich-Uster-Wetzikon künftig mehr S-Bahnen verkehren können, plant die SBB im Auftrag des Bundes, die einspurige Strecke zwischen Uster und Aathal zur Doppelspur auszubauen. Dadurch kann das S-Bahnangebot im Zürcher Oberland und in Wetzikon

weiter ausgebaut werden: zwei S-Bahnen fahren im Viertelstundentakt von Zürich HB über Stadelhofen nach Uster und eine davon weiter nach Wetzikon. Zudem verkehren zwei S-Bahnlinien im Halbstundentakt von Zürich HB über Oerlikon nach Wetzikon. Damit wird Wetzikon anstatt sechs künftig acht Abfahrten pro Stunde Richtung Uster-Zürich HB haben. Dies führt bei den vorhandenen Bahnübergängen (z. B. in Medikon) zu entsprechend längeren Schliesszeiten.

2.2 Kanton und Region

Kantonaler Richtplan

Der Kanton Zürich koordiniert und steuert die langfristige räumliche Entwicklung hauptsächlich über den kantonalen Richtplan. Im Richtplan sind verschiedene Inhalte von Bedeutung für die Mobilität von Wetzikon.

Wetzikon ist im Raumordnungskonzept Teil der «urbanen Wohnlandschaften», die gemeinsam mit den Stadtlandschaften künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums aufnehmen sollen. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens in diesen Räumen soll das Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) verdichtet und unerwünschte Einwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermieden und vermindert werden.

In der Gesamtstrategie Verkehr werden konkrete Ziele für die Mobilitätsentwicklung 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.

Westtangente Wetzikon

In der Richtplankarte (Abbildung 3) ist neben den Planungen des Bundes die «Westtangente Wetzikon» erwähnt: Neubau einer 2-streifigen Strasse als flankierende Massnahme zur Oberlandautobahn mit Begleitmassnahmen.

Abbildung 3 Kantonaler Richtplan, Richtplankarte (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)

Diese soll die Zentren von Ober- und Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr entlasten. Die vorgesehene Linienführung führte im Norden auf einem kurzen Abschnitt durch die national geschützte Moorlandschaft des Pfäffikersees. Im Rahmen von Abklärungen mit dem Bund hat sich 2021 gezeigt, dass der Bau der Westtangente in der geplanten Form nicht zulässig ist. Der Kanton hat deshalb entschieden, dass auf die Weiterführung des Projekts verzichtet wird. Er hat aber signalisiert, dass er gemeinsam mit der Stadt Wetzikon an stadt- und umweltverträglichen Lösungen zur zukünftigen Abwicklung des Verkehrs arbeiten will. Mit der Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans beantragte der Regierungsrat die Streichung der Westtangente, was im Prinzip die Abklassierung des bestehenden Teils der Westrasse sowie der Industriestrasse zur Folge hat.

Im März 2025 überwies der Regierungsrat das Geschäft «Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4, Verkehr» an den Kantonsrat (Geschäft ist zurzeit noch hängig) und veröffentlichte den Mitwirkungsbericht zur Teilrevision. Demnach soll zwar an der Streichung der Westtangente aus dem Richtplan festgehalten werden. Im Erläuterungsbericht wird dies aber dahingehend relativiert, als dass der Entscheid über die Klassierung und das Eigentum der Weststrasse und der Industriestrasse erst nach Abschluss der Arbeiten der Stadt Wetzikon zum Gesamtverkehrskonzept und der laufenden Ortsplanungsrevision erfolgen soll. Spätestens zum Zeitpunkt der Realisierung der Oberlandautobahn durch den Bund und den damit verbundenen Netzanpassungen sollen Klassierung sowie Eigentum der Weststrasse und der Industriestrasse bereinigt werden.

Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Im Jahr 2018 hat der Regierungsrat ein Gesamtverkehrskonzept mit Leitsätzen, Zielen und Strategien für die künftige Mobilitätsentwicklung im Kanton verabschiedet. Folgende übergeordnete Ziele sind von Bedeutung für die Mobilität in Wetzikon:

- Erschliessung mit dem ÖV sowie dem FVV verbessern und damit Anteile von ÖV sowie FVV am Gesamtverkehrsaufkommen steigern
- zurückgelegte Tagesdistanzen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖV reduzieren, beim FVV steigern (insgesamt: Abnahme gegenüber Trend)
- kantonaler und regionaler Durchgangsverkehr auf übergeordneten Strassen bündeln und möglichst flüssig führen
- Vermindern der verkehrsbedingten Belastungen von Bevölkerung und Umwelt und Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

Als konkretes quantitatives Ziel wird für den ÖV-Anteil im Zürcher Oberland eine Steigerung von 17% (2013) auf 25% (2030) formuliert (prozentualer Anteil an allen ÖV- und MIV-Wegen im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr).

Kantonaler Velonetzplan

Bereits seit Juni 2016 verfügt der Kanton Zürich über einen strategischen Velonetzplan. Dieser wurde in Anlehnung an Potenzial- und Nachfrageanalysen erarbeitet. Der Fokus liegt klar auf dem Alltagsverkehr. Angesprochene Zielgruppen sind vor allem Menschen auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder unterwegs zu alltäglichen Erledigungen. Seit der Überführung in die regionalen Richtpläne (siehe nächster Abschnitt) ist der Velonetzplan behördenverbindlich. Der kantonale Velonetzplan sieht drei Hierarchiestufen vor:

- ***Velobahnen***: Als hochwertige Verbindungen bündeln Velobahnen den überregionalen Veloverkehr. Sie werden entlang von Korridoren mit der stärksten Nachfrage eingesetzt und verknüpfen wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen als effiziente Velopendler-Achsen.
- ***Hauptverbindungen:*** Wo das Potenzial und/oder die Nachfrage gross sind, werden Hauptverbindungen eingesetzt. Hauptverbindungen sind zügig befahrbar und direkt. Sie sind attraktiv

und komfortabel gestaltet und werden vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsachsen geführt. Die Hauptverbindungen bilden zusammen mit den Velobahnen die Hauptschlagadern des kantonalen Velonetzes. Sie verbinden Räume mit grossem Veloverkehrspotenzial.

– ***Nebenverbindungen***: Diese Verbindungen stellen das Basisnetz dar und sind für die Begegnung von einem Velo je Fahrtrichtung ausgelegt. Innerorts bilden beidseitige Radstreifen die Regel. Ausserorts werden grundsätzlich Rad-Gehwege erstellt.

Von Aathal bis Wetzikon Flos ist eine Velobahn geplant (Abbildung 4). Die Weiterführung via Zürcher-/Bertschiker-/Scheller- und Guyer-Zeller-Strasse sowie die Bahnhof-/Poststrasse, die Achse Pfäffiker-/Hinwilerstrasse, die Rapperswilerstrasse und die Morgenstrasse sind kantonale Hauptverbindungen. Zudem gibt es einige Nebenverbindungen, u.a. entlang der Uster- und Weststrasse.

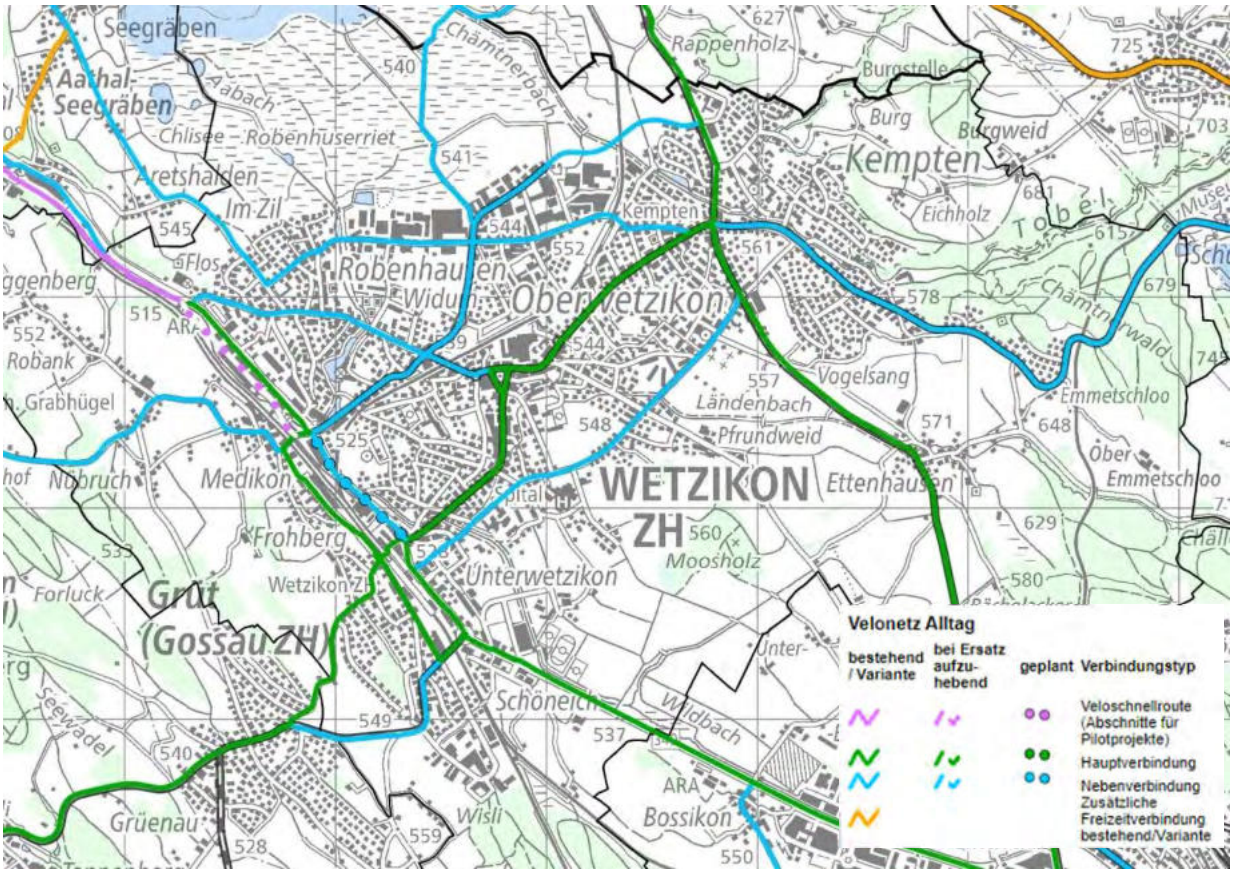


Abbildung 4 Kantonaler Velonetzplan Alltag (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)
Hinweis zur Legende: Veloschnellrouten werden neu Velobahnen genannt

Regionaler Richtplan

Die Region Zürcher Oberland konkretisiert die kantonalen Vorgaben in ihrem regionale Richtplan und stellt die regionalen Strassen- und Wegnetze dar. Als Folge der Oberlandautobahn und der Westtangente (siehe oben), wurde im regionalen Richtplan festgelegt, dass die Achsen Zürcher-/Rapperswilerstrasse, Bahnhofs- und Usterstrasse nach deren Realisierung abklassiert werden sollen. Zudem werden weitere Strassenabschnitte zur Umgestaltung vorgeschlagen (Pfäffiker-, Hinwilerstrasse und Tösstalstrasse). Für den ÖV sind verschiedene Raumsicherungsmassnahmen für Bus-Trassees eingetragen sowie der neue Bushof am Bahnhof Wetzikon als multimodale Verkehrsdrehscheibe. Für den Veloverkehr sind die oben genannten Netze und auch Infrastrukturen wie Radwege und Radstreifen verankert.

2.3 Kommunale Grundlagen und Vorgaben

Die Stadt Wetzikon verfügt über sehr viele Grundlagen, wobei für das Gesamtverkehrskonzept insbesondere auf die für die Mobilität relevanten Vorgaben aus der Vision 2040, aus dem Grünraumkonzept und aus den energiepolitischen Zielen Bezug genommen wird. Auf ältere Vorgaben aus dem kommunalen Richtplan oder sonstigen Planungen wird nicht mehr eingegangen, da mit der Mobilitätsstrategie ein aktuelleres Dokument vorliegt und mit dem Gesamtverkehrskonzept eine Aktualisierung der Planungsinhalte vorgenommen wird.

Vision 2040

Der Stadtrat hat zusammen mit dem Legislaturprogramm 2022 – 2026 auch eine Vision für das Jahr 2040 verabschiedet. Die für die Mobilität relevanten Themen, Zielsetzungen und Schwerpunkte sind bereits in die Mobilitätsstrategie eingeflossen und wurden dort konkretisiert (vgl. dazu die folgenden Kapitel 3 und 4). Es wird deshalb darauf verzichtet, an dieser Stelle tiefer auf die Vision 2040 einzugehen.

Grünraumkonzept der Stadt Wetzikon

Der Stadtrat hat am 5. Oktober 2022 das Grünraumkonzept der Stadt Wetzikon genehmigt. Dieses sieht vor, dass Strassenräume und öffentliche Plätze in der Stadt Wetzikon systematisch begrünt werden, um die Entstehung von Hitzeinseln zu vermeiden, die Aufenthaltsqualität zu steigern und das Siedlungsbild zu verschönern. Zudem sollen attraktive Fuss- und Veloverbindungen zwischen Wohngebieten und öffentlichen Freiräumen angeboten werden.

Energiepolitische Ziele / Massnahmenplan Energie und Umwelt

Am 14. März 2022 hat das Parlament von Wetzikon mit grosser Mehrheit die Energiestrategie und die energiepolitischen Ziele für Wetzikon festgesetzt. Als eines der übergeordneten Ziele setzt sich die Stadt Wetzikon die Abnahme des CO2-Ausstosses auf Netto-Null bis spätestens 2050. In den fünf Handlungsfeldern Energie, Gebäude, Industrie, Verkehr und Abfall gibt es detailliertere Ziele. Für das Handlungsfeld «Verkehr» werden konkret die Zunahme der Elektromobilität und die Erhöhung von Fuss-/Velo- und öffentlichem Verkehr am Gesamtverkehr als Ziele gesetzt.

Um ein zielgerichtetes und koordiniertes Handeln der Stadtverwaltung zu ermöglichen, wird die Umsetzung der umwelt- und energiepolitischen Ziele mit einem Massnahmenplan angegangen. Dieser wurde am 21. Januar 2026 durch vom Stadtrat genehmigt. Der Massnahmenplan Energie und Umwelt umfasst 32 Massnahmen, welche sich auf zwölf Handlungsfelder bzw. deren Ziele verteilen. Verschiedene Massnahmen beinhalten Aspekte der Mobilität im weiteren Sinne. Für das Handlungsfeld «Verkehr» gibt es aber zwei konkrete Massnahmen:

- Ladestationen: Abklärung Bedarf/Nutzen, allenfalls Umsetzung
- Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept: Umsetzung

3. Situations- und Trendanalyse

Die Mobilitätsstrategie beinhaltet eine umfassende Situations- und Trendanalyse. Die wichtigsten Erkenntnisse werden in den folgenden Abschnitten zusammengefasst.

3.1 Entwicklung der Mobilität in Wetzikon

Wetzikon ist in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen: Seit 2000 nahm die Wohnbevölkerung von rund 18'000 auf über 26'000 Personen zu (Abbildung 5); gemäss kantonaler Bevölkerungsprognose, die dem Prognosezustand des GVM zugrunde liegt, wird bis 2040 ein weiterer, deutlicher Anstieg erwartet. Auch bei den Erwerbstätigen wird eine Zunahme erwartet, wenn auch ausgehend von einem tieferen Niveau und weniger steil als bei der Wohnbevölkerung. Dieses Wachstum geht einher mit einer deutlichen Zunahme der Mobilitätsnachfrage (Abbildung 6). Sofern sich am Modalsplit nichts ändert, wird diese Zunahme vor allem im MIV spürbar sein: das bereits heute gut ausgelastete Strassennetz wird noch stärker beansprucht, was längere Reisezeiten, die Ausdehnung der Spitzenzeiten und eine sinkende Aufenthalts-/Lebensqualität entlang der betroffenen Strassen zur Folge haben wird. Die Siedlungsstruktur weist heute in allen Ortsteilen eher moderate Einwohnerdichten auf und beträgt nur in wenigen urbanen Bereichen mehr als 120 Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar. Die Wunschlinien sind dementsprechend dispers, was eine effiziente und wirtschaftliche Erschliessung mit dem ÖV erschwert. Die Elektromobilität leistet zwar einen Beitrag an die Dekarbonisierung der Gesellschaft; solange aber ein Verbrenner-PW durch ein Elektroauto ersetzt wird, sind die Nachteile wie Stausituationen auf der Strasse und hoher Flächenverbrauch für die Parkierung nach wie vor vorhanden.

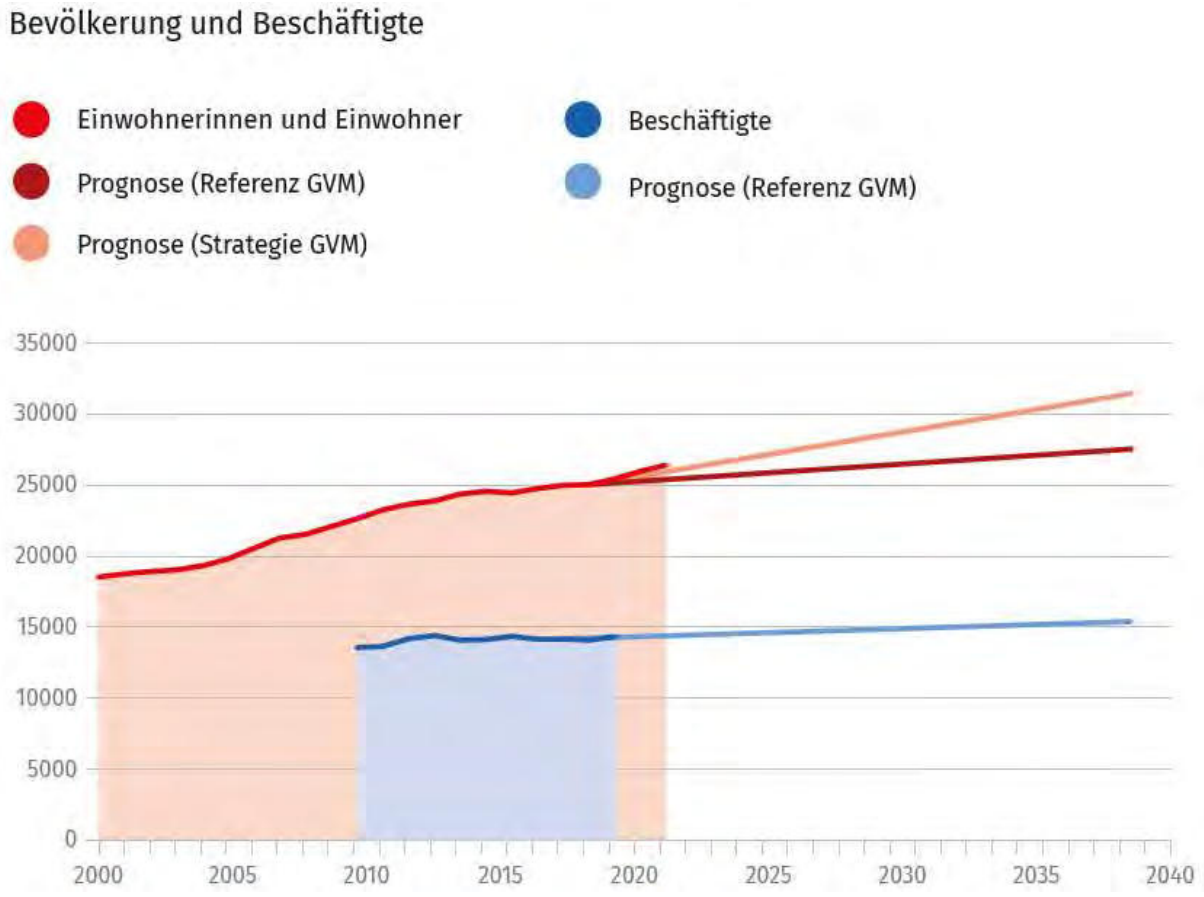


Abbildung 5 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gemäss GVM 2019

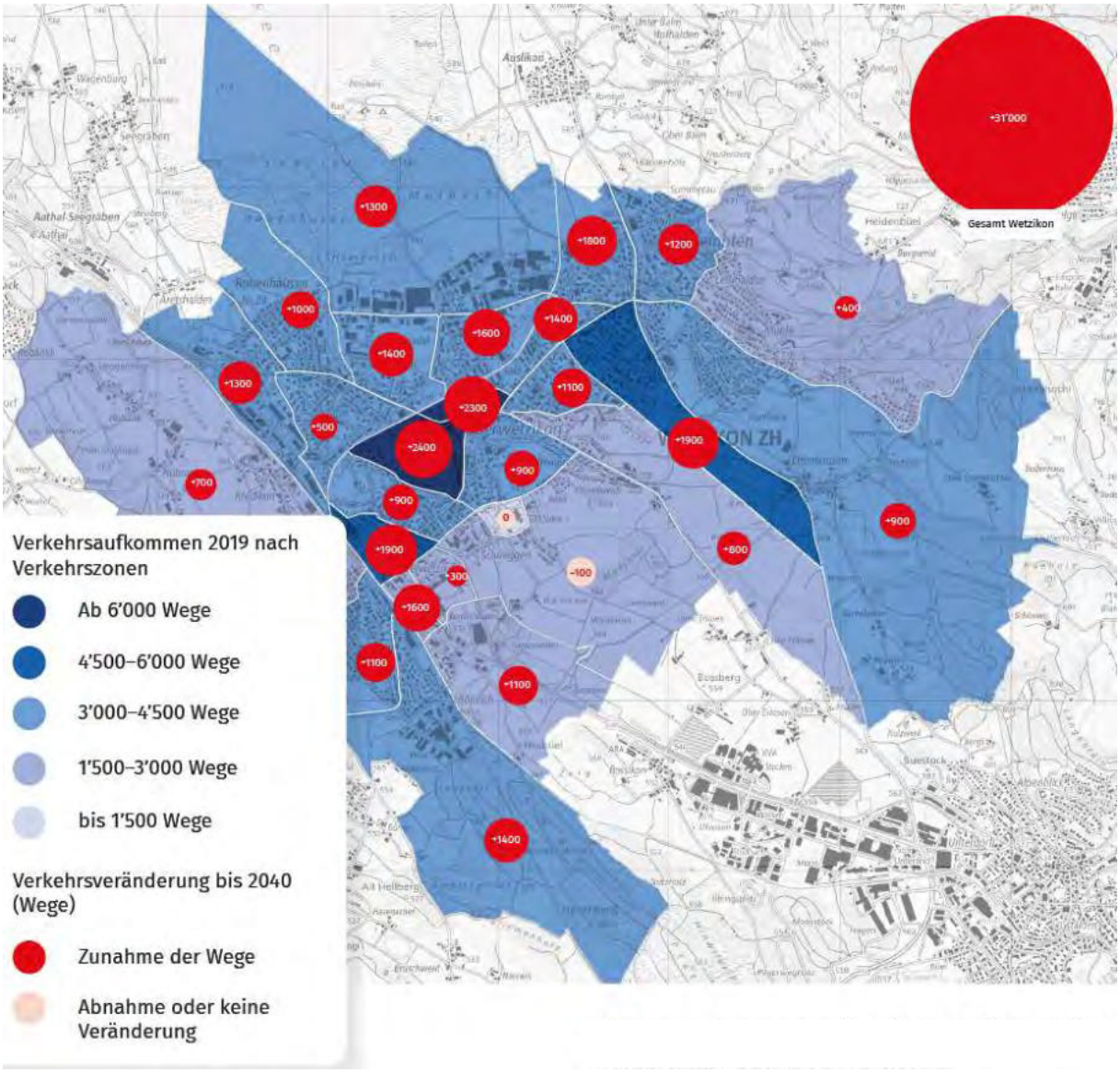


Abbildung 6 Verkehrsentwicklung DWV nach Verkehrszone zwischen 2019 und 2040
Personenwege, Summe aller Verkehrsmittel (Referenzszenario, Daten GVM 2019)

Zentrale Herausforderungen

- Der Verkehr wird weiterwachsen und dessen unerwünschten Auswirkungen verstärken sich.
- Die Siedlungsstruktur und die Wunschlinien sind dispers, die Siedlungsgebiete nicht sehr dicht. Dies macht direkte Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr herausfordernd.
- Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch, wird aber die Platzprobleme des motorisierten Individualverkehrs nicht lösen.

3.2 Heutiges Mobilitätsverhalten

Der Anteil von Fuss- und öffentlichem Verkehr am Modalsplit liegt heute deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt, während der MIV-Anteil entsprechend höher ist (Abbildung 7).

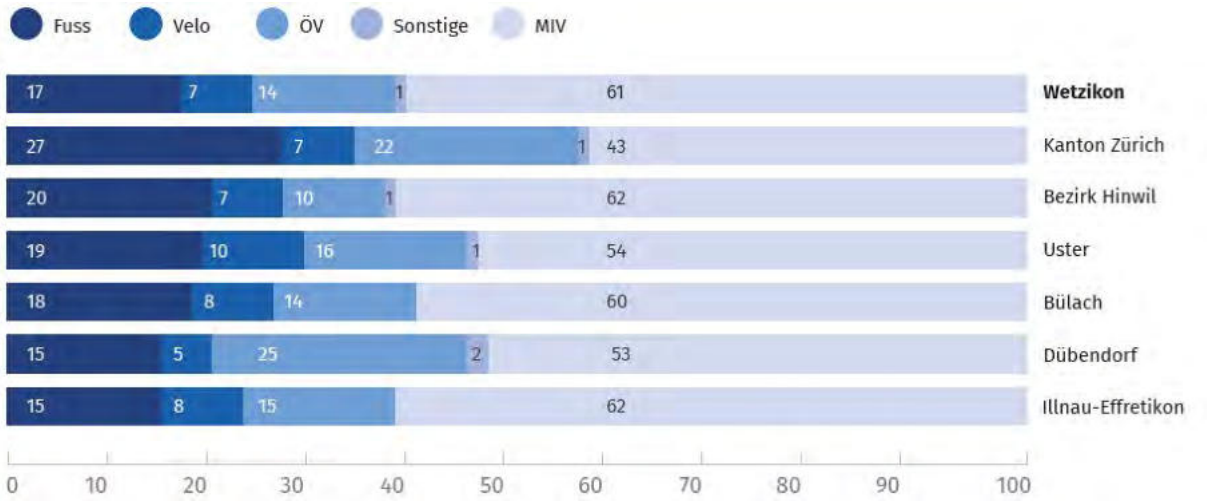


Abbildung 7 Modalsplit nach Anzahl Wegen im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr Wetzikon und Kanton Zürich bzw. Vergleichsgemeinden (Daten: Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2015)

Betrachtet man nur den bimodalen Modalsplit ohne Fuss- und Veloverkehr liegt der MIV-Anteil in Wetzikon bei 81 %, im Kanton Zürich hingegen bei 67 %. Auch die Analyse der wichtigsten Verkehrsbeziehungen bestätigt dieses Bild: Auf fast allen Relationen von Wetzikon nach aussen dominiert der MIV, einzig nach Zürich hat der öffentliche Verkehr einen höheren Anteil (Abbildung 8; dargestellt sind die Anzahl Wege, welche an einem durchschnittlichen Werktag den Ausgangspunkt in Wetzikon haben und mit ÖV oder MIV zurückgelegt werden).

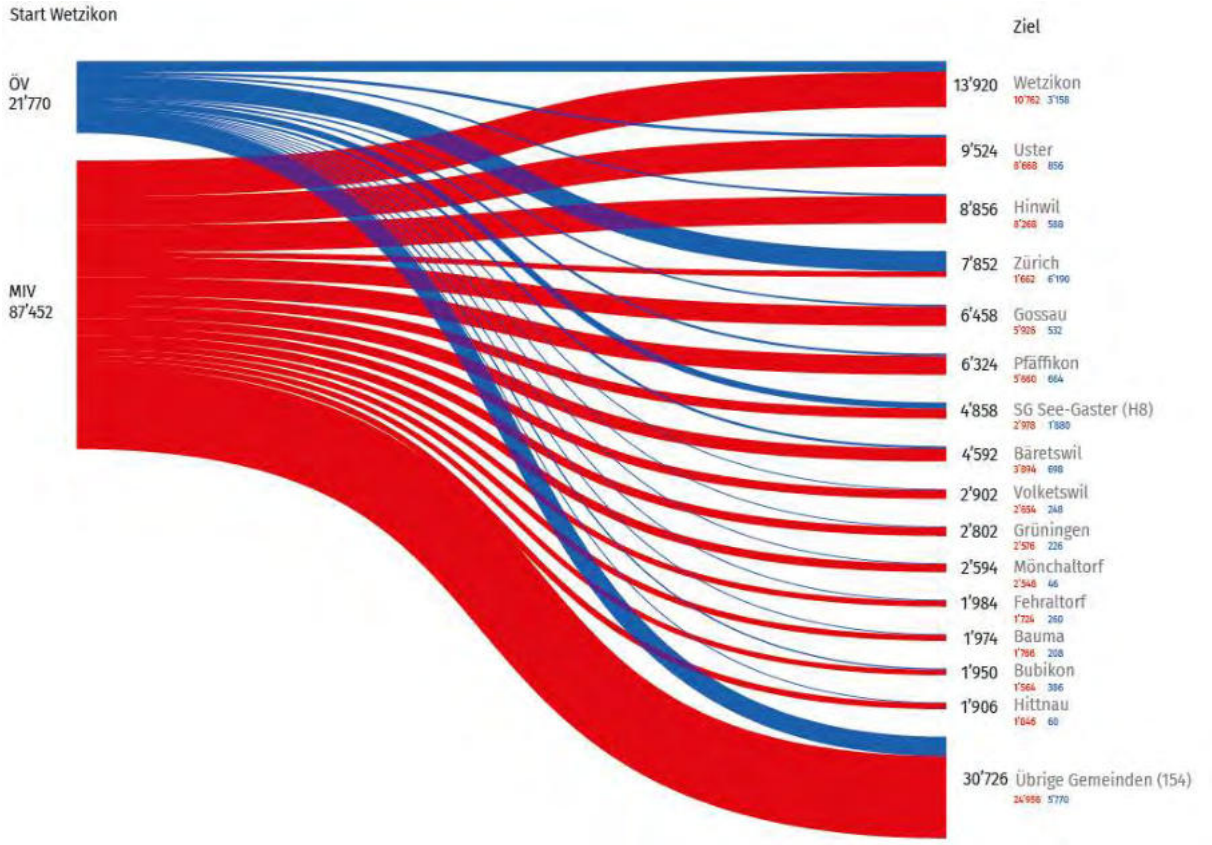


Abbildung 8 Modalsplit bimodal für die 15 bedeutendsten Verkehrsbeziehungen; Anzahl Wege im DWV
Quelle: GVM-ZH 2019; www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/verkehrsgrundlagen/verkehrsnachfrage.html, Zugriff 6.2024

Mit ein Grund für dieses Verhalten ist der hohe Motorisierungsgrad: In Wetzikon sind 520 Personenwagen pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner eingelöst – mehr als in vergleichbaren Städten wie Uster (460), Dübendorf (480) oder Bülach (490). Während die Fahrzeugdichte in anderen Städten tendenziell sinkt, bleibt sie in Wetzikon stabil. In Bezug auf den ÖV-Abonnementbesitz liegt Wetzikon im Schweizer Durchschnitt: Rund 5 % der Bevölkerung verfügen über ein GA und etwa 35 % über ein Halbtax-Abo, wobei die GA-Nutzung seit der Pandemie leicht rückläufig ist.

Zentrale Herausforderungen

- Das Verkehrsverhalten in Wetzikon ist MIV-geprägt.
- Auf allen Beziehungen von Wetzikon nach Aussen dominiert der MIV, einzig in die Stadt Zürich fahren mehr Leute mit dem Zug.

3.3 Verkehrsinfrastruktur und -angebote

Die Verkehrsinfrastruktur in Wetzikon ist bereits heute stark ausgelastet. Besonders die Hauptachsen weisen hohe MIV-Belastungen auf: Die Rapperswilerstrasse wird auf dem am stärksten frequentierten Abschnitt vor dem Bahnhof von rund 30'000 Fahrzeugen pro Tag befahren, davon knapp 2'500 in der Abendspitzenstunde. Auch andere Achsen wie die Hinwilerstrasse (14'000 Fahrzeuge/Tag) und die Bahnhofstrasse (10'000 Fahrzeuge/Tag) sind stark belastet. Für letztere ist zu präzisieren, dass die Zählstelle nahe der Wildbachbrücke an der unteren Bahnhofstrasse liegt; im Zentrum Oberwetzikon sind die Belastungen fast doppelt so hoch (Quelle GVM). Einzige übergeordnete Verbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen ist die Bahnhofstrasse, die nach der Realisierung der Westtangente zur Abklassierung vorgesehen war. Da diese nicht realisiert werden kann, ist nach alternativen Lösungen für eine Entlastung der Bahnhofstrasse zu suchen. Neue Strassen oder grössere Ausbauten sind allerdings nur langfristig oder gar nicht mehr möglich, sodass die Handlungsoptionen für den MIV stark eingeschränkt sind. Für die strategische Weiterentwicklung ist die Zusammensetzung der Verkehrsströme relevant: Der Durchgangsverkehr bezogen auf das Siedlungsgebiet von Wetzikon belastet vor allem die beiden Nord-Süd-Achsen Zürcher-/Rapperswilerstrasse und Pfäffiker-/Hinwilerstrasse. Im Siedlungsgebiet zwischen diesen beiden Achsen gibt es mit einem Anteil von zwei Dritteln deutlich mehr Ziel- und Quellverkehr.

Mit dem ÖV ist Wetzikon heute mit vier S-Bahn-Linien und rund zwölf Buslinien erschlossen, wobei die ÖV-Güteklasse in zentralen Bereichen gut bis sehr gut ist, in Randlagen jedoch nur mittelmässig oder ungenügend. Der Bahnhof Wetzikon hat mit über 25'000 Ein- und Aussteigern (inkl. Umsteigende Bahn/Bahn) pro Tag eine sehr wichtige Bedeutung für die Stadt. Im Angebotskonzept 2035 des ZVV ist ein weiterer Ausbau der S-Bahn vorgesehen. Damit dieser seine volle Wirkung entfalten kann, muss er durch kommunale und regionale Massnahmen im ÖV-Angebot ergänzt werden.

Zentrale Herausforderungen

- Die MIV-Infrastrukturen sind heute bereits hoch ausgelastet.
- Mit der Nichtrealisierung der Westtangente fehlt eine übergeordnete Verbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen.
- Ausbauten der MIV-Infrastruktur (z. B. neue Strassen) sind nur langfristig oder gar nicht mehr möglich.
- Der geplante Ausbau der S-Bahn muss mit kommunalen und regionalen ÖV-Massnahmen flankiert werden, damit er seine volle Wirkung entfalten kann.

3.4 Langfristige Entwicklung und Trends

Neben dem erwarteten Bevölkerungswachstum beeinflussen auch gesellschaftliche (z.B. Homeoffice) und technologische Trends (z.B. Virtual- und Augmented Reality) künftig sowohl die Verkehrsnachfrage als auch das Mobilitätsverhalten. Gerade beim Thema «Homeoffice» sind die längerfristigen Auswirkungen auf die Gesamtmobilität noch nicht absehbar. Eine Auswahl an länger anhaltenden Trends, die auch für die Stadt Wetzikon relevant sind, wird in den folgenden Abschnitten thematisiert.

Demographischer Wandel

Mit steigender Lebenserwartung und sinkenden Geburtenraten nimmt der Anteil älterer Menschen zu (Abbildung 9). Gleichzeitig bleiben sie länger mobil, was neue Anforderungen an die Verkehrsplanung stellt. Im schweizweiten Vergleich ist Wetzikon von der Überalterung durchschnittlich betroffen: 2023 waren über 18 % der Bevölkerung älter als 65 Jahre (Statistik Kanton Zürich).

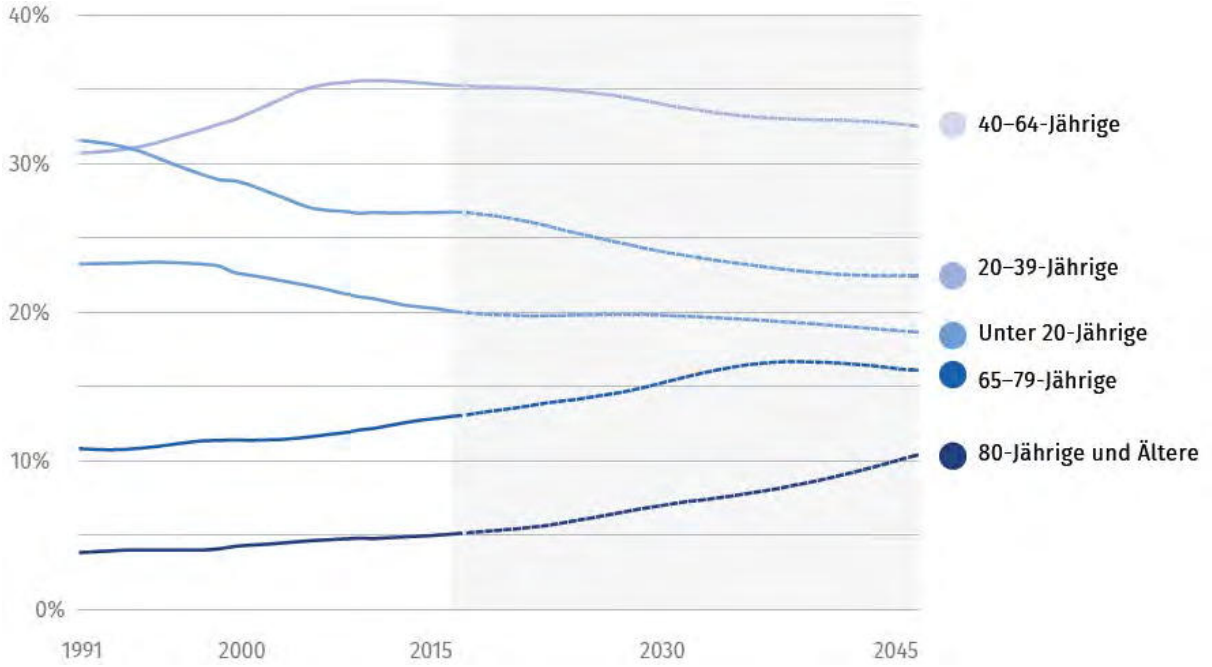


Abbildung 9 Entwicklung der Anteile der Altersgruppen zwischen 1991 und 2045 in der Schweiz (Mittleres Szenario) (Quelle: BFS- PANORAMA©, März 2019)

Zentrale Herausforderungen

- Gestaltung zugängliches und sicheres Gesamtverkehrssystems für alle Altersgruppen.

Klimawandel

Die Eindämmung des Klimawandels und die Anpassung an seine Folgen stellen grosse Herausforderungen für die Gestaltung des Lebensraums dar. Städte sind im Sommer besonders von Hitzebelastung betroffen, da versiegelte Flächen und Wärmespeicherung das Aufheizen verstärken und nächtliche Abkühlung reduzieren. Der Verkehr trägt erheblich zum Klimawandel bei: Rund ein Drittel der schweizweiten Treibhausgasemissionen stammt aus dem Strassenverkehr. Der Bundesrat hat 2019 das Ziel beschlossen, die Emissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken.

Zentrale Herausforderungen

- Weitere Reduktion der Treibhausgase und des Ressourcenverbrauchs trotz steigenden Mobilitätsbedürfnissen.
- Erhöhung der Anteile von CO_2-armen Verkehrsarten (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV).
- Verstärkter Hitzeinsel-Effekt der Stadt, Anpassung von Strassenräumen, Plätzen und Aufenthaltsorten.

Verkehrslenkung und Echtzeitinformationen

Mit intelligenten Transportsystemen (ITS) können Verkehrsflüsse optimiert und einzelne Verkehrsträger gezielt gesteuert werden – etwa durch adaptive Lichtsignalanlagen, Bus- und Velopriorisierung, Parkleitsysteme oder digitale Vernetzung via Smartphone. Ein zentraler Bestandteil sind Echtzeitdaten, die Strassenbedingungen oder Zugverspätungen immer aktuell abbilden. Sie ermöglichen bessere Entscheidungen der Verkehrsteilnehmenden und eine dynamische Steuerung des Verkehrs. Echtzeitdaten sind zudem Grundlage für «Smart-City»-Konzepte und Dienste wie «Mobility as a Service», die durch verkehrsträgerübergreifende Informationen die Zuverlässigkeit und Attraktivität von Reisen erhöhen.

Zentrale Herausforderungen

- Realisierung Effizienzsteigerungspotenziale durch ITS-Technologien unter Berücksichtigung von Datensicherheit und Datenschutz.

Neue Mobilitätsformen: Sharing

Die Digitalisierung fördert die «Sharing Economy» auch in der Mobilität: Fahrzeuge wie Autos, Velos oder Trottinetts werden zeitlich seriell genutzt. Sharing-Systeme können die Gesamtflotte und den Platzbedarf für ruhenden und fliessenden Verkehr reduzieren und ermöglichen Mobilität ohne Fahrzeugbesitz. Allerdings kann fehlende Integration ins Verkehrssystem zu Problemen führen, etwa zusätzliche Flächenbeanspruchung im öffentlichen Raum oder Konkurrenz für den ÖV.

Zentrale Herausforderungen

- Sinnhafte Integration geteilter Verkehrsmittel ins Gesamtverkehrssystem.
- Definition Rolle der Stadt bei Förderung der Nutzung von Sharing-Fahrzeugen für effizientere Mobilität.
- Aktive Gestaltung Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Sharing Angebote (Velos, Trottinetts etc.).
- Verkehrssicherheit gewährleisten.

Neue Mobilitätsformen: On-Demand Services

On-Demand-Services verkehren auf Abruf und bündeln Fahrtwünsche, wodurch Fahrplan, feste Linien und gegebenenfalls Haltestellen entfallen. Sie bieten gegenüber Taxis die Möglichkeit einer gemeinsamen Nutzung durch mehrere Personen und können langfristig auch mit selbstfahrenden Fahrzeugen betrieben werden. Solche Angebote schaffen eine flexible Alternative zum eigenen Auto und können bei hoher Auslastung Emissionen und Energieverbrauch senken. Gleichzeitig besteht die Gefahr von Verlagerungen vom ÖV oder vom Fuss- und Veloverkehr auf das komfortablere Verkehrsmittel, was zu einem Rebound-Effekt und insgesamt mehr Verkehrsleistung im motorisierten Verkehr führen könnte.

Zentrale Herausforderungen

- Sinnhafte Integration «On-Demand» Services an geeigneten Stellen in ÖV zu Effizienz- und Attraktivitätssteigerung heutiger Angebote.
- Vermeidung von «On-Demand» Angeboten, die zu Erhöhung motorisierter Verkehrsleistung führen (Rebound-Effekte)

3.5 Fazit der Situations- und Trendanalyse

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Bevölkerung und Beschäftigte in Wetzikon und damit auch die Mobilitätsbedürfnisse sind in den vergangenen Jahrzehnten deutlich gewachsen. Ein weiteres Wachstum wird erwartet. Damit wird auch der Verkehr weiterwachsen und dessen unerwünschten Auswirkungen verstärken sich.
- Das Verkehrsverhalten in Wetzikon ist MIV-geprägt. Einzig im Pendelverkehr Richtung Zürich ist der ÖV-Anteil hoch. Ein Ausbau der S-Bahn ist geplant. Dieser muss mit kommunalen ÖV-Massnahmen und einem verbesserten regionalen Busangebot flankiert werden, damit er seine volle Wirkung entfalten kann.
- Die Siedlungsstruktur und die Wunschlinien sind dispers, die Siedlungsgebiete nicht sehr dicht. Dies macht direkte Verbindungen mit dem ÖV herausfordernd.
- Die Hauptverkehrsstrassen sind heute bereits hoch ausgelastet. Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist ohne verändertes Mobilitätsverhalten eine Zunahme der unerwünschten Auswirkungen des MIV primär in den Hauptverkehrszeiten zu erwarten (Staus, hohe Lärm- und Luftbelastungen, Einschränkung der Aufenthaltsqualität v.a. in den Zentren, reduzierte Fahrplanstabilität der Busse).
- Verschiedene langfristige Trends (demographischer Wandel, Klimawandel) aber auch technologische Entwicklungen (Verkehrslenkung, Sharing und On-Demand-Services) werden die künftige Nachfrage und das Mobilitätsverhalten verändern. Die Stadt Wetzikon muss sich bei ihrer Mobilitätspolitik auf deren Auswirkungen ausrichten.

4. Ziele und Leitsätze für die Mobilität in Wetzikon

4.1 Veränderung Modalsplit mit vier Ansatzpunkten

Wie die identifizierten Herausforderungen zeigen, liegt das Hauptproblem der prognostizierten Verkehrszunahme darin, dass das heutige Verkehrsverhalten der Bevölkerung und Besuchenden sehr MIV-geprägt ist. 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. Auch die Oberlandautobahn wird daran nichts massgeblich ändern, da auf den Wetziker Strassen sehr viel motorisierter Ziel-/Quell- und Binnenverkehr unterwegs ist. Oberstes Ziel muss also sein, den ÖV-Anteil sowie den Anteil des Fuss-/Veloverkehrs zu erhöhen und den MIV gar nicht oder nur noch wenig wachsen zu lassen.

Die Leitsätze für die Mobilität in Wetzikon werden einerseits «top-down» als Folge der übergeordneten Ziele und Vorhaben sowie der kommunalen Vorgaben entwickelt. Sie berücksichtigen aber auch «bottom-up» die aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Mobilität der Stadt Wetzikon. Als Mittel zur Gliederung resp. Strukturierung dieser Leitsätze werden vier Ansatzpunkte adressiert: «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich abwickeln» und «Verkehrsmittel und -teilnehmende vernetzen». Diese werden in der Verkehrsplanung üblicherweise angewendet und sind Stossrichtungen von vielen kantonalen und kommunalen Mobilitätsstrategien. Sie lassen sich wie folgt beschreiben und einordnen:

Verkehr vermeiden

Mobilität in dichten Siedlungsräumen führt zu überlasteten Verkehrsinfrastrukturen in deren Umfeld, zu Sicherheitsdefiziten und zu negativen Auswirkungen auf Klima, Umwelt, Siedlung und Bevölkerung. Durch eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, die kurze Wege zu Fuss oder mit dem Velo unterstützt und Wohnen, Arbeiten und Einkaufen im naheliegenden Umfeld ermöglicht, können Wege verkürzt und Verkehr – insbesondere MIV – vermieden werden. Die zunehmend heterogenen Lebensstile wie z.B. Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen und -zeiten durch ortsunabhängiges Arbeiten oder Teilzeitarbeit stellen ebenfalls einen wesentlichen Hebel für die Verkehrsvermeidung dar. Damit lässt sich insbesondere auch die Verkehrsnachfrage zu Spitzenzeiten (Arbeitspendlerzeiten) reduzieren, welche für die Dimensionierung der Angebote massgebend ist.

Verkehr verlagern

«Verlagern» meint einerseits, nicht vermeidbare Verkehre auf ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern, um negative Verkehrsauswirkungen auf Klima, Umwelt und Menschen zu reduzieren. Dabei kommt der Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs durch Angebots- und Infrastrukturausbau sowie zunehmend auch Sharing-Angeboten zentrale Bedeutung zu; flankierend dazu wird mit der Lenkung des Mobilitätsverhaltens das «Verlagern» unterstützt. Andererseits bezieht sich «Verlagern» auch auf die zeitliche Verlagerung, im Tagesverlauf von den Spitzenstunden weg, um Kapazitätsengpässe und Stausituationen zu reduzieren und bestehende Infrastrukturen und Verkehrsangebote gleichmässiger auszulasten. Schliesslich wird unter «Verlagern» auch die räumliche Konzentration auf Verkehrshauptachsen verstanden, wobei hier in erster Linie die Entlastung siedlungsorientierter Strassenräume durch Verlagerung des MIV auf übergeordnete Achsen gemeint ist.

Verkehr verträglich gestalten

Der verbleibende motorisierte Verkehr wird sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr siedlungs- und umweltverträglicher abgewickelt. Dies erfolgt durch ressourcenschonende und lärmarme Antriebe, siedlungsorientierte und umweltgerechte Strassenraumgestaltung sowie

betriebliche Massnahmen wie beispielsweise Verkehrsmanagement. «Verträglich gestalten» hat direkten Einfluss auf «Verlagern», indem damit die Rahmenbedingungen für eine wirksame Verkehrsverlagerung insbesondere auf den Fuss- und Veloverkehr massgeblich verändert werden.

Verkehrsmittel und -akteure vernetzen

Durch die Vernetzung der verschiedenen Räume und Verkehrsmittel wird das Gesamtverkehrssystem effizienter und insgesamt nachhaltiger gestaltet. Dabei kann die Vernetzung sowohl «physisch» als auch «digital» stattfinden: die «physische» Vernetzung der Verkehrsmittel ermöglicht attraktive intermodale Wegeketten. Anhand einer «digitalen» Vernetzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen kann das Mobilitätssystem laufend optimiert und effizient gestaltet werden. Auch die Vernetzung von relevanten Akteuren ist zentral für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Alle Aspekte der Vernetzung unterstützen die Umsetzung der anderen Ansatzpunkte.

4.2 Leitsätze für die künftige Mobilität

Die im Folgenden dargestellten Leitsätze nehmen diese vier Ansatzpunkte auf (siehe Klammern).

1 Wetzikon ermöglicht kurze Wege durch gemischte Quartiere sowie Siedlungsentwicklung an zentralen Lagen und reduziert damit Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (Verkehr vermeiden)

Kurze Wege sind die Voraussetzung für eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb der Stadt Wetzikon. Dies ist im Alltag dann möglich, wenn verschiedene Nutzungen und Angebote in Quartieren vorhanden sind und Wege zu Naherholungsnutzungen direkt und kurz sind. Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf zentrale, gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen hilft, (Auto-)Verkehr zu vermeiden.

2 Wetzikon stellt attraktive Netze für den Fussverkehr bereit (Verkehr verlagern)

Ein attraktives Fusswegenetz ist dicht, sicher, direkt und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Bedürfnisse von Personen mit Einschränkungen sind zu berücksichtigen.

3 Wetzikon stellt funktionale und attraktive Netze für den Veloverkehr bereit (Verkehr verlagern)

Ein attraktives Velowegenetz ist lückenlos, sicher, komfortabel und effizient. Veloabstellanlagen sind als integraler Bestandteil des Netzes zu betrachten.

4 Wetzikon steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (Verkehr verlagern)

Die Attraktivität des ÖV wird massgeblich durch dessen räumliche und zeitliche Verfügbarkeit sowie durch seine Zuverlässigkeit bestimmt. Die Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit bedingt einen Ausbau des Angebots; die Zuverlässigkeit wird durch die Reduktion von Störungen und Behinderungen verbessert. Wetzikon nutzt seinen Handlungsspielraum beim Ausbau des innerstädtischen Busangebots.

5 Wetzikon lenkt den motorisierten Individualverkehr auf die Hauptachsen (Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten)

Der Durchgangsverkehr soll in erster Linie auf den kantonalen Hauptverkehrsstrassen abgewickelt werden; in Nord-Süd-Richtung sind dies die Pfäffiker-/Hinwilerstrasse und die Zürcher-/Rapperswilerstrasse. Zwischen der Achse Aathal/Unterwetzikon und Kempten ist gemeinsam mit dem Kanton eine Lösung zu finden, wie sich der Verkehr siedlungsverträglich abwickeln lässt. Siedlungsorientierte Quartierstrassen sind zudem auch vom lokalen Durchgangsverkehr zu entlasten.

6 Wetzikon unterstützt den Wandel des Mobilitätsverhaltens von Bevölkerung und Beschäftigten hin zu mehr Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichem Verkehr (Verkehr verlagern)

Um eine Verschiebung des Modalsplits, d.h. eine Reduktion des MIV-Anteils und eine Erhöhung der Anteile von Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV zu erzielen, ist eine Verhaltensänderung der Bevölkerung und der Beschäftigten erforderlich. Diese wird durch Mobilitätsmanagement, Parkraummanagement, Beratungsangebote und Informationskampagnen aktiv unterstützt.

7 Wetzikon reduziert die unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Stadt (Verkehr verträglich gestalten)

Der motorisierte Verkehr hat unerwünschte Auswirkungen auf die Stadt wie Stau, Trennwirkung, reduzierte Aufenthaltsqualität, Lärm und Luftschadstoffe. Diese werden mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen reduziert.

8 Wetzikon steigert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Verkehr verträglich gestalten)

Die Aufenthaltsqualität ist der Schlüssel zur Nutzung des öffentlichen Raums, und damit auch ein zentraler Aspekt der Attraktivität sowohl des Fuss- als auch des Veloverkehrs. Sie wird massgeblich durch Immissionen, vor allem Lärm, das Sicherheitsgefühl, aber auch durch weitere Faktoren wie bauliche Umgebung, Gestaltung, Mikroklima und Grünräume bestimmt.

9 Wetzikon verbessert die Verkehrssicherheit laufend weiter (Verkehr verträglich gestalten)

Ausgehend von der Prämisse, «jeder Unfall ist einer zu viel» ist die Verkehrssicherheit ein wichtiges Thema. Der Fokus liegt dabei auf den nicht und schlecht geschützten Verkehrsteilnehmenden, d.h. Fuss- und Veloverkehr, sowie auf Kindern und der älteren Generation. Eine punktuelle Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden trägt zur Sicherheit bei. Die Bereitschaft, sich im Strassenraum zu Fuss oder mit dem Velo zu bewegen, ist wesentlich von der «subjektiven Verkehrssicherheit» abhängig, also dem individuellen Sicherheitsempfinden.

10 Wetzikon fördert die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel (Verkehrsmittel- und -teilnehmende vernetzen)

Auch bei optimal abgestimmten Wegen mit verschiedenen Verkehrsmitteln sind die Reisezeiten in der Regel länger als mit dem privaten Auto. Für deren Akzeptanz ist deshalb von zentraler Bedeutung, dass die Übergänge zu den verschiedenen Verkehrsmitteln gut funktionieren und komfortabel sind. Im Fokus steht hierbei die «letzte Meile», womit nicht nur die Busverbindung zum und vom Bahnhof, sondern auch gut erreichbare Velo-Abstellanlagen mit kurzen Wegen zum Bahnperron, allfällige Sharing-Angebote an wichtigen ÖV-Haltestellen und schliesslich auch die attraktive Gestaltung der Haltestellen selbst gemeint sind.

4.3 Belebtes, MIV-armes Zentrum Oberwetzikon als langfristiges Ziel

Von den drei Polen Unterwetzikon, Oberwetzikon und Kempten hat das Zentrum Oberwetzikon klar die grösste Bedeutung. Keiner der anderen beiden Pole hat eine ähnlich hohe Dichte an Einkaufsnutzungen, Gastrobetrieben, öffentlichen Dienstleistungen und Nutzungen; das Zentrum Oberwetzikon besetzt damit klar die Schlüsselrolle.

Die heutige stadträumliche Qualität und insbesondere die Aufenthaltsqualität im Zentrum Oberwetzikon entspricht dessen Bedeutung jedoch in keiner Weise; dies wurde auch bereits in der Mobilitätsstrategie festgehalten. Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen kann das Potenzial

dieses Zentrumsraums nur zum Teil ausgeschöpft werden und eine qualitativ hochwertige Weiterentwicklung wird gehemmt. In Abstimmung mit dem REK, in Übereinstimmung mit den oben formulierten Leitsätzen und im Sinne einer differenzierten, räumlichen Konkretisierung wurde deshalb die langfristige Entlastung des Zentrums vom motorisierten Verkehr als ein zentrales Anliegen und Ziel der Stadt bezeichnet, für dessen Umsetzung mit dem GVK das Fundament gelegt werden soll. Es geht nicht darum, das Zentrum Oberwetzikon vom motorisierten Verkehr abzuriegeln; schliesslich lebt es auch davon, dass es mit dem privaten PW erreichbar ist. Die heute dominierenden unerwünschten Auswirkungen des MIV sollen aber soweit wie möglich reduziert werden, um damit die Rahmenbedingungen für eine signifikante Steigerung der Aufenthaltsqualität und damit auch Belebung durch den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen.

4.4 Verkehrsentlastung für die Usterstrasse

Für den Abschnitt der Usterstrasse zwischen Zürcher- und Weststrasse erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des GVK in Bezug auf die künftige Klassierung eine vertiefte Betrachtung, da zwischen Klassierung und angestrebter Belastung resp. der Verträglichkeit der Verkehrsbelastung mit dem Umfeld ein Zusammenhang besteht. Der Siedlungsverträglichkeit, d.h. einer tiefen Verkehrsbelastung zu Gunsten einer hohen Umfeldqualität, wird grosse Bedeutung beigemessen. Die Usterstrasse soll deshalb als Sammelstrasse ohne Durchleitungsfunktion klassiert und nicht zur Verbindungsstrasse mit höheren Verkehrsbelastungen hochgestuft werden. Das impliziert Massnahmen zur Eindämmung von quartierfremdem Verkehr.

5. Handlungsfeld 1: Netzkonzeption und -hierarchie MIV

Exkurs aus der Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 1 - «Netzkonzeption und -hierarchie MIV».

Heutige Situation und Herausforderungen

Die geplante Westtangente Wetzikon sollte die Zentren von Ober- und Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr entlasten. 2021 hat sich gezeigt, dass diese aus umweltrechtlicher Sicht nicht bewilligungsfähig ist. Der Kanton hat deshalb entschieden, dass auf die Weiterführung des Projekts verzichtet wird. Damit kann die angedachte Querverbindung zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen Pfäffikerstrasse und Zürcher-/Rapperswilerstrasse nicht realisiert werden. Die MIV-Belastungen auf den querverbindenden Hauptachsen bleiben hoch und werden gemäss kantonalen Prognosen weiter steigen, voraussichtlich auch beim Schwerverkehr. Infolgedessen ist die Aufenthaltsqualität entlang verschiedener Strassen ungenügend; dies betrifft insbesondere die Bahnhofstrasse mit dem Zentrum Oberwetzikon und die Usterstrasse. GVM-Auswertungen zeigen, dass die Anteile des MIV-Durchgangsverkehrs bezogen auf das Stadtgebiet Wetzikon (Ziel und Quelle ausserhalb der Stadt) auf den Querverbindungen Usterstrasse, Bahnhofstrasse und Spitalstrasse eher gering sind. Das MIV-Geschehen im Siedlungsgebiet von Wetzikon, insbesondere zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen ist somit stark durch den Ziel- und Quellverkehr sowie den Binnenverkehr von Wetzikon geprägt.

Absichten der Stadt

Gemäss den Leitsätzen soll der motorisierte Verkehr inklusive Schwerverkehr auf die Hauptachsen gelenkt werden. Um dies mit geeigneten Massnahmen zu erreichen, müssen die Hauptachsen und v.a. die Verbindung(en) dazwischen festgelegt werden. Diese Bündelung soll dazu führen, dass der Verkehr flüssig fliessen und gleichzeitig die Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr entlastet werden und siedlungsorientierter gestaltet resp. genutzt werden können. Die künftige Netzkonzeption muss durch die Stadt und den Kanton gemeinsam erfolgen, da der Kanton heute Eigentümer sowohl der Weststrasse als auch der Bahnhofstrasse und eines Teils der Usterstrasse ist. Die Netzkonzeption soll so ausgelegt sein, dass sie bereits vor der Fertigstellung des Lückenschlusses der Oberlandautobahn umsetzbar ist. Gleichzeitig soll sie die künftigen Anschlüsse und die damit zusammenhängenden Veränderungen berücksichtigen (Aufwärtskompatibilität).

5.1 Analyse Strassennetz und MIV-Nachfrage

Das **Strassennetz** in Wetzikon umfasst kantonale Hauptverkehrsstrassen[1] (HVS), regionalen Verbindungsstrassen (RVS) und kommunale Strassen. Im aktuell gültigen kommunalen Verkehrsrichtplan (2012) wird unterschieden zwischen Hauptsammelstrassen (HSS), die verkehrsorientiert sind und auch eine Durchleitungsfunktion haben, und Quartiersammelstrassen (QSS), die nutzungsorientiert sind und den gesammelten Quartierverkehr auf das übergeordnete Strassennetz führen. Erschliessungsstrassen werden im kommunalen Verkehrsrichtplan nicht ausgeschieden. Das Strassennetz gemäss heute gültigem kommunalen Richtplan ist in Abbildung 10 dargestellt. In Abweichung vom Kantonalen Richtplan (KRP) wurde darauf verzichtet, die nicht realisierbare Westtangente einzuzeichnen.

1 Die Zürcher-/Rapperswilerstrasse wurde im Rahmen des Neuen Netzbeschlusses vom 1.1.2020 vom Bund übernommen, sie ist somit eine Nationalstrasse und keine Kantonsstrasse mehr. Der einfacheren Darstellung halber wird im Folgenden auf eine Differenzierung verzichtet, soweit die Eigentumsverhältnisse für das Verständnis nicht relevant sind.

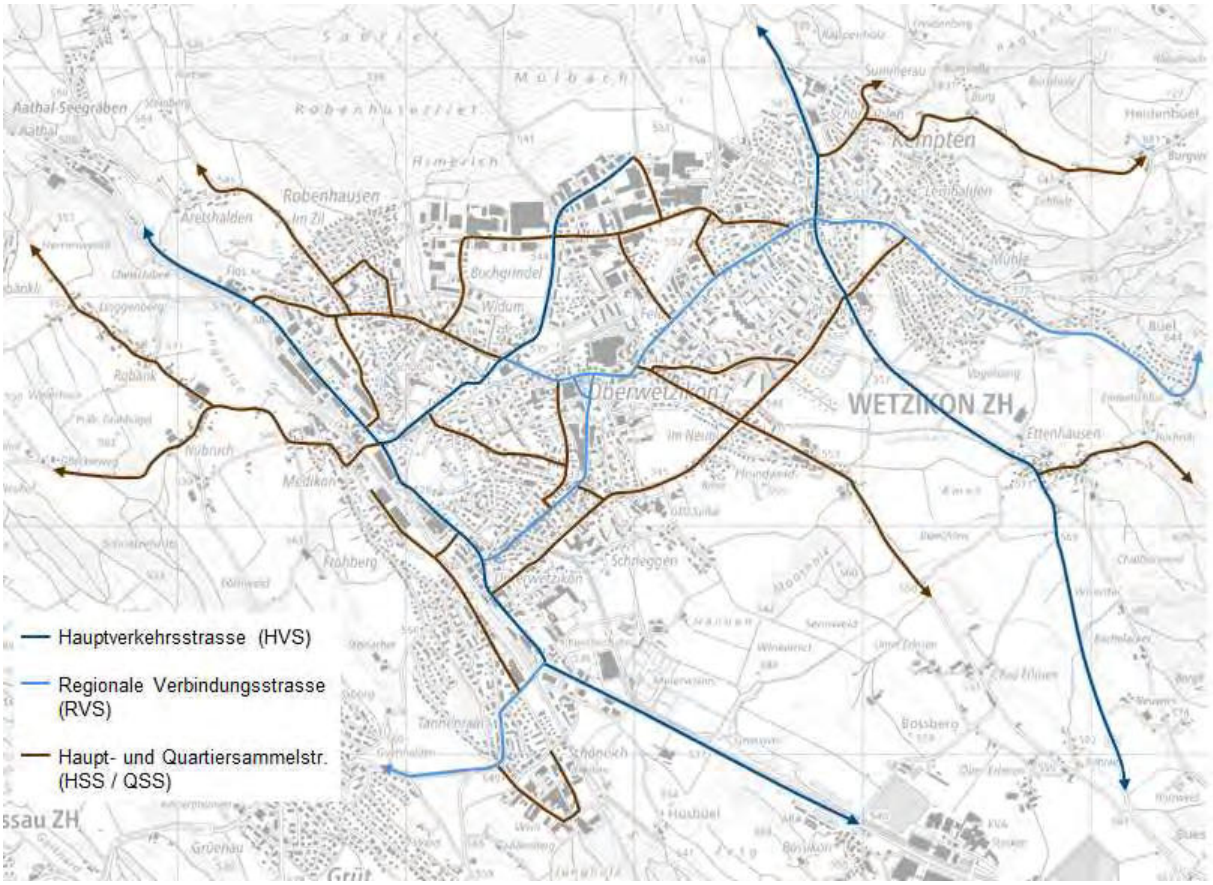


Abbildung 10 Strassennetz im Bestand 2025
Grundlagen: Kantonaler Richtplan (Stand 2023), Regionaler Richtplan (2020), kommunaler Verkehrsrichtplan (2012)

Die **Verkehrsnachfrage** wurde auf Basis des GVM für den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) 2022 analysiert[2]. Die Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre im MIV sind in Abbildung 11 dargestellt. Als Perimeter wurde das gesamte Gemeindegebiet von Wetzikon gewählt. Rund 51% der MIV-Nachfrage, die an den Stadtgrenzen auf den Strassenachsen gemessen wird, entfällt auf den Quell-/Zielverkehr, also den «hausgemachten» Verkehr von Wetzikon. Der Anteil variiert jedoch je nach Strassenachse deutlich:

- Bedeutende Durchgangsverkehre sind auf der Pfäffiker-/Hinwilerstrasse (Abbildung 11, Querschnitte 13/8) sowie der Zürcher-/Rapperswilerstrasse (2/6) festzustellen.
- Andere Durchgangsverkehre fallen absolut betrachtet deutlich geringer aus. Erwähnenswert ist der Durchgangsverkehr zwischen Zürcher- und Erlosenstrasse (2/7); die Verbindung wird als Ausweichroute zur Rapperswilerstrasse benutzt.
- Der Verkehr auf den übrigen Achsen - Seegräbner- (1), Bertschiker- (3), Grüninger- (4), Bönler- (5), Tösstal- (10), Adetswiler- (11) und Hittnauerstrasse (12) - besteht mehrheitlich aus Quell-/Zielverkehr der Stadt Wetzikon.

2 Zum Zeitpunkt der Bearbeitung entsprach dies der aktuellen Modellgrundlage. Das Modell wurde auf Basis von Messungen, die im Zusammenhang mit der Modellierung der Oberlandautobahn vorgenommen wurden, nachkalibriert (ausserhalb des vorliegenden Projektes). Auf eine Betrachtung eines Prognosezustandes wurde aufgrund der grossen Unsicherheiten der Inputparameter (u.a. Entwicklung von Bevölkerung, Beschäftigten und Mobilitätsverhalten) verzichtet.

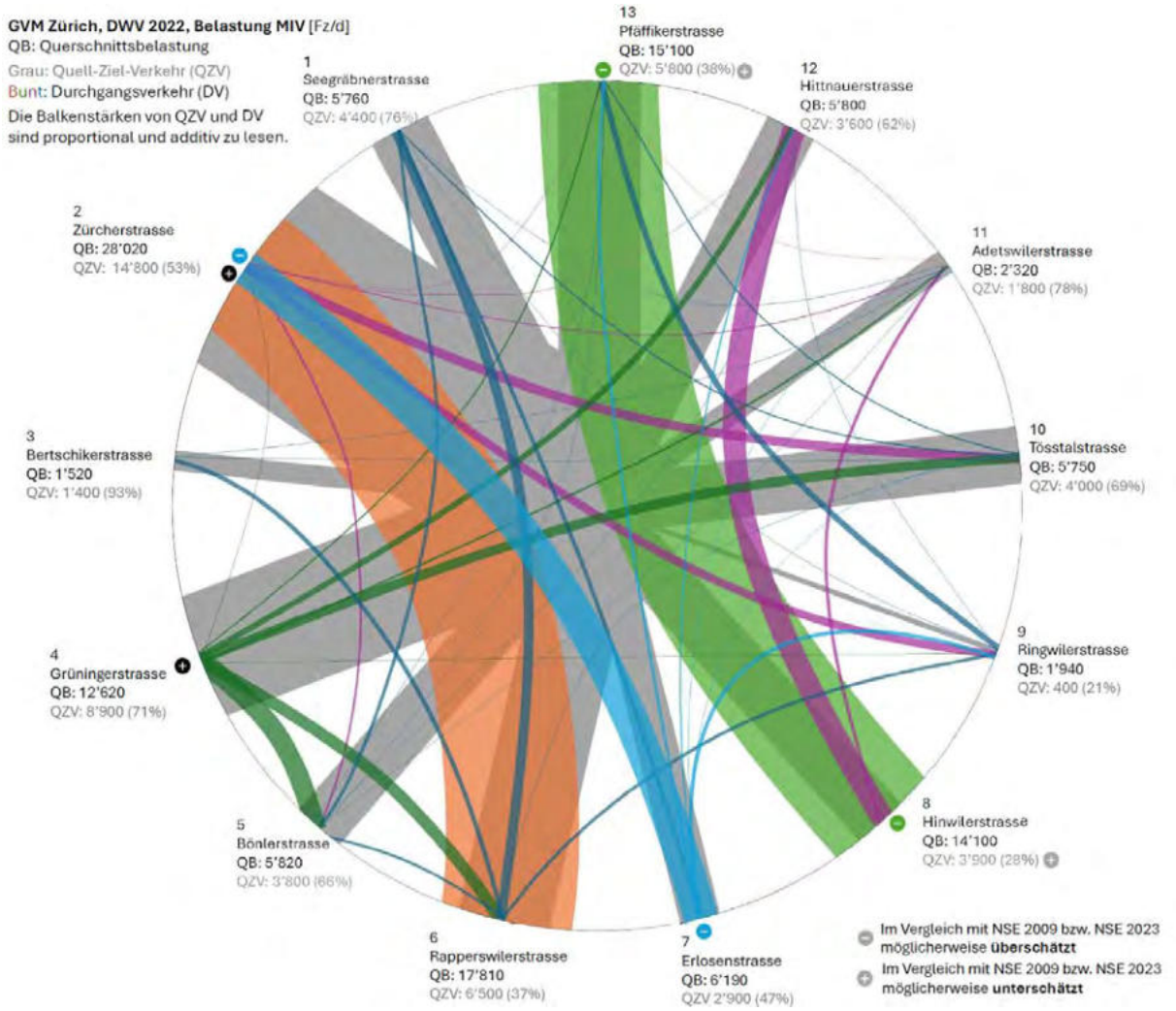


Abbildung 11 Übersicht Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Wetzikon
(Grundlage: GVM, nachkalibrierte Version für die Untersuchungen zur Oberlandautobahn)

Die **Verkehrsbelastungen** im MIV auf den einzelnen Strassenabschnitten sind für den DWV 2022 in Abbildung 12 dargestellt. Die höchsten Belastungen treten auf der Zürcher-/Rapperswilerstrasse und der Pfäffiker-/Hinwilerstrasse auf. Auch die Usterstrasse, Bahnhofstrasse, Spitalstrasse (westlicher Abschnitt) und Grüningerstrasse weisen Querschnittsbelastungen von über 10'000 Fz/d im DWV auf. Die übrigen Strassen sind weniger stark belastet.

Abbildung 12 Verkehrsnachfrage, DWV 2022, Querschnittswerte
Grundlage: GVM, nachkalibrierte Version für die Untersuchungen zur Oberlandautobahn

Im Rahmen der Arbeiten zur «Strategie Strassennetz» (2018) wurde das Strassennetz hinsichtlich Knotenformen, Verkehrsregime, Auslastung, Rückstau und Ausweichverkehr analysiert. Diese Ergebnisse wurden übernommen, mit der Projektleitung der Stadt Wetzikon auf Aktualität überprüft und punktuell angepasst. Das Resultat ist in der «Problemkarte» in Abbildung 13 dargestellt.

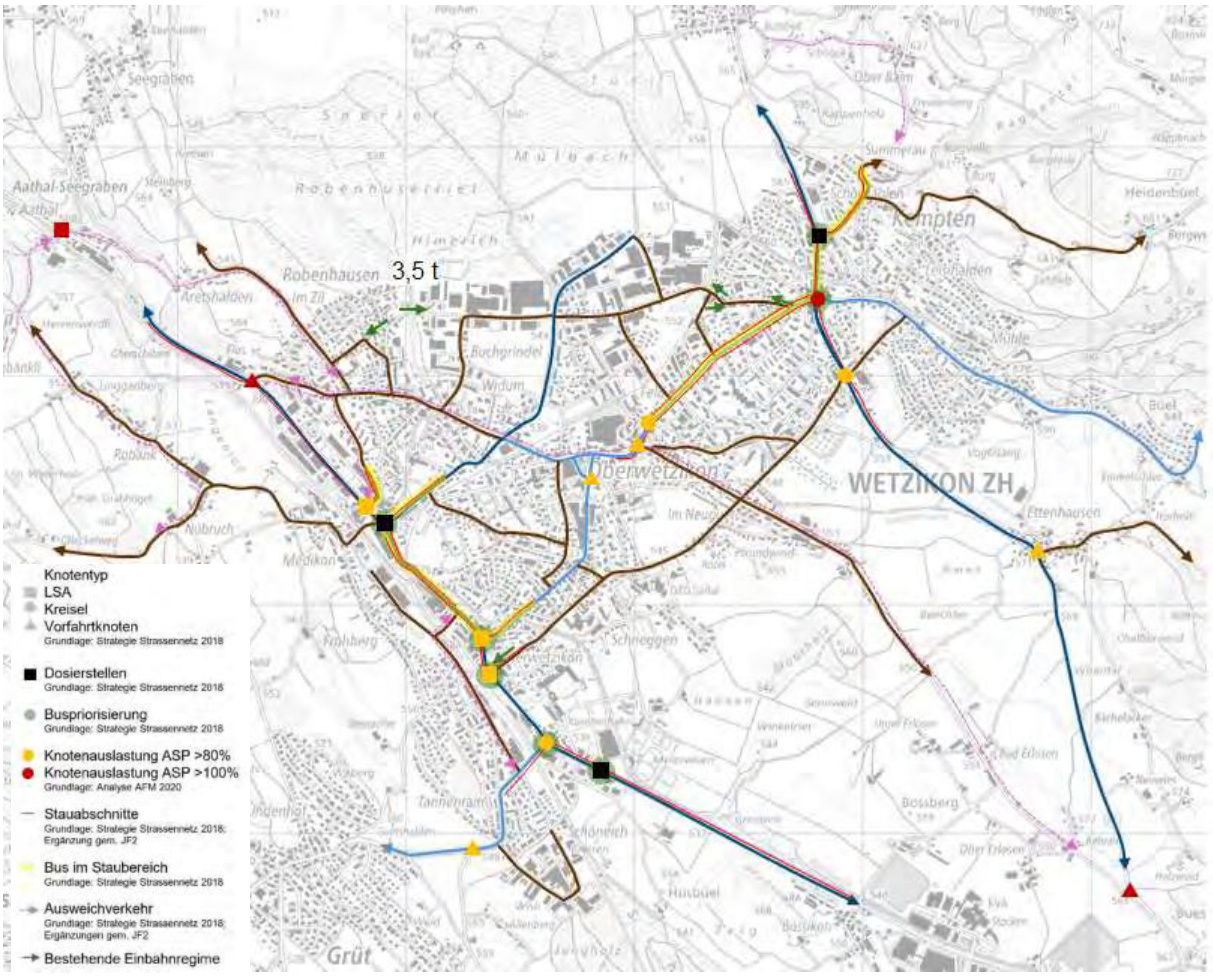


Abbildung 13 Problemkarte Strassennetz 2025
Grundlagen: Strategie Strassennetz, Analyse AFM, qualitative Ergänzungen in Absprache mit Projektleitung Stadt Wetzikon

Die isolierte Betrachtung einzelner dargestellter Probleme ist nicht zielführend, da Abhängigkeiten und Wechselwirkungen bestehen. Deshalb wurden auf der Basis der Problemkarte mehrere Problembereiche gruppiert und daraus ein räumlich bezogener Handlungsbedarf abgeleitet. Es konnten vier Handlungsbedarfsbereiche identifiziert werden, die sich teilweise räumlich überlagern (Abbildung 14):

- **Handlungsbedarf 1:** Hohe Verkehrsbelastung und ÖV im Staubereich auf der Bahnhofstrasse, insbesondere auf dem östlichen Abschnitt
- **Handlungsbedarf 2:** Konzentration der Verkehrsströme und Überlastung am Ochsenkreisel
- **Handlungsbedarf 3:** Ausweichverkehr der Nord-Süd-Achse durchs Zentrum Oberwetzikon (insbesondere im Zusammenhang mit der Uster- und Erlosenstrasse)
- **Handlungsbedarf 4:** Unerwünschte Verkehrsströme durch die anliegenden Quartiere (insbesondere durch Robenhausen) infolge der Anbindung des Industrie-/Gewerbegebietes

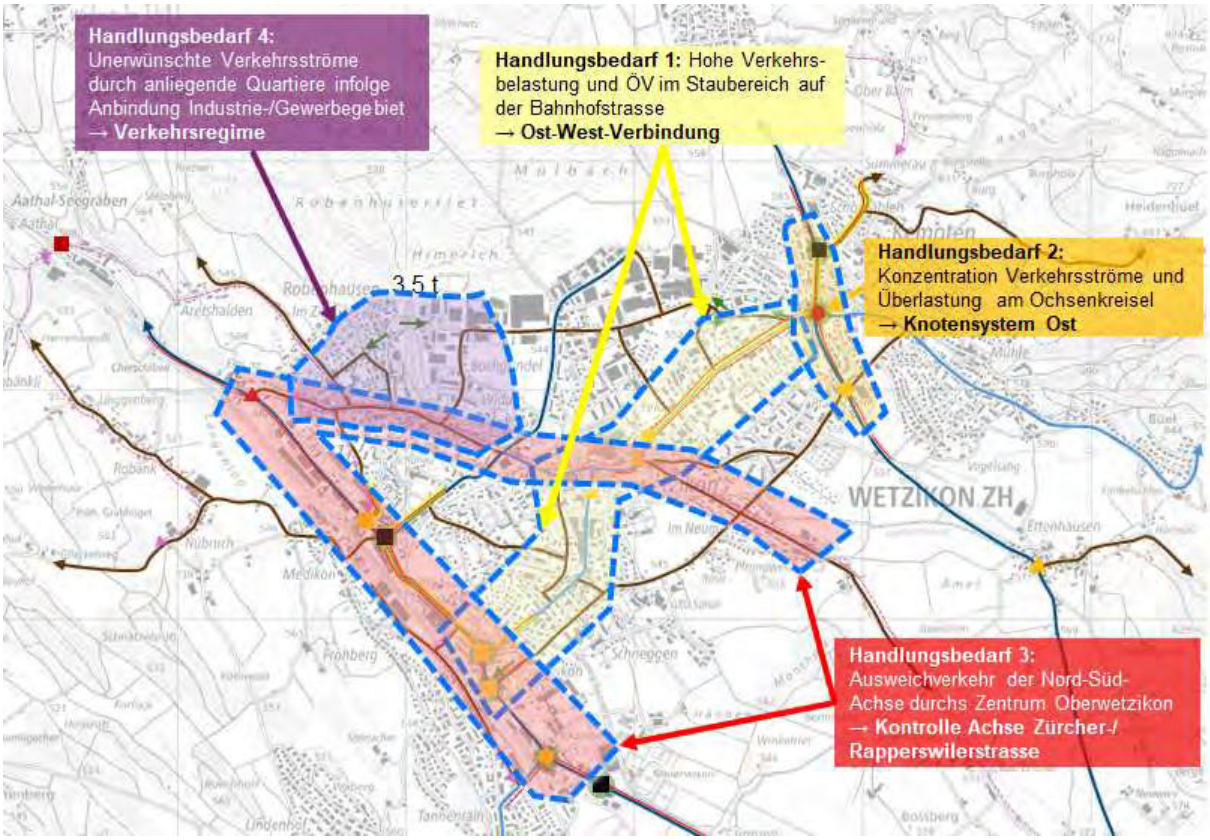
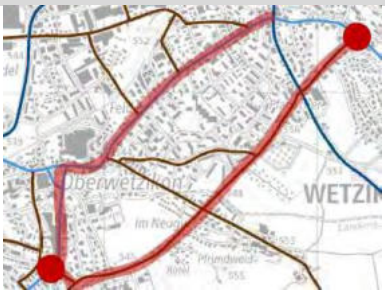
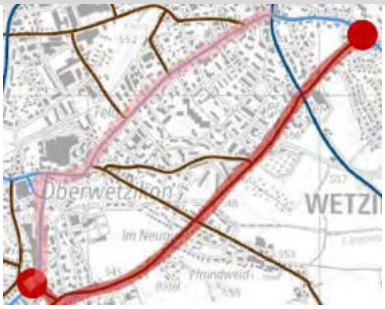
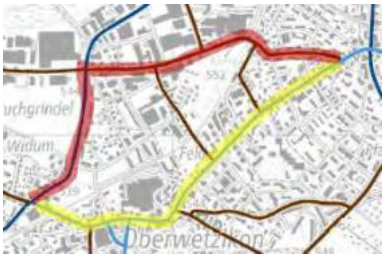


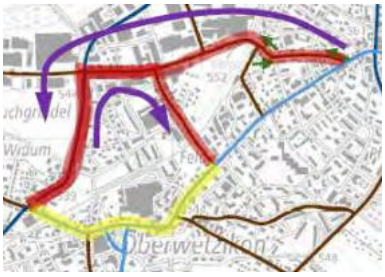
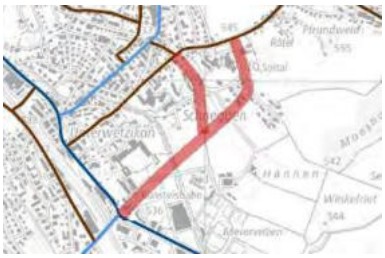
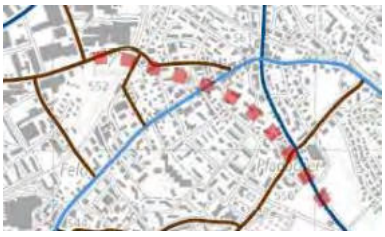
Abbildung 14 Schematische Darstellung der vier identifizierten Handlungsbedarfe

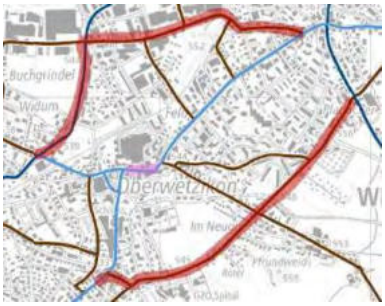
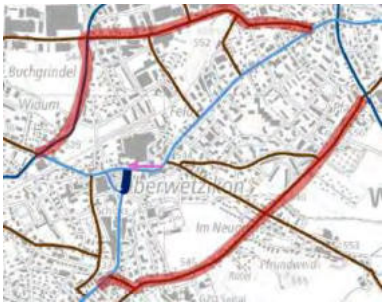
5.2 Variantenentwicklung und -bewertung

Zu jedem Handlungsbedarf wurden verschiedene Varianten entwickelt. Grundlage bildeten bereits vorliegende Untersuchungen, politische Vorstösse sowie zusätzliche Ideen und Ansätze der am Projekt beteiligten Fachleute. Die Varianten resp. die Absicht/Idee dahinter sind in der folgenden Auflistung stichwortartig beschrieben. Wo für eine Ersteinschätzung notwendig, wurde eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM vorgenommen. Für die mit dem GVM untersuchten Varianten werden in den folgenden Tabellen die im Modell implementierten Massnahmen zur Erreichung der gewünschten Wirkung genannt. In der Arbeitsdokumentation zum HF 1 wird darauf etwas ausführlicher eingegangen und – sofern mit dem GVM untersucht – die verkehrlichen Wirkungen der Varianten dokumentiert.

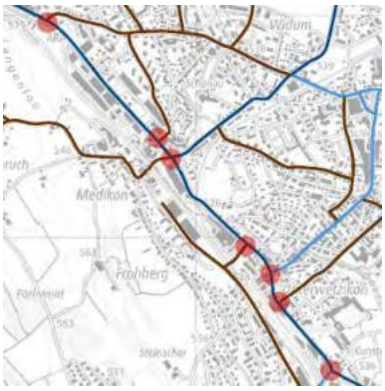
Handlungsbedarf 1: Hohe Verkehrsbelastung und ÖV im Staubereich auf der Bahnhofstrasse	
Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
<u>V1.1: Gleichmässigere Verteilung</u> Belastung der Bahnhofstrasse mittels Anpassungen an Signalisation/Knotenlayout teilweise auf Spitalstrasse umlegen (Keine Untersuchung mit dem GVM)	

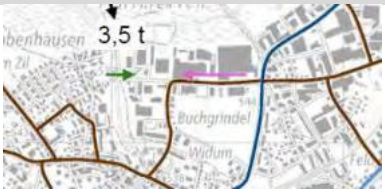
Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
V1.2: Verlagerung auf Spitalstrasse So viel Verkehr wie möglich von der Bahnhof- auf Spitalstrasse verlagern Implementierung GVM: Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse im bezeichneten Abschnitt	
V1.3: Tunnel Bachtel- bis Elisabethenstrasse Zur Entlastung 500 m langer Tunnel unter Zentrum Oberwetzikon zwischen Bachtel- und Elisabethen- resp. Weststrasse (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V1.4: Verbindung via Motoren-/Weststrasse Lenkung über West-, Motoren- und Stationsstrasse zur Entlastung der Bahnhofstrasse Implementierung GVM: Tempo 20 auf Uster- und Bahnhofstrasse im bezeichneten Abschnitt	
V1.5: Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse Neue Spange zur Entlastung Bahnhof-/Usterstrasse im Zentrum (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V1.6: Tunnel Binzacker-/Elisabethenstrasse Analog V1.5, aber als Tunnel von Binzackerstrasse her (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V1.7: Tunnel Motorenstrasse bis Kreisel Pfadacher Tunnel zur Entlastung kritischer Abschnitte der Bahnhofstrasse und zur verbesserten Erschliessung der Industrie Weid Deckungsgleich mit V2.2 (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V1.8: Tunnel Pappeln- bis Usterstrasse Tunnelverbindung unter der Bahnhofstrasse zur Zentrumsentlastung (Keine Untersuchung mit dem GVM)	

Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
<u>V1.9: Verbindung West-/Motoren-/Binzackerstrasse</u> Umfahrung Zentrum Oberwetzikon über den «Bügel WMB», Verlagerung auf die gut ausgebaute Weststrasse Implementierung GVM: Tempo 20 auf Uster- und Bahnhofstrasse im bezeichneten Abschnitt	
<u>V1.9B: Verbindung West-/Motoren-/Binzackerstrasse differenziert nach Fahrtrichtung</u> Analog V1.9, aber auf Binzacker- und Stationsstrasse gesplittet nach Fahrtrichtung Implementierung GVM: Tempo 20 auf Uster- und Bahnhofstrasse im bezeichneten Abschnitt, Binzackerstrasse mit Einbahn	
<u>V1.10: Tangente Schneggen- oder Spitalstrasse</u> Östliche Tangente zur Entlastung Bahnhofstrasse Implementierung GVM: neue Strecken mit Streckentyp Sammelstrasse, maximale Geschwindigkeit 40 km/h	
<u>V1.11: Tunnel Motoren- bis Hinwilerstrasse</u> Analog V1.7, aber längerer Tunnel bis an den Siedlungsrand im Pfadacher Deckungsgleich mit V2.3 Implementierung GVM: Tunnel als HVS, maximale Geschwindigkeit 60 km/h, keine weiteren Massnahmen	
<u>V1.12: Tunnel Metropol- bis Pappelnstrasse</u> Kurzer Tunnel zur Zentrumsentlastung Oberwetzikon (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
<u>V1.13: Verlagerung auf Sunnehaldenweg</u> Vollständige Verlagerung des MIV von der Bahnhofstrasse auf den Sunnehaldeweg; Bahnhofstrasse für MIV gesperrt, bleibt für öV und FVV offen (Keine Untersuchung mit dem GVM)	

Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
<u>V1.14A: Sunnehaldeweg Kreisel</u> Grosskreisel Bahnhofstrasse-Sunnehaldeweg-Bachtelstrasse; Reduktion der Verkehrsmenge auf der Bahnhofstrasse angestrebt Implementierung GVM: Einbahn Bahnhofstrasse und Sunnhaldeweg, Kirchgasse Tempo 20	
<u>V1.14B: Pappeln-Kreisel</u> Grosser Einbahnkreisel Pappeln-, West-, Uster- und Bahnhofstrasse; Reduktion der Verkehrsmenge auf der Bahnhofstrasse angestrebt Implementierung GVM: neuer Abschnitt regionale Verbindungsstrasse 40 km/h	
<u>V1.15: Grosser Einbahnkreisel Zentrum</u> Grosser Einbahnkreisel über Bahnhof-, Schneggen-, Spital- und Bachtelstrasse Implementierung GVM: Einbahnregime, keine Änderungen an den Streckentypen	
<u>V1.16: Modell «Gent» mit Sperrung</u> Sperrung zentraler Abschnitt der Bahnhofstrasse und Verlagerung auf West-/Motorenstrasse resp. Spitalstrasse, analog zu V1.1/1.2 Referenziert auf die Stadt Gent (Belgien), die ihre Zentrumsdurchfahrten gesperrt hat resp. nur noch Stichstrassen ins Zentrum aufweist Implementierung GVM: Bahnhofstrasse unterbrochen	
<u>V1.17: Modell Gent mit Einrichtungsbetrieb im Zentrum</u> Wie V1.16, aber statt Sperrung Einbahnbetrieb auf Bahnhofstrasse Implementierung GVM: Einbahn Bahnhofstrasse im Abschnitt Bachtelstrasse – Kirche, Bahnhofstrasse entlang Kirche/Grosskreisel aufgehoben	

Handlungsbedarf 2: Konzentration Verkehrsströme und Überlastung am Ochsenkreisel	
Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
<u>V2.1: Tunnel Hittnauer- bis Spitalstrasse</u> Tunnel unter Ochsenknoten zur Entlastung des Knotens in Nord-Süd-Richtung (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
<u>V2.1 mod: Tunnel Schornägeln bis Pfadacher</u> Modifizierung von V2.1 zur Verlagerung der Tunnelrampen in weniger empfindliches Gebiet resp. an den Siedlungsrand Implementierung GVM: Tunnel als HVS, 60 km/h, Tempo 20 auf Pfäffiker-/Hinwilerstrasse im bezeichneten Abschnitt	
V2.2 und **V2.3**: vgl. V1.7 und V1.11	
<u>V2.4: Ochsenkreisel zum LSA-Knoten umbauen</u> (Keine Untersuchung mit dem GVM)	

Handlungsbedarf 3: Ausweichverkehr der Nord-Süd-Achse durchs Zentrum Oberwetzikon	
Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
<u>V3.1A: Verbindung Scheller-/Bertschikerstrasse</u> Entlastung Bahnübergang und Knoten Medikon über eine Durchbindung zur Schellerstrasse (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
<u>V3.1B: Verbindung Scheller-/Bertschikerstrasse, Aufhebung Bahübergang Bertschikerstrasse</u> Analog 3.1A, aber grössere Entlastung Knoten Medikon Implementierung GVM: Strassentyp lokale Verbindungsstrasse, Tempo 30 km/h	
<u>V3.2: Optimierung der Knoten entlang Zürcher-/Rapperswilerstrasse</u> Punktuelle Massnahmen zur Knotenoptimierung; kann auch eine flankierende Massnahme zu anderen Massnahmen sein (Keine Untersuchung mit dem GVM)	

Handlungsbedarf 4: Unerwünschte Verkehrsströme durch anliegende Quartiere infolge Anbindung Industrie-/Gewerbegebiet	
Variante, Kurzbeschrieb, Idee/Absicht	Schematische Skizze
V4.1: Einbahnsystem Motorenstrasse Mit dem bestehenden Einbahnregime über die Aabach-Brücke entsteht zwei einander entgegengerichtete Einbahnabschnitte zur Reduktion des Durchgangsverkehrs (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V4.2: Sperrung Brücke Motorenstrasse Unterbindung Beziehung für quartierfremden Verkehr im Zentrum Robenhausen (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V4.3: Einbahnsystem in Robenhausen Einbahnring im Zentrum Robenhausen zur Reduktion der Attraktivität für den quartierfremden Durchgangsverkehr (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V4.4: Einbahnregime Schulhausstrasse Analog V4.3, aber ohne Ring (Keine Untersuchung mit dem GVM)	
V4.5D: Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Usterstrasse durch harte Massnahmen. Für die Anordnung der versetzten Einbahnabschnitte wurden vier verschiedene Ansätze geprüft; es wird hier nur jener dargestellt, der am erfolgversprechendsten ist. GVM: Abschnitte auf Usterstrasse gemäss Skizze nur in einer Richtung befahrbar	

Die oben beschriebenen Varianten wurden in einem zweistufigen Verfahren bewertet:

Stufe 1: Ausscheiden von Varianten anhand von «harten» Kriterien:

- Varianten, die städtebaulich nicht verträglich sind: Im flachen Gelände wie im Zentrum von Wetzikon müsste die Zufahrt zum Tunnel über Rampen erfolgen, die mittig im bestehenden Strassenraum angeordnet werden. Dafür müssten die beiden bestehenden Richtungsfahrbahnen aufgespreizt werden, um Platz für die Rampe inkl. Stützmauern zu schaffen; der Querschnitt des Strassenraums wird dadurch mehr als verdoppelt. Bei einer Rampenneigung von 7 bis 8% ergibt sich eine Länge der offenen Rampe von rund 80 m, um die Höhendifferenz von

ca. 6 m bis zum überdeckten Tunnel zu überwinden. Hinzu kommen Verschwenkungsbereiche der Fahrbahnen an der Oberfläche um die Rampe in Mittellage von je mindestens 20 m. Insgesamt würde auf einer Länge von 120 m mehr als die doppelte Breite des heutigen Strassenkörpers beansprucht, was etwa dem Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen Pappelnkreisel und der Einmündung der Bachtelstrasse entspricht. Auf dieser Länge wären keine Querungen möglich, zudem wird durch die Rampen Lärm erzeugt, insbesondere durch Schwerverkehr. Ein derart massiver Eingriff in dicht bebautem Gebiet wird aus städtebaulicher Sicht als nicht vertretbar erachtet.

- Varianten, die erhebliche Konflikte mit dem Grundwasser verursachen könnten: Auch dieser Punkt betrifft vor allem die Varianten mit einem Zentrumstunnel. Der Grundwasserträger zwischen Oberwetzikon und Kempten liegt nur wenig – im Zentrum etwa 2 m, in Kempten bis 4 m – unter dem gewachsenen Terrain; gemäss Grundwasserkarte weist er eine Mächtigkeit zwischen 2 und 10 m auf. Ein Tunnel würde somit zwangsläufig im Grundwasser liegen und hätte zudem erhebliche Auswirkungen auf die Durchflusskapazität. Aus umweltrechtlicher Sicht wäre er somit voraussichtlich nicht bewilligungsfähig.
- Varianten, bei welchen eine zu geringe Verlagerung der Verkehrsnachfrage einem effizienten Mitteleinsatz entgegensteht: Die Investitionen in neue Infrastrukturen lassen sich im Sinne eines aus volkswirtschaftlicher Sicht effizienten Mitteleinsatzes nur rechtfertigen, wenn sie im Alltag auch genutzt wird. Die «Effizienzschwelle» wurde hier mit 6'000 Fahrzeugen pro Tag angesetzt.
- Varianten, deren bauliche oder verkehrstechnische Machbarkeit bereits in früheren Untersuchungen nicht nachgewiesen werden konnte: In Absprache mit der Stadt Wetzikon wurden der Vollständigkeit halber auch Varianten mit aufgenommen, die bereits in früheren Untersuchungen als nicht machbar beurteilt wurden, entweder aus baulichen oder aus verkehrstechnischen Gründen. Es betrifft dies die beiden Varianten mit einer Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse.

Stufe 2: Bewertung der Varianten mittels vereinfachter Vergleichswertanalyse nach Kriterien, die aus der Mobilitätsstrategie abgeleitet wurden. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden mithilfe des GVM (DWV 2022) ermittelt.[3]

Die Ergebnisse **der Variantenbewertung der Stufe 1** sind in Tabelle 1 aufgeführt.

3 Das Modell wurde auf Basis von Messungen, die im Zusammenhang mit der Modellierung der Oberlandautobahn vorgenommen wurden, nachkalibriert (ausserhalb des vorliegenden Projektes). Auf eine Betrachtung eines Prognosezustandes (bspw. 2040) wurde aufgrund der grossen Unsicherheiten der Inputparameter (u.a. Entwicklung von Bevölkerung, Beschäftigten und Mobilitätsverhalten) verzichtet.

		"Killer"-Kriterien				Entscheid
Nr.	Bezeichnung	Städtebau: Siedlungsintegration Portale	Grundwasser: Leitschicht betroffen	Effizienter Mitteleinsatz Mindestnachfrage <6000 Fz/d	Nachweis Machbarkeit (baulich, verkehrstechnisch) faliert	
Handlungsbedarf 1: Hohe Belastung und ÖV-Behinderungen auf der Bahnhofstrasse						
V1.1	Gleichmässigere Verteilung auf Spital- und Bahnhofstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.2	Verlagerung auf Spitalstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.3	Tunnel Bachtel- bis Elisabethenstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V1.4	Verbindung via Motoren-/Weststrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.5	Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse	nein	nein	nein	ja	ausscheiden
V1.6	Tunnel Binzacker-/Elisabethenstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V1.7	Tunnel Motoren- bis Kreisel Spitalstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V1.8	Tunnel Pappeln- bis Usterstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V1.9A	Verbindung Binzacker-/Motoren-/Weststrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.9B	Verbindung Binzacker-/Motoren-/Weststrasse nach Fahrtrichtung	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.10	Tangente Schneggen- oder Spitalstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.11	Tunnel Motoren- bis Hinwilerstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.12	Tunnel Metropol bis Pappelnstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V1.13	Verlagerung auf Sunnehaldenweg	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.14A	Sunnehaldenweg-Kreisel	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.14B	Kreisel Zentrum (Einbahn) auf Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse	nein	nein	nein	ja	ausscheiden
V1.15	Einbahnregime im Zentrum	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.16	Modell Gent mit Sperrung	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V1.17	Modell Gent mit Einrichtungsbetrieb im Zentrum	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
Handlungsbedarf 2: Konzentration Verkehrsströme auf Ochsenkreisel, Überlastung						
V2.1	Tunnel Hittnauer- bis Spitalstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V2.1 mod	Tunnel Schornäglen bis Pfadacher (Siedlungsrand)	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V2.2	Tunnel Motoren- bis Kreisel Spitalstrasse	ja	ja	nein	nein	ausscheiden
V2.3	Tunnel Motoren- bis Hinwilerstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V2.4	Aufrüstung Ochsen zum LSA-Knoten	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
Handlungsbedarf 3: Ausweichverkehr der Nord-Süd-Achse durchs Zentrum						
V3.1A	Verbindung Scheller-/Bertschikerstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V3.1B	Verbindung Scheller-/Bertschikerstrasse mit Aufhebung Bahnübergang Bertschikerstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V3.2	Optimierung Knoten Zürcher-/Rapperswilerstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
Handlungsbedarf 4: Verkehrsanbindung Industrie						
V4.1	Einbahnsystem Motorenstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.2	Sperrung Brücke Motorenstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.3	Einbahnsystem in Robenhausen	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.4	Einbahnregime Schulhausstrasse	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.5A	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 1)	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.5B	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 2)	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.5C	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 3)	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen
V4.5D	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 4)	nein	nein	nein	nein	weiterprüfen

Tabelle 1 Variantenbewertung Stufe 1

Fast alle in Stufe 1 ausgeschiedenen Varianten beinhalten Tunnelbauten, mit mindestens einem der beiden Portalbereiche im bebauten Gebiet; dies wird als städtebaulich nicht verträglich eingeschätzt. Die Variante 1.5 Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse wird ausgeschieden, da ihre bauliche und verkehrstechnische Machbarkeit bereits in früheren Untersuchungen nicht nachgewiesen werden konnte. Auch die Variante 1.14B Kreisel Zentrum («Einbahnspange» Pappeln-/Elisabethenstrasse) wird ausgeschieden: Sie ist zwar theoretisch baulich umsetzbar, jedoch unter den aktuellen eigentumsrechtlichen Rahmenbedingungen (Sicherstellung von Dienstbarkeiten) nicht realisierbar.

Im Rahmen der **Variantenbewertung der Stufe 2** wurde für die verbleibenden Varianten beurteilt, wie gut die Leitsätze der Mobilitätsstrategie damit umgesetzt werden. Ergänzend wurden die Anforderungen hinsichtlich geringer Projektrisiken und niedriger Kosten berücksichtigt. Insgesamt kamen sieben Bewertungskriterien gemäss Tabelle 2 zur Anwendung. Die Bewertung erfolgt auf einer Skala von -2 (deutlich verschlechtert gegenüber heute) bis +2 (deutlich verbessert gegenüber heute). 0 bedeutet keine Veränderung oder sich gegenseitig aufhebende Effekte.

Bewertungskriterium	Beschrieb	Verweis Mobilitätsstrategie
Bedingungen Fuss-/ Veloverkehr, Verkehrssicherheit	Fuss- und Veloverkehr in Wetzikon sind attraktiv, ihre Verkehrssicherheit wird verbessert	Leitsätze 2, 3 und 9
Verbesserung ÖV-Zuverlässigkeit	Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV wird gesteigert.	Leitsatz 4
Lenkung MIV auf Hauptachsen	Der MIV wird auf die Hauptachsen gelenkt.	Leitsatz 5
Reduktion unerwünschte Auswirkungen	Die unerwünschten Auswirkungen des MIV sind reduziert.	Leitsatz 7
Verbesserung Aufenthaltsqualität	Die Aufenthaltsqualität im öffenltichen Raum ist gesteigert, insbesondere an zentralen Lagen und an Orten mit Siedlungsentwicklungspotenzial.	Leitsatz 8
Projektrisiken	Risiken durch hohe Kosten, Tangierung von Bahnübergängen, Eingriff ins Grundwasser, hoher Landbedarf, ….	kein Leitsatz
Kosten	Die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind tief.	-

Tabelle 2 Bewertungskriterien nach den Leitsätzen der Mobilitätsstrategie für die Bewertungsstufe 2

Die **Ergebnisse der Variantenbewertung der Stufe 2** sind in Tabelle 3 und Tabelle 4 auf den beiden folgenden Seiten dargestellt. Die wichtigsten Erkenntnisse:

- **Varianten zum Handlungsbedarf 1:** Varianten mit einer gleichmässigeren Verteilung der Nachfrage auf die beiden Ost-West-Achsen Bahnhofstrasse und Spitalstrasse sowie Varianten, welche die Verbindung via Binzacker-/Motoren-/Weststrasse aktivieren, tragen wesentlich zur Umsetzung der Leitsätze der Mobilitätsstrategie bei.
- **Varianten zum Handlungsbedarf 2:** Beide untersuchten Varianten leisten positive Beiträge zu den Leitsätzen der Mobilitätsstrategie, weisen jedoch erhebliche Nachteile bei Kosten oder Projektrisiken auf.
- **Varianten zum Handlungsbedarf 3:** Die positiven Effekte der untersuchten Varianten sind gering. Alle Varianten haben mehr negative als positive Bewertungen, wobei die Nachteile nicht gravierend sind (bewertet mit -1).
- **Varianten zum Handlungsbedarf 4:** Die Variante mit den grössten positiven Beiträgen zu den Leitsätzen der Mobilitätsstrategie ist die Variante 4.5D mit einem gegenläufigen Einbahnsystem auf der Usterstrasse zwischen Seegräbner- und Buchgrindelstrasse.

Auf Grund der Ergebnisse dieser Vergleichswertanalyse wurden jene Varianten ausgeschieden, die entweder in den Kriterien der Leitsätze keine spürbaren Wirkungen zeigten (in den folgenden Tabellen grau hinterlegt) oder in einem oder mehreren Kriterien grosse negative Wirkungen aufwiesen (dunkel-rotbraun hinterlegt). Alle in der Stufe 2 ausgeschiedenen Varianten sind in der ersten Spalte rötlich hinterlegt.

Nr.	Bezeichnung	Bedingungen Fuss-/ Velo-verkehr, Verkehrssicherheit		Verbesserung ÖV-Zuverlässigkeit		Lenkung MIV auf Hauptachsen		Reduktion unerwünschte Auswirkungen		Verbesserung Aufenthaltsqualität		Projektrisiken		Kosten	
Handlungsbedarf 1: Hohe Belastung und ÖV-Behinderungen auf der Bahnhofstrasse		1	*in etwa V1.2*	1	*in etwa V1.2*	1	*in etwa V1.2*	0	*in etwa V1.2*	1	*in etwa V1.2*	-1	*in etwa V1.2*	-1	*in etwa V1.2*
V1.1	Gleichmässigere Verteilung auf Spital- und Bahnhofstrasse		Betrachtung Verkehrsbelastung Abschnitte: zentrale Bahnhof-/Usterstrasse Bahnhofstrasse Süd Usterstrasse Bahnhofstrasse Ost (3 Linien) Spitalstrasse (4 Linien)		Verbesserung ÖV-Zuverlässigkeit		Qualitative Betrachtung: Zürcher-/Rapperswilerstrasse Hinwilerstrasse Restliches Netz		Wohngebiete mit zusätzlichen Belastungen ausserhalb Oberwetzikon		Verkehrsbelastungen auf Strassen in Oberwetzikon		Baulicher Aufwand, Tunnelbau		Baulicher Aufwand, betriebliche Kosten
V1.2	Verlagerung auf Spitalstrasse	1	Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -5'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -8'000 Fz/d Usterstr: -2'000 Fz/d	1	Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -8'000 Fz/d Usterstr: -2'000 Fz/d Spitalstr. +2'000 Fz/d	1	Verlagerung auf Zürcherstr. Verlagerung auf Hinwilerstr. Quartierstrassen im Allg. nicht betroffen, Mehrbelastung Motorenstr.	0	Mehrbelastung Quartiere entlang Motoren- und Spitalstrasse, Entlastung Uster- und Tösstalstr.	1	Mittlere Entlastung auf allen Strassenabschnitten	-1	Ausbau Spitalstrasse mit potenziellen Konflikte	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.4	Verbindung via Motoren-/Weststrasse	2	Bahnhofstr. Süd: -2'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -11'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -11'000 Fz/d Usterstr: -4'000 Fz/d	2	Bahnhofstr. Süd: -2'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -11'000 Fz/d Usterstr: -4'000 Fz/d Spitalstr. +2'000 Fz/d	0	Verlagerung auf Zürcherstr. Verlagerung auf Hinwilerstr. Quartiere: Mehrbelastung Asyl-, Spital-, Buchgrindel-, Motoren- und Stationsstr.	-2	Mehrbelastung Quartiere entlang Asyl-, Spital-. Motoren und Stationsstrasse (kritisch), Entlastung Uster-, Bachtel- und Tösstalstr.	2	Hohe Entlastung auf allen Strassenabschnitten	0	Keine wesentlichen Strassenausbauten notwendig	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.9A	Verbindung Binzacker-/Motoren-/Weststrasse	1	Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -10'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -5'000 Fz/d Usterstr: -4'000 Fz/d	1	Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -5'000 Fz/d Usterstr: -4'000 Fz/d Spitalstr. +2'000 Fz/d	0	Verlagerung auf Zürcherstr. Verlagerung auf Hinwilerstr. Quartiere: Mehrbelastung Asyl-, Buchgrindel-, Motorenstr.	-1	Mehrbelastung Quartiere entlang Asyl-, Spital-, Motorenstrasse, Entlastung Uster- und Bachtelstr.	2	Hohe Entlastung auf allen Strassenabschnitten	0	Keine wesentlichen Strassenausbauten notwendig	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.9B	Verbindung Binzacker-/Motoren-/Weststrasse nach Fahrtrichtung	1	Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -10'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -5'000 Fz/d Usterstr: -4'000 Fz/d	1	Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -5'000 Fz/d Usterstr: -4'000 Fz/d Spitalstr. +2'000 Fz/d	0	Verlagerung auf Zürcherstr. Verlagerung auf Hinwilerstr. Quartiere: Mehrbelastung Asyl-, Buchgrindel-, Motorenstr.	-1	Mehrbelastung Quartiere entlang Asyl-, Spital-, Motorenstrasse, Entlastung Uster- und Bachtelstr.	2	Hohe Entlastung auf allen Strassenabschnitten	0	Keine wesentlichen Strassenausbauten notwendig	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.10	Tangente Schneggen- oder Spitalstrasse	0	Nur Bahnhofstr. Süd -1'600 Fz/d	0	Nur Bahnhofstr. Süd -1'600 Fz/d	0		0		0		-1	neue Belastungen im Naherholungsgebiet	-1	
V1.11	Tunnel Motoren- bis Hinwilerstrasse	0	Geringe Entlastung im Zentrum und Bahnhofstr.; Usterstrasse sowohl Entlastung als auch Zusatzbelastung	0	Entlastungen und Zusatzbelastungen kompensieren sich resp. sind für öV nicht spürbar	-1	Verlagerung auf Hinwilerstrasse, zum Preis höhere Belastungen in Robanhausen und Buchgrindel	-1	höhere Belastung Robenhausen. Entlastungen übrige Quartiere nicht spürbar	0	Entlastung Zentrum nicht spürbar	-2	Lage Portal Nord beim Areal Binzacker kritisch	-2	Tunnel, teilweise im Grundwasser
V1.13	Verlagerung auf Sunnehaldenweg	0	Verlagerung von Bahnhofstr. auf Sunnehaldeweg, nur lokale Wirkung	0	Verlagerung von Bahnhofstr. auf Sunnehaldeweg, nur lokale Wirkung	-1	Keine Lenkung auf Hauptachsen, im Gegenteil: massiv Neuverkehr im Wohnquartier. "Hauseckenrennen"; neue stark belastete Knoten	0	Keine Veränderung	-1	Entlastung zentraler Abschnitt Bahnhofstrasse, dafür Verlagerung Strassenlärm auf zusätzliche Achse/Wohnquartier	-1	Ausbau Sunnehaldeweg kritisch	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.14A	Sunnehaldenweg-Kreisel	0	Bahnhofstr. Süd: +/- 0 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -8'000 Fz/d Sunnehaldeweg: +6'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -3'000 Fz/d Usterstr: +/- 0 Fz/d	0	Bahnhofstr. Süd: +/- 0 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -3'000 Fz/d Usterstr: +/- 0 Fz/d Spitalstr. +1'000 Fz/d	-1	Verlagerung auf Bachtelstrasse	-1	Mehrbelastung Quartiere entlang Bachtelstr., Sunnehaldeweg neu HVS, Entlastung Bahnhofstr. Ost	-1	geringe Entlastung auf allen Strassenabschnitten, Ausweitung Strassenlärm auf zusätzliche Achse	-1	Ausbau Sunnehaldeweg kritisch	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.15	Einbahnregime im Zentrum	1	Bahnhofstr. Süd: -2'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -5'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: +/- 0 Fz/d Usterstr: - 2'000 Fz/d	1	Bahnhofstr. Süd: -2'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: +/- 0 Fz/d Usterstr: - 2'000 Fz/d Spitalstr. - 2'000 Fz/d	0	Verlagerung auf Zürcherstr. Quartiere: Mehrbelastung Bachtelstr., geringe Mehrbelastung Buchgrindel- und Tödistr.	1	Entlastung Uster- und Spitalstr.	1	geringe bis mittlere Entlastung auf allen Strassenabschnitten	-2	Teilweise entstehen bedeutende Umwege für Quell-/Zielverkehr im Zentrum, Kommunikation	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.16	Modell Gent mit Sperrung	2	Bahnhofstr. Süd: -5'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -18'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -9'000 Fz/d Usterstr: -1'000 Fz/d	2	Bahnhofstr. Süd: -5'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -9'000 Fz/d Usterstr: -1'000 Fz/d Spitalstr. +2'000 Fz/d (erster Abschnitt +7'000 Fz/d)	-1	Verlagerung auf Zürcherstr. Verlagerung auf Hinwilerstr. Quartiere: Mehrbelastung Spitalstr. Süd, Bachtel-, Buchgrindel-, Motoren- und Stationsstr.	-2	Mehrbelastung Quartiere entlang Motoren- und Stationsstrasse (kritisch), Entlastung Uster- und Tösstalstr.	2	Hohe Entlastung auf allen Strassenabschnitten	-2	Ausbau Stations- und Spitalstrasse mit potenziellen Konflikten, Kommunikation der Totalsperrung herausfordernd	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V1.17	Modell Gent mit Einrichtungsbetrieb im Zentrum	1	Bahnhofstr. Süd: -2'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -8'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -7'000 Fz/d Usterstr: +/-0 Fz/d	1	Bahnhofstr. Süd: -2'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost.: -7'000 Fz/d Usterstr: +/-0 Fz/d Spitalstr. +1'000 Fz/d (erster Abschnitt +4'000 Fz/d)	-1	Verlagerung auf Zürcherstr. Verlagerung auf Hinwilerstr. Quartiere: Mehrbelastung Bachtelstrasse und Stationsstr., minimale Mehrbelastung auf Buchgrindel-, Motorenstr.	-2	Mehrbelastung Quartiere entlang Motoren- und Stationsstrasse (kritisch), minimale Entlastung Uster- und Tösstalstr.	1	Mittlere Entlastung auf allen Strassenabschnitten	-1	Ausbau Stations- und Spitalstrasse mit potenziellen Konflikten	-1	Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)

Tabelle 3 Variantenbewertung Stufe 2, Varianten zum Handlungsbedarf 1

Nr.	Bezeichnung	Bedingungen Fuss-/ Velo-verkehr, Verkehrssicherheit	Verbesserung ÖV-Zuverlässigkeit	Lenkung MIV auf Hauptachsen	Reduktion unerwünschte Auswirkungen	Verbesserung Aufenthaltsqualität	Projektrisiken	Kosten
Handlungsbedarf 2: Konzentration Verkehrsströme auf Ochsenkreisel, Überlastung								
V2.1 mod	Tunnel Schornäglen bis Pfadacher (Siedlungsrand)	1 Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -1'000 Fz/d Usterstr.: -1'000 Fz/d (minimale Entlastungen) Pfäffiker-/Hinwilerstr.: -9'000 Fz/d	2 Bahnhofstr. Süd: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -1'000 Fz/d Usterstr.: -1'000 Fz/d Spitalstr.: -1'000 Fz/d (minimale Entlastungen) Löst mit dem Ochsenknoten einen zentralen Problemknoten für den ÖV	2 Verlagerung auf Hinwilerstr. von der Achse Uster-/Bachtelstrasse und in geringem Umfang auch von Aathalachse	1 geringe Entlastung, aber flächendeckend im gesamten Siedlungsgebiet von Wetzikon	1 Entlastung Ochsen/Zentrum Kempten; minimale Entlastung in Oberwetzikon	-1 Tunnelbau, Grundwasser	-2 Hohe Investitions- und Betriebskosten
V2.4	Aufrüstung Ochsen zum LSA-Knoten	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	1 Busprioritisierung an LSA-Knoten neu möglich	0 evtl. Verlagerung durch verbesserte Steuerung	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	-2 Abbruch von Gebäuden notwendig	-1 geringe Investitionskosten, Betriebskosten LSA
Handlungsbedarf 3: Ausweichverkehr der Nord-Süd-Achse durchs Zentrum								
V3.1A	Verbindung Scheller-/Bertschikerstrasse	0 Bahnhofstr. Süd: +/- 0 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -1'000 Fz/d Usterstr.: -1'000 Fz/d (minimale Entlastungen)	0 Bahnhofstr. Süd: +/- 0 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -1'000 Fz/d Usterstr.: -1'000 Fz/d Spitalstr.: -1'000 Fz/d (minimale Entlastungen)	0 Strassen auf untergeordnetem Netz mit Ausschlägen in beide Richtungen	-1 Mehrbelastung Schellerstrasse +1'600 Fz/d (Gewerbe, Wohnen)	0 minimale Entlastung in Oberwetzikon	-1 Ausbau Schellerstrasse mit potenziellen Konflikte (Landerwerb)	-1 Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V3.1B	Verbindung Scheller-/Bertschikerstrasse mit Aufhebung Bahnübergang Bertschikerstrasse	0 Bahnhofstr. Süd: +/- 0 Fz/d Bahnhof-/Usterstr.: -1'000 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -1'000 Fz/d Usterstr.: -1'000 Fz/d (minimale Entlastungen)	0 Bahnhofstr. Süd: +/- 0 Fz/d Bahnhofstr. Ost: -1'000 Fz/d Usterstr.: -1'000 Fz/d Spitalstr.: -1'000 Fz/d (minimale Entlastungen)	1 Leistungssteigerung Knoten Medikon möglich (LSA) Strassen auf untergeordnetem Netz mit Ausschlägen in beide Richtungen	-1 Mehrbelastung Schellerstrasse +2'900 Fz/d (Gewerbe, Wohnen)	0 minimale Entlastung in Oberwetzikon	-1 Ausbau Schellerstrasse mit potenziellen Konflikte (Landerwerb)	-1 Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
V3.2	Optimierung Knoten Zürcher-/Rapperswilerstrasse	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	1 Leistungssteigerung LSA-Knoten auf Achse	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	-1 Erhöhung Stauraum mit möglichem Landerwerb	-1 Investitions- und Betriebskosten gering (bestehende Achsen)
Handlungsbedarf 4: Verkehrsanbindung Industrie								
V4.1	Einbahnsystem Motorenstrasse	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 minimale Verlagerung auf Weststrasse	-1 Abfluss aus Industrie nur über Buchgrindelstrasse möglich	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 minimaler Eingriff	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.2	Sperrung Brücke Motorenstrasse	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 minimale Verlagerung auf Weststrasse	1 Entlastung Robenhausen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 minimaler Eingriff	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.3	Einbahnsystem in Robenhausen	0 Minime Entlastung Usterstrasse	1 Verbesserung für Buslinien auf Usterstrasse	-1 Verlagert MIV von Seegräbnerstrasse ins Quartier; evtl. minimale Verlagerung auf Weststrasse	0 Robenhausen mit Mehr- und Minderbelastungen (je nach Abschnitt)	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	-1 Ringsystem mit potenziellen Konflikten in Robenhausen (Umwege)	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.4	Einbahnregime Schulhausstrasse	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 evtl. minimale Verlagerung auf Weststrasse	1 Robenhausen mit Minderbelastunge (eine Fahrtrichtung)	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	0 minimaler Eingriff	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.5A	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 1)	1 Entlastung Usterstrasse	1 Verbesserung für Buslinien auf Usterstrasse	1 Verlagerung auf Weststrasse	0 Robenhausen mit Mehr- und Minderbelastungen (je nach Abschnitt)	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	-1 Kommunikation Sperrung in beide Richtungen herausfordernd	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.5B	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 2)	1 Entlastung Usterstrasse	1 Verbesserung für Buslinien auf Usterstrasse	1 Verlagerung auf Weststrasse	0 Robenhausen mit Mehr- und Minderbelastungen (je nach Abschnitt)	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	-1 Kommunikation Sperrung in beide Richtungen herausfordernd	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.5C	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 3)	1 Entlastung Usterstrasse	1 Verbesserung für Buslinien auf Usterstrasse	1 Verlagerung auf Weststrasse	0 Robenhausen mit Mehr- und Minderbelastungen (je nach Abschnitt)	0 voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen	-1 Kommunikation Sperrung in beide Richtungen herausfordernd	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)
V4.5D	Gegenläufiges Einbahnsystem Usterstrasse (Lage 4)	1 Entlastung Usterstrasse	1 Verbesserung für Buslinien auf Usterstrasse	2 Verlagerung auf West- und Zürcherstrasse; geringe Sekundäreffekte	1 Robenhausen mit Mehr- und Minderbelastungen (je nach Abschnitt), Entlastung Buchgrindelquartier	2 Entlastung Robenhausen und Usterstrasse	-1 Kommunikation Sperrung in beide Richtungen herausfordernd	0 Minimale Kosten (Verkehrsregime, Fahrverbote)

Tabelle 4 Variantenbewertung Stufe 2, Varianten zum Handlungsbedarf 2-4

5.3 Variantenkombinationen

Mit den aus Stufe 2 verbliebenen Varianten wurden anschliessend Kombinationen gebildet, um alle Handlungsbedarfe abzudecken, und deren verkehrliche Wirkung mit dem GVM untersucht. Damit erfolgte ein schrittweises Herantasten an die Kombination mit den grössten gewünschten Effekten. Insgesamt wurden 14 Kombinationen resp. Variationen untersucht; sie sind in der Arbeitsdokumentation erläutert.

Mit der Variantenkombination 6.3 («Kombi 6.3») wurde die beste Wirkung im Sinne der in Tabelle 2 erwähnten Leitsätze erreicht (Abbildung 15). Für den Bügel West-/Motorenstrasse wurden zwei Ansätze betrachtet: einerseits der Bügel West-/Motoren-/Binzackerstrasse (V1.9), andererseits der Bügel West-Motoren-/Stationsstrasse (V1.4). Weil durch die Barrierenschliesszeiten am Bahnübergang der Motorenstrasse ein negativer Effekt auf die Verlagerungswirkung möglich ist und weil das Gebiet Kempten West gemäss REK umstrukturiert und aufgewertet werden soll, wurde die Variante mit der Führung über die Stationsstrasse kritisch beurteilt. Es wurde deshalb entschieden, die Variante West-/Motoren-/Binzackerstrasse weiterzuverfolgen. Die angestrebte Siedlungsverträglichkeit auf dem Abschnitt der Usterstrasse schliesslich bedingt harte Massnahmen zur Eindämmung von quartierfremdem Verkehr.

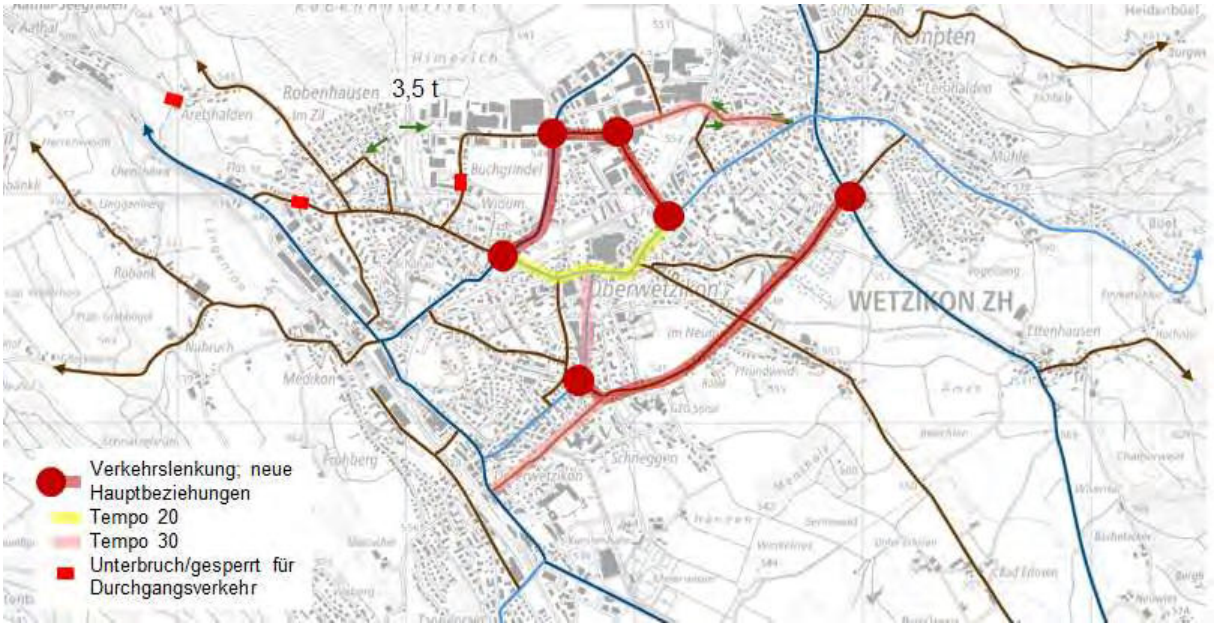


Abbildung 15 Übersicht Kombi 6.3
Dargestellt sind die im GVM implementierten Massnahmen für die verkehrliche Wirkungsanalyse

Zusätzlich zu den Massnahmen in «Kombi 6.3» wurde auch eine Ergänzung mit der Variante 3.1B «Sperrung Bahnübergang Bertschikerstrasse und Verlängerung Schellerstrasse» betrachtet. Damit würde man zwar eine Entlastung des Knotens Medikon erreichen, gleichzeitig aber auch eine Parallelachse zur Zürcherstrasse öffnen. Wegen des zu erwartenden Ausweichverkehrs ist aus fachlicher Sicht deshalb von dieser Öffnung aktuell abzuraten, solange der Lückenschluss der Oberlandautobahn nicht in Betrieb ist. Im Rahmen einer Untersuchung zur betrieblichen Optimierung der Achse Zürcherstrasse (vgl. Erläuterungen zu den nächsten Schritten in Kapitel 5.5.1) könnte sich allerdings zeigen, dass die Aufhebung des Astes Bertschikerstrasse oder zumindest die starke Reduktion des Zulaufs zum Knoten Medikon spürbare Vorteile für die Eckbeziehung Zürcher-/Weststrasse bringt. Die Kapazitätsersparnis dürfte sich weniger aus der reduzierten Verkehrsmenge ergeben, die auf Grund der Frequenzen gemäss GVM auf etwa 100 Fahrzeugen in der Spitzenstunde geschätzt wird. Stärker dürfte ins Gewicht fallen, dass die Phase Bertschikerstrasse

nicht mehr oder zumindest nicht in jedem Umlauf geschaltet werden muss. – Die Baulinien für die Verlängerung der Schellerstrasse sind rechtskräftig festgelegt und werden beibehalten.

Im GVM wurden für «Kombi 6.3» im Einzelnen die folgenden «Massnahmen» als Szenarien implementiert:

- «Tempo 20» auf dem zentralen Abschnitt von Uster- und Bahnhofstrasse sowie «Tempo 30» auf der Bahnhofstrasse zwischen Schneggenstrasse und Oberwetzikon; damit wird im Modell die Verlagerung des Ost-West-Verkehrs von der Bahnhof- auf die Spitalstrasse sowie auf den «Bügel» Binzacker-/Motoren-/Weststrasse erreicht.
- «Tempo 30» auf der Stationsstrasse und dem östlichen Abschnitt der Motorenstrasse; damit wird im Modell ein Ausweichen von der Beziehung Binzacker-/Bahnhofstrasse auf Motoren-/Stationsstrasse gedämpft.
- «Tempo 30» auf dem untersten Abschnitt der Spitalstrasse (Rapperswiler- bis Schneggenstrasse); Entlastung der in diesem Abschnitt engen Spitalstrasse mit hohem Fussverkehrsaufkommen und verschiedenen sensiblen Nutzungen.
- «Unterbruch Buchgrindelstrasse»; zur Verlagerung des Verkehrs auf die Weststrasse, zudem wird dadurch die Route über die Usterstrasse in die Industrie Weid weniger attraktiv.
- «Unterbruch Usterstrasse»; zur Unterbindung des Ausweichverkehrs von/zum Zentrum Oberwetzikon und auf der Achse Uster-/Bachtelstrasse und zur Verlagerung auf Zürcher- und Rapperswilerstrasse, der westlichste Abschnitt der Usterstrasse dient nur der Erschliessung der ARA Flos.
- «Durchfahrtsverbot Aretshalden»; damit wird der Ausweichverkehr von der Zürcherstrasse auf die Seegräbnerstrasse unterbunden.

Für deren Abbildung im GVM mussten den Varianten die oben erläuterten «Massnahmen» hinterlegt werden, um die verkehrliche Wirkung ermitteln zu können. Die konkreten Massnahmen müssen in vertiefenden Untersuchungen, welche nach Abschluss des GVK erfolgen sollen, definiert und konkretisiert werden. Aus den Modelluntersuchungen geht jedoch klar hervor, dass für die angestrebten Verlagerungen respektive die Entlastung des Zentrums sowie der Usterstrasse wirksame bzw. einschneidende Massnahmen erforderlich und auf welchen Abschnitten des Strassennetzes sie umzusetzen sind.

In Abbildung 16 sind die mit dem GVM ermittelten verkehrlichen Wirkungen im DWV dargestellt. Die Verkehrszunahmen sind rot und die Verkehrsabnahmen grün dargestellt.

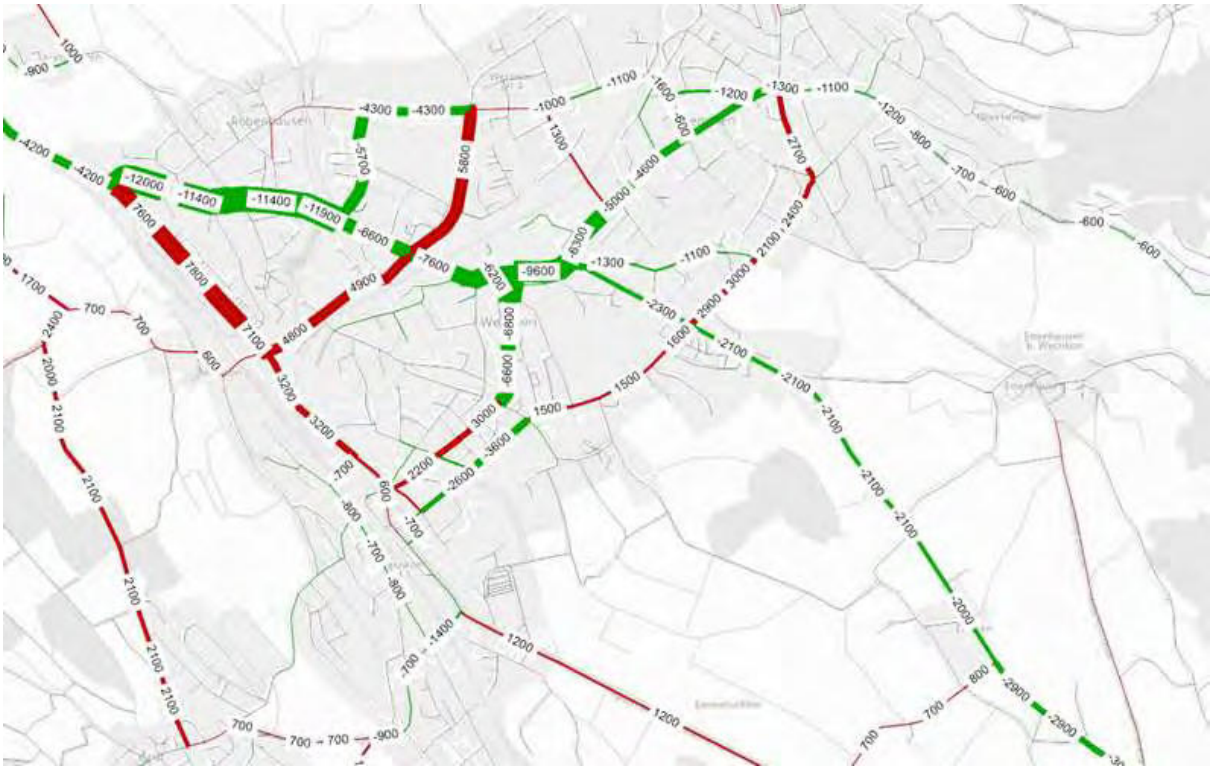


Abbildung 16 Differenzenplot Variante «Kombi 6.3» zum Referenzzustand ohne Massnahmen
Modell DWV 2022, veränderte Querschnittsbelastungen in Fz/d

Aus den Ergebnissen der Modelluntersuchungen mit den verschiedenen Kombinationen konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Eine Entlastung der Bahnhofstrasse und vor allem des Zentrums Oberwetzikon (Handlungsbedarf 1) erfordert einschneidende Massnahmen im Zentrum; anders ist eine Verlagerung auf die Weststrasse und die Spitalstrasse nicht zu erreichen. Mit den Massnahmen in «Kombi 6.3» ergibt sich gemäss Modell ungefähr eine Halbierung der Verkehrsmenge auf dem zentralen Abschnitt der Bahnhofstrasse.
- Das gleiche gilt auch für die Rückverlagerung der Ausweichverkehre über Usterstrasse und Zentrum Oberwetzikon (Handlungsbedarf 3) auf die Zürcherstrasse resp. des Ziel-/Quellverkehrs der Industrie auf die Weststrasse (Handlungsbedarf 4). Es zeigte sich, dass dazu einschneidende Massnahmen wie beispielsweise ein Unterbruch der Usterstrasse erforderlich sind.
- Damit besteht auch ein enger Zusammenhang zwischen den Handlungsbedarfen 1, 3 und 4. Die Massnahmen der Varianten für 3 und 4 wirken sich auch günstig für den Handlungsbedarf 1 aus, indem damit eine Entlastung des Zentrums Oberwetzikon erreicht wird.
- Dagegen konnte auch mit den Variantenkombinationen für den Handlungsbedarf 2 keine befriedigende Lösung gefunden werden, der vor allem auf den Knoten Ochsen fokussiert. Durch die Verlagerung von der Bahnhofstrasse auf die Spitalstrasse (Handlungsbedarf 1) wird die für den Bus wichtige Zufahrt Bahnhofstrasse zum Knoten etwas entlastet. Insgesamt bleibt die Belastung aber praktisch unverändert hoch, was vor allem auf den Durchgangsverkehr Nord-Süd zurückzuführen ist. Eine Verkehrsentlastung ist deshalb erst mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn zu erwarten, in dessen Folge ein Teil des Durchgangsverkehrs in den Nationalstrassenkorridor zurückverlagert wird. Kurz- und mittelfristig lässt sich eine Verbesserung der Situation für den Bus nur durch eine stärkere und zusätzliche Dosierung auch auf der Zufahrt von Süden her erreichen.

Auf Grund der Zielsetzungen und Leitsätze der Mobilitätsstrategie sowie der Erkenntnisse aus den Untersuchungen mit dem GVM ergibt sich das in Abbildung 17 dargestellte Netz von Hauptachsen und wichtigen untergeordneten Achsen. Dargestellt sind zudem die Bereiche, Querschnitte und Knoten, an denen Massnahmen zur Umsetzung des oben beschriebenen Konzepts erforderlich sind; zudem sind im Sinne einer gesamtheitlichen Sicht auch die Interventionspunkte integriert, die sich aus dem Handlungsfeld 6 «ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement» ergeben (vgl. Kapitel 10).

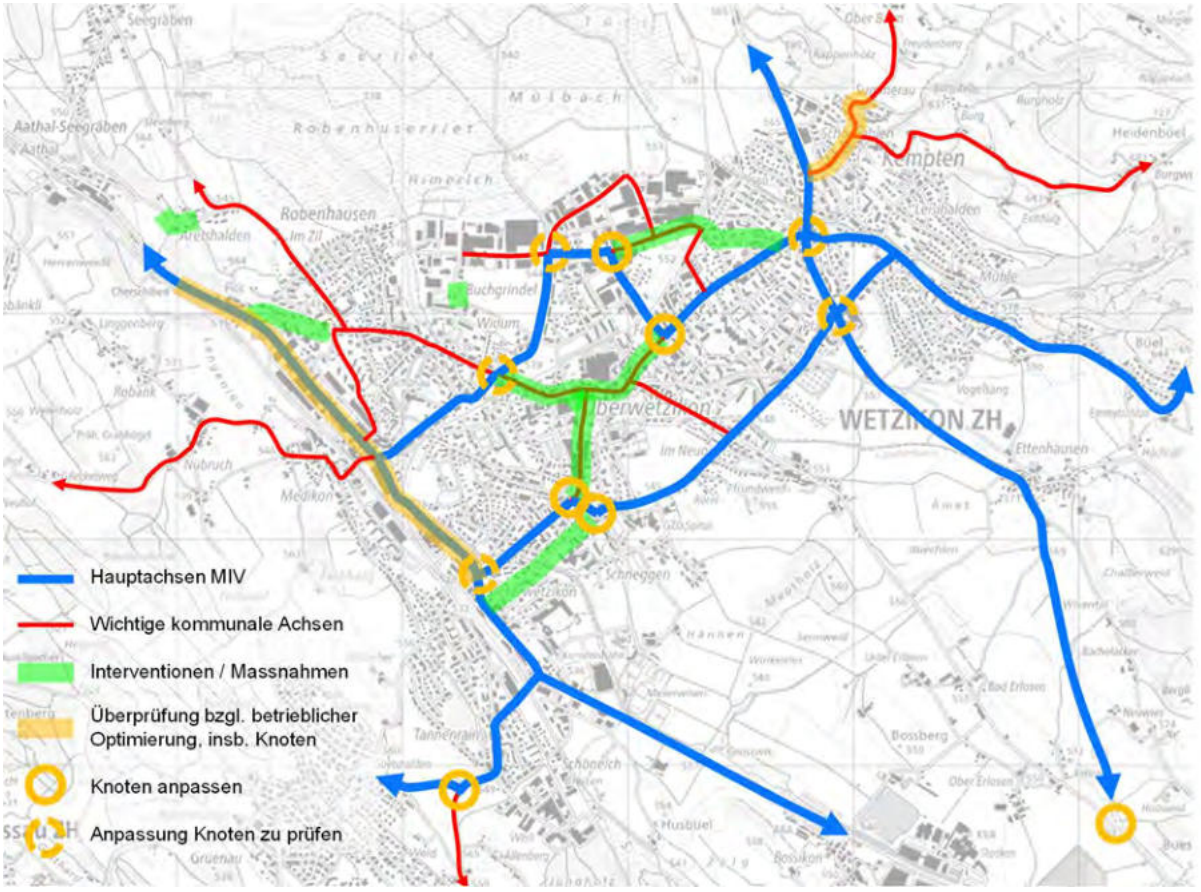


Abbildung 17 Grundgerüst MIV-Netz für Wetzikon mit Interventionsbereichen

Zusammenfassend lässt sich die dargestellte Konzeption von Hauptachsen und wichtigen kommunalen Achsen mit Bezugnahme auf die Mobilitätsstrategie folgendermassen begründen:

- Die Bahnhofstrasse wird in Übereinstimmung mit dem REK zur Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon im zentralen Abschnitt entlastet. Damit wird Raum und ein attraktiveres Umfeld für ÖV und FVV geschaffen.
- Die Aktivierung von zwei Achsen in Ost-West-Richtung als Alternative beziehungsweise zur Entlastung und Verkehrsverlagerung von der Bahnhofstrasse ist folgerichtig. Die nördliche Achse resp. der Bügel West-/Motoren-/Binzackerstrasse bildet den Ersatz für die Westtangente, die nicht realisierbar ist; sie dient neben der Erschliessung der Industrie auch als Zubringer zum Anschluss Uster-Ost der A15 (Autobahnanschluss). Die südliche Achse über die Spitalstrasse ist das Pendant dazu, die unter anderem auch die regionale Verbindung zwischen dem Nordosten (Pfäffikon, Tösstal) und dem Südwesten (Gossau, Forchautobahn) sicherstellt. Zwei Achsen sind sinnvoll, um den MIV nicht zu stark auf einzelne Knoten zu bündeln, bessere Voraussetzungen für eine leistungsfähige Abwicklung im MIV zu schaffen sowie letztlich eine höhere Siedlungsverträglichkeit innerhalb Wetzikons zu erreichen.

- Von der entlasteten Bahnhofstrasse profitiert auch der Busbetrieb; dies ist vor allem deshalb bedeutsam, weil die Bahnhofstrasse sowohl für den lokalen als auch regionalen Busverkehr die zentrale Achse ist und das Busangebot auf dieser Achse künftig noch ausgebaut wird (vgl. Kapitel 6.3). Durch die Verlagerung auf Spital- und Hinwilerstrasse wird auch der Ochsenknoten auf den Fahrbeziehungen der Buslinien entlastet, wenn auch nicht in gleichem Ausmass wie im Zentrum Oberwetzikon. Damit stehen die MIV-Massnahmen im Einklang mit den Zielsetzungen des Handlungsfelds 2 «ÖV-Angebotsverbesserungen».
- Auch Fuss- und Veloverkehr profitieren: die Aufenthaltsqualität wird im Zentrum insbesondere durch die Reduktion von Lärmemissionen deutlich erhöht. Es wird Raum gewonnen für Umgestaltungsmassnahmen, womit auch ein angenehmeres Mikroklima angestrebt werden kann. Die Verkehrssicherheit vor allem auch für Fuss- und Veloverkehr wird durch die Reduktion der MIV-Menge sowie gegebenenfalls Temporeduktion ebenfalls verbessert.

Die Massnahmen für die in Abbildung 17 dargestellten Interventionsbereiche und Knoten sind nachgelagert zur Erarbeitung des GVK auszuarbeiten bzw. zu projektieren. Bei den oben beschriebenen im GVM implementierten Massnahmen handelt es sich um Annahmen zur modelltechnischen Umsetzung der Kombivarianten, ohne dass die effektiv umzusetzenden Massnahmen damit präjudiziert werden sollen. Es bestehen Handlungsspielräume, die in den folgenden Untersuchungen auszuloten sind; das soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass zum Erreichen der angestrebten Entlastungen im Zentrum Oberwetzikon und auf der Usterstrasse einschneidende Massnahmen und somit deutlich wirksame Veränderungen erforderlich sind.

5.4 Strassennetzplan und -typen

Für die Strassentypisierung im gesamten Stadtgebiet wird die Kombivariante 6.3 als Grundlage verwendet und eine geeignete Hierarchisierung vorgenommen. Diese bildet die Basis für den später zu erstellenden Strassennetzplan im kommunalen Richtplan (kRP). Dabei ist zwischen einem kurzfristigen und einem mittelfristigen Planungshorizont zu unterscheiden:

- Im **kurzfristigen Horizont** sind die Einträge in den derzeit gültigen Kantonalen Richtplan (KRP) und Regionalen Richtplan (RRP) zu berücksichtigen, da diese gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) nicht übersteuert werden können.
- Der Strassennetzplan im **mittelfristigen Horizont** stellt den Vorschlag der Stadt Wetzikon dar, der vor der Umsetzung im kRP Anpassungen an den Einträgen für das übergeordnete Strassennetz in KRP und RRP erfordert. Bis dieser Vorschlag im kRP übernommen werden kann, wird es noch einige Zeit dauern. In der Zwischenzeit werden aufgrund weiterer Abklärungen und Überprüfungen Erkenntnisse gewonnen, welche wieder in den Strassennetzplan einfliessen können.

5.4.1 Strassentypen

In Anlehnung an die VSS-Norm 40 040b werden folgende Strassentypen anhand ihrer Funktionen unterschieden:

- **Erschliessungsstrasse (ES):** Quartierinterne Erschliessung einzelner Grundstücke und Gebäude, ES können aber auch ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen
- **Sammelstrassen (SS):** Konzentration des Erschliessungsverkehrs im Siedlungsgebiet und Zuführung zu Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen
- **Kommunale Verbindungsstrasse (KVS):** Untergeordnete Verbindung innerorts und ausserorts zwischen Ortsteilen und Strassenachsen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit

- **Regionale Verbindungsstrasse (RVS):** Untergeordnete Verbindung von Siedlungen und Gemeinden bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit (Kantonsstrassen)
- **Hauptverkehrsstrasse (HVS):** Nationale bis zwischenörtliche Verbindung mit hoher Leistung und Sicherheit sowie bei mittleren Geschwindigkeiten (Kantonsstrassen)

Diese Strassentypisierung unterscheidet sich teilweise von den Strassentypen im aktuellen Verkehrsrichtplan. Insbesondere werden die Sammelstrassen nicht mehr in Quartiersammelstrassen (QSS) und Hauptsammelstrassen (HSS) unterteilt. Mit der Einführung des neuen Strassentyps KVS wird deutlicher ausgedrückt, dass mit quartierfremdem Verkehr zu rechnen ist, während dies bei SS nicht der Fall ist. Für den Typ KVS besteht zudem eine Entsprechung zur Kategorie «Gemeindestrassen mit Verbindungsfunktion», wie sie vom Kanton beispielsweise im Rahmen von Agglomerationsprogrammen verwendet wird.

Die Unterscheidung zwischen ES und SS erfolgt anhand verschiedener Kriterien. In Anlehnung an die kantonale Verkehrserschliessungsverordnung (700.4) können ES bis zu 600 Wohneinheiten erschliessen, bei guter ÖV-Erschliessung bis zu 1'200 Wohneinheiten. Werden über eine Quartierstrasse mehr Wohneinheiten erschlossen, muss sie demzufolge als SS klassiert sein. Zudem sind auch wichtige öffentliche Einrichtungen sowie Gewerbe- und Industrienutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen oder einem hohen Anteil an Schwerverkehr für die Kategorisierung als SS zu berücksichtigen, da diese über eine Betrachtung von Wohneinheiten nicht erfasst werden.

5.4.2 Strassennetzplan

Der Strassennetzplan gemäss aktuellem Verkehrsrichtplan wurde im Hinblick auf die neuen kommunalen Definitionen überprüft und angepasst. Auf Grund des Hektarrasters der Wohnungsdichte (Wohneinheiten) im kantonalen GIS wurden die Netzabschnitte identifiziert, die unter Berücksichtigung allfälliger Entwicklungen gemäss REK mindestens 600 Wohneinheiten erschliessen. Dies führte zu einer deutlichen Ausdünnung der Sammelstrassen.

Bei Strassen mit heutigen oder künftigen betrieblichen Einschränkungen, wie beispielsweise einem Einbahnregime, macht eine Klassierung als Sammelstrasse keinen Sinn, weil sie diese Funktion gar nicht vollständig erfüllen kann. Solche Abschnitte wurden zurückgestuft, beispielsweise der nördliche Teil der Stationsstrasse.

Im geltenden kRP sind Strassen mit Linien des öffentlichen Verkehrs mehrheitlich mindestens als Sammelstrassen klassiert. Allerdings gibt es keine normative Grundlage, welche dies vorschreibt. Der öffentliche Busverkehr impliziert Mindestanforderungen an den Strassenquerschnitt in Abhängigkeit von der Belastung, nicht jedoch hinsichtlich des Strassentyps. Aus diesem Grund fand das Kriterium «öffentliche Buslinie» in den vorliegenden Netzplänen keine Anwendung.

In den folgenden Abbildungen mit den Strassennetzplänen für den kurz- und mittelfristigen Horizont dargestellt. Darin sind auch die Strassenräume dargestellt, die gemäss geltendem RRP (grün) oder auf Basis des kommunalen GVK (gelb) aufzuwerten sind; Letztere wurden aus dem geltenden kRP übernommen, soweit sie mit dem neuen Strassennetzplan nicht auf ab- oder aufklassierten Abschnitten liegen. Die zugehörigen Massnahmen sind wie folgt umschrieben:

- Gemäss Richtplantext zum RRP Oberland (29.06.2022): bezeichnet sind Strassenabschnitte, die bezüglich Verkehrssicherheit, Lärm oder Gestaltung Defizite aufweisen und bei denen eine siedlungsverträgliche Umgestaltung respektive Aufwertung des Strassenraums angezeigt ist. Die Region strebt bei Kanton und Gemeinden eine Aufwertung des Ortsbildes und eine rasche Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang der zur Umgestaltung des Strassenraums bezeichneten Abschnitte an. Die Gemeinden setzen an den bezeichneten Abschnitten zur Umgestaltung des Strassenraums gemeinsam mit dem Kanton und der Region geeignete Mass-

nahmen zur Aufwertung um. In Ergänzung zur Strassenraumumgestaltung auf den Hauptachsen setzen sie in den Quartieren und Ortszentren flankierende Massnahmen um.

- Gemäss Controllingheft zur Revision der kommunalen Richtplanung (07.03.2013): In den Bereichen der punktuellen und der linearen Verkehrsberuhigungen sollen Massnahmen ergriffen werden, die den Verkehr beruhigen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern und die Querung der Strassen für den Fuss- und Veloverkehr erleichtern. Lineare Verkehrsberuhigungen bezeichnen Strassenabschnitte, die in längeren Abschnitten umgestaltet werden sollen. Zielsetzung ist die Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung zum jeweiligen Kontext. Mit den Massnahmen soll zudem eine Verkehrslenkung und -kanalisierung auf dem übergeordneten Netz, aber dennoch ein adäquater Verkehrsfluss («flüssig, aber nicht zu schnell») erreicht werden. Zudem soll dem Fussverkehr besondere Beachtung geschenkt werden.

Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass allen Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebietes, unabhängig davon ob klassiert oder nicht, zunehmend auch eine wichtige Funktion als Freiraum zukommt. Für eine Aufwertung sind in der Planung und Projektierung aller Strassen(-sanierungen) Qualitäten, welche die Strassenräume aufweisen sollen, zu definieren und attraktivitäts- und siedlungsverträglichkeitssteigernde Massnahmen umzusetzen.

Das Ergebnis für den **kurzfristigen Planungshorizont** ist in der Abbildung auf Seite 47 dargestellt.

Im **mittelfristigen Horizont** – unter Berücksichtigung von Anpassungen im RRP und KRP gemäss den Vorschlägen der Stadt Wetzikon – wird die Strassentypisierung angepasst. Dazu gehören (Resultat vgl. Abbildung auf Seite 48):

- die Umklassierung der Industriestrasse (von HVS zu SS)
- die Umklassierung des Bügels Binzacker-/Motoren-/Weststrasse (von KVS/HVS zu RVS)
- die Umklassierung der Spitalstrasse im östlichen Abschnitt (von KVS zu RVS)
- die Umklassierung des zentralen Abschnitts der Bahnhof-/Usterstrasse (von RVS zu SS)
- die Umklassierung des westlichen Abschnitts der Usterstrasse (von SS zu ES).

Im Strassennetzplan mittelfristiger Horizont ist das Dreieck um die reformierte Kirche noch eingetragen. Aktuell ist die RVS im RRP (2022) auf der Ostseite der Kirche, also auf der Bahnhofstrasse eingetragen, im kRP (2012) dagegen auf der Westseite, der Kirchgasse. Verkehrstechnisch braucht es diesen «Kirchenkreisel» bei stark reduzierter Verkehrsmenge nicht mehr, eine der beiden Achsen könnte rückgebaut und dem FVV und gegebenenfalls dem ÖV überlassen werden. Dafür sind jedoch zu einem späteren Zeitpunkt weitere Abklärungen notwendig. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bis dahin aufgrund neuer Erkenntnisse auch noch weitere Änderungen am Strassennetzplan mittelfristiger Horizont vorgenommen werden.

GVK Wetzikon
Neuer Strassennetzplan, kurzfristiger Horizont

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Regionale Verbindungsstrasse (RVS)
- Kommunale Verbindungsstrasse (KVS)
- Sammelstrasse (SS)
- Umgestaltung Strassenraum gemäss RRP
- Aufwertung Strassenraum kommunal

Informationsinhalt

- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wegnetz
- Gemeindegrenze

N

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

GVK Wetzikon
Neuer Strassennetzplan, mittelfristiger Horizont

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Regionale Verbindungsstrasse (RVS)
- Kommunale Verbindungsstrasse (KVS)
- Sammelstrasse (SS)
- Umgestaltung Strassenraum gemäss RRP
- Aufwertung Strassenraum kommunal

Informationsinhalt

- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wegnetz
- Gemeindegrenze

N

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

5.5 Umsetzung und nächste Schritte

5.5.1 Kurzfristiger Horizont

Die für die Festlegung des Netzes des kurzfristigen Horizonts erforderlichen Anpassungen am kRP kann die Stadt Wetzikon vornehmen, ohne Anpassungen von übergeordneten Richtplänen abwarten zu müssen.

Weiter kann die Stadt verschiedene Massnahmen in eigener Regie resp. in Zusammenarbeit mit dem Kanton vorantreiben, ohne dass dafür bereits Anpassungen an den übergeordneten Richtplänen erforderlich sind. Als **nächste Schritte** sind Vertiefungsstudien zur Konkretisierung der Massnahmen und zur Abschätzung ihrer Wirkungen auszulösen. Ob für die Aufnahme dieser Arbeiten zuvor eine Festsetzung im kommunalen Verkehrsrichtplan erforderlich ist, ist im Einzelfall zu beurteilen:

- **Entlastung kommunaler Strassen:** Für die verkehrliche Entlastung der unteren Spitalstrasse (Abschnitt Schneggen- bis Rapperswilerstrasse), der Stationsstrasse im nördlichen Abschnitt und der Motorenstrasse zwischen Bahnübergang und Binzackerstrasse sind geeignete Massnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduktionen) zu evaluieren und deren Auswirkungen zu untersuchen.
- **Massnahme Buchgrindelstrasse:** Damit die Buchgrindelstrasse nicht als Ausweichroute oder als Erschliessung für das Industrie-/Gewerbegebiet genutzt wird, sind geeignete Massnahme zu evaluieren und deren Auswirkungen insbesondere auf das Quartier Robenhausen zu untersuchen sowie gegebenenfalls flankierende Massnahmen zu erarbeiten.
- **Entlastung der Usterstrasse:** Die Usterstrasse ist zwar eine kommunale Strasse, Massnahmen zur Verkehrsentlastung haben jedoch erhebliche Wechselwirkungen mit der Zürcherstrasse. Bei der Erarbeitung und Evaluierung der Massnahmen zur angestrebten Entlastung ist deshalb die Abstimmung mit Kanton und ASTRA erforderlich. Inhaltlich und zeitlich besteht ein enger Zusammenhang mit der oben genannten Machbarkeitsstudie zur Zürcherstrasse.
- **Ausbau Binzackerstrasse:** Die Binzackerstrasse wird mit Blick auf ihre künftige Funktion zur Entlastung des Zentrums Oberwetzikon im kurzfristigen Horizont von der SS zur KVS aufklassiert. Es wird angestrebt, dass sie vom Kanton ins RVS-Netz übernommen wird, unabhängig davon kann und soll sie aber der Entlastung des Zentrums dienen. Aktuell projektieren die SBB den Ausbau der Bahnunterführung, der Baustart ist 2030 geplant. Es macht auf jeden Fall Sinn, die Unterführung so auszubauen, dass sie später den Anforderungen an eine RVS genügen kann. Zudem ist zu prüfen, ob gleichzeitig auch die ganze Binzackerstrasse gemäss den technischen Anforderungen an RVS inkl. Nebenanlagen für Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden kann; die Anforderungen sind mit dem Kanton zu klären. Die allenfalls spätere Umgestaltung der Knoten mit Motoren- und Bahnhofstrasse ist vorzubereiten. Hierfür ist vorab zu klären, inwiefern eine Anpassung dieser Knoten erforderlich und sinnvoll ist. Ein Ausbau der Binzackerstrasse macht auch dann Sinn, wenn sie eine KVS bleibt; die Entlastung des Zentrums Oberwetzikon soll auch dann über den Bügel West-/Motoren-/Binzackerstrasse erfolgen, wenn der Kanton diesen nicht ins RVS-Netz übernehmen will.
- Schliesslich ist zu klären, welche vertiefenden Untersuchungen Kanton und Region als Grundlage für die Anpassung des regionalen und kantonalen Richtplans benötigen. Hierbei ist insbesondere an eine verkehrstechnische Machbarkeitsstudie der Achse Zürcherstrasse zu denken, mit Fokus auf betriebliche Optimierung, Leistungsfähigkeit und Stauräume am Knoten Medikon. In diesem Zusammenhang ist auch die Option der Schliessung des Bahnübergangs Bertschikerstrasse zu prüfen. Im gleichen Zug sollte auch die Sinnhaftigkeit der vorgesehenen

Dosierung am Knoten Flos geprüft werden, unter Berücksichtigung der geplanten Entlastung der Usterstrasse.

Bereits laufende Arbeiten an konkreten Projekten des Kantons sollen weitergeführt werden: Umbau Knoten Grüninger-/Bönlerstrasse mit Busschleuse, Busbevorzugungsmassnahmen Hittnauerstrasse/Summerau, Sanierung/Umgestaltung Zentrum Oberwetzikon (Bahnhofstrasse/Usterstrasse). Seitens der Stadt sind gegebenenfalls neue Anforderungen aus dem GVK in diese Projekte einzubringen, insbesondere für die Projekte im Zentrum Oberwetzikon.

5.5.2 Mittelfristiger Horizont

Herzstück des Netzkonzepts im mittelfristigen Horizont ist die Abklassierung der Bahnhofstrasse auf dem Abschnitt im Zentrum Oberwetzikon von der regionalen RVS zur kommunalen SS. Als Ersatz werden die beiden Verbindungen über den Bügel West-/Motoren-/Binzackerstrasse sowie Schneggen-/Spitalstrasse vorgeschlagen. Zur Umsetzung sind Anpassungen an den übergeordneten Richtplänen erforderlich; grundsätzlich sind zwei Wege denkbar:

- In jedem Fall ist eine Anpassung des RRP erforderlich. Die Bahnhofstrasse und der Abschnitt der Usterstrasse zwischen West- und Bahnhofstrasse sind darin aktuell als «Abklassierung Verbindungsstrasse/Rückbau bei Ersatz» klassiert. Der «Ersatz» sind die Verbindungen West-/Motoren-/Binzackerstrasse, wobei die Weststrasse im KRP als HVS eingetragen ist, sowie die Verbindung Schneggen-/Spitalstrasse; gleichzeitig sind auch die Abschnitte der Bahnhofstrasse zwischen Zürcher- und Schneggenstrasse sowie zwischen Binzackerstrasse und dem Ochsenknoten in Kempten von «Abklassierung bei Ersatz» zur RVS umzuklassieren. Es ist somit möglich, den RRP anzupassen, ohne dass zuvor eine Anpassung des KRP – die Abklassierung von West- und Industriestrasse als HVS – erfolgen muss; die Motorenstrasse würde als RVS einfach an die kantonale HVS angebunden. Damit wäre die Grundlage geschaffen, dass auch der kRP entsprechend angepasst werden kann. Wenn der Kanton im KRP zu einem späteren Zeitpunkt die Abklassierung der Weststrasse vornimmt, müsste allerdings nachgelagert in RRP und kRP in einer zusätzlichen Revision diese als RVS klassiert werden.
- Sollen mehrfache Teilrevisionen des RRP vermieden werden, müsste der Kanton zuerst den KRP ändern und West- und Industriestrasse als HVS löschen, weil dies Voraussetzung dafür ist, dass die Westrasse als RVS im RRP eingetragen werden kann. Damit wäre die Festsetzung der Verbindungen West-/Motoren-Binzackerstrasse, der als RVS verbleibenden Abschnitte der Bahnhofstrasse und Schneggen-/Spitalstrasse als RVS im RRP in einem Revisionsschritt möglich. Nachdem der Kanton im Rahmen der Teilrevision 2022 des KRP bereits kommuniziert hat, dass West- und Industriestrasse als HVS gelöscht werden sollen, macht es wohl Sinn, die Teilrevisionen von KRP, RRP und kRP in einem koordinierten Schritt vorzusehen.

Die für die Anpassungen der Richtpläne erforderlichen Verfahren sind auf jeden Fall mit Kanton und Region abstimmen. Weiter sind zur Vermeidung von Zusatzschlaufen und Verzögerungen die bei Richtplanrevisionen involvierten Ämter wie beispielsweise das kantonale Amt für Raumentwicklung ARE frühzeitig einbeziehen.

5.5.3 Kommunikation regional und mit Nachbargemeinden

Die MIV-Netzkonzeption hat Auswirkungen, die über die Gemeindegrenzen hinausgehen; einzelne Massnahmen des Konzepts betreffen das Gebiet von Nachbargemeinden. Aus diesem Grund ist die Kommunikation mit den Nachbargemeinden essenziell. Dies betrifft nicht nur die MIV-Konzeption, sondern auch andere Handlungsfelder des GVK, insbesondere den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr.

Ebenso wichtig ist die Kommunikation auf regionaler Ebene, insbesondere im Hinblick auf die angestrebten Anpassungen am RRP. Das derzeit in Bearbeitung befindliche rGVK bietet dafür einen geeigneten Rahmen; das gilt hier nicht nur für den HF 1 «Netzkonzeption und -hierarchie MIV», sondern insbesondere auch für den HF 6 «ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement», der einen sehr engen Bezug zum HF 1 aufweist. Die Stadt Wetzikon kann dabei durchaus betonen, dass sie ihre Aufgaben im regionalen Kontext ernst nimmt, beispielsweise durch die Integration und Koordination der Verkehrsmittel an den VDS, insbesondere Bahnhof Wetzikon.

6. Handlungsfeld 2: ÖV-Angebotsverbesserungen

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 2- «ÖV-Angebotsverbesserungen».

Heutige Situation und Herausforderungen

Die Auswertungen des Mikrozensus zeigen, dass Wetzikon für die Stadtgrösse einen tiefen ÖV-Anteil am Modalsplit aufweist, vor allem im Binnenverkehr. Das liegt einerseits vermutlich daran, dass es keine Tangentialverbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen gibt und alle Buslinien über den Bahnhof Wetzikon führen, was im Binnenverkehr für viele Relationen ein Umsteigen erfordert und dadurch für einzelnen Wunschbeziehungen unattraktiv ist. Auch sind einzelne Ortsteile nicht gut mit dem ÖV erschlossen (u.a. Industriegebiet Weid, Teile Kemptens und Robenhausens). Ettenhausen und Robank sind ganz ohne ÖV-Erschliessung.

Der ÖV-Anteil auf den Beziehungen Richtung Zürich und Rapperswil-Jona ist aufgrund des guten S-Bahnangebots hoch und dürfte mit den vom ZVV geplanten Angebotsverbesserungen noch zunehmen. Diesbezüglich gibt es keinen Handlungsbedarf. Im aktuell gültigen kommunalen Richtplan ist die Prüfung eines zusätzlichen Bahnhalts Oberwetzikon auf dem Trassee der S3 zur besseren ÖV-Erschliessung von Oberwetzikon enthalten.

Absichten der Stadt

Die Stadt möchte die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erhöhen, indem sie das ÖV-Angebot räumlich und zeitlich verbessert. Heute schlecht(er) erschlossene Ortsteile sollen künftig eine bessere Zugänglichkeit zum ÖV erhalten, indem bestehende Linienführungen angepasst oder neue Linien / Haltestellen eingeführt werden. Stark nachgefragte Verbindungen sollen wenn möglich umsteigefrei sein. Das verbesserte ÖV-Angebot soll sowohl für den Zustand vor/bis 2035 (Zeitpunkt des S-Bahn-Angebotsausbaus) als auch danach geprüft werden.

6.1 Systemabgrenzung und Grundlagen

6.1.1 Systemabgrenzung

Im Rahmen des Handlungsfelds 2 «ÖV-Angebotsverbesserungen» werden mögliche Angebotskonzepte für die künftige Erschliessung der Stadt Wetzikon mit dem öffentlichen Verkehr aufgezeigt. Hierbei werden auch betriebliche, wirtschaftliche und infrastrukturelle Anforderungen und Folgen betrachtet, die im Zusammenhang mit den entwickelten Angebotskonzepten stehen.

Grundsätzlich wird das gesamte Gebiet der Stadt Wetzikon betrachtet. Da es sich bei einem wesentlichen Teil der in Wetzikon verkehrenden Buslinien um Regionalbuslinien handelt, ist für die Betrachtung von Anschlusssituationen oder Fahrzeugumlaufzeiten etc. je nachdem auch eine Ausweitung der räumlichen Abgrenzung erforderlich.

In der Analyse wird das Jahr 2025, für den künftigen Zustand ein langfristiger Zeithorizont betrachtet. Damit wird sichergestellt, dass das im langfristigen Angebotskonzept vorgeschlagene Busnetz und dessen Fahrpläne mit den bereits bekannten Ausbauplänen der Zürcher S-Bahn kompatibel sind. Offiziell wird dieser langfristige Zustand als 2035 bezeichnet, Stand heute ist aber davon auszugehen, dass die Angebotserweiterungen auf dem S-Bahn-Netz erst ca. 2038 in Betrieb gehen können. Aufgrund der politischen Unsicherheiten bezüglich der Umsetzung von grossen Bahninfrastrukturprojekten ist nicht auszuschliessen, dass sich der Ausbauschritt noch weiter verzögern wird. Angebotsverbesserungen im Bereich Bus können schrittweise und bereits kurz- bis mittelfristig eingeführt werden, sie müssen aber aufwärtskompatibel mit den langfristigen Konzepten sein. Sollte sich zeigen, dass sich der Ausbauschritt 2035 weiter verzögert und somit der heutige Bahnfahrplan länger bestehen bleibt, sind zusätzliche Verbesserungen auf Basis des heutigen Bussystems zu prüfen.

6.1.2 Grundlagen

Als Grundlage für die Arbeiten werden diverse rechtliche und übergeordnete planerische Grundlagen wie die Angebotsverordnung[4], kantonaler, regionaler und kommunaler Richtplan sowie die

4 Kanton Zürich: «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung), 740.3, 01.04.1989

«Mobilitätsstrategie Wetzikon» verwendet. Als Unterlagen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs wurden sowohl die publizierten Fahrpläne und Liniennetzpläne sowie von den VZO zur Verfügung gestellte Nachfragedaten verwendet. Als weitere Grundlagen wurden die Studien «Buskonzept Wetzikon, Buskonzept Mai 2020» und «Machbarkeit Infrastrukturanpassungen für ein künftiges Buskonzept Wetzikon», Ideen zum Liniennetz Wetzikon im langfristigen Zustand (VZO) sowie die Planungen zum Bushof Wetzikon beigezogen.

6.2 Analyse

6.2.1 Aktuelles Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehr

Der Bahnhof Wetzikon wird durch vier jeweils halbstündlich verkehrenden S-Bahn-Linien bedient:

- S3 Wetzikon–Pfäffikon ZH–Effretikon–Stadelhofen–Zürich HB–Hardbrücke (–Bülach)
- S5 Zug–Affoltern am Albis–Zürich HB–Stadelhofen–Wetzikon–Rapperswil–Pfäffikon SZ
- S14 Affoltern am Albis–Zürich HB–Oerlikon–Wetzikon–Hinwil
- S15 Niederweningen–Oberglatt–Zürich HB–Stadelhofen–Uster–Wetzikon–Rapperswil

Die S5 und S15 verkehren zeitlich versetzt und bieten zusammen einen Viertelstundentakt von/nach Uster–Stadelhofen–Zürich HB bzw. Rüti ZH–Rapperswil an.

Jeweils zu den Minuten 15 und 45 gibt es hier eine sogenannte Anschlusspinne, d. h. zwischen den Zügen der S3, S5 und S14 kann dann jeweils in alle Richtungen umgestiegen werden. Darüber hinaus kreuzen sich die Züge der Linie S15 jeweils zur Minute 00 und 30 in Wetzikon.

Diese aus planerischer Sicht ideale Fahrplansituation ermöglicht, dass die Fahrpläne der ab Wetzikon ausgehenden und endenden Buslinien auf die Züge jeweils gleich in alle Richtungen abgestimmt werden können.

Die durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger am Bahnhof Wetzikon betrug im Jahr 2024 rund 25'200 Personen pro Tag (DTV, nur S-Bahn).

Ab dem Bahnhof Wetzikon verkehren insgesamt 11 Buslinien (ohne Nachtnetz), wobei diese sehr unterschiedliche Charakteristika aufweisen (vgl. Tabelle 5):

Linientyp	Takt, Verkehrszeiten	Linie	
Regionalbuslinien	Mit dichterem Fahrplanangebot montags bis freitags und Grundangebot am Wochenende	850	Wetzikon–Bäretswil–Bauma
		851	Wetzikon–Oberwetz.–Kempten–Bäretswil–Adetswil
		862	Wetzikon–Gossau ZH
		867	Wetzikon–Gossau ZH–Grüningen–Oetwil am See
	Mit dichterem Fahrplanangebot, nicht jedoch abends und an Sonn- und Feiertagen	869	Wetzikon–Hinwil
	Verkehren nur stündlich und während den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags	858	Wetzikon–Spital–Kempten–Schornäglen–Hittnau
		859	Wetzikon–Spital–Kempten–Schornäglen–Pfäffikon
		883	Wetzikon–Herschmettlen–Bubikon
Innerstädtische Buslinien	Mit (dichterem) Fahrplanangebot ganztags und an 7 Tagen pro Woche	852	Wetzikon–Medikon/Kulti–Robenhausen–Zentrum–Wetzikon
		857	Wetzikon–Spital–Oberwetzikon–Zentrum
	Mit Angebot an Werktagen, nicht jedoch abends und an Sonntagen	856	Wetzikon–Schönau–Widum–Kastellstrasse

Tabelle 5 Übersicht der Buslinien in Wetzikon (sortiert nach Charakteristika)

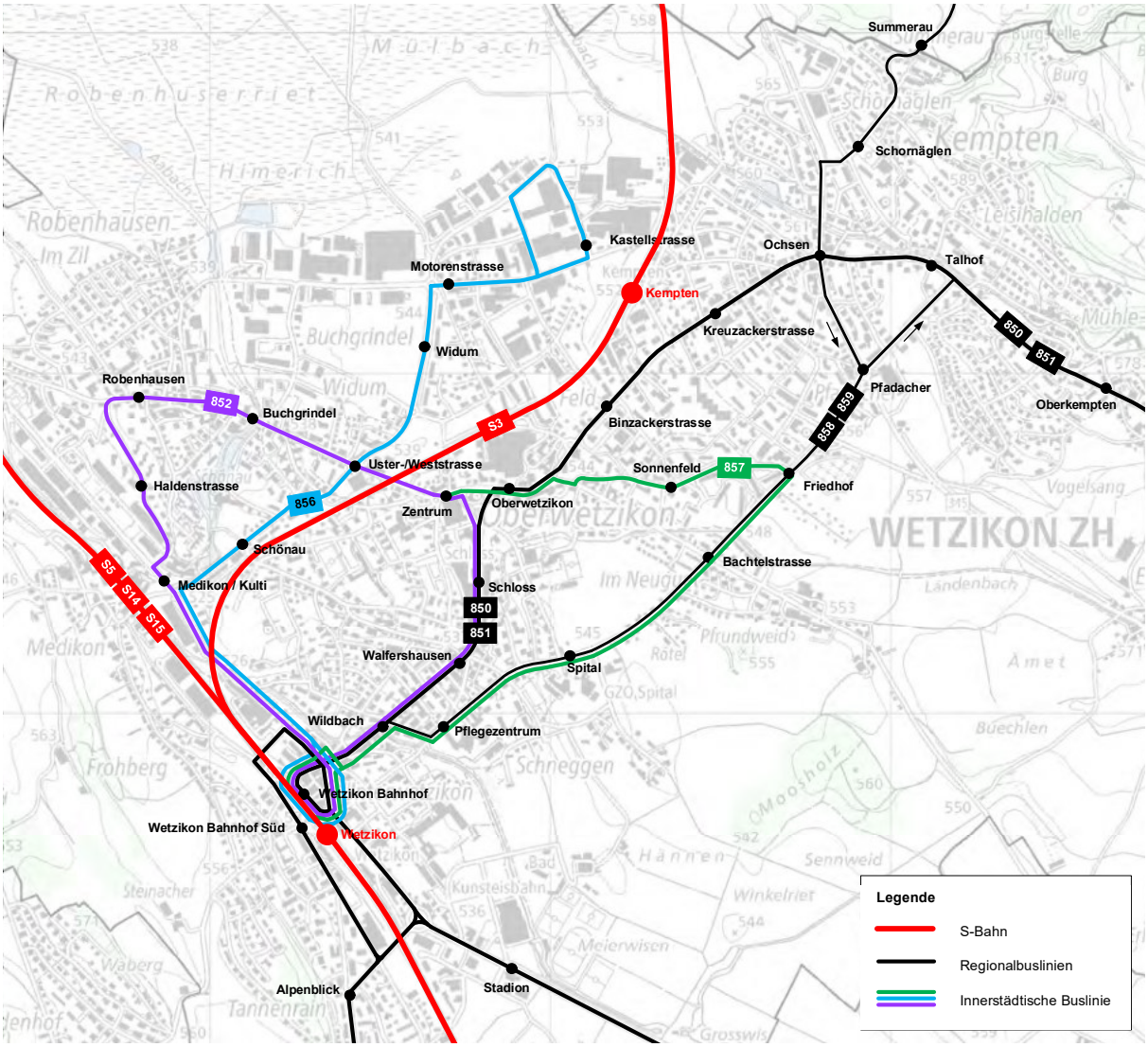


Abbildung 20 Übersichtsplan zu den Buslinien, Stand 2025
Quelle: Hintergrundkarte http://geo.zh.ch

Durch Überlagerung von mehreren Buslinien werden auf bestimmten Abschnitten ein dichterer Takt bzw. mehr Kapazität zur Abdeckung der innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse erreicht. Dadurch ergibt sich entlang der Bahnhofstrasse bis nach Oberwetzikon eine ÖV-Güteklasse B (Abbildung 21).

Die Haltestellen mit den höchsten Anzahl Ein-/Aussteiger sind Bahnhof (13'045, inkl. Bahnhof Süd), Oberwetzikon (2’160), Kreuzackerstrasse (871), Robenhausen (777), Ochsen (748), Schloss (744), Talhof (646), Zentrum (554) und Oberkempten (526) (DTV, Jahr 2023).

Der Bahnhof Kempten wird halbstündlich durch die Linie S3 Wetzikon–Pfäffikon ZH–Effretikon–Zürich Stadelhofen–Zürich HB–Zürich Hardbrücke (–Bülach) bedient. Die durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger am Bahnhof Kempten betrug im Jahr 2024 rund 1’700 Personen pro Tag (DTV).

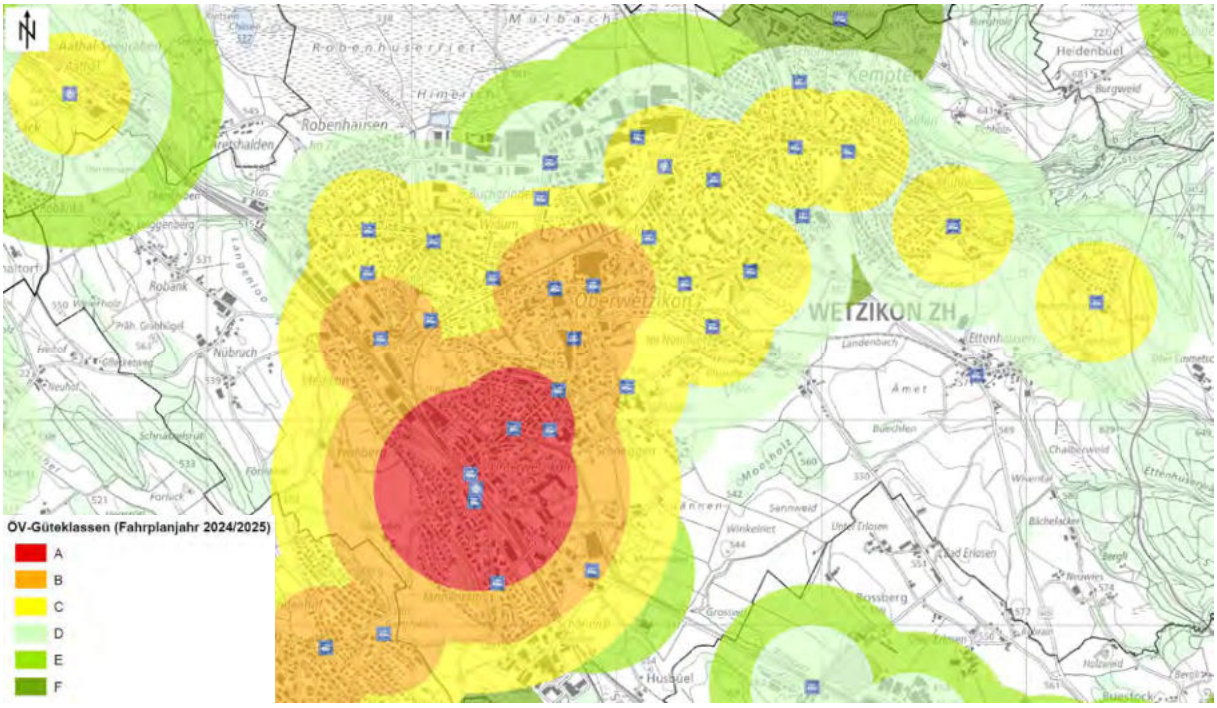


Abbildung 21 ÖV-Güteklassen Wetzikon, Stand 2025 (Quelle: http://geo.zh.ch)

6.2.2 Schwachstellenanalyse

Im kantonalen GIS können Angaben zu den Schwachstellen des strassengebunden ÖV abgerufen werden. Demnach befinden sich in Wetzikon vier Knoten mit bedeutenden Fahrzeitverlusten (vgl. auch Handlungsfeld 6 «ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement», Kapitel 10):

- Bahnhofstrasse / Bachtelstrasse; im Zuge der Bauarbeiten in der Bachtelstrasse (Anfang 2025) wurde ein lichtsignalgesicherter Linksabbieger in die Bahnhofstrasse für den Bus in Betrieb genommen, womit die Behinderungen für den Bus weitgehend eliminiert werden konnten.
- Pfäffikerstrasse / Hittnauerstrasse
- Bahnhofstrasse / Pfäffikerstrasse / Tösstalstrasse / Hinwilerstrasse (Ochsenkreisel)
- Grüningerstrasse / Bönlerstrasse

Aus Bevölkerung und Politik sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Hinweise zur Verbesserung des ÖV-Angebotskonzepts an die Stadtverwaltung herangetragen worden:

- Die Buslinien sind stark auf den Bahnhof Wetzikon ausgerichtet. Ein grosser Teil der Innerstädtischen Verbindungen werden durch Regionalbuslinien abgedeckt. Es fehlen zusätzliche Tangentialverbindungen.
- Für die Gemeinde Gossau wäre eine Buslinie attraktiv, die nicht nur zum Bahnhof Wetzikon, sondern auch weiter bis Oberwetzikon führt.
- Die Ringbuslinie 852 von/nach Robenhausen verkehrt derzeit im Einrichtungsbetrieb (Uhrzeigersinn). Es ist geplant, ab Dezember 2026 wieder zwei Buslinien (852 und 853) in entgegengesetzter Richtung verkehren zu lassen, so wie es früher bereits der Fall war.
- In Robenhausen verkehrte früher ein Bus via Schulhaus- und Dorfstrasse. Mit der veränderten Linienführung wurden die Marschwege von/zu den Haltestellen länger.
- Die Wohnquartiere an der Weststrasse wünschen sich eine Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 856.

- Das ÖV-Angebot im Quartier Schornäglen soll verbessert werden.
- Das Industriegebiet Schöneich/Hofstrasse ist mit dem ÖV schlecht erschlossen.
- Die Orte Ettenhausen und Robank sowie das Strandbad Auslikon und das Schwimmbad Meierwiesen sind mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen.

6.2.3 Potenzial für künftiges ÖV-Angebot

Für die Entwicklung des langfristigen Angebotskonzepts ist die Siedlungsentwicklung und damit die mutmassliche Nachfrageentwicklung zu berücksichtigen. Angebotsausbauten sind vor allem dort erforderlich und sinnvoll, wo eine entsprechenden Nachfragezunahme zu erwarten ist. Im Rahmen des parallel erarbeiteten REK wurden die folgenden Entwicklungspotenziale identifiziert:

- Umstrukturierung der Gebiete beim Bahnhof (Seite Zürcher-/Rapperswilerstrasse) sowie links und rechts der Bahnhofstrasse (zwischen Oberwetzikon und Kempten),
- Neuentwicklungen in den unbebauten Gebieten Kempten/Spitalstrasse, Binzacher und Färberwiesen sowie
- Verdichtungen im Gebiet Müliwiesen sowie bei den Entwicklungsprojekten Breiti, Aawiesen, Schönau und Haldenweg.

Diese Gebiete sind über die ganze Stadt verteilt, somit ist mittel- bis langfristig auf sämtlichen Linien eine Nachfragezunahme zu erwarten, wobei eine Quantifizierung derzeit aber noch nicht möglich ist.

Gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept[5] wird für das Zürcher Oberland ein ÖV-Anteil von 25% am bimodalen Modalsplit angestrebt. Damit dieser Wert im Durchschnitt über die ganze Region erreicht werden kann, muss er in städtischen Gebieten wie Uster und Wetzikon mehr als 25% betragen. Heute liegt der Anteil des ÖV in Wetzikon jedoch erst bei knapp 19% (bimodal[6]). Zur Erreichung des Modalsplit-Ziels des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes ist deshalb auch unabhängig von der Zunahme an Wohn- und Arbeitsplätzen eine bedeutende Nachfragesteigerung auf den Buslinien in Wetzikon notwendig. Nur schon die Steigerung von 19% auf 25% bedeutet eine Zunahme um etwa einen Drittel gegenüber heute.

6.2.4 Herleitung von Anforderungen an das künftige ÖV-Angebot

In der Mobilitätsstrategie sind für den ÖV explizit die folgenden Ziele genannt:

- Heute schlecht erschlossene Ortsteile sollen künftige eine bessere Zugänglichkeit zum ÖV erhalten. Dies erfolgt mittels Anpassung bestehender Linienführungen oder Einführung von neuen Linien / Haltestellen, allenfalls auch die Einführung einer innerstädtischen Buslinie und eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs Kempten.
- Stark nachgefragte Verbindungen sollen wenn möglich umsteigefrei angeboten werden.
- Ortsteile sollen direkter miteinander verbunden werden.
- Zu einem allfälligen Bahnhalt Oberwetzikon soll ein Argumentarium erstellt werden.

5 Kanton Zürich, Regierungsrat: «Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018», 09.01.2018

6 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, umgerechnet auf bimodal (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8, S. 16)

6.3 Mögliche künftige Angebotskonzepte

6.3.1 Übersicht zu bereits geplanten Angebotsverbesserungen

Mit dem Ausbauschritt 2035 der Zürcher S-Bahn sind im Raum Oberland Änderungen im S-Bahn-Angebot vorgesehen:

Auf der Achse Zürich HB–Zürich Oerlikon–Uster–Wetzikon wird das Angebot erhöht (vgl. auch Abbildung 22):

- Es wird eine neue beschleunigte S-Bahn-Linie eingeführt, die nur in Zürich HB, Zürich Oerlikon, Uster, Wetzikon und Hinwil hält.
- Die S14 mit Halt an allen Stationen verkehrt nur mehr von/bis Wetzikon statt Hinwil.

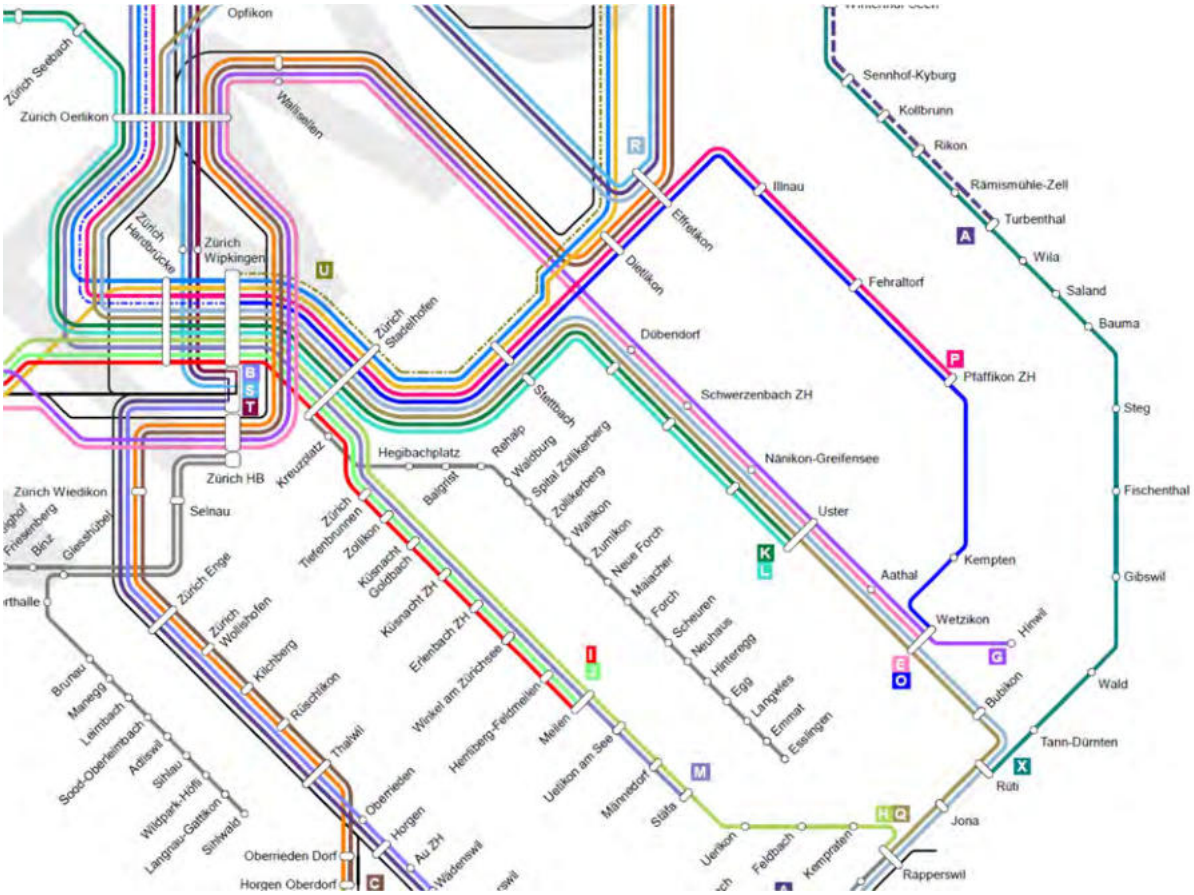


Abbildung 22 Liniennetzplan 2035, Ausschnitt südöstlicher Teil des Kantons Zürich
Stand 2018, Änderungen vorbehalten (Quelle: www.zvv.ch)

Auch auf der Achse Zürich HB–Zürich Stadelhofen–Uster–Wetzikon wird das Angebot erhöht:

- Ab Uster wird eine zusätzliche Linie zum HB und ins Furttal mit Halt an allen Stationen eingeführt, wodurch in Kombination mit der bestehenden S9 eine Viertelstundentakt mit Anschluss an/von S5 und S15 in Uster entsteht.

Das Angebot der S5/S15 auf der Achse Zürich HB–Zürich Stadelhofen–Uster–Wetzikon–Rapperswil sowie der S3 auf der Achse Zürich HB–Zürich Stadelhofen–Effretikon–Pfäffikon ZH–Wetzikon bleibt unverändert.

Gegenüber dem aktuellen Fahrplan 2025 werden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn-Züge im Jahr 2035 voraussichtlich leicht ändern, d.h. die S5/S15 in/aus Richtung Zürich wird in Wetzikon früher eintreffen bzw. später abfahren. Dies hat auch unmittelbar Auswirkungen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Busse in Wetzikon bzw. auf die Umsteigezeiten Bahn-Bus.

6.3.2 Variantenfächer zum künftigen Busangebot in der Stadt Wetzikon und Herleitung der weiterzuverfolgenden Varianten

Insgesamt wurden neun Varianten mit unterschiedlichen Angebotskonzepten erarbeitet. Hierbei wurden die Regionalbuslinien entsprechend der gewählten Systemabgrenzung als unverändert betrachtet und der Fokus der Varianten auf die innerstädtischen Linien gelegt.

Bei der Erarbeitung der Angebotskonzeptvarianten wurde soweit möglich darauf geachtet, dass diese auch zusätzliche, innerstädtische und umsteigefreie Relationen ermöglichen und gute Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon an die S-Bahnen gewährleisten. Ebenso wurde darauf geachtet, dass auf diesen effiziente Fahrzeugumläufe für einen möglichst wirtschaftlicher Betrieb möglich sind. Die je Linie unterstellten Fahrzeiten basieren auf heutigen Fahrzeiten, im Hinblick auf eine ausreichende Betriebsstabilität aber wurden teilweise zusätzliche Reserven einkalkuliert für heute in den Hauptverkehrszeiten zu knapp bemessene Fahrzeiten, künftig erwartete Verkehrsüberlastungen durch Zunahme des MIV, die potenzielle Einführung von Tempo 30-Zonen, etc. Der erarbeitete Variantenfächer und auch der anschliessend durchgeführte Variantenvergleich wurde mit dem marktverantwortlichen Unternehmen Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) gespiegelt.

Die Vor- und Nachteile der neun ausgearbeiteten Varianten wurden gegenübergestellt. Hierbei wurden verschiedene Beurteilungskriterien aus dem Bereich Wirtschaftlichkeit, Angebots- und Erschliessungsqualität sowie Infrastrukturbedarf berücksichtigt. Der detaillierte Variantenbeschrieb und der Variantenvergleich sind im «Teilbericht Handlungsfeld 2: ÖV-Angebotsverbesserungen» zu finden.

6.3.3 Weiterzuverfolgende Varianten und hieraus abgeleitete Massnahmen

Weiterzuverfolgende Varianten

Es besteht derzeit keine Notwendigkeit, das künftige Busangebot für 2035 oder später bereits abschliessend festzulegen. Aufgrund des Variantenvergleichs (vgl. Teilbericht Handlungsfeld 2: ÖV-Angebotsverbesserungen) wurden jedoch vier Varianten evaluiert, die zur Weiterverfolgung empfohlen werden können. Diese sind nachstehend beschrieben (vgl. Tabelle 6, Abbildung 23 bis Abbildung 26):

Linie	Route	HVZ: Anzahl Kurse pro Stunde			
		Var. 0	Var. 1	Var. 5a	Var. 5b
850	Wetzikon–Bäretswil–Bauma	2	2	2	2
851	Wetzikon–Oberwetzikon–Kempten–Bäretswil–Adetswil	2	2	2	2
852	Wetzikon–Robenhausen–Zentrum–Schloss–Wetzikon (Ringlinie)	4	-	-	-
	Wetzikon–Robenhausen–Zentrum–Bachtelstrasse–Wetzikon (Ringlinie)	-	2	2	2
853	Wetzikon–Schloss–Zentrum–Robenhausen–Wetzikon (Ringlinie)	2	-	-	-
	Wetzikon–Bachtelstrasse–Zentrum–Robenhausen–Wetzikon (Ringlinie)	-	2	2	2
854	Wetzikon–Robenhausen–Aawiesen	-	-	2	2
855	Wetzikon–Robenhausen–Widum–Kastellstrasse (Bhf. Kempten)	-	2	-	-
	Wetzikon–Zentrum–Aawiesen–Bhf. Kempten West	-	-	2	-

Linie	Route	HVZ: Anzahl Kurse pro Stunde			
		Var. 0	Var. 1	Var. 5a	Var. 5b
856	Wetzikon–Schönau–Widum–Kastellstrasse (Bhf. Kempten)	4	2	-	-
	Wetzikon–Schönau–Widum–Riedstrasse–Bhf. Kempten West	-	-	2	4
857	Wetzikon–Spital–Friedhof–Oberwetzikon–Zentrum	2	-	-	-
	Wetzikon–Oberwetzikon–Friedhof–Pfadacher	-	2	2	2
858	Wetzikon–Spital–Kempten–Schornäglen–Hittnau	1	1	1	1
859	Wetzikon–Spital–Kempten–Schornäglen–Pfäffikon ZH	1	1	1	1
860	Wetzikon–Oberwetzikon–Kempten–Schornäglen–Summerau	2	2	2	2
862	Wetzikon–Gossau ZH	4	4	4	4
867	Wetzikon–Gossau ZH–Grüningen–Oetwil am See	2/4	2/4	2/4	2/4
869	Wetzikon–Hinwil	4	4	4	4
883	Wetzikon–Herschmettlen–Bubikon	1	1	1	1

Tabelle 6 Übersicht zu den favorisierten Varianten zum künftigen Angebotskonzept Bus

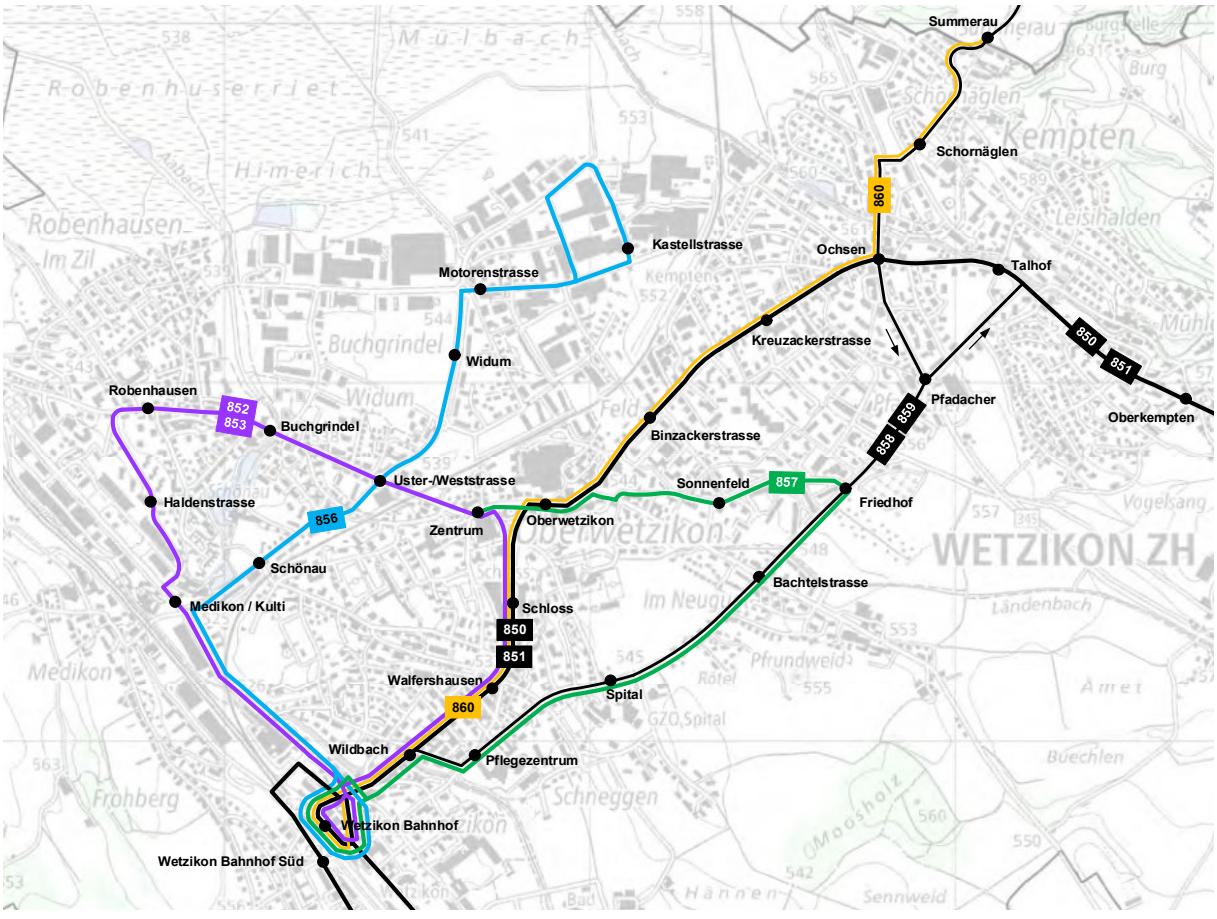


Abbildung 23 Linienschema Variante 0

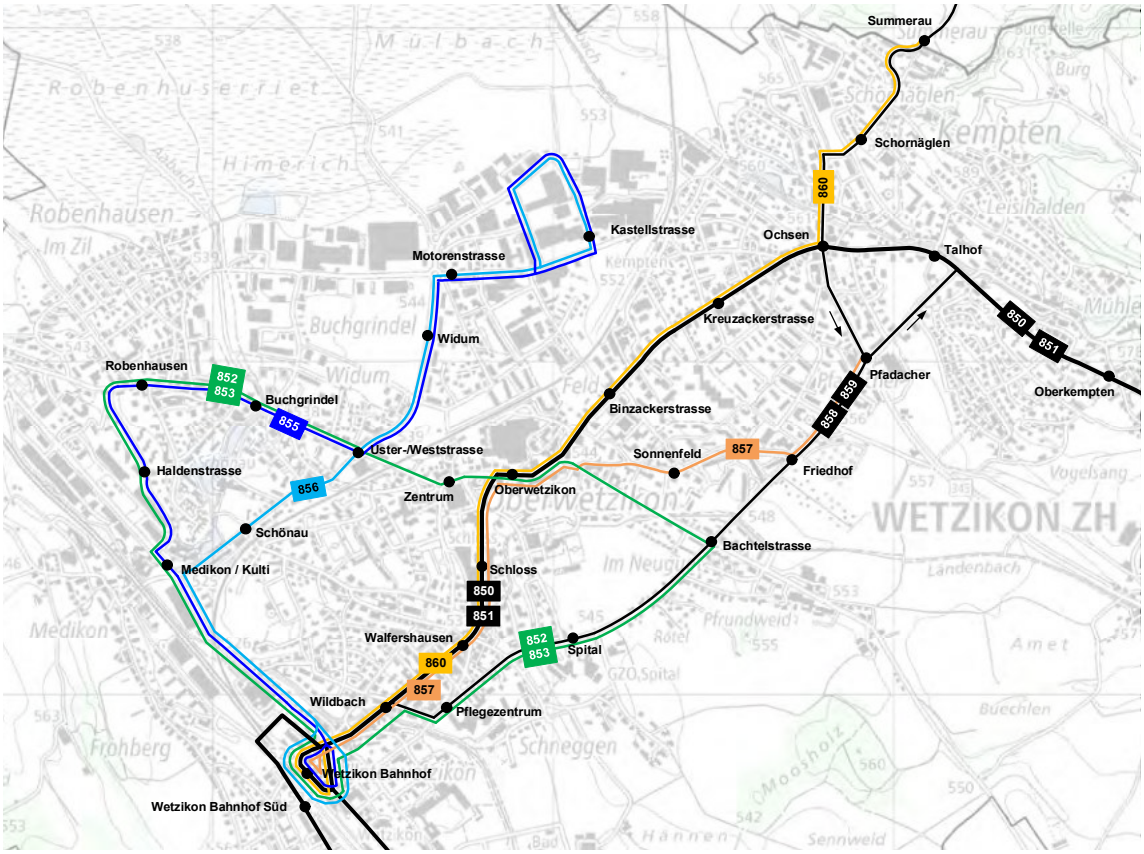


Abbildung 24 Linienschema Variante 1

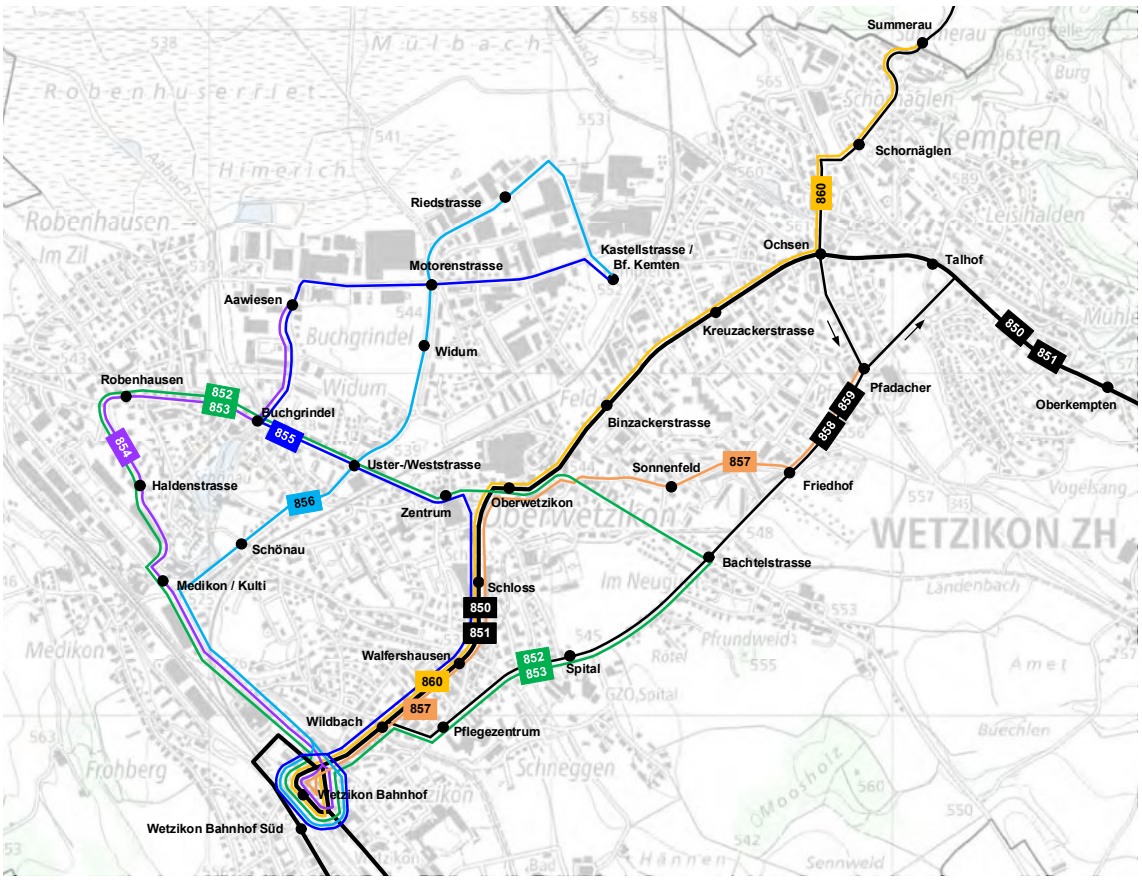


Abbildung 25 Linienschema Variante 5a

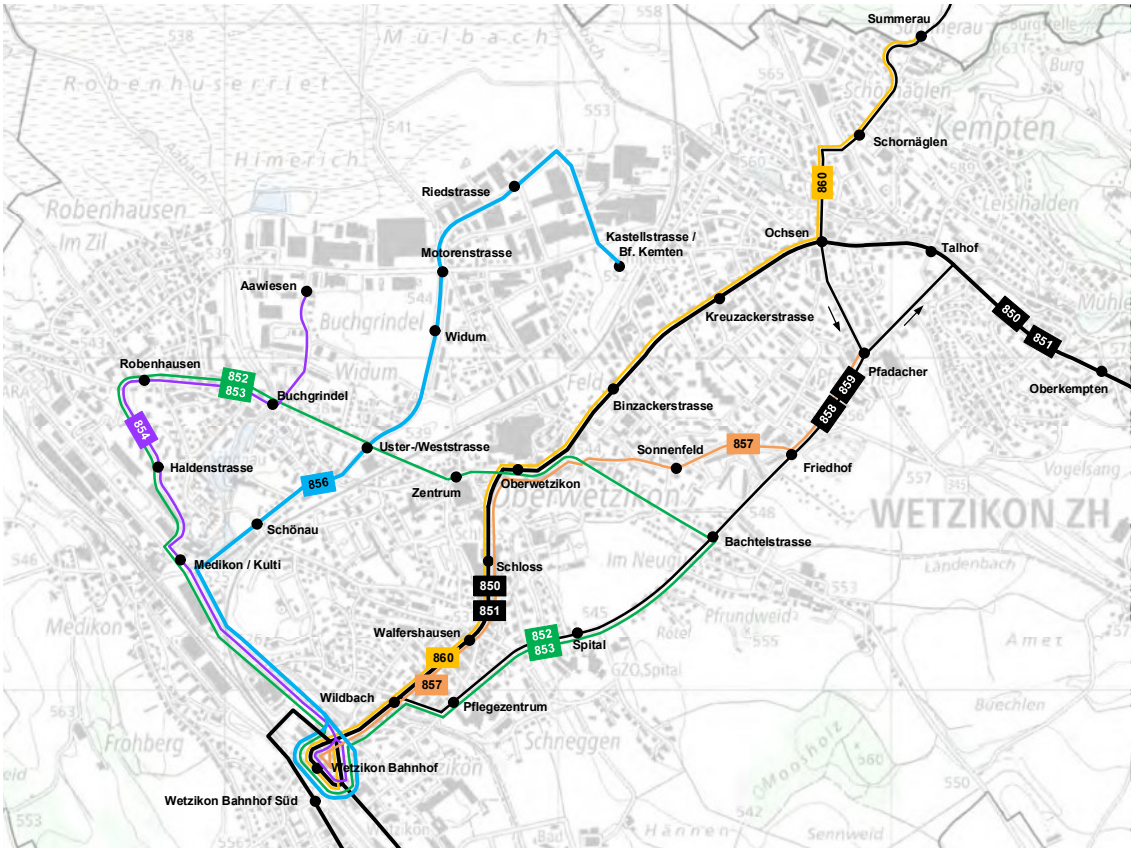


Abbildung 26 Linienschema Variante 5b

Die wesentlichen Unterschiede zwischen den vier favorisierten Varianten sind:

- Für die Varianten 5a und 5b werden zwei Fahrzeuge mehr benötigt als bei den Varianten 0 und 1, deren Betriebskosten werden somit höher.
- Bei den Varianten 5a und 5b sind attraktivere Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon möglich als bei Variante 0 oder 1.
- Die bestehenden Haltestellen Schönau, Widum sowie die potenziellen neuen Haltestellen Aawiesen und Riedstrasse werden je nach Variante unterschiedlich häufig bedient.
- Infrastrukturbedarf: Je nach Variante sind eine unterschiedliche Anzahl neuer Haltekanten zu realisieren.

Festlegung des künftigen Angebotskonzepts Bus

Die Vorlaufzeiten zur Planung und Realisierungen von neuen oder angepassten Buslinien beträgt wenige Jahre, so dass aktuell noch keine Notwendigkeit besteht, sich bereits heute abschliessend festzulegen, wie das künftige Angebotskonzept Bus im Jahr 2035 oder später aussehen soll. Ein Entscheid zu Variante 0, 1, 5a oder 5b muss noch nicht getroffen werden. Das langfristige Angebotskonzept Bus muss jedenfalls auf das dannzumal umgesetzte S-Bahn-Angebot abgestimmt sein. Solange die genauen Abfahrts-/Ankunftszeiten der Züge nicht definitiv bekannt sind, kann somit auch das Buskonzept noch nicht definitiv festgelegt werden. Zudem soll auch noch eine gewisse Flexibilität erhalten bleiben, auf künftige Siedlungsentwicklungen und sich ändernde Bedürfnisse mit dem Busangebot reagieren zu können.

Bereits heute wird festgestellt, dass die im Fahrplan aktuell hinterlegten Fahrzeiten während der Hauptverkehrszeiten nicht eingehalten werden können. Aufgrund von Verkehrsüberlastung und Einführung von Tempo 30 erwarten die VZO, dass sich die Fahrzeiten in den Hauptverkehrszeiten

gegenüber heute noch zusätzlich verlängern werden. Bei den hier ausgearbeiteten Konzepten wurde dies soweit möglich berücksichtigt. Im Hinblick auf die Gewährleistung der Fahrplanstabilität ist es wichtig, dass an den kritischen Knoten Busbevorzugungsmassnahmen umgesetzt werden (vgl. auch Handlungsfeld 6 «ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement», Kapitel 10), da kürzere Fahrzeiten auch andere Routen oder effizientere Fahrzeugumläufe ermöglichen können (z. B. Linie 852/853 via Sonnenfeld–Friedhof statt via Bachtelstrasse, gute Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon zwischen S-Bahn und Buslinie 860 in beide Richtungen anstatt nur in Hauptlastrichtung). Es ist künftig jedoch zu berücksichtigen, dass Massnahmen aus dem Handlungsfeld 1 «Netzkonzeption und -hierarchie MIV» zu veränderten Verkehrsverhältnissen führen werden und somit nicht auszuschliessen ist, dass an weiteren/anderen Stellen im Strassennetz Busbevorzugungsmassnahmen notwendig werden.

Die hier ausgearbeiteten Angebotskonzepte sind als Endzustand für einen langfristigen Zeithorizont zu verstehen. Ein solches Busangebot kann und soll auch stufenweise eingeführt werden, bei Realisierung von Zwischenschritten ist jeweils die Aufwärtskompatibilität mit dem angestrebten Angebotskonzept zu prüfen. Das heisst, bei bestimmten Zwischenschritten muss der Endzustand bereits festgelegt sein, bei anderen noch nicht:

- Beispielsweise sind eine Angebotsverdichtung auf den Linien 858/859 sowie die Neueinführung einer Buslinie 860 möglich, ohne das langfristige Erschliessungskonzept von Robenhausen / Aawiesen / Industriegebiet Weid bereits festzulegen. Ebenso können solche Angebotsverbesserungen vor Umsetzung des S-Bahn-Ausbaus erfolgen.
- Sobald jedoch Anpassungen beim Angebotskonzept Robenhausen / Industriegebiet Weid vorgenommen werden, sollte der Zielzustand definiert sein. Folgende Fragen sind dafür zu beantworten:
  - Soll der Bereich Aawiesen durch eine zusätzliche Haltestelle oder eine neue Linie(nführung) erschlossen werden?
  - Soll die Linie 856 ganztags viertelstündlich verkehren oder soll das Industriegebiet Weid mit zwei auf verschiedenen Routen je halbstündlich verkehrenden Linien erschlossen und damit zusätzliche umsteigefreie Relationen angeboten werden?

  Ein solcher Richtungsentscheid ist voraussichtlich bis spätestens um 2030 erforderlich.

Flächensicherung für die Realisierung von (möglicherweise) künftig notwendigen zusätzlichen Haltestellen bzw. Haltekanten

Künftig sind einige zusätzliche Haltestellen bzw. Haltekanten erforderlich. Wo solche angeordnet werden müssen, variiert in Abhängigkeit von der dereinst umgesetzten Angebotskonzeptvariante.

Bei Strassenbauprojekten und ggfs. auch bei privaten Bauprojekten im Bereich von potenziellen neuen Haltestellen / zusätzlichen Haltekanten sollte daher jedenfalls auch kurzfristig sichergestellt werden, dass solche Haltestellenprojekte künftig möglich bleiben bzw. keine Neuinvestitionen rasch abgeschrieben werden müssen.

Nachstehend ist beschrieben, wo künftig je nach Variante Haltestellen bzw. -kanten erforderlich werden können:

- Haltestelle Summerau: Für die Einführung der in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden Linie 860 ist in Summerau eine Wendeschleife zu erstellen. Dies gilt für alle Varianten. Die Wendeschleife ist in der Landwirtschaftszone und auf Gebiet der Gemeinde Pfäffikon ZH zu errichten.
- Haltestelle Berglistrasse: Bei Einführung der in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden Linie 860 ist zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt nochmals zu prüfen, ob an der

Pfäffikerstrasse eine Bushaltestelle zur besseren Erschliessung des Quartiers Berglistrasse erstellt werden könnte. Derzeit lehnt der Kanton eine solche Haltestelle tendenziell eher ab, weil durch eine Haltestelle die Gefahr von Rückstau und somit einer negativen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit an den Knoten besteht.

- Haltestelle auf der Bachtelstrasse: Die Linien 852/853 verkehren heute über die Bahnhofstrasse. Bei den Varianten 1, 5a und 5b werden diese Linien mit der heutigen Linie 857 verknüpft, verkehren aber allenfalls nicht über die Ettenhauserstrasse sondern direkt über die Bachtelstrasse. Dort gibt es derzeit aber keine Haltestelle. Der Abstand zwischen den bestehenden Haltestellen Bachtelstrasse und Zentrum beträgt rund 650 m. Sollten die Linien 852/853 aufgrund Fahrzeiteinsparung tatsächlich über die Bachtelstrasse geführt werden müssen, wären zwei zusätzliche Haltekanten voraussichtlich im Bereich der Einmündung Turnhallenstrasse zu prüfen.
- Haltestelle Uster-/Weststrasse auf der Usterstrasse (bei Variante 1 erforderlich, bei den übrigen Varianten optional möglich): Die Linien 852/853 verkehren heute über den Kreisel Uster-/Weststrasse, es gibt dort derzeit aber keine Haltestelle. Der Abstand zwischen den Haltestellen Buchgrindel und Zentrum beträgt rund 650 m. Bei den Varianten 0, 5a und 5b könnten optional zwei Haltekanten auf der Usterstrasse westlich oder östlich des Kreisels vorgesehen werden und so die innerörtliche Erschliessung stärken. Bei Umsetzung der Variante 1 sind für die Linie 855 zwingend zwei Haltekanten auf der Usterstrasse westlich des Kreisels zu erstellen.
- Haltestelle Buchgrindel: Bei Variante 5a liegen für die Linie 855 die Haltekanten auf der falschen Seite des Knotens Uster-/Buchgrindelstrasse. Bei dieser Variante müssten zusätzlich zwei Haltekanten entweder in der Buchgrindelstrasse oder in der Usterstrasse östlich des Knotens angeordnet werden.
- Haltestelle Aawiesen: In der Buchgrindelstrasse wären bei den Varianten 5a und 5b zwei neue Haltekanten Aawiesen zu realisisieren. Da in diesem Bereich die Buchgrindelstrasse lediglich auf der Ostseite ein Trottoir aufweist, wäre der Bau einer Haltekante zumindest teilweise auch mit der Realisierung eines zweiten Trottoirs verbunden.
- Da bei den Varianten 5a und 5b die Buslinie 854 in Aawiesen endet, wäre eine Haltekante nur eine Aussteigehaltestelle – der Bus muss dann zum Wenden bis zum Kreisel Industrie-/Motoren-/Weststrasse verkehren. Die Einsteigehaltestelle müsste wegen des Abwartens der Wendezeit als Busbucht und nicht als Fahrbahnhaltestelle angeordnet werden. Auf den Bau der Aussteigehaltestelle könnte allenfalls verzichtet werden, falls die Busse der Linie 854 zum Wenden via Widum verkehren, d. h. die Route Usterstrasse–Weststrasse–Motorenstrasse–Buchgrindelstrasse befahren würden. Falls eine dieser Varianten umgesetzt werden soll, müssten die Linienführung und damit verbunden auch neue Haltestellen nochmals geprüft werden (evtl. zusätzliche Haltestelle an der Motorenstrasse vor dem Kreisel Weststrasse, evtl. Linienführung via Zürcher- statt Haldenstrasse).
- Haltestelle Kempten, Bahnhof West: Die Fussdistanz zwischen der heutigen Endhaltestelle der Linie 856, «Kastellstrasse» und dem Bahnhof Kempten beträgt rund 450 m (via Bahnübergang). Mit einer neuen Fusswegverbindung und Unterführung kann diese auf rund 175 m reduziert werden (vgl. Abbildung 27 links)
- Eine Haltestelle Kempten, Bahnhof West ist optional möglich und kann umgesetzt werden, wenn die Strasse zur Erschliessung des Binzacher-Areals mit Wendeschleife realisiert wird (vgl. Abbildung 27 rechts). Das Umsteigen zwischen der Buslinie(n 855/) 856 und der S3 wird dadurch attraktiver. Bei den Varianten 5a und 5b sind attraktive Anschlüsse zwischen den Buslinien und der S3 möglich, wenn die Linienendhaltestelle am Bahnhof Kempten West realisiert wird.

– Sollte die Endhaltestelle Bahnhof Kempten West nicht umgesetzt werden, so könnte mit der Verlegung der heutigen Haltestelle von der Kastellstrasse zur Motorenstrasse die Fussdistanz zum Bahnhof Kempen mit einem Fussweg durchs Binzacher-Areal verkürzt werden (vgl. Abbildung 27 Mitte). Mit den aktuell erwarteten künftigen Fahrzeitbedarf auf der Linie 856 und den dadurch in Variante 5a und 5b möglichen Fahrplänen ist ein Anschluss an die S3 in/aus Richtung Effretikon jedoch nicht sicher.

Abbildung 27 Mögliche Anbindung Bahnhof Kempten Seite West

– Haltestelle Riedstrasse (zweckmässig, insbesondere bei Realisierung Haltestelle Kempten, Bahnhof West)

– Wird die Haltestelle Kastellstrasse verlegt, verlängert sich die Fussdistanz zwischen bestimmten Bereichen der Industriezone Weid und der Bushaltestelle Kastellstrasse/Bahnhof Kempten West. In diesem Falle wäre zur verbesserten Erschliessung des Industriegebiets Weid am Knoten Industriestrasse/Riedstrasse eine zusätzliche Haltestelle Riedstrasse zweckmässig.

– Idealerweise sollten die Haltekanten auf der Industriestrasse östlich des Knotens realisiert werden, so dass die Busse zwischen dem Kreisel Industrie-/Motoren-/Weststrasse und der Haltestelle Riedstrasse entweder direkt via Industriestrasse oder via Motorenstrasse–Riedstrasse verkehren können.

– Falls die Buslinie zwischen dem Kreisel Industrie-/Motoren-/Weststrasse und der Haltestelle Riedstrasse über die direkte Route via Industriestrasse geführt wird (gemäss Abbildung 27 Schema rechts) – entweder zwecks Minimierung der Fahrzeit oder falls die Haltestelle Riedstrasse aus Platzgründen nur westlich des Knotens Industriestrasse/Riedstrasse angeordnet werden kann – liegen die heutigen Haltekanten in der Motorenstrasse am falschen Ort. Es müssten zwei neue Haltekanten in der Industriestrasse realisiert werden.

6.3.4 Erschliessung von Gebieten mit langen Zugangswegen zur nächsten ÖV-Haltestelle oder mit geringer ÖV-Nachfrage

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden verschiedene Gebiete identifiziert, die heute etwas längere Zugangswege zur nächsten ÖV-Haltestelle aufweisen. Vonseiten Bevölkerung und Politik wurden in den vergangenen Jahren Initiativen für die Verbesserung von heute nicht oder nicht optimal erschlossenen Gebieten lanciert.

Hierzu wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt. Die detaillierten Beschriebe sind im «Teilbericht Handlungsfeld 2: ÖV-Angebotsverbesserungen» zu finden. Nachstehend sind die gewonnen Erkenntnisse beschrieben.

Optimierung Anbindung Bahnhof Kempten Ost

Die auf der Bahnhofstrasse verkehrenden Buslinien bedienen den Bahnhof Kempten nicht. Die Fussdistanz zwischen dem Bahnhof Kempten und der nächstgelegenen Haltestelle Kreuzackerstrasse beträgt 330 m; mit einer neuen Verbindung durchs Quartier gemäss Fusswegnetzplan

(HF 4) lässt sie sich möglicherweise noch etwas reduzieren. Gemäss dem heutigen Fahrplan besteht zwischen der Ankunft der Busse Richtung Wetzikon und der Abfahrt der S3 Richtung Effretikon eine Übergangszeit von fünf Minuten (Linie 851) resp. 20 Minuten (Linie 850). Im ersten Fall reicht es nur bei pünktlicher Busankunft und mit einer zügigen Gehweise – im Jargon «Turnschuhanschluss» genannt –, im zweiten Fall ist der Anschluss nicht attraktiv. In der Gegenrichtung muss zur Bushaltestelle noch die Bahnhofstrasse gequert werden, wodurch der Anschluss noch enger wird.

Eine Führung der Buslinie 850/851 über den Bahnhof Kempten wird dennoch nicht empfohlen, da die Nachteile überwiegen: Es sind deutlich mehr – durchreisende – Personen von einer Fahrzeitverlängerung betroffen als von einer Fahrzeitverkürzung profitieren könnten. Zudem müsste ein Einbahnregime aufgehoben und für Busse in Richtung Bauma würden durch zwei Linksabbiegemanöver Fahrzeitverluste resultieren, was wiederum aus Sicht Fahrplanstabilität zu vermeiden ist. An den Endhaltestellen der Buslinien 850/851 gibt es keine bzw. nur eine kurze Pufferzeit, sodass sich eine Fahrzeitverlängerung via Bahnhof Kempten negativ auf die Fahrplanstabilität auswirken würde.

Erschliessung Robenhausen Dorf

Robenhausen wird durch die Buslinie 852 (ab Dezember 2026 voraussichtlich wieder durch 852 und 853) erschlossen, wobei die am Knoten Usterstrasse/Seegräbnerstrasse liegende Bushaltestelle Robenhausen bedient wird. Bis im Jahr 2013 wurden die Rundkurse Wetzikon–Robenhausen via Seegräbner-, Schulhaus-, Tändeli- und Dorfstrasse geführt. Die Fahrtstrecke war dadurch rund 450 m bzw. rund 2 Minuten länger. Die vorliegend ausgearbeiteten Varianten wurden dahingehend geprüft, ob eine Wiedereinführung dieser Route via das alte Dorfzentrum möglich wäre. Hierbei hat sich gezeigt, dass eine Reaktivierung der Bushaltestellen Seegräbnerstrasse und Robenhausen Post eher nicht zu empfehlen ist, da

- die Umwegfahrt für durchreisende Fahrgäste unattraktiv ist (Reisezeitverlängerung, Fahren über Strassen mit Vertikalversatz);
- bei Variante 0 aus Gründen der Fahrplanstabilität die Fahrt durchs Dorfzentrum nicht möglich ist;
- bei den Varianten 1, 5a und 5b Robenhausen jeweils durch zwei unterschiedliche Linien bedient wird. Aus Gründen der Fahrplanstabilität könnten bestenfalls nur die Linien 852/853, nicht jedoch die Linien 854 bzw. 855 via Dorfzentrum (Schulhausstrasse) verkehren. Damit würden die Busse von Robenhausen in Richtung Bahnhof viertelstündlich alternierend von verschiedenen Haltestellen abfahren, was schwierig zu kommunizieren resp. nicht nutzerfreundlich wäre;
- der Einsatz von grossen Fahrzeugen (Bussen) sich schlecht mit dem beabsichtigten verkehrsberuhigten Charakter des Dorfzentrums Robenhausen verträgt.

Erschliessung von Ettenhausen

Abklärungen zu einer allfälligen Bedienung von Ettenhausen haben Folgendes ergeben:

- Eine halbstündlich verkehrende Buslinie Bahnhof Wetzikon–Oberwetzikon–Pfadacher kann mit einem Fahrzeug betrieben werden. Eine Verlängerung dieser Linie bis Ettenhausen wäre nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug möglich; die dadurch erzeugten zusätzlichen Kosten sind aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu rechtfertigen.
- Die Weiterführung einer Linie Bahnhof Wetzikon–Oberwetzikon–Pfadacher nach Ettenhausen und weiter via Wihalden nach Hinwil würde ebenfalls den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erfordern. Aufgrund der erforderlichen Fahrzeiten ergibt sich, dass gute Bahnanschlüsse

entweder nur in Wetzikon oder dann nur in Hinwil möglich sind. Eine Auswertung des Verkehrsmodells hat gezeigt, dass die Nachfrage für einen Busbetrieb an Werktagen voraussichtlich nicht ausreicht, um die Einführung einer solchen Buslinie rechtfertigen zu können.

- Zum Einsatz von Kleinbussen zur Bedienung von Ettenhausen vgl. die Ausführungen in den folgenden Kapiteln.

Erschliessung von Schöneich / Hofstrasse sowie Robank

Aus dem Industriegebiet Schöneich / Hofstrasse ergeben sich Fussdistanzen von bis zu 750 m bis zur nächstgelegenen Haltestelle Alpenblick.

Untersuchungen zu einer Buslinie in der Hofstrasse haben ergeben:

- Die Führung der bestehenden Buslinie 883 Wetzikon–Bubikon via Hofstrasse ist aus Gründen der Fahrplanstabilität nicht möglich.
- Eine zusätzliche, halbstündlich verkehrende Kleinbuslinie Linggenberg–Robank–Wetzikon Bahnhof Süd–Schöneich ist denkbar, es muss aber davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung nicht durch den ZVV erfolgt. Bei einer Finanzierung durch die Stadt Wetzikon sind Modelle wie «durch Dritte finanzierte Linien» (§20 PVG, Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr) oder von privaten Taxi-Unternehmen betriebene «mybuxi» anzuwenden. Eine solche Linie könnte am Bahnhof Wetzikon nicht auf beiden Linienästen Schöneich bzw. Linggenberg jeweils gute Anschlüsse auf die S-Bahn herstellen.
- Würde Schöneich stündlich mit einem Kleinbus bedient, könnte ein solches Fahrzeug in einem Umlauf zusätzlich auch je einmal pro Stunde Robank–Linggenberg und Ettenhausen bedienen. Auch bei dieser Variante entstehen nicht von/nach allen Linienästen gute Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon. Oben genannte Aussagen betreffend Finanzierung gelten auch hier sinngemäss.

Mit einer zusätzlichen Haltestelle Tannenrain am Knoten Grüningerstrasse/Hofstrasse könnten die Haltestellenzugangswege vom/zum Quartier Schöneich reduziert und damit die Erschliessungsqualität verbessert werden. Eine solche Haltestelle ist im Kontext mit den dort geplanten baulichen Entwicklungen zu sehen. Deren betriebliche Machbarkeit – ob die Buslinien 862 und 867 ausreichend Fahrzeitreserven für einen zusätzlichen Halt aufweisen – ist zum heutigen Zeitpunkt nicht gegeben und müsste für einen zukünftigen Horizont nochmals geprüft werden.

Kleinbusnetz zur Bedienung von Quartieren

Die Angebotskonzepte sind – entsprechend den Planungsgrundsätzen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) – auf den Bahnhof Wetzikon ausgerichtet. Mit diesem definierten Linienendpunkt kann nicht gleichzeitig auch das Stadtzentrum / Oberwetzikon von allen Haltestellen der Stadt Wetzikon umsteigefrei mit dem Bus erreicht werden. Daher wurde im Rahmen des Handlungsfelds 2 auch untersucht, ob mit einem zusätzlich überlagerten Kleinbusnetz die Erschliessung der Quartiere verbessert werden könnte und welche finanziellen Folgen dies hätte.

Konkret wurden zwei Varianten ausgearbeitet, welche jeweils halbstündlich mit drei Kleinbuslinien folgende Quartiere mit Oberwetzikon verbinden:

- Variante A:
  - Oberwetzikon–Pfadacher–Vogelsang–Talhof–Weinbergstrasse
  - Oberwetzikon–Guldisloo–Schönau–Medikon Dorf–Höhenstrasse
  - Bf. Kempten–Oberwetzikon–Aawiesen–Robenhausen Dorf–Juheestrasse

- Variante B:
  - Oberwetzikon–Kreuzachstrasse/Bf. Kempten–Ochsen–Vogelsang–Talhof–Weinbergstrasse
  - Oberwetzikon–Schönau–Medikon Dorf–Höhenstrasse
  - Oberwetzikon–Guldisloo–Robenhausen Dorf

Zweifellos wären auch andere Linienführungen denkbar. Bei einer allfälligen Konkretisierung wäre jedoch zu beachten, dass im Hinblick auf effiziente und stabile Fahrzeugumläufe die Fahrzeiten ab Oberwetzikon bis zum Linienende maximal 12 bis 13 Minuten betragen dürfen, damit ein Halbstundentakt möglich ist. Ein Halbstundentakt für die Kleinbuslinien wäre geeignet, damit die Buslinie im Alltag attraktiv genug ist und nicht zu lange Wartezeiten entstehen.

Je nach Betriebszeiten ist von jährlichen Kosten von rund 0,35 bis 0,50 Mio. Franken pro Linie auszugehen. Der Betrieb eines solchen Kleinbusnetzes mit drei Linien dürfte somit zwischen 1,0 und 1,5 Mio. Franken pro Jahr bzw. rund 3'000 bis 4'000 Franken pro Tag betragen. Unter Berücksichtigung der aktuellen rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass die Finanzierung eines solchen Kleinbusnetzes nicht durch den ZVV erfolgen kann. Bei einer Finanzierung durch die Stadt Wetzikon sind Modelle wie «durch Dritte finanzierte Linien» (§20 PVG, Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr) oder von privaten Taxi-Unternehmen betriebene «mybuxi» anzuwenden.

Mit einem Kleinbusangebot können Quartiere besser erschlossen und Fusswege zur nächsten Bushaltestelle reduziert werden. Die Linien dürften vor allem für innerstädtische Fahrten wie beispielsweise zum Einkaufen oder für den Arzttermin genutzt werden, da diese den Bahnhof Wetzikon nicht bedienen und daher für Fahrten von/nach ausserhalb Wetzikon wegen des zusätzlich erforderlichen Umsteigevorgangs nicht sehr attraktiv sind. Es ist daher zu erwarten, dass die mit den Kleinbuslinien erzielbare Zusatznachfrage an ÖV-Fahrgästen gering sein wird.

Aktuell werden schweizweit verschiedene Pilotversuche mit selbstfahrenden Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr (vgl. Kapitel 6.3.5) vorbereitet bzw. durchgeführt. Sollte sich dereinst zeigen, dass selbstfahrende Fahrzeuge im ÖV praxis- und alltagstauglich sind, würde das neue Möglichkeiten für die Erschliessung von nachfrageschwachen resp. dünn besiedelten Gebieten eröffnen und es wäre eine Neubeurteilung der hier diskutierten Linienvarianten mit schwacher Nachfrage vorzunehmen.

ÖV-Erschliessung von Freizeitanlagen

Von Bevölkerung und Politik wurde der Wunsch geäussert, das Strandbad Auslikon und das Schwimmbad Meierwiesen mit einem sogenannten Bäderbus zu erschliessen. Für solche Anlagen besteht gemässe Angebotsverordnung keine Erschliessungspflicht. Die Betriebskosten müssten von der Stadt Wetzikon übernommen werden.

Sollte die Stadt ein Busangebot konkretisieren – und auch finanzieren – wollen, so stellen sich bei Bäderbussen diverse Herausforderungen wie beispielsweise die Routenwahl (Anbindung aller Quartiere der Stadt vs. Anzahl Linien und Fahrzeugbedarf), mögliche Nachfrageschwankungen (Wetter generell und kurzfristiger Wetterumschwung), die Ziel-/Nutzergruppe (Verlagerung MIV-Fahrten vs. Nutzung durch potenzielle Velofahrer) oder flankierende Massnahmen (Anpassung Parkgebühr für PW). Eine Möglichkeit wäre künftig auch hier der Einsatz von selbstfahrenden Kleinbussen (vgl. 6.3.5).

6.3.5 Selbstfahrende Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr

Zurzeit werden schweizweit verschiedene Pilotversuche mit selbstfahrenden Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr vorbereitet oder bereits durchgeführt (z.B. iamo im Furttal, AmiGo in der Ostschweiz). Die Stadt Wetzikon verfolgt diese Pilotversuche interessiert und aktiv mit, strebt dabei selbst aber keine Vorreiterrolle an.

Sollte sich dereinst zeigen, dass mit autonomen Systemen ein sicherer und deutlich kostengünstigerer Betrieb als mit den heutigen konventionellen Kleinbussen realisierbar ist, würde das neue Möglichkeiten für die Erschliessung von nachfrageschwachen resp. dünn besiedelten Gebieten eröffnen. Sobald selbstfahrende Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr nachweislich praxis- und alltagstauglich sind, so wird ein Einsatz in der Stadt Wetzikon genauer untersucht. Zu diesem Zeitpunkt müssten auch die verschiedenen im GVK untersuchten Varianten zur Erschliessung von Gebieten mit langen Zugangswegen zur nächsten ÖV-Haltestelle oder mit geringer ÖV-Nachfrage neu beurteilt werden. Die Stadt Wetzikon zeigt sich offen für diese Entwicklungen und ist bereit, unter gegebenen Umständen diese neuen Technologien für die Realisierung von selbstfahrenden Kleinbuslinien einzusetzen.

6.3.6 Bushof Wetzikon

Gemäss Masterplan Bahnhof Wetzikon sind künftig beim Postplatz (Seite Nord) acht Haltekanten und in der Guyer-Zeller-Strasse (Seite Süd) fünf Haltekanten vorgesehen. Im Gegensatz zu heute fahren dannzumal die in Richtung Gossau ZH verkehrenden Buslinien ab den Haltekanten in der Guyer-Zeller-Strasse. Da eine Wendemöglichkeit am westlichen Ende der Guyer-Zeller-Strasse fehlt, drängt es sich auf, Fahrzeugumläufe von ab der Nord- bzw. Südseite des Bahnhofs verkehrenden Linien über die Schellerstrasse miteinander zu verknüpfen. Dies ermöglicht dann auch zusätzliche umsteigefreie Verbindungen wie beispielsweise zwischen Gossau ZH–Wetzikon Alpenblick und Oberwetzikon o. ä. – wenn auch mit einem kurzen Zwischenhalt am Bahnhof.

6.3.7 Bahnhaltestelle Oberwetzikon

Im kRP der Stadt Wetzikon ist eine Haltestelle Oberwetzikon eingetragen[7]. Diese Haltestelle liegt vom Bahnhof Kempten lediglich 0,7 km und vom Bahnhof Wetzikon 1,7 km entfernt (Abbildung 28).

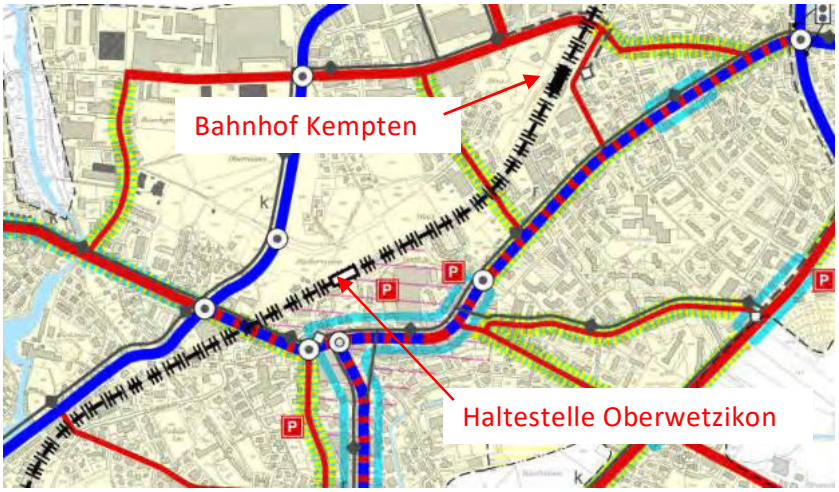


Abbildung 28 Ausschnitt aus dem kRP mit Eintrag einer Haltestelle Oberwetzikon

7 In den übergeordneten RRP und KRP ist keine Haltestelle Oberwetzikon eingetragen.

Hierzu kann Folgendes festgehalten werden:

- Ein Haltestellenabstand von 0,7 km ist für eine S-Bahn ausserordentlich gering.
- Der ZVV ist grundsätzlich zurückhaltend mit der Einführung von neuen zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen.
- Würde die Haltestelle Oberwetzikon eingeführt, so verlängerten sich die Fahrzeiten der S3. In der Folge würden die Züge in Wetzikon rund 1½–2 Minuten später ankommen bzw. müssten 1½–2 Minuten früher abfahren. Entsprechend könnten bestimmte Umsteigeverbindungen nicht mehr gewährleistet werden.

Aus oben genannten Gründen ist auch langfristig eher weniger zu erwarten, dass ZVV und SBB der Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle Oberwetzikon zustimmen würden.

Allenfalls wäre langfristig denkbar, dass die Haltestelle Oberwetzikon als Teil eines Stadtbahn-Projektes umgesetzt wird. Aufgrund der hohen Betriebskosten sind solche Systeme jedoch für dichter besiedelte Gebiete geeignet, als dies der Raum Pfäffikon ZH / Wetzikon / Hinwil derzeit ist.

Da der kommunale Richtplan einen Horizont von 15 Jahren aufweist, ist aus fachlicher Sicht nicht zwingend ein Eintrag zum Stadtbahnsystem notwendig. Auf einen sehr langen Zeithorizont, also über 50 Jahre hinaus, kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass dereinst ein solches Stadtbahnsystem umgesetzt wird und eine Haltestelle Oberwetzikon in Betracht gezogen werden könnte. Derzeit besteht kein politischer oder wirtschaftlicher Druck, den Eintrag zu entfernen. Daher soll der Eintrag im kommunalen Richtplan belassen werden. Würde dieser jetzt entfernt, dürfte eine allfällige spätere Wiederaufnahme ungleich schwieriger sein.

6.4 Fazit und Massnahmen

Im Laufe der nächsten Jahre wird sich die Stadt Wetzikon für einen Ausbau des ÖV-Angebots, insbesondere für Taktverdichtungen und die Einführung neuer Haltestellen/Linien, einsetzen. Aufgrund der erwarteten Fahrgastzunahme infolge Siedlungsentwicklung einerseits und wegen der angestrebten Modalshifts vom MIV zum ÖV andererseits, sind Verdichtungen und Erweiterungen beim städtischen Busliniennetz erforderlich. Diese Angebotserweiterungen sollen schrittweise und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgen.

Auch die Busverbindungen über Wetzikon hinaus sind stetig zu verbessern. Das zeigte insbesondere die Analyse des Modalsplit bimodal für die 15 bedeutendsten Verkehrsbeziehungen (vgl. Abbildung 8 Modalsplit bimodal für die 15 bedeutendsten Verkehrsbeziehungen; Anzahl Wege im DWV), welche auch in direkte Nachbargemeinden einen sehr hohen MIV-Anteil ausweist. Bekannte bzw. neue regionale Bedürfnisse wie Durchbindungen oder Anbindung an den Bahnhof Wetzikon sind in Abstimmung mit dem marktverantwortlichen Unternehmen VZO und den Nachbargemeinden anzugehen, auch wenn sie im Rahmen des GVK nicht oder nur am Rande behandelt wurden. Die kürzlich gestarteten Arbeiten zum regionalen Gesamtverkehrskonzept sind aus Sicht von Wetzikon ein geeigneter Rahmen zur Aufnahme dieses Themas, denn die regionale Abstimmung ist gerade beim regionalen Busverkehr von grosser Wichtigkeit.

Beim Angebot auf der Schiene wird die Stadt Wetzikon gemeinsam mit dem marktverantwortlichen Unternehmen VZO den Zeitpunkt der Konkretisierung des Angebotskonzepts 2035 für die S-Bahn abwarten und daraus gemeinsam die notwendigen Schlüsse für die Entwicklung des Busangebots ziehen.

Gemeinsam mit dem marktverantwortlichen Unternehmen VZO soll die **schrittweise Verbesserung** des Busangebots vorangetrieben werden:

- Auf der Achse Wetzikon–Spital–Pfadacher–Summerau soll ein ganztägiges Angebot angestrebt werden; in den Hauptverkehrszeiten soll mit zusätzlichen Kursen Wetzikon–Oberwetzikon–Summerau eine Angebotsverdichtung für das Schornäglenquartier und eine Kapazitätserhöhung auf der Achse Bahnhofstrasse erreicht werden.
- Im Gebiet Robenhausen / Aawiesen / Widum / Industriegebiet Weid sind mittel- bis langfristig verschiedene Angebotskonzepte denkbar, die favorisierten Varianten sind definiert. Bis im Zeitraum ca. 2030 wird es ein Richtungsentscheid brauchen, welches Konzept angestrebt werden soll. Zentral ist die Frage, ob im Gebiet eine zusätzliche Haltestelle realisiert werden soll, wodurch die möglichen Angebotskonzeptvarianten eingegrenzt werden.
- Das Vorsehen von zusätzlichen Haltestellen wie beispielsweise Tannenrain (Morgenhalden) kann die Erschliessung von einzelnen Quartieren verbessern.

Bis zu einem Entscheid, welche Angebotskonzeptvariante langfristig angestrebt werden soll, sind die entsprechenden **Flächen für allenfalls notwendige, zusätzliche Haltestellen zu sichern**, indem bei Strassenbauprojekten oder anderen Projekten die Möglichkeit zur späteren Erstellung von Haltestellen erhalten bleibt. Es sind dies:

- Zwingend notwendige Haltestellen (Wendeschleife Summerau)
- Bei einzelnen Varianten zwingend notwendige zusätzliche Haltekanten (Aawiesen, Buchgrindel)
- Optional mögliche, in einzelnen Varianten zwingend notwendige zusätzliche Haltekanten (Uster-/Weststrasse)
- Optional mögliche, in einzelnen Varianten attraktivitätssteigernde zusätzliche Haltekanten (Bahnhof Kempten West)
- Optional mögliche, bei Realisierung von anderen Haltestellen dann zwingend notwendig werdende zusätzliche Haltestelle oder Haltekanten (Riedstrasse, Motorenstrasse)
- Optional mögliche Haltestellen (Tannenrain, Bergli)

Mit dem Ausbauschritt 2035 sind eine zusätzliche S-Bahn sowie veränderte Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen am Bahnhof Wetzikon verbunden. Sollte sich der Ausbauschritt 2035 weiter verzögern und somit der heutige Bahnfahrplan länger bestehen bleiben, sind zusätzliche Verbesserungen auf Basis des heutigen Bussystems zu prüfen.

Eine zusätzliche Erschliessung von Quartieren, Freizeitanlagen oder ausserhalb des Stadtgebiets liegenden Aussenwachten mit Kleinbussen wäre unter den aktuellen rechtlichen und finanziellen Randbedingungen des ZVV nur dann möglich, wenn diese vollumfänglich von der Stadt Wetzikon finanziert würden. Wenn in Zukunft der Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr nachweislich praxistauglich möglich ist, müssen die im GVK untersuchten Varianten zur Erschliessung von Gebieten mit langen Zugangswegen zur nächsten ÖV-Haltestelle oder mit geringer ÖV-Nachfrage neu beurteilt werden.

Zusätzlich zu den Bahnhöfen Wetzikon und Kempten ist es auch langfristig eher weniger zu erwarten, dass eine weitere S-Bahn-Haltestelle (Oberwetzikon) auf dem Gebiet der Stadt Wetzikon realisiert werden könnte. Der vorhandene Eintrag im kommunalen Richtplan soll aber für den Fall belassen werden, dass sich dessen Zweckmässigkeit in einem sehr langfristigen und über die üblichen Prognosezeiträume hinausgehende Zustand dennoch ergeben sollte.

7. Handlungsfeld 3: Velonetzplanung

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 3 «Velonetzplanung».

Heutige Situation und Herausforderungen

Der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit liegt mit 7% im kantonalen Schnitt. Dennoch liegt ein grosses Potenzial darin, im Binnenverkehr mehr auf das Velo zu setzen, weil v. a. die Wege innerhalb der Stadt Wetzikon und zwischen den Ortsteilen Distanzen aufweisen, die sehr gut mit dem Velo bewältigt werden könnten und die Topografie mehrheitlich flach ist. Dadurch können die Strassen vom motorisierten Binnenverkehr entlastet werden. Das tiefe Aufkommen liegt einerseits an verschiedenen Schwachstellen im Netz sowie einer teilweise unattraktiven Infrastruktur für Velos, insbesondere in den Ortszentren von Ober- und Unterwetzikon. Darüber hinaus bestehen subjektive Sicherheitsdefizite, die v. a. ungeübte Menschen davon abhalten, das Velo zu nutzen. Neben den Schwachstellen im Netz gibt es auch zu wenige und schlecht ausgerüstete Veloabstellanlagen, sowohl auf öffentlichem wie auch auf privatem Grund.

Absichten der Stadt

Der Kanton Zürich möchte den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen und hat bereits 2016 einen kantonalen Velonetzplan beschlossen, auf dem Wetzikon aufbauen kann. Mit dem von der Wetziker Stimmbevölkerung 2021 angenommenen Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Fuss- und Veloweg-Initiative» hat die Stadt Wetzikon ihren Willen bekundet, Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr umzusetzen. Für Planung und Bau der Massnahmen wurde damals ein Rahmenkredit von sechs Millionen Franken geschaffen. Wetzikon möchte ein lückenloses, sicheres und komfortables Velonetz für den Alltag schaffen.

7.1 Vorgehen

Die Erarbeitung des kommunalen Velonetzes erfolgt in drei Schritten:

1.) **Übersicht zu bestehenden Planungen und Empfehlungen:** Eine Auslegeordnung der vorhandenen Planungen schafft einen Überblick über die aktuelle Velonetzplanung. Grundlage bilden insbesondere das kantonale Velonetz für den Alltagsverkehr, das kommunale Velonetz, die kommunale Schwachstellenanalyse und diverse kantonale Empfehlungen.

2.) **Einschätzung zum kantonalen Verbindungsnetz**: Das kantonale Veloverbindungsnetz für Wetzikon wird verifiziert und es wird ein Blick auf das Unfallgeschehen sowie die Ergebnisse der Onlineumfrage geworfen.

3.) **Entwicklung kommunales Velonetz und Standards Veloverkehr:** Auf Basis der Schritte 1 und 2 wird der kommunale Velonetzplan für Wetzikon entwickelt und die Standorte für Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse ermittelt. Zudem werden kommunale Standards festgelegt. Durch den Abgleich der einzelnen Netzabschnitte – im Hinblick auf die hinterlegten, anzustrebenden Standards – mit der bestehenden Infrastruktur ergeben sich die Schwachstellen des Netzes.

7.2 Übersicht zu bestehenden Planungen und Vorgaben

7.2.1 Kantonales Velonetz für den Alltagsverkehr

Der Kanton Zürich verfolgt das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Zu diesem Zweck wurde 2016 der kantonale Velonetzplan beschlossen (vgl. Abbildung 29). Dieser stellt das kantonale «Velonetz Alltag» dar, die Freizeitrouten von SchweizMobil ergänzen dieses Grundnetz. Der Plan ist in die regionalen Richtpläne integriert und damit behördenverbindlich. Das kantonale Alltagsvelonetz umfasst folgende Funktionstypen:

- **Velobahnen** (ehemals Veloschnellrouten): Velobahnen sind hochwertige Verbindungen für den überregionalen Veloverkehr. Sie verlaufen entlang nachfragestarker Korridore und verbinden wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen. Die Strecken sind sicher, flüssig und komfortabel befahrbar. Dank möglichst unterbruchsfreier Führung mit wenigen Stopps ergibt sich für die Nutzer eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. Als höchster Hierarchietyp verfügen

Velobahnen über eine grosszügige Breite, welche das Kreuzen von je zwei nebeneinander fahrenden Velos pro Fahrtrichtung ermöglicht.

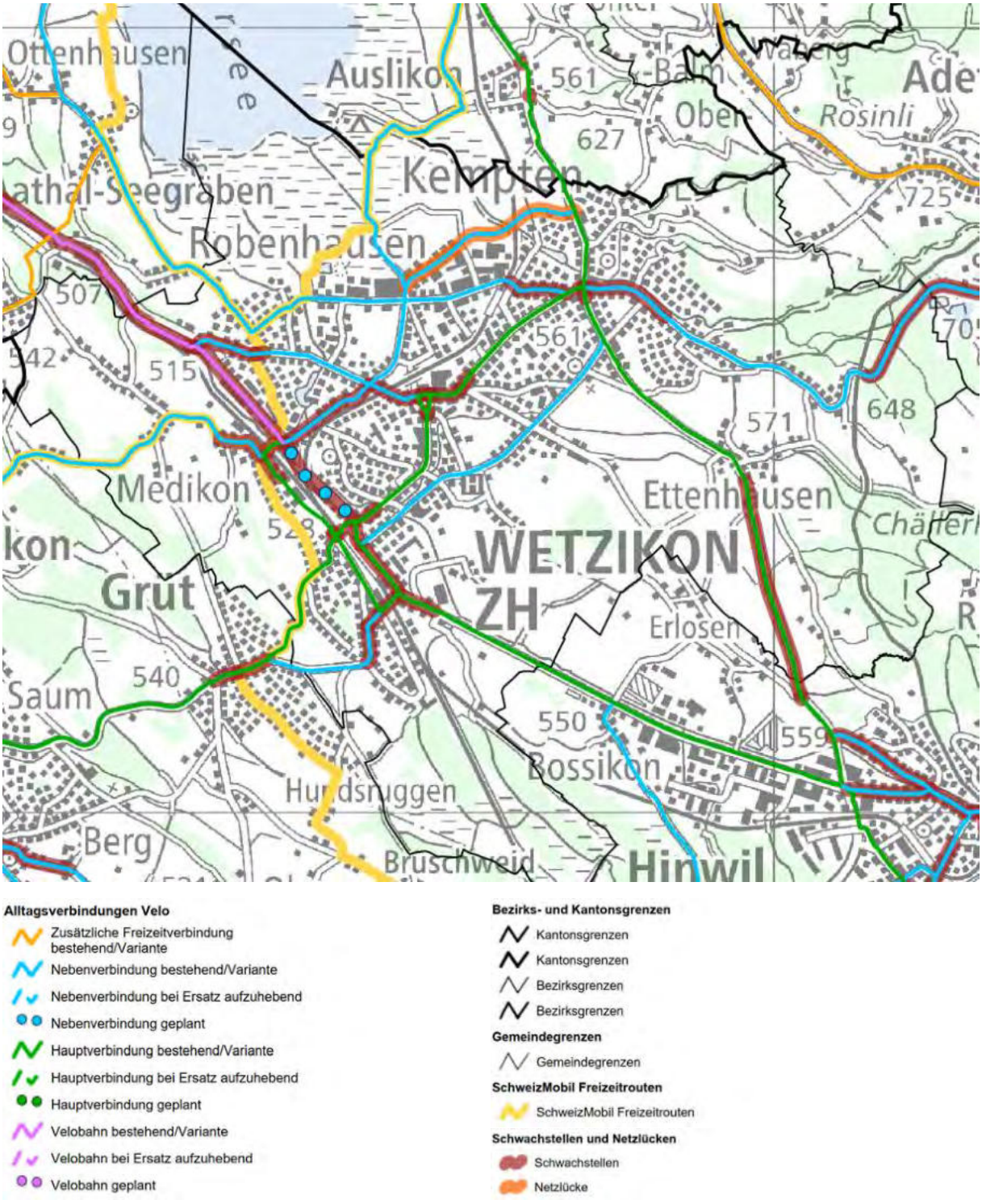


Abbildung 29 Ausschnitt des kantonalen Velonetzes für den Alltagsverkehr (GIS-ZH)

– **Hauptverbindungen**: Hauptverbindungen werden dort eingesetzt, wo das Potenzial und/oder die Nachfrage gross sind. Sie sind direkt, zügig und attraktiv gestaltet, vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsachsen. Zusammen mit den Velobahnen bilden sie die Hauptschlagadern des kantonalen Velonetzes und verbinden Räume mit grossem Veloverkehrspotenzial.

– **Nebenverbindungen**: Sie bilden das Basisnetz und sind für die Begegnung eines Velos je Fahrtrichtung ausgelegt. Innerorts sind beidseitige Radstreifen auf der Fahrbahn üblich, ausserorts bilden gemischte Fuss-/Velowege die Regel.

Im Netz von 2016 wurden Schwachstellen und Netzlücken ausgewiesen, die in den regionalen Richtplänen berücksichtigt sind. Punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken wurden im regionalen Richtplan jedoch nicht erfasst. Alle Schwachstellen und Netzlücken sind über den GIS-Browser des kantonalen Geoportals zugänglich. Die kantonalen «Standards Veloverkehr» vom Februar 2023[8] lagen 2016 noch nicht vor. Eine Neuevaluation der Schwachstellen des Alltagsvelonetzes durch den Kanton ist bisher aber nicht erfolgt.

Im RRP sind die Verbindungen des kantonalen Velonetzes Alltag abgebildet.

7.2.2 Kommunales Velonetz und kommunale Schwachstellenanalyse

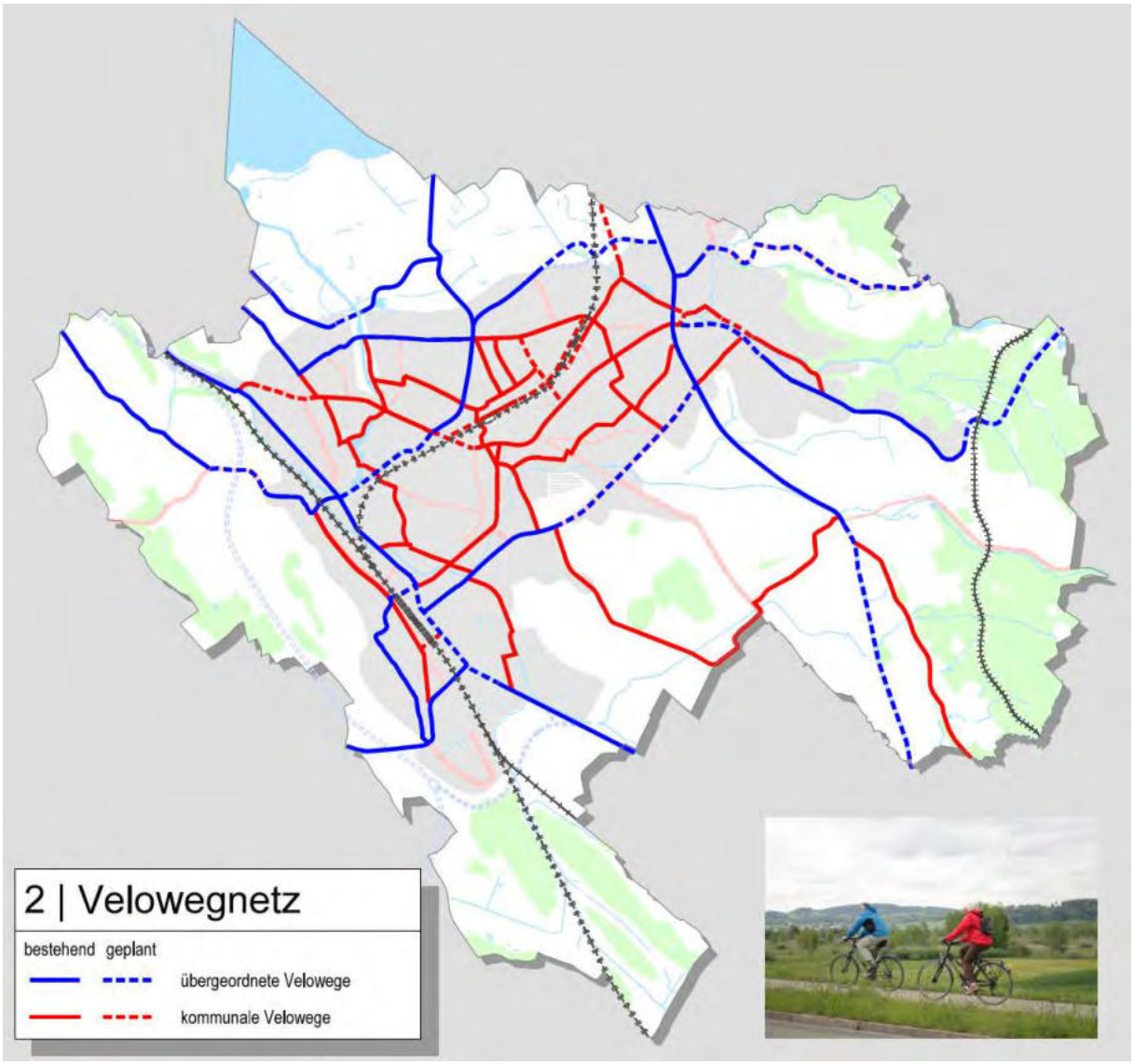


Abbildung 30 Kommunales Velonetz im geltenden kRP
Verkehrsplan MIV im Hintergrund transparent dargestellt.

8 Kanton Zürich: Standards Veloverkehr, Metron Zürich und asa Rapperswil, Februar 2023

Das kommunale, feinmaschige Velonetz ergänzt das kantonale Netz und stellt die Erschliessung der Quartiere sicher. Der aktuelle kommunale Velonetzplan wurde im Rahmen der Revision des kRP 2012 erstellt (Abbildung 30).

2018 hat die Abteilung Tiefbau der Stadt Wetzikon eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, es wurden 43 lineare Schwachstellen auf dem kantonalen und kommunalen Velonetz erfasst. Die seit Februar 2023 geltenden kantonalen «Standards Veloverkehr» lagen 2018 noch nicht vor, weshalb sie auch nicht zur Anwendung kommen konnten.

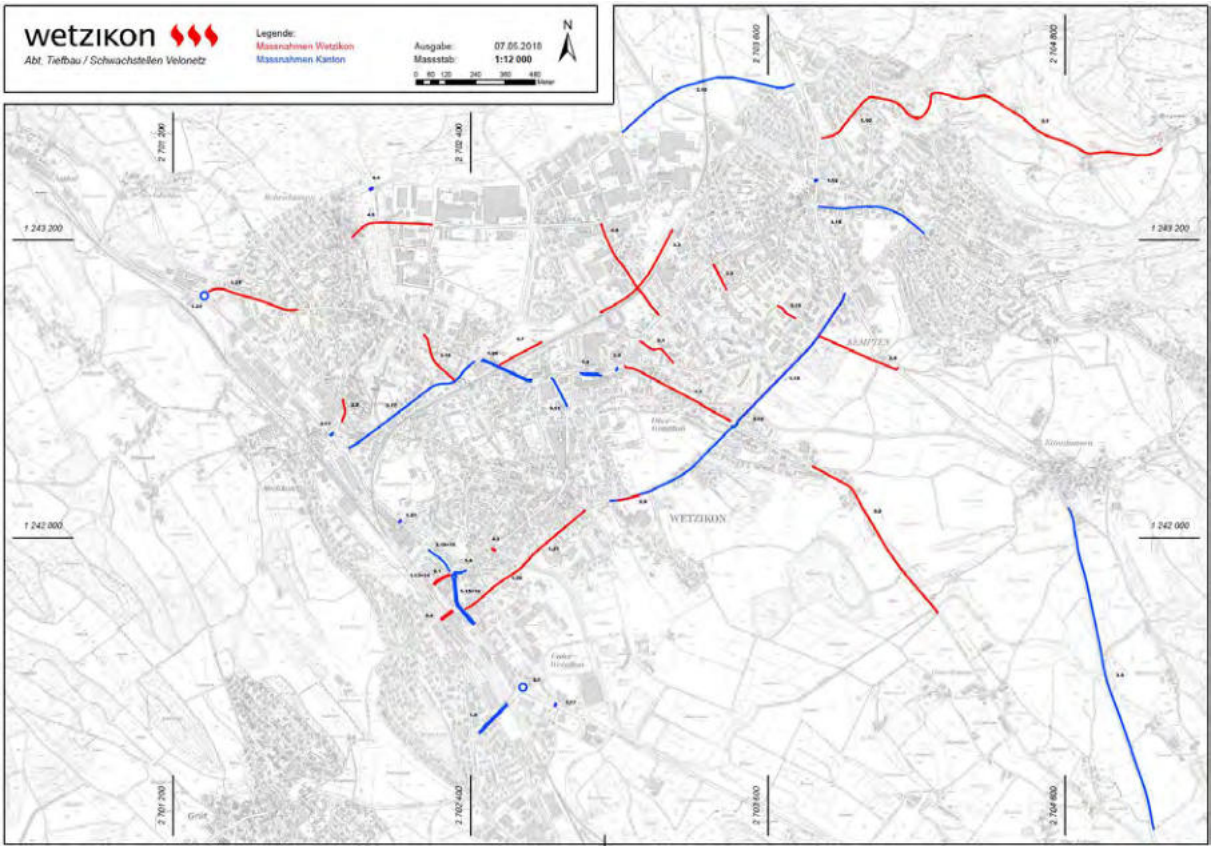


Abbildung 31 Kommunale Schwachstellenanalyse von 2018
Fokus auf lineare Elemente (Stadt Wetzikon, Abt. Tiefbau)

7.3.3 Empfehlungen für die Velonetzplanung

Der Kanton hat verschiedene Empfehlungen und Grundlagen für die Velonetzplanung publiziert:

Merkblatt für die kommunale Velonetzplanung (2021): Das Merkblatt mit empfehlendem Charakter zeigt ein mögliches Vorgehen für die Erarbeitung einer Velonetzplanung auf und umschreibt die Hauptanforderungen an das kommunale Velonetz. Mit der kommunalen Velonetzplanung soll das Veloverkehrsnetz im Siedlungsgebiet und zu den Nachbargemeinden für den Alltags- und Freizeitverkehr definiert und in Plänen dargestellt werden.

Velostandards des Kantons Zürich: Der Kanton hat in den Standards Veloverkehr verbindliche Ausbaustandards für die kantonalen Veloinfrastrukturen festgelegt. Für die Gemeinden haben die Standards empfehlenden Charakter.

7.3 Einschätzung zum kantonalen Verbindungsnetz

7.3.1 Sicherheits- und Qualitätsmängel kantonales Netz im Siedlungsgebiet

Im Siedlungsgebiet von Wetzikon verlaufen die kantonalen Haupt- und Nebenverbindungen grösstenteils entlang von Hauptverkehrsachsen des motorisierten Verkehrs (Abbildung 32), die dementsprechend auch eine relativ hohe Verkehrsbelastung aufweisen.

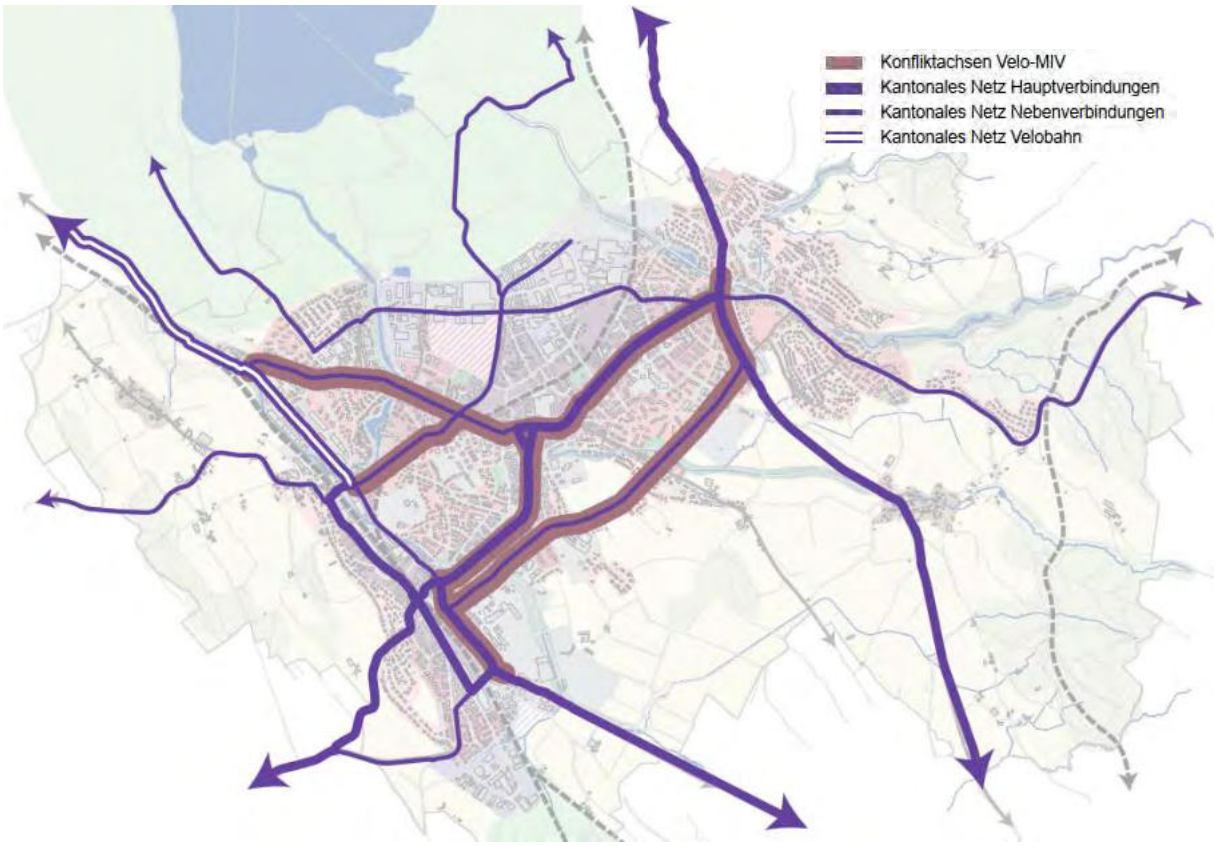


Abbildung 32 Kantonale Velorouten und Konfliktachsen infolge ungenügender Infrastruktur und hohem MIV-Aufkommen

Aufgrund beschränkter Platzverhältnisse lässt sich entlang dieser Achsen teilweise aber keine, den aktuellen kantonalen Standards entsprechende Veloinfrastruktur realisieren; vgl. dazu Tabelle 7.

Netzhierarchie	Einrichtungsradweg	Zweirichtungsradweg	Radstreifen
Hauptverbindung	2x 2.5 m	1x 3.5 m	2x 1.8 m
Nebenverbindung	2x 2.0 m	1x 2.5 m	2x 1.5 m

Tabelle 7 Dimensionierung von Veloinfrastrukturen innerorts bei Tempo 50 gemäss kantonalen Standards

Die vorhandene Veloinfrastruktur ist nicht überall gleich. Es gibt Strassen, wie beispielsweise die Spitalstrasse, die trotz einer kantonalen Veloverbindung und einer hohen Verkehrsbelastung keine Veloinfrastruktur aufweisen. Diverse Abschnitte der kantonalen Verbindungen werden derzeit aber auf Kernfahrbahnen geführt. Hierfür sind in den kantonalen Standards Rahmenbedingungen und Abmessungen definiert, die in Wetzikon auf mehreren Abschnitten, insbesondere auf der Bahnhof- und der Usterstrasse, nicht eingehalten sind:

- Die Velostreifen sind schmaler als 1,8 m.
- Der maximal zulässige DTV von 5'000 Fahrzeugen bei einem Kern von 4,5 m bzw. 7'500 Fahrzeugen bei einem Kern von 5,2 m wird überschritten.
- Der motorisierte Verkehr bildet regelmässig (Stau)Kolonnen.
- Auf den Abschnitten bestehen mehrere Linksabbiegebeziehungen.

Neben diesen streckenbezogenen Defiziten sind auch die Knoten und Verzweigungsbereiche für den Veloverkehr nicht oder ungenügend gelöst. Weder die Dimensionierung noch die Wahl der Knotenelemente entsprechen den kantonalen Standards.

7.3.2 Blick auf Onlineumfrage und Unfallgeschehen

Die Sicherheits- und Qualitätsmängel für den Veloverkehr auf den Hauptverkehrsachsen spiegeln sich auch in den Ergebnissen der Onlineumfrage zur Ortsplanungsrevision[9]. Die Verbesserung der Veloinfrastruktur gehört zu den zentralen Anliegen der Teilnehmenden. Besonders häufig wurden der Ausbau, eine klare Abgrenzung sowie sichere und durchgehende Velowege genannt. Das Veloangebot und die Veloinfrastruktur erhielten mit einer Durchschnittsnote von 3.4 (Skala 1 bis 6) die niedrigste Bewertung aller Verkehrsmittel. Die Infrastruktur wird als unattraktiv, unschön und unsicher wahrgenommen, da der Platz oft nicht ausreicht oder die Wege abrupt enden. Orte, an denen sich Zufussgehende und Velofahrende nicht sicher fühlen, wurden gehäuft entlang der genannten Konfliktachsen sowie um den Bahnhof Wetzikon und im Zentrum Oberwetzikon genannt (Abbildung 33).

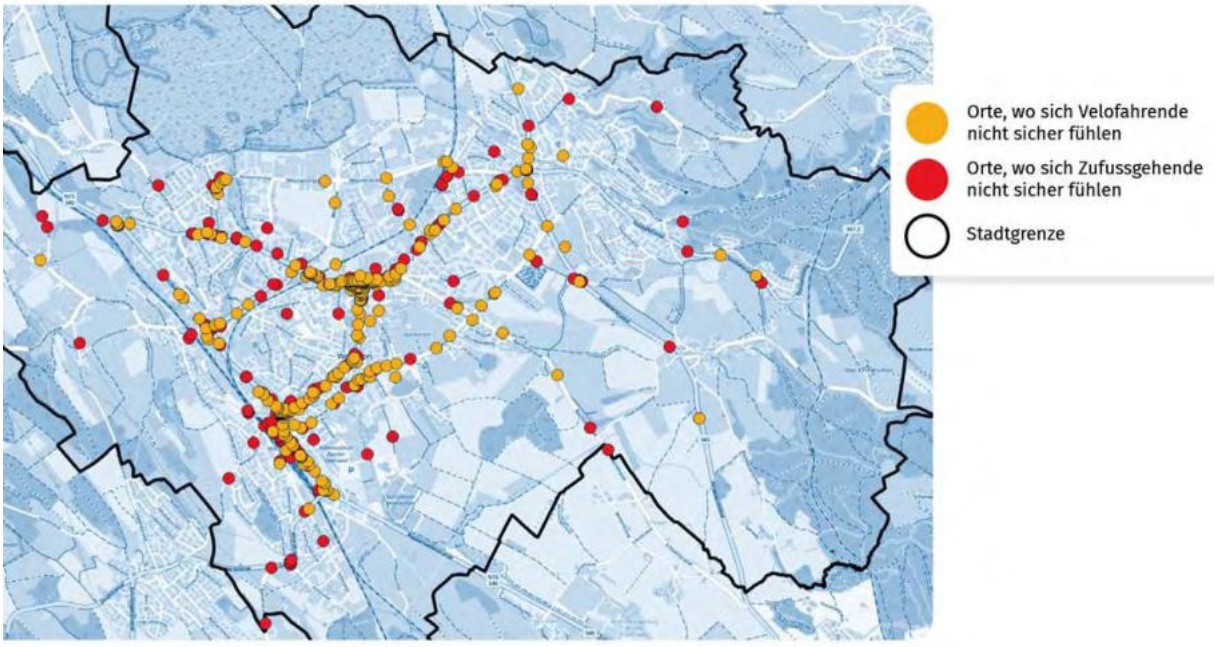


Abbildung 33 Subjektive Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr
Aus: «Ergebnis der Onlineumfrage zur Ortsplanungsrevision»

Auch bei den polizeilich registrierten Unfällen mit Velobeteiligung seit 2011 ist eine gewisse Dichte entlang der Hauptverkehrsachsen festzustellen (Abbildung 34). Es ist zu beachten, dass es sich um die aufsummierten Unfalldaten seit 2011 handelt, also um die Unfälle in fast 15 Jahren. Insofern sind zwar gewisse Häufungen erkennbar, wegen des langen Betrachtungszeitraums handelt es sich

9 Im Vorfeld der Ortsplanungsrevision hat die Stadt Wetzikon im Mai 2024 bei der Bevölkerung eine Online-Umfrage durchgeführt. Der Auswertungsbericht ist auf der Projektwebseite der Ortsplanungsrevision abrufbar.

dabei aber nicht um Unfallschwerpunkte. Auffallend ist der hohe Anteil an Selbst- oder Schleuderunfällen (pink eingefärbt); da es sich ausschliesslich um «Unfälle mit der Beteiligung von mindestens einem Velo» handelt, dürfte es sich dabei grossmehrheitlich um Stürze ohne (direkte) Fremdeinwirkung handeln.

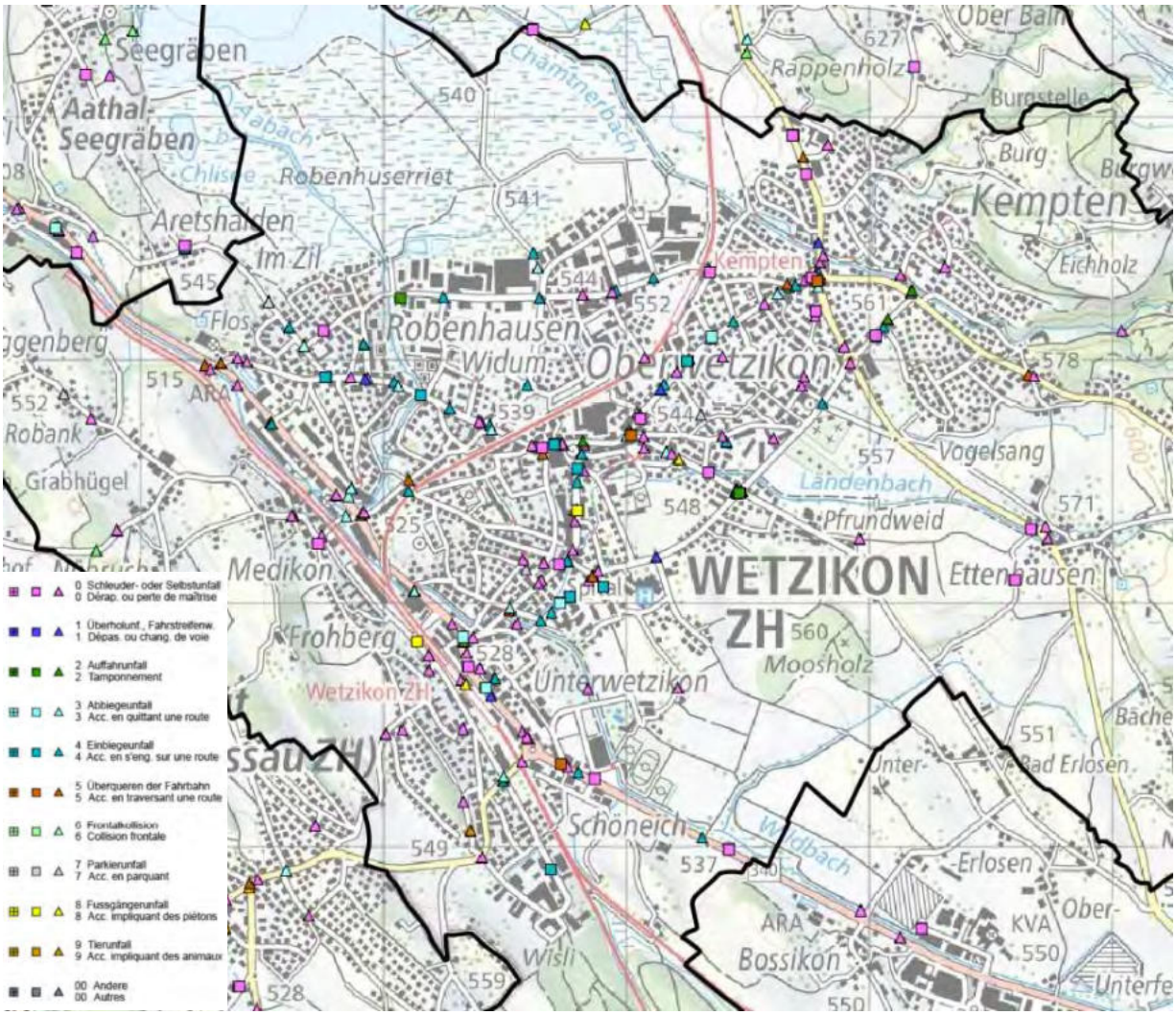


Abbildung 34 Polizeilich registrierte Unfälle mit Velobeteiligung seit 2011 (ASTRA; Datenstand 03.05.2025)

7.3.3 Fazit der Einschätzung

Das kantonale Velonetz Alltag weist zwar im Sinne eines Basisnetzes eine ausreichende Netzdichte auf. Die umgesetzte Veloinfrastruktur auf diesem Netz genügt aber über weite Strecken nicht und entspricht auch nicht den aktuellen kantonalen Standards. Offensichtlich schlägt dies auf die subjektive Sicherheit, also das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden. Das wiederum bedeutet, dass das Velo als Alltagsverkehrsmittel für einen grossen Teil der Bevölkerung keine Option ist. Dies sind Personen mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis, beispielsweise weil sie nicht sehr geübt oder mit Kindern unterwegs sind, die in einer von ihnen als sicher empfundenen Umgebung aber durchaus Velofahren würden. Schliesslich ist festzustellen, dass entlang der zentralen kantonalen Verbindungen der Raum für einen den kantonalen Standards entsprechenden Ausbau fehlt.

7.4 Konzeption kommunales Velonetz

7.4.1 Potenzialbetrachtung für das kommunale Velonetz

Zur Ermittlung der Potenziale im Veloverkehr werden die Ausgangspunkte (Produktoren) und Ziele (Attraktoren) im Raum betrachtet und danach die Nachfrage- oder Wunschlinien bestimmt. Produktoren sind Orte, an denen - bezogen auf die morgendlichen Pendlerbewegungen - Wege starten, also hauptsächlich Wohnstandorte. Attraktoren sind Orte, an denen diese Wege üblicherweise enden. Die wichtigsten Attraktoren sind Arbeitsgebiete und -stätten, Ausbildungseinrichtungen, öffentliche Nutzungen und Einkaufsmöglichkeiten sowie Sport- und Freizeitanlagen. Bahnhöfe sind sowohl Produktoren als auch Attraktoren: Für Zupendler, u.a. auch Schüler, wirkt der Bahnhof als Produktor, für Wegpendler dagegen als Attraktor. Flächige Produktoren und Attraktoren – insbesondere Wohn- und Arbeitsgebiete – werden anhand der Siedlungsstruktur und -dichte aggregiert.

In der Karte sind die einzelnen Attraktoren und Produktoren abhängig vom Publikumsaufkommen grösser oder kleiner dargestellt, wobei es sich um eine qualitative Einschätzung handelt. Die Verbindungen zwischen Produktoren und möglichen Attraktoren werden als Wunschlinien bezeichnet (vgl. Abbildung 35).

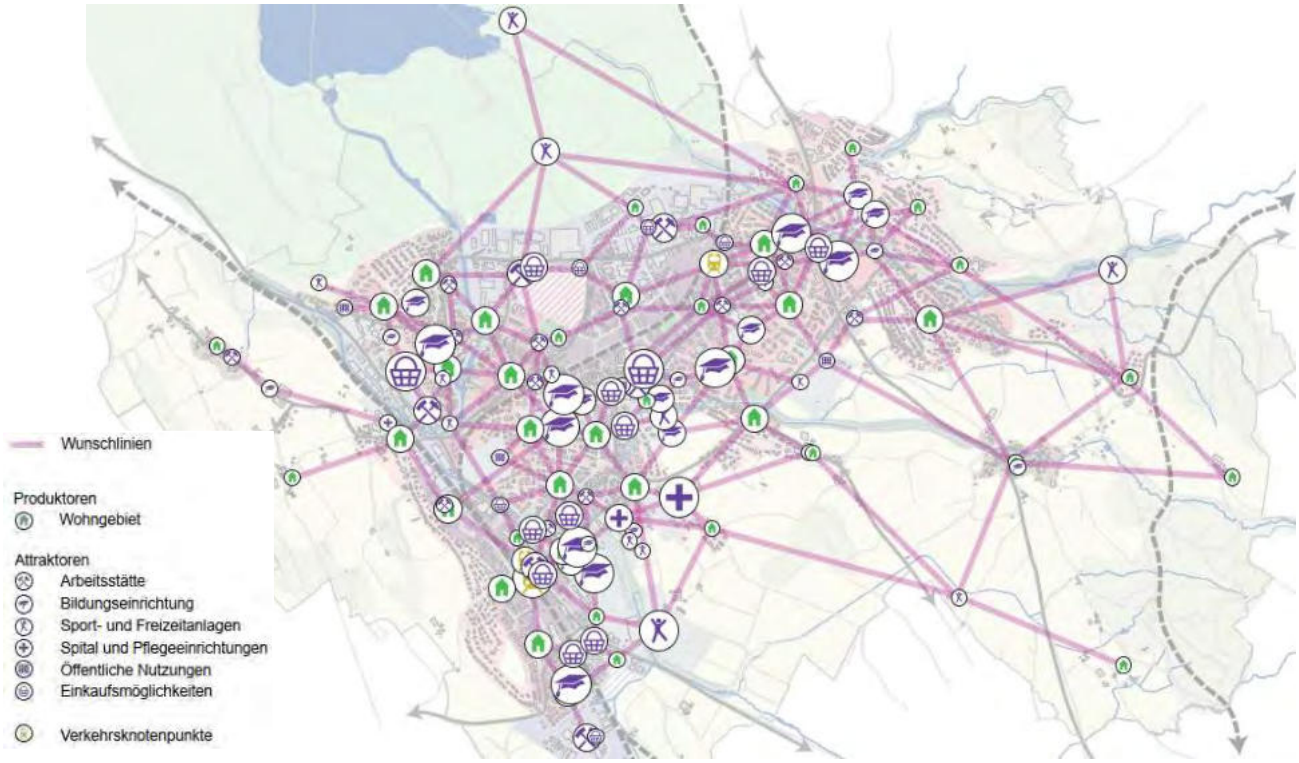


Abbildung 35 Potenzialbetrachtung: Produktoren, Attraktoren und Wunschlinien

Aus der Darstellung in Abbildung 35 lässt sich eine gewisse Verdichtung von Wunschlinien zwischen Kempten, dem Zentrum Oberwetzikon und Unterwetzikon sowohl entlang der Bahnhofstrasse als auch rückwärtig zwischen Bahnhof- und Spitalstrasse erkennen; ansatzweise ergibt sich vom Zentrum her ein weiterer Ast entlang der Usterstrasse. Da ein grosser Teil der wichtigen Attraktoren an diesen Achsen liegt, war ein solches Ergebnis zu erwarten. Weiter ergibt sich aus der Potenzialanalyse eine recht disperse Verteilung der Wunschlinien in die Fläche, was direkt mit der Struktur und Verteilung der Wohnquartiere zusammenhängt.

7.4.2 Komfortable, kommunale Verbindungsrouten: das «Gelbe Band»

Das Ziel für die Netzkonzeption besteht darin, mit dem kommunalen Velonetz die ermittelten Wunschlinien möglichst gut abzubilden. Gleichzeitig ist aber auch den oben erläuterten Schwächen des kantonalen Netzes Rechnung zu tragen. Zur Erhöhung des Veloanteils am Modal-Split sind die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass auch Personen mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis sich wieder auf das Velo wagen. Da entlang der Hauptachsen des motorisierten Verkehrs teilweise zu wenig Platz für eine ausreichende und damit attraktive Veloinfrastruktur zur Verfügung steht, wird mit dem Ansatz von **parallelen, kommunalen Verbindungsrouten** über Quartierstrassen und Wege ein alternatives Netz entwickelt. Dieses soll die Anforderungen an ein durchgehendes, hochwertiges Velonetz erfüllen, wie es sowohl von der kommunalen Mobilitätsstrategie als auch von den übergeordneten Planungsinstrumenten und -behörden verlangt wird. Konfliktpunkte mit stark belasteten Hauptverkehrsachsen beschränken sich auf Querungsstellen, an denen die Verbindungsrouten diese queren. Werden diese Querungsstellen sorgfältig gelöst, entsteht ein alternatives Verbindungsnetz, das auch für den innerkommunalen Verkehr eine funktionierende Option zum MIV darstellt.

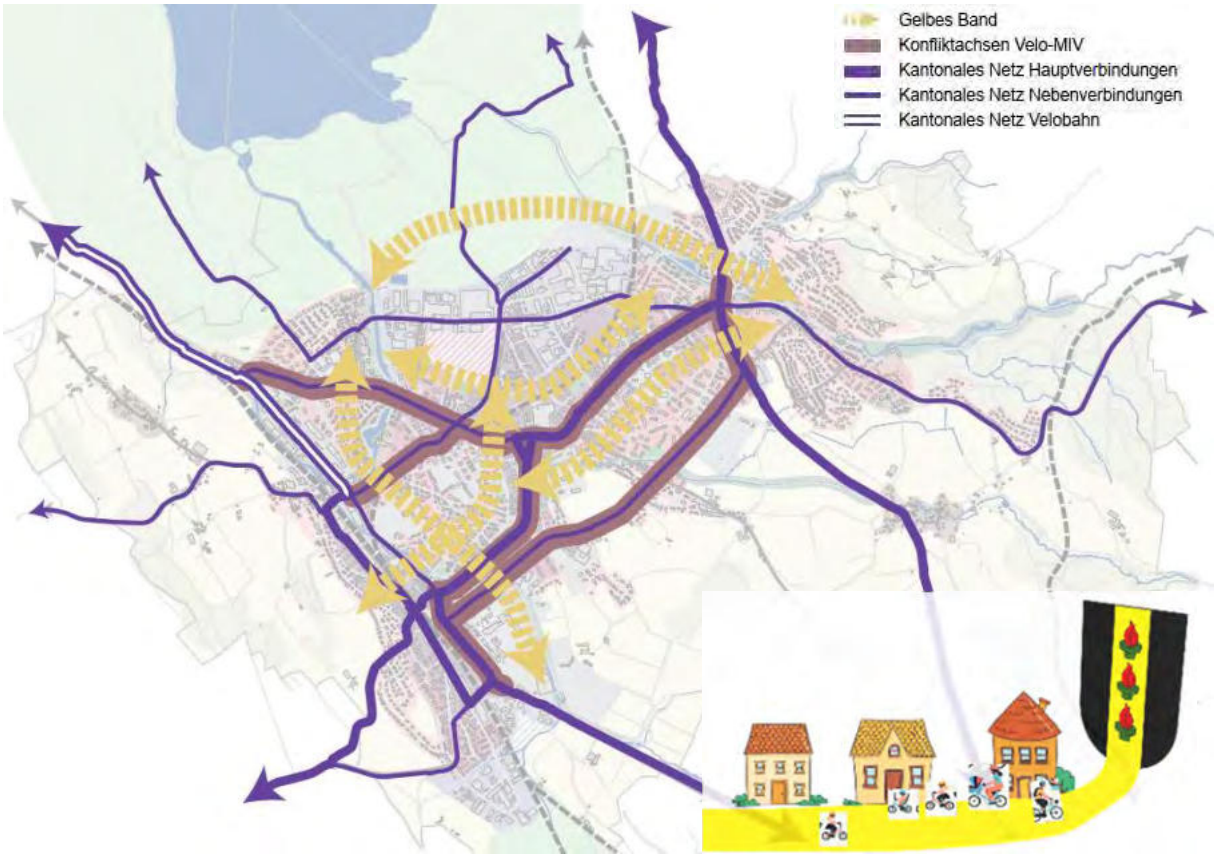


Abbildung 36 Idee des Gelben Bands, schematisch
Inlay: «das Gelbe Band von Wetzikon»

Basierend auf diesen Überlegungen wurde **das Gelbe Band als komfortable kommunale Verbindungsrouten** entwickelt. Damit werden Ortsteile untereinander sowie mit zentralen Einrichtungen verbunden, es soll auch die Anbindung an die übergeordneten Velorouten gewährleisten (Abbildung 36). Das Gelbe Band ist primär auf Lückenlosigkeit und Komfort ausgerichtet, es ist jedoch keine Velobahn/Veloschnellroute. Damit sollen Benutzergruppen mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis angesprochen werden. Da es zu wesentlichen Teilen auf Mischflächen gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt werden muss, werden Einschränkungen wie reduzierte Geschwindigkeit in Kauf genommen; gleichzeitig ist damit aber auch gesagt, dass das Gelbe Band nicht auf möglichst

schnelles Vorwärtskommen ausgelegt ist. Geübte, schnelle Velofahrende und insbesondere auch (schnelle) E-Bikefahrende benutzen für das effiziente Vorwärtskommen weiterhin das übergeordnete kantonale Netz.

7.4.3 Kommunales Velonetz

Für die Entwicklung des Velonetzes werden die Wunschlinien auf das Strassen- und Wegenetz umgelegt. Dabei wird angestrebt, einen möglichst grossen Teil der Wunschlinien auf geeignete bestehende oder geplante Strassen- und Wegabschnitte zu legen; allerdings müssen hierbei auch Wunschlinien gebündelt werden. Fehlen Strassen oder Wege zur Bedienung bestimmter Wunschlinien, werden alternative Routen evaluiert. Wo keine geeigneten Alternativen vorhanden sind, werden neue Netzelemente vorgeschlagen. Das so hergeleitete kommunale Velonetz ist auf Seite 81 dargestellt.

Das Rückgrat für das Velonetz ist und bleibt das kantonale Netz, auch wenn es auf einem Teil der Abschnitte nicht gemäss den aktuellen kantonalen Standards umgesetzt ist. Diesbezüglich bleibt die Verantwortung auch weiterhin beim Kanton. Das kommunale Netz bietet mit dem Gelben Band attraktive und wenig verkehrsbelastete Alternativen zu den Verbindungen des kantonalen Netzes; es hat sowohl Verbindungs- als auch Erschliessungsfunktion. Das Gelbe Band ist Teil des kommunalen Erschliessungsnetzes. Die übrigen Verbindungen des kommunalen Erschliessungsnetzes dienen vor allem der Feinerschliessung der Quartiere.

Soweit wie möglich wird das kommunale Netz auf Quartierstrassen mit tiefer MIV-Belastung geführt. Kombinierte Fuss- und Velowege sind grundsätzlich nur geeignet, wenn Begegnungen zwischen Velos und Fussgängern selten sind, allerdings wird selbst in den kantonalen Standards darauf hingewiesen, dass eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr aufgrund lokaler Rahmenbedingungen vielerorts nicht vollständig möglich ist. Dies ist für Teile des Gelben Bandes der Fall; es wird aber akzeptiert, dass in diesen Bereichen mit niedriger Geschwindigkeit gefahren wird. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind aber auf jeden Fall Übersichtlichkeit und ausreichende Sichtweiten wichtig. Die Führung von Velo- und Fussverkehr auf gemeinsamen Flächen mit hohem Fussverkehrsaufkommen – namentlich in Zentrumsbereichen – wird jedoch durch im Konzept vermieden.

GVK Wetzikon
Velonetz

Velonetz

Übergeordnete Planung
- Kantonale Velobahn
- Kantonale Hauptverbindung
- Kantonale Nebenverbindung
- Freizeitverbindung Veloland Schweiz

Kommunale Planung
- Erschliessungsnetz
- Gelbes Band

Informationsinhalt
- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wichtige Strassen
- Gemeindegrenze

N

Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand Dezember 2025

7.4.4 Kommunale Standards Veloverkehr

Basierend auf den kantonalen Standards wurden Standards für das kommunale Velonetz Wetzikon entwickelt. Hierbei wurde generell auf die tiefste Kategorie, die Nebenverbindungen, abgestellt. Die kommunalen Standards Veloverkehr finden sich im Anhang A1.1.

Für das Gelbe Band liegt der Schwerpunkt auf Komfort und Sicherheitsempfinden. Entsprechend gelten für die Dimensionierung der Infrastruktur beim Gelben Band etwas höhere Werte und strengere Grenzwerte für die Führung im Mischverkehr. Bei kombinierten Fuss- und Velowegen ist eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie eine niedrige Fahrgeschwindigkeit erforderlich. Diese Kultur benötigt voraussichtlich einen gewissen Zeitraum, um bei den Nutzern ein «Gelbes-Band-Gefühl» entwickeln zu lassen. Eine Unterstützung mit einer Kampagne, einem eingängigen Logo und Slogan könnte dabei hilfreich sein; dafür wären die Kenntnisse von Fachleuten aus Signaletik und Kommunikation erforderlich. Es ist nicht wegzudiskutieren, dass die Mischung von Fuss- und Veloverkehr Konfliktpotenzial birgt, insbesondere mit Blick auf die Zunahme der E-Bikes. Die Option des Verbots von schnellen E-Bikes sollte man sich deshalb offenhalten, sie stellt aber klar eine Rückfallebene dar.

Eine wichtige Bedingung für ein funktionierendes Netz ist seine Durchgängigkeit, also die Unterbruchsfreiheit. In der Praxis liegen die Herausforderungen weniger bei den Strecken als bei Querungen und Knoten. Als Hilfestellung für künftige Projekte wird auf die kantonalen Standards verwiesen; es ergibt keinen Sinn, hierfür separate, kommunale Standards ableiten zu wollen.

7.5 Veloabstellanlagen

7.5.1 Bedeutung und Bedarf

Taugliche Abstellanlange mit einer ausreichenden Zahl an Abstellplätzen sind essenziell für den Gebrauch des Velos. «Tauglichkeit» hat in diesem Kontext verschiedene Facetten. In jedem Fall müssen Abstellanlagen gut und einfach zugänglich sein, wenn immer möglich fahrend, und möglichst nahe beim eigentlichen Ziel liegen. Sie müssen eine Möglichkeit bieten, um den Velorahmen an der Anlage anzuschliessen. Halterungssysteme müssen einfach bedienbar sein und dürfen keine Schäden am Velo, insbesondere an Kabeln und Kabelhüllen verursachen. Abhängig vom Zweck sollten sie zudem gedeckt und beleuchtet sein. Schliesslich ist auf den wachsenden Bedarf für Abstellplätze für Spezialvelos wie Cargobikes oder auch Velos mit Anhängern hinzuweisen; dem ist insbesondere auch im öffentlichen Raum Rechnung zu tragen. Im Handbuch «Veloparkierung»[10] sind detaillierte Angaben zu allen relevanten Aspekten zu finden.

Der Bedarf an Veloabstellplätzen ist abhängig von der Nutzung. Für private Bauherrschaften ist die kommunale Parkplatzverordnung (PPVO) verbindlich. Die geltende PPVO der Stadt Wetzikon aus dem Jahre 2017 genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr und gerade im Hinblick auf den angestrebten höheren Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit ist eine Anpassung erforderlich. Im HF 7 «Unterstützung Mobilitätswandel» (vgl. Kapitel 11) sind Empfehlungen zur Anpassung der PPVO in Bezug auf die Veloabstellplätze hergleitet und erläutert (vgl. auch Anhang A3.4). Massgeblich sind die Norm VSS 40 065 sowie das bereits erwähnte Handbuch «Veloparkierung»; zudem hat die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich eine Reihe von nutzungsbezogenen Merkblättern zur Veloparkierung publiziert.

10 Bundesamt für Strassen/Velokonferenz Schweiz: Veloparkierung; Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, 2008. ARGE planum – co.dex, Biel

Analog zu privaten Bauherrschaften ist auch die öffentliche Hand dazu verpflichtet, bei ihren Bauten und Einrichtungen ein adäquates Angebot an Veloabstellplätzen zu erstellen. Zudem gibt es Standorte mit einem konzentrierten Aufkommen an Veloverkehr, an denen eine grössere Anzahl an Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Interesse liegt, eine Pflicht zur Erstellung aber nicht so einfach zugewiesen werden kann. Typische Beispiele hierfür sind Bahnhöfe und grössere ÖV-Haltestellen, Freizeitanlagen oder Zentrumsbereiche. Im Genehmigungsverfahren sollte von den Baugesuchsstellern grundsätzlich eine angemessene Anzahl an Abstellplätzen eingefordert werden. Da es sich wie beispielsweise bei Bahnhöfen aber häufig um essenzielle oder qualitätssteigernde Nutzungen handelt, liegt es auch im Interesse der Stadt Wetzikon, ein ausreichendes Angebot sicherzustellen. Soweit es nicht möglich ist, Private für die Behebung des Veloabstellplatz-Defizits in die Pflicht zu nehmen, muss dies durch die Stadt erfolgen. Mit einem regelmässigen Monitoring, beispielsweise durch Erhebung der wild parkierten Velos, können solche Defizite systematisch und frühzeitig erhoben werden.

7.5.2 Abstellanlagen im öffentlichen Interesse

Bei den Abstellanlagen von öffentlichem Interesse handelt es sich mehrheitlich um Anlagen, die einer bestimmten Nutzung/Einrichtung zugeordnet werden können, und somit punktuell zu verorten sind. Es werden drei Kategorien unterschieden: Freizeit/Kultur, ÖV-Haltepunkt, Einkaufszentren/öffentliche Verwaltung/Schulen. Entlang der Zentrumsachse in Oberwetzikon besteht aber auch ein Bedarf an kleineren, dezentral verteilten Anlagen an der Bahnhofstrasse, die vor allem beim Einkauf in den anliegenden Geschäften genutzt werden können. Hierbei wird an Gruppen von zwei bis maximal fünf Anlehnbügeln gedacht, die im Abstand von 50 bis 200 m entlang der Strasse angeordnet werden.

Der Velonetzplan mit den Abstellanlagen von öffentlichem Interesse findet sich im Anhang A1.2.

7.5.3 Handlungsbedarf Veloabstellanlagen

Hinsichtlich der Veloabstellanlagen besteht gemäss den obigen Ausführungen in vier Bereichen Handlungsbedarf:

- Überarbeitung der PPVO: Die Parkplatzverordnung (PPVO) muss in Bezug auf die Vorgaben zu Veloabstellanlagen überarbeitet werden (vgl. HF 7).
- Aufwertung bzw. Neubau von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse: Bestehende Abstellanlagen im öffentlichen Interesse sind bezüglich ihrem Ausbaustandard zu überprüfen. Gegebenenfalls sind die Abstellanlagen aufzuwerten, damit Attraktivität und Sichtbarkeit zunehmen. Fehlende Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse sind neu zu erstellen.
- Periodische Überprüfung öffentlicher Abstellanlagen: Öffentlich zugängliche Abstellanlagen müssen regelmässig hinsichtlich Ausbaustandard, Zustand und Auslastung einer überprüft werden - insbesondere, wenn sich das Verkehrsverhalten ändert, z.B. durch eine wesentliche Verbesserung der Veloinfrastruktur (vgl. Anhang A1.2).
- Monitoring und Bedarfsermittlung in Quartieren: Wenn in Quartieren vermehrt Velos wild im öffentlichen Raum abgestellt werden, deutet dies darauf hin, dass für die bestehenden Nutzungen nicht ausreichend Abstellanlagen zur Verfügung stehen. In diesem Fall sind geeignete Anlagen im öffentlichen Raum zu prüfen (Monitoring-Auftrag, vgl. Anhang A1.2).

7.6 Schwachstellen kommunales Netz und Priorisierung

7.6.1 Schwachstellenerfassung und -behebung

Die Schwachstellenanalyse aus dem Jahr 2018 ist teilweise überholt. Aufgrund der neuen Netzkonzeption wurde daher eine neue, oberflächliche Schwachstellenanalyse erstellt. Dabei gilt es zu beachten, dass dies eine Momentaufnahme darstellt und dass die einzelnen Schwachstellen in einem nächsten Schritt genauer verifiziert werden müssen.

Die Erfassung der Schwachstellen des kommunalen Netzes erfolgte mittels GIS-Analyse. Auf den einzelnen Abschnitten wurden die verfügbaren Querschnitte mit den Sollwerten aus den kommunalen Standards abgeglichen. Soweit relevant wurden Verkehrsbelastungen auf den Abschnitten aufgrund von deren Lage und Funktion grob beurteilt; im Zweifelsfall ist nachgelagert eine Beurteilung vor Ort oder auch eine Messung durchzuführen. Querungsstellen wurden auf Grund des aktuellen Luftbildes im kantonalen GIS grob beurteilt; viele der ausgewiesenen Schwachstellen bei Querungen sind aber ohnehin neu im Netz, weshalb auch noch keine Massnahmen umgesetzt sind.

Bei verschiedenen Netzabschnitten in der Peripherie wurden, gemessen an den kommunalen Standards, zu schmale Querschnitte festgestellt. Es handelt sich dabei um Abschnitte, die ausserhalb des Siedlungsgebiets auf bestehenden Flurwegen oder auf Wegen im Moorschutzperimeter geführt werden. Angesichts der zu erwartenden Frequenzen von Velo- und Fussverkehr wäre es nicht verhältnismässig, auf diesen Abschnitten eine Verbreiterung vorzunehmen. Abgesehen davon wäre das im Moorschutzperimeter auch kaum bewilligungsfähig. Es wird deshalb darauf verzichtet, diese Abschnitte als Schwachstellen auszuweisen.

Der Schwachstellenplan findet sich im Anhang A1.3.

Die Schwachstellenbehebung konzentriert sich im Grundsatz auf drei Aspekte:

1.) Der grösste Teil des kommunalen Netzes verläuft über Quartierstrassen. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens kann der Veloverkehr hier im Mischverkehr geführt werden, sofern die gefahrenen Geschwindigkeiten dem Niveau einer Tempo-30-Zone oder -Strecke entsprechen. Die Schwachstellenbehebung besteht daher vor allem darin, dieses Geschwindigkeitsniveau sicherzustellen, sei es durch Massnahmen der Strassengestaltung oder durch signalisierte Höchstgeschwindigkeiten.

2.) Ein weiterer wesentlicher Teil des kommunalen Netzes führt über Wege mit Fuss- und Velomischverkehr. Wie bereits in der Konzeption des lokalen Verbindungsnetztes erwähnt, lässt sich dieser Mischverkehr auch in dicht besiedelten Gebieten mit zeitweise etwas höherem Fussverkehrsaufkommen nicht vollständig vermeiden, wenn ein ausreichendes Velonetz bereitgestellt werden soll. Um die Schwachstellen zu beheben, sollen diese Wege eine Breite gemäss den kommunalen Standards Veloverkehr aufweisen. Auf diesen Abschnitten ist eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie eine niedrige Fahrgeschwindigkeit zu fördern.

3.) Bei allen Verbindungen gibt es Querungsstellen und Knoten – insbesondere mit den Hauptverkehrsstrassen – die unzureichend gelöst sind. Die Behebung dieser Schwachstellen ist besonders anspruchsvoll, da die Abhängigkeit mit anderen Verkehrsmitteln stark ins Gewicht fällt. Gleichzeitig ist die Aufhebung dieser Schwachstellen besonders wichtig, da diese Stellen als gefährlich wahrgenommen werden und sich dadurch unmittelbar auf das Sicherheitsempfinden auswirken.

7.6.2 Priorisierung

Eine Priorisierung der verschiedenen Schwachstellen ist noch nicht erfolgt, sie hat im Nachgang zum GVK schrittweise zu erfolgen. Für die Priorisierung bei der Behebung der Schwachstellen ist die Nachfrageperspektive entscheidend. Sie orientiert sich innerhalb des kommunalen Velonetztes an zusammenhängenden Linien und Verbindungen. Daher sind in einem ersten Schritt zunächst Verbindungen zu definieren und in Bezug auf ihre Bedeutung im Netz zu bewerten. Verläuft eine Verbindung zwischen zwei Quartieren beispielsweise via Zentrum Oberwetzikon, bedient diese einen grossen Teil der Nachfrage und soll daher eine hohe Bedeutung erhalten.

Innerhalb einer Verbindung unterscheiden sich die Schwachstellen hinsichtlich des zeitlichen Aufwands für Planung und Umsetzung erheblich. Knoten und Querungen stellen die grösste Herausforderung und für die Nutzenden oft auch die grösste Unterbrechung dar. Diese sollen zuerst geplant und in eine zeitliche Abhängigkeit (Koordination mit anderen Planungs- und Sanierungsvorhaben, fachliche Abhängigkeiten, Zuständigkeiten) gebracht werden, bevor die restlichen Massnahmen auf einer Verbindung folgen.

Ziel des Priorisierungsprozesses muss es sein, möglichst früh durchgängige, nutzenbringende Verbindungen zu eröffnen. Die Eröffnung solcher Verbindungen kann im Sinne des HF 7 «Unterstützung Mobilitätswandel» durch Informationskampagnen begleitet werden.

Die Verbindungen des Gelben Bands haben – basierend auf obigen Ausführungen – die höchste Bedeutung. Entsprechend sind die Querungsstellen dieser Verbindungen mit den Hauptverkehrsachsen zuerst anzugehen. Neue Wege und Wegverbreiterungen benötigen infolge des dafür erforderlichen Landerwerbs ebenfalls einen längeren Vorlauf. Danach folgen die Querungsstellen des restlichen kommunalen Velonetzes. Die Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeit auf Quartierstrassen und darauf basierend allenfalls eine Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen erzeugen den geringsten Aufwand.

8. Handlungsfeld 4: Fusswegnetzplanung

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 4 «Fusswegnetzplanung».

Heutige Situation und Herausforderungen

Der Fussverkehr hat einen vergleichsweisen tiefen Anteil am Modalsplit (17% in Wetzikon, 27% kantonsweit). Hier liegt ein weiteres grosses Potenzial, um den motorisierten Binnenverkehr zu reduzieren, v.a. auf kurzen Distanzen innerhalb von Wetzikon. Heutige Hürden fürs Zufussgehen sind analog dem Veloverkehr vermutlich Schwachstellen und Lücken im Fusswegnetz, eine tiefe Attraktivität aufgrund der hohen motorisierten Verkehrsbelastungen v.a. in den Zentren und (subjektive) Sicherheitsdefizite. Die aktuelle Schwachstellenanalyse ist aus dem Jahr 2015 und auch der dazugehörige Massnahmenplan Fussverkehr ist nicht mehr sehr aktuell.

Zudem sind die aktuellen Richtplaninhalte zum Fussverkehr teilweise unbefriedigend. Die in der Richtplankarte Verkehrsplan II enthaltenen «Ausgangspunkte für neue Fuss- und Wanderwegverbindungen» sind für die Umsetzung zu generisch. Auch sind die Verbindungen nicht hierarchisiert, es wird einzig zwischen mit und ohne Hartbelag unterschieden. Es bestehen noch keine Standards für den Ausbau der Fusswegverbindungen.

Absichten der Stadt

Ein direktes, sicheres und attraktives Fusswegnetz dient der Wetziker Bevölkerung nicht nur zur Fortbewegung, sondern auch zur Erholung. Es trägt daher entscheidend zur Standortqualität bei. Von allen Verkehrsmitteln ist der Weg zu Fuss oftmals der direkteste. Gerade für Kinder, Schülerinnen und Schüler, ältere Leute und Menschen mit Behinderung, die in ihrer Verkehrsmittelwahl ein-geschränkt sind, ist eine geeignete Infrastruktur für den Fussverkehr zentral. Dabei ist auch die Umsetzung der Verbesserungen aus dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Fuss- und Veloweg-Initiative» ein wichtiger Schritt. Die Fusswegnetzplanung thematisiert alle für Fussgängerinnen und Fussgänger relevanten Infrastrukturaspekte, etwa sichere Schulwege, Querungsmöglichkeiten, Fussgängerlängsverbindungen entlang von Strassen, attraktive Aufenthaltsbereiche oder Wege entlang von Gewässern und Grünräumen.

8.1 Vorgehen

Der bestehende kommunale Fusswegnetzplan wird analysiert, hinsichtlich Aktualität überprüft und wo notwendig angepasst oder ergänzt. Es wird eine deutlich kleinere Maschenweite angestrebt, als dies beim Fusswegnetz im gültigen kRP der Fall ist, um damit ein Basisnetz in allen Quartieren sicher zu stellen. Das neue kommunale Fusswegnetz wird mit den Freiraumverbindungen aus dem REK abgeglichen; Freiraumverbindungen verbinden einzelne Freiräume im Siedlungsgebiet sowie die Stadt- und Quartierzentren mit der umliegenden Landschaft und sind Teil des Fusswegnetzes.

8.2 Übersicht zu bestehenden Planungen und Vorgaben

8.2.1 Kantonale und regionale Planungen

Der KRP enthält keine Einträge zum Fussverkehr. Im RRP ist das regionale und überregionale Fuss- und Wanderwegnetz festgelegt (Abbildung 38), das vor allem auf den Freizeitverkehr ausgerichtet ist. Teilweise stimmen die offiziell signalisierten Wanderwege allerdings nicht mehr mit dem RRP überein. Das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz ist als Netz viel zu dünn, als dass es in Analogie zum Veloverkehr als «Basisnetz» bezeichnet werden könnte.

Das Amt für Raumentwicklung des Kantons (ARE) hat 2019 kantonsweit die räumlichen Fussverkehrspotenziale und die Relevanz einzelner Netzabschnitte ermittelt und dazu im kantonalen GIS-Browser eine Karte publiziert (Abbildung 39). Mit dem Potenzial wird die Zahl der in Fussdistanz erreichbaren Ziele abgebildet, beispielsweise für Einkauf, Gastronomie, Haltstellen des ÖV etc. Die Relevanz der Netzabschnitte ergibt sich aus der geschätzten Zahl der daraus generierten Fusswege. Im Gegensatz zu den Wanderwegen ist diese Analyse auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Erwartungsgemäss konzentriert sich in Wetzikon das Potenzial und die Bedeutung der Wege auf den Siedlungskern mit der grössten Dichte und Durchmischung.

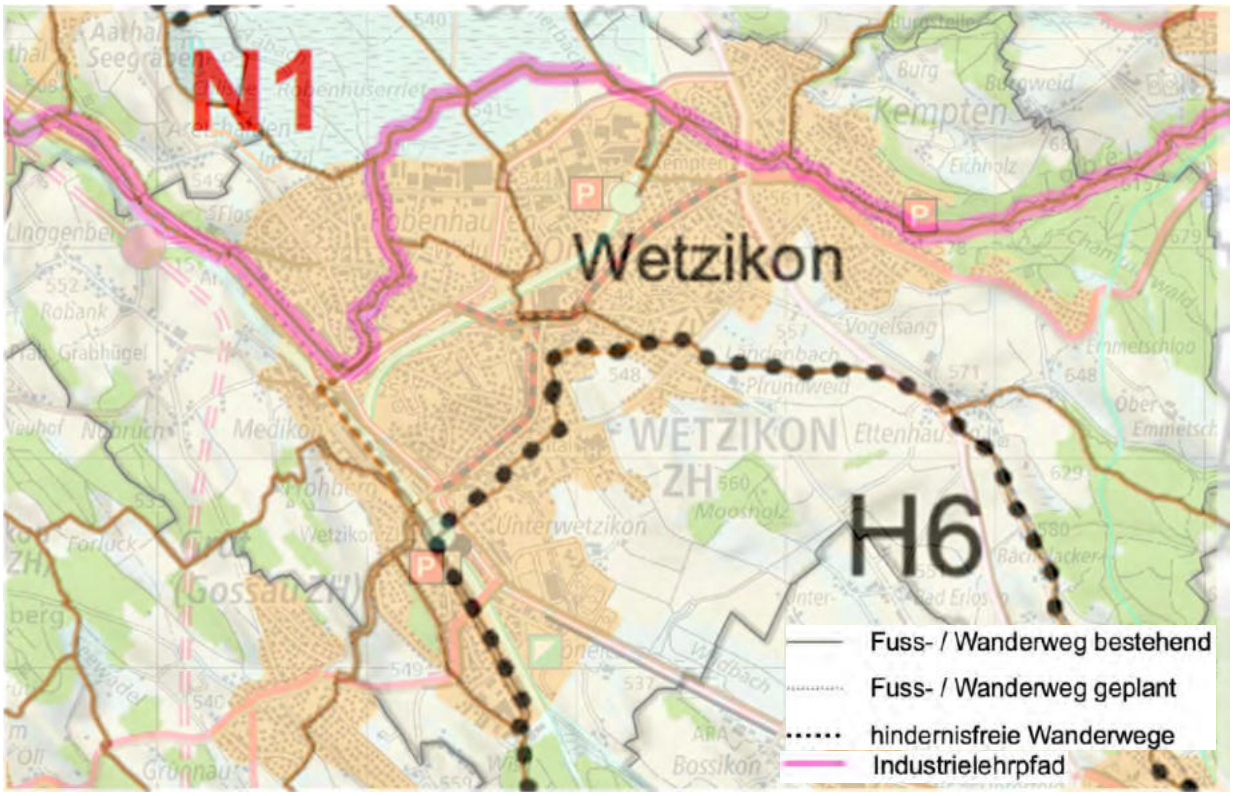


Abbildung 38 Wander- und Fusswegnetz gemäss RRP Oberland

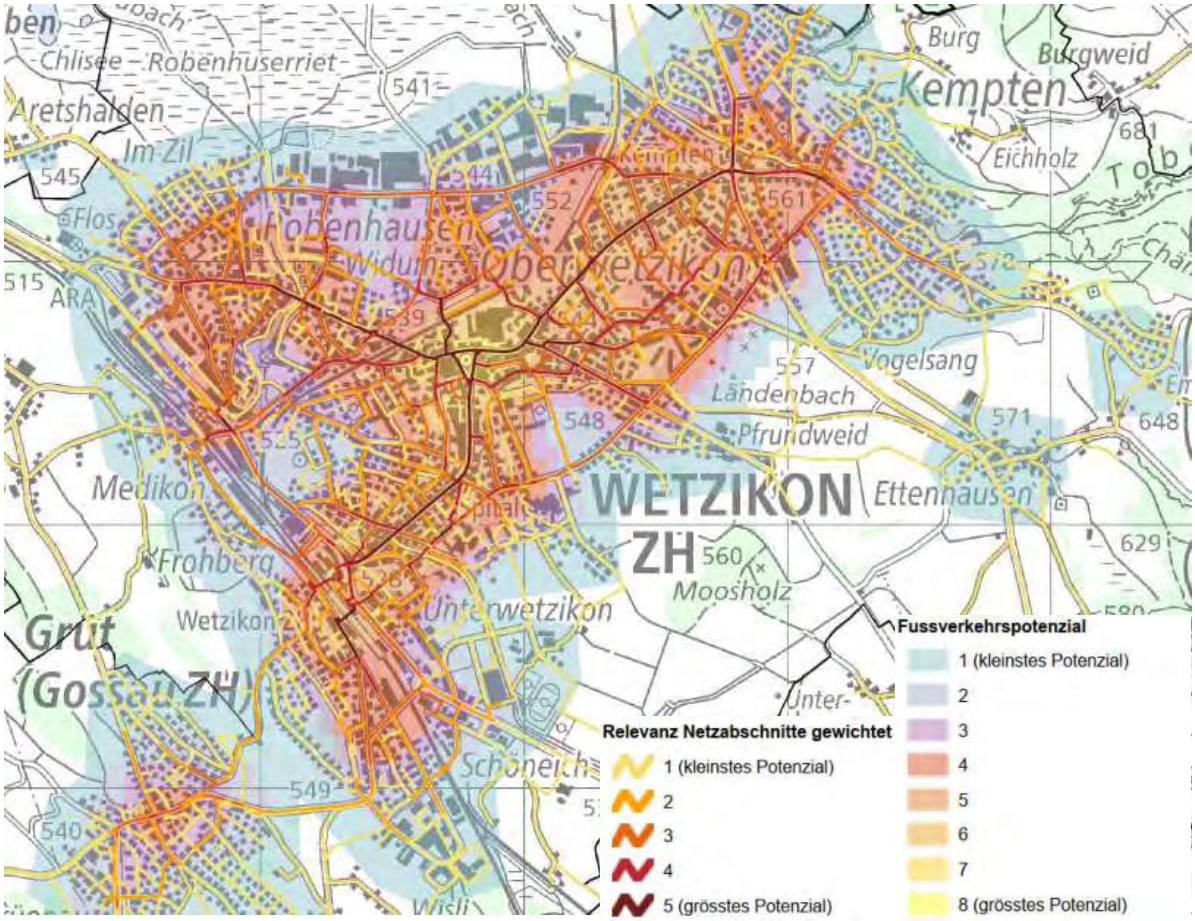


Abbildung 39 Fussverkehrspotenzial Wetzikon (ARE 2019)

8.2.2 Kommunales Fusswegnetz

- Der aktuelle Fusswegnetzplan wurde im Rahmen der Richtplanrevision 2012 erstellt (vgl. Abbildung 40). 2015 wurden Schwachstellen des Fussverkehrs erhoben und in einem Massnahmenplan dargestellt. Die Unterlagen dazu sind sehr umfangreich und detailliert; ein Teil der Schwachstellen dürfte inzwischen behoben sein. Es wird hier deshalb auf eine Darstellung verzichtet und auf das Kapitel 8.4 verwiesen. Im Umfeld der Schulanlagen soll eine Analyse der Verkehrssicherheit vorgenommen werden. Dabei sollen neben Querungsstellen auch Längsbeziehungen überprüft und Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt werden. Allenfalls könnte auch eine koordinierte Betrachtung im Zusammenhang mit geplanten Schulhausumbauten sinnvoll sein.
- Die grosse Zahl von Verbindungen im neuen Fusswegnetz soll hierarchisiert werden in dem Sinne, dass die für den Fussverkehr wichtigsten Verbindungen bezeichnet werden. Sie sollen jederzeit gut nutzbar sein und damit auch beim Unterhalt, beispielsweise bei der Schneeräumung, nach Möglichkeit prioritär behandelt werden.
- Für den Fussverkehr soll zudem die Zweckmässigkeit und evtl. auch die Erstellung eines Signalisationskonzept geprüft werden. Allenfalls könnte einem solchen Konzept das hierarchisierte Netz hinterlegt werden; eine Wegweisung, die sämtliche Verbindungen des Netzes umfasst, ist weder sinnvoll noch hilfreich für den Nutzer.

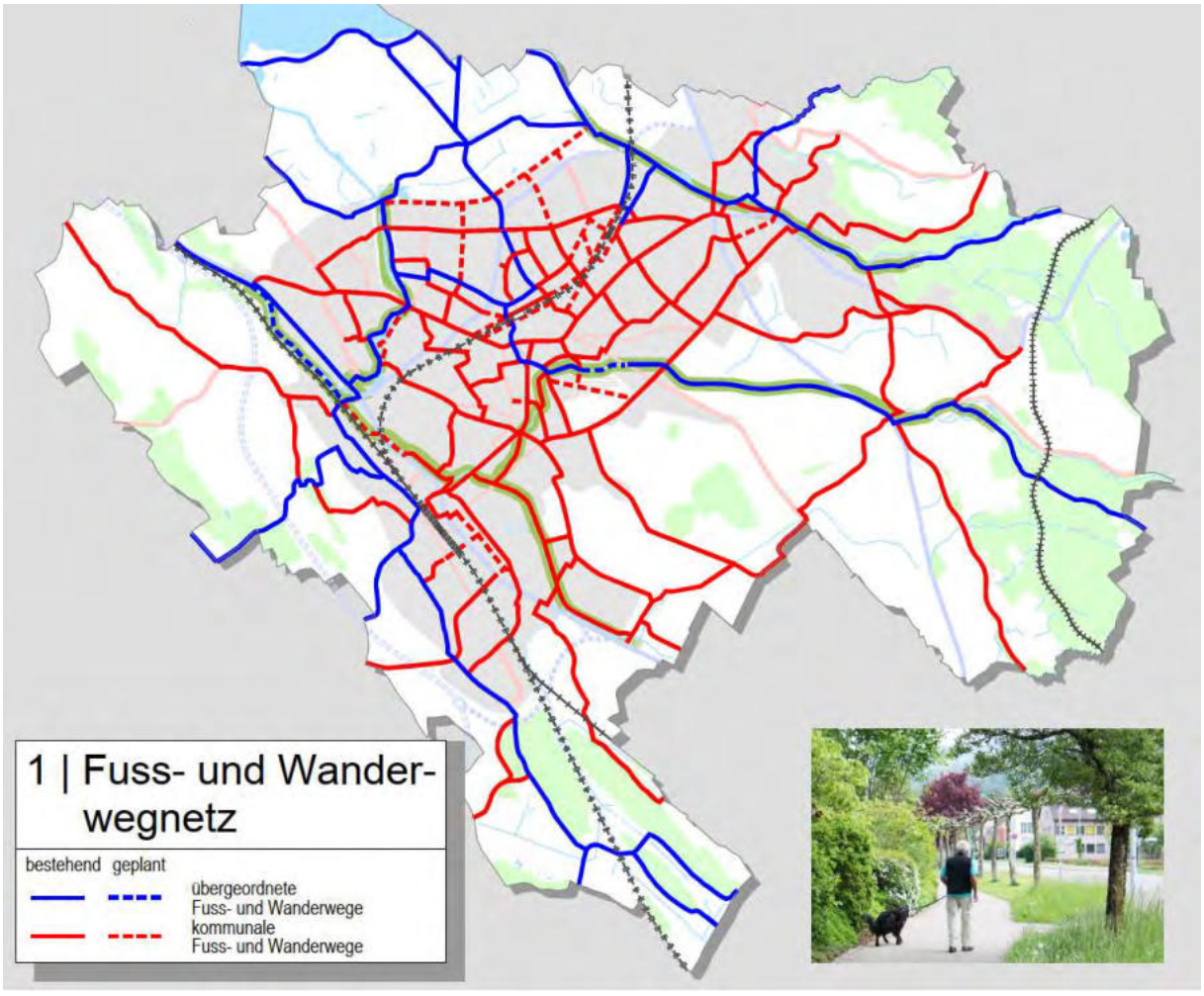


Abbildung 40 Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz im geltenden kRP
Verkehrsplan MIV im Hintergrund transparent dargestellt

8.2.3 Empfehlungen für die Fusswegnetzplanung

Kanton und Bund haben Empfehlungen für die Fusswegnetzplanung publiziert:

Merkblatt für die kommunale Fusswegnetzplanung (AFM 2018): Mit der kommunalen Fusswegnetzplanung sollen alle für die Fussgängerinnen und Fussgänger relevanten Infrastrukturaspekte thematisiert werden, etwa sichere Schulwege, Fussgängerstreifen, Fussgängerlängsverbindungen, attraktive Aufenthaltsbereiche oder Wege entlang von Gewässern und Grünräumen. Das Merkblatt mit empfehlendem Charakter zeigt ein mögliches Vorgehen für die Erarbeitung einer Fusswegnetzplanung auf und umschreibt die Hauptanforderungen an das kommunale Fusswegnetz, mit der Zielsetzung einer Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr gemäss dem kantonalen GVK (2018). Das Merkblatt basiert auf dem Handbuch Fusswegnetzplanung des ASTRA (2015; im Folgenden «Handbuch»).

Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr (ASTRA 2019): Dieses Handbuch beinhaltet Grundlagen und Empfehlungen zur Methodik der Schwachstellenerfassung und -behebung.

8.3 Konzeption kommunales Fusswegnetz

8.3.1 Analyse und Optimierung des kommunalen Fusswegnetzes

Vorab ist festzuhalten: das kommunale Fusswegnetz («Netz») bildet nicht jede physisch vorhandene Verbindung ab, insbesondere wird nicht jedes Trottoir automatisch ins Netz übernommen. Hingegen werden jene Verbindungen ins Netz aufgenommen, welchen eine gewisse Basisfunktion zukommt und welche für die Quartiererschliessung eine Sammelfunktion übernehmen. Auf diesen Verbindungen gelten gewisse Mindestanforderungen, insbesondere für den Querschnitt (Standards). Mit der Überführung des Netzes in den kommunalen Richtplan wird für die Stadt die Grundlage geschaffen, für Verbindungen auf privatem Grund mit den Eigentümern Verhandlungen über den Erwerb von Grund und Rechten aufzunehmen.

Abdeckung des Siedlungsraumes und Netzdichte

Mit dem Netz im gültigen kRP werden die Quartiere Oberkempten, Leisihalden, Schornägeln und Robenhausen nicht oder nur rudimentär abgedeckt. Daneben weist es einige grössere Lücken auf; im Handbuch wird eine Maschenweite von maximal 100 m empfohlen, die in verschiedenen Gebieten deutlich überschritten wird. In folgenden Gebieten wurde das Netz deshalb verdichtet:

- Guldisloo-Quartier, insbesondere zu den Schulanlagen
- Quartiere Binz und Feld zwischen Oberwetzikon und Kempten, insbesondere mit senkrecht zur Bahnhofstrasse verlaufenden Verbindungen
- Gewerbegebiet Schöneich
- den Schul- und Freizeitarealen im Bühl.

Blick auf Onlineumfrage und Unfallgeschehen

Aus der Onlineumfrage zur Ortsplanungsrevision ergeben die Orte, an denen sich Zufussgehende nicht sicher fühlen, ein etwas disperses Bild (vgl. Abbildung 33). Die diversen Einzelpunkte haben möglicherweise nicht alle mit Verkehrssicherheit zu tun, sondern können auch durch individuelle Angsträume begründet sein. Eine gewisse Häufung entlang der Hauptverkehrsachsen ist dennoch festzustellen. Bei den polizeilich registrierten Unfällen ist dagegen eine Konzentration entlang der Bahnhofstrasse erkennbar (Abbildung 41), wobei auch hier relativierend darauf hinzuweisen ist, dass es sich um die Summe der Unfälle seit 2011 handelt. Bemerkenswert ist allerdings eine

gewisse Diskrepanz zwischen subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit[11], d.h. das Ergebnis der Onlineumfrage passt nur bedingt mit dem Unfallgeschehen im Fussverkehr zusammen.

Entlang des Bereichs mit dem grössten Fussverkehrspotenzial werden nicht nur die meisten Fussgängerunfälle erfasst, sondern hier ist auch ein sehr hohes MIV-Aufkommen vorhanden. Dies impliziert, dass die zentralen Achsen nicht nur in Bezug auf die räumliche Gestaltung, sondern auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Eindämmung der weiteren unerwünschten Auswirkungen des MIV sorgfältig betrachtet werden müssen.

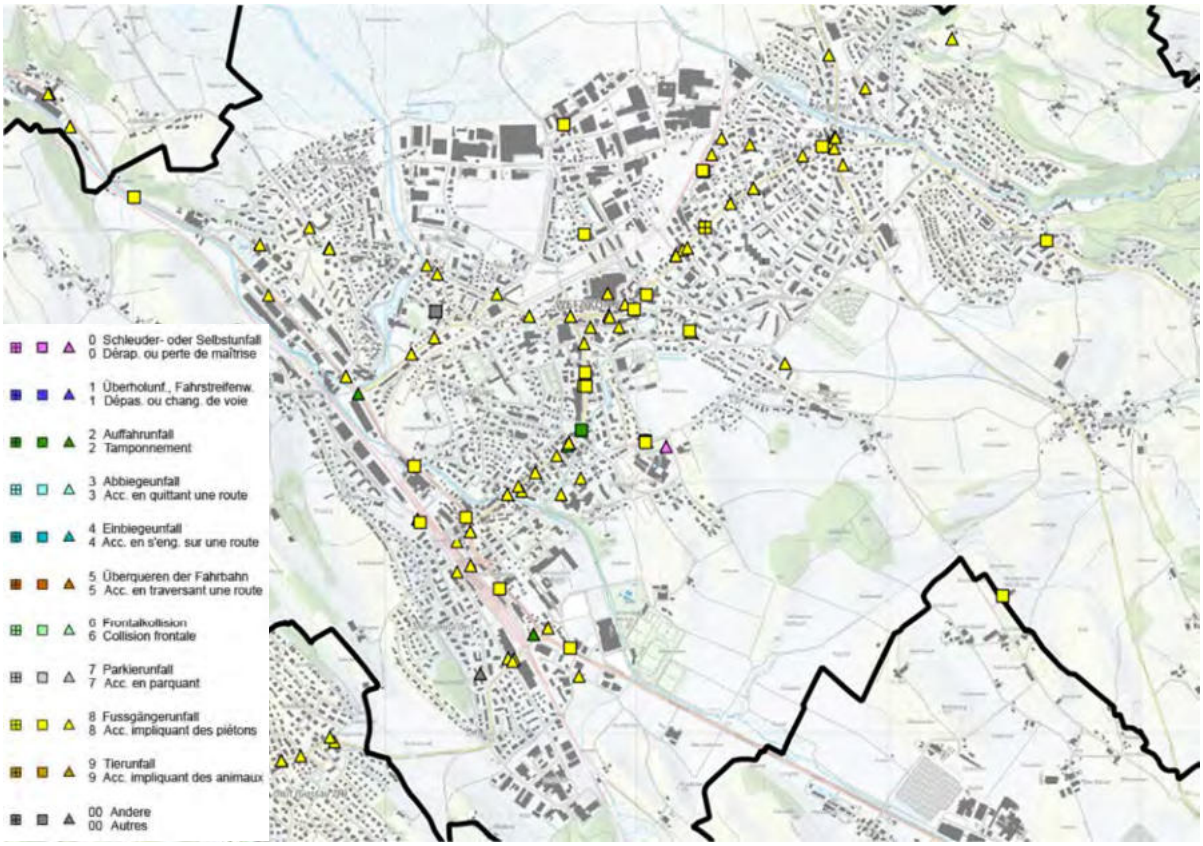


Abbildung 41 Polizeilich registrierte Unfälle mit Fussgängerbeteiligung seit 2011 (ASTRA; Datenstand 03.05.2025)

8.3.2 Kommunales Fusswegnetz

Das Fusswegnetz wurde entsprechend der Analyse ergänzt und angepasst (Abbildung 42). Zudem wurden die Freiraumverbindungen aus dem REK ins kommunale Fusswegnetz integriert. Das neue Fusswegnetz weist eine hohe Netzdichte auf. Dies ist notwendig, um die Voraussetzungen für mehr Fussverkehr im Alltag zu schaffen. Zufussgehende sind in Bezug auf Umwege äusserst sensibel. Nur wenn das Netzt dicht und die Infrastruktur attraktiv (sicher, qualitätsvoll) ist, kann der Fussverkehrsanteil am Modal-Split erhöht werden. Dies ist sowohl für den Kanton gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept als auch für die Stadt Wetzikon gemäss Mobilitätsstrategie ein erklärtes Ziel.

Den zentralen Achsen mit hohem Fussverkehrspotenzial kommt eine herausragende Bedeutung zu. Es steht nicht die Funktionalität als Erschliessungsachse im Vordergrund, sondern die der Zentrumsfunktion, der Nutzungsdurchmischung und der Dichte entsprechende Dimensionierung und Aufenthaltsqualität (vgl. auch Standards Fussverkehr im Anhang A2.1). Das impliziert überbreite

11 Es ist allerdings zu beachten, dass es sich bei der Onlineumfrage nicht unbedingt um eine repräsentative Umfrage handelt.

Trottoirs, die auch in platzähnliche Bereiche übergehen dürfen; zumindest in jenen Abschnitten, in welchen auf Grund der aktuell und künftig angrenzenden Nutzungen hohe Fussgängerfrequenzen zu erwarten sind. Darüber hinaus ist durch Gestaltungsmassnahmen wie beispielsweise Sitzgelegenheiten und Begrünung eine ansprechende Aufenthaltsqualität und beispielsweise mit entsprechender Belagswahl und Schwammstadtelementen auch ein angenehmes Mikroklima anzustreben. Aufgrund obiger Analyse ist entlang der Zentrumsachsen das Augenmerk zudem auf Qualität und Sicherheit der Querungen zu richten, um vor allem in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein möglichst hohes Niveau zu erreichen (Leitsatz 9 der Mobilitätsstrategie). Hierbei ergeben sich auch Synergien zum Veloverkehr, da für Velos generell und besonders für das Gelbe Band sichere Querungen essenziell sind.

GVK Wetzikon
Fusswegnetz

Fusswegnetz
- Wanderwege (regionaler Richtplan)
- Zentrumsachsen
- Kommunales Netz

Informationsinhalt
- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wichtige Strassen
- Gemeindegrenze

N

Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand Dezember 2025

8.3.3 Kommunale Standards Fussverkehr

Für die Umsetzung des Netzes wurden die kommunalen Standards Fussverkehr definiert (vgl. Anhang A2.1). Die für Wetzikon entwickelten Standards stützen sich auf die im Kapitel 8.2.3 genannten Handbücher «Fusswegnetzplanung» und «Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr» des ASTRA.

Die Standards Fussverkehr unterscheiden verschiedene Kategorien: Auf Zentrumsachsen, in Quartieren, inner- und ausserhalb Siedlungsgebiet. Da eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr aufgrund lokaler Rahmenbedingungen vielerorts nicht vollständig möglich ist, ist bei kombinierten Fuss- und Velowegen eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie eine niedrige Fahrgeschwindigkeit des Veloverkehrs erforderlich. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind Übersichtlichkeit und ausreichende Sichtweiten wichtig. Auf die Führung von Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen mit hohem Fussverkehrsaufkommen wie beispielsweise auf der Zentrumsachse soll wenn möglich verzichtet werden.

Die Standards Fussverkehr machen nur wenig Aussagen zur Oberflächengestaltung bzw. Belagswahl. Da Fusswege aber einer grossen Zahl von Nutzenden sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsverkehr dienen, variieren die Anforderungen an den Belag. Folgende Grundsätze sollen bei der Belagswahl beachtet werden:

- Für reine Freizeitwege, insbesondere Wanderwege, ohne spezielle Ansprüche wie bspw. hindernisfreie Wanderwege erfolgt die Belagswahl gestützt auf das Handbuch «Bau und Unterhalt von Wanderwegen» (ASTRA 2025):
  - Unbefestigte Wege reichen bei wenig steilem Gelände auf trockenen, tragfähigen Böden aus. Die Entwässerung der Gehflächen ist zu gewährleisten.
  - Ein Trassee mit Fundationsschicht wird bei schlecht tragfähigem Untergrund, an vernässten Stellen oder bei hohen Benutzungsfrequenzen, evtl. mit einer Verschleissschicht vorgesehen. Die Entwässerung der Gehflächen ist zu gewährleisten.
  - Prügel-, Bohlenwege oder Trittsteine werden in Moorgebieten verwenden.
- Für hindernisfreie Freizeitwege finden sich im Manual «Hindernisfreie Wege» (procap/ SchweizMobil, 2024) diverse Hinweise. Insbesondere ist auf Treppen zu verzichten und ein befahrbares Trassee vorzusehen.
- Im Alltagsnetz soll die Belagswahl die alltägliche Nutzung nicht einschränken, d.h. Wege sollen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren u. ä. befahrbar und entwässert sein.

8.3.4 Nächste Schritte

Nachgelagert zum GVK sind folgende vertiefenden und ergänzenden Arbeiten erforderlich:

- Im Umfeld der Schulanlagen soll eine Analyse der Verkehrssicherheit vorgenommen werden. Dabei sollen neben Querungsstellen auch Längsbeziehungen überprüft und Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt werden. Allenfalls könnte auch eine koordinierte Betrachtung im Zusammenhang mit geplanten Schulhausumbauten sinnvoll sein.
- Die grosse Zahl von Verbindungen im neuen Fusswegnetz soll hierarchisiert werden in dem Sinne, dass die für den Fussverkehr wichtigsten Verbindungen bezeichnet werden. Sie sollen jederzeit gut nutzbar sein und damit auch beim Unterhalt, beispielsweise bei der Schneeräumung, nach Möglichkeit prioritär behandelt werden.
- Für den Fussverkehr soll zudem die Zweckmässigkeit und evtl. auch die Erstellung eines Signalisationskonzept geprüft werden. Allenfalls könnte einem solchen Konzept das hierarchisierte

Netz hinterlegt werden; eine Wegweisung, die sämtliche Verbindungen des Netzes umfasst, ist weder sinnvoll noch hilfreich für den Nutzer.

8.4 Schwachstellen und Priorisierung

Die Schwachstellenanalyse aus dem Jahr 2015 ist teilweise überholt. Aufgrund der neuen Netzkonzeption wurde daher eine neue, oberflächliche Schwachstellenanalyse erstellt. Dabei gilt es zu beachten, dass dies eine Momentaufnahme darstellt und dass die einzelnen Schwachstellen in einem nächsten Schritt genauer verifiziert werden müssen.

Die Ermittlung der Schwachstellen auf dem Fusswegnetz erfolgte mittels GIS-Analyse. Dazu wurden die Führungsart und die vorhandenen Breiten der Fussverkehrsinfrastruktur entlang des Netzes mit den kommunalen Standards abgeglichen. Ausserdem wurde erfasst, ob an den wesentlichen Querungen Querungshilfen bestehen. Für Strassen mit Mischverkehr von Fussgängern und MIV erfolgte eine grobe Beurteilung der MIV-Belastung auf Grund der Funktion und Lage im Netz; beispielsweise kann bei Sackgassen für den MIV von einer tiefen Belastung ausgegangen werden. Im Zweifelsfall ist eine fachliche Beurteilung vor Ort durchzuführen; in einigen wenigen Fällen wäre danach noch eine Verkehrserhebung (Menge und Geschwindigkeit) zur Verifizierung der Einschätzung erforderlich.

Der grösste Handlungsbedarf besteht für den Fussverkehr an Stellen, wo dieser nicht durch physische Elemente wie Vertikalversätze, Randabschlüsse oder ähnlichem vom motorisierten Verkehr getrennt ist. Dies ist an Stellen im Mischverkehrsführung und bei fehlenden Querungshilfen der Fall, daher ist der Beurteilung dieser Stellen sowie der Behebung fehlender Querungsstellen die höchste Priorität zuzuordnen. Fehlenden bzw. geplanten Fusswegverbindungen kommt eine mittlere Priorität zu. Sie sind allenfalls erst mit der Überbauung des betreffenden Gebiets notwendig bzw. realisierbar. Bei anderen geplanten Verbindungen wie beispielsweise der Querungen beim Bahnhof ist eine zeitnahe Behebung sinnvoll, da diesen Verbindungen eine zentrale Rolle im Fussverkehrsnetz zukommt. Tiefste Priorität haben zu schmale Infrastrukturen und nicht hindernisfreie Wege. Eine Priorisierung der verschiedenen Schwachstellen ist noch nicht erfolgt, sie hat im Nachgang zum GVK schrittweise zu erfolgen. Für die Beurteilung und Priorisierung der einzelnen Schwachstellen ist folgende Reihenfolge massgebend:

1. Beurteilung vor Ort und gegebenenfalls Verkehrserhebung in fraglichen Abschnitten
2. Fehlende Querungsstellen erstellen
3. Fehlende/geplante Fusswege erstellen bzw. Planung aufnehmen
4. Zu schmale Trottoirs und Wege verbreitern.
5. Nicht hindernisfreie Wege umbauen.

Ein Plan der erfassten Schwachstellen ist im Anhang A2.2 zu finden.

9. Handlungsfeld 5: Stadt der kurzen Wege

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 5 - «Stadt der kurzen Wege».

Heutige Situation und Herausforderungen

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt wesentlich von der Distanz des zurückzulegenden Wegs, dem Zeitbedarf dafür und den Gewohnheiten ab. Für kurze Wege wird häufiger der Fuss- und Veloweg genutzt, für längere häufiger der MIV und bei attraktiven Verbindungen der ÖV. Kurze Wege im Alltag sind dann möglich, wenn wichtige Ziele (Einkauf, Arbeit, Gastronomie, Dienstleistungen, Freizeit) nah beim Wohnort und nah beieinander gelegen sind. Während die Arbeitsstelle meist durch andere Faktoren als die reine Nähe zum Wohnort bestimmt wird, versorgen sich die meisten Menschen gern möglichst nah am Wohnort, wenn attraktive Angebote vorhanden sind. Eine Mischung von Wohnen, Arbeiten und weiteren Nutzungen führt zu einer ganztägigen Belebung der Quartiere, was attraktiv für den Aufenthalt und das Zufussgehen ist und eine höhere lokale Nachfrage generiert. Die höhere Nachfrage ist einerseits positiv für das lokale Gewerbe, kann aber auch ÖV-Angebote ermöglichen. Der zunehmend verwendete Begriff der «15-Minuten-Stadt» meint, dass die wichtigsten lokalen Dienstleistungen in einem Viertelstunden-Radius erreichbar sind, was für die meisten Menschen eine im Alltag machbare Fussdistanz ist.

Die Stadt Wetzikon ist bereits seit ihrer Entstehung in Ansätzen polyzentral organisiert. So sind Zentrumsfunktionen wie Einkauf, Gastronomie, Kultur und Gesundheitseinrichtungen sowohl im Zentrum Oberwetzikon wie auch in untergeordnetem Mass in Kempten und Unterwetzikon angeordnet. Auch in Robenhausen gibt es Versorgungsangebote wie einen Einkaufsladen, eine Bäckerei, Coiffeurgeschäfte und Restaurants. Andernorts fehlt die notwendige Nachfrage für Quartierangebote. Dies hängt einerseits mit den geringen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten zusammen. Andererseits ist zu vermuten, dass viele Menschen aufgrund der attraktiven Parkierungssituation den Einkauf in Oberwetzikon oder an dezentralen Standorten (z.B. in Gewerbegebieten in Hinwil oder Wetzikon) mit dem Auto machen. Naturnahe Freizeitaktivitäten sind von den meisten Quartieren in wenigen Gehminuten erreichbar.

Bei der Stadt der kurzen Wege stellt auch der Güterverkehr einen wichtigen Aspekt dar. Gerade das starke Wachstum der Kurier- und Paket-Logistik im Zusammenhang mit dem stetig wachsenden Onlinehandel spielt dabei eine bedeutende Rolle. Steigende Warentransporte, die teilweise mit einer besseren Koordination oder einer Bündelung vermieden werden könnten, führen zu mehr Verkehr und verschärfen die Kapazitätsengpässe auf dem Verkehrsnetz.

Absichten der Stadt

Die Stadt Wetzikon bekennt sich in ihrer Planung zu einer Stadt der kurzen Wege und ermöglicht Versorgungs- und Dienstleistungsangebote in Fussdistanz zu den Bewohnenden und Beschäftigten in den Quartieren. Bei Arealentwicklungen setzt sie auf gemischte Nutzungen und eine gute Zugänglichkeit und Durchwegung zu Fuss und mit dem Velo. Der Güterlogistik soll auch in den Quartieren Beachtung geschenkt werden (Letzte-Meile-Angebote, Standorte für Güterumschlag), um so einen Beitrag zur Stadt der kurzen Wege zu leisten.

9.1 Ansätze für Städte im Bereich Güterlogistik

Im Folgenden wird ausschliesslich auf den Bereich Güterlogistik fokussiert; die übrigen in der Mobilitätsstrategie genannten Themen sind im REK resp. in den übrigen Handlungsfeldern des GVK behandelt.

Zum Thema Güterlogistik verfügen Städte auf unterschiedlichen Ebenen über Einfluss- und Handlungsmöglichkeiten. In der Studie «Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik»[12] der Städtekonferenz Mobilität wurden von den Verfassern zehn Handlungsfelder für Städte identifiziert:

- Konzepte / Strategien
- Regulierung
- Raumplanung
- Infrastrukturplanung
- Infrastrukturbetrieb / Steuerung
- Finanzierung / Förderung / Anreize
- Kooperation / Partnerschaften

12 Städtekonferenz Mobilität, 2019. Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik, 12.11.2019, Bericht Rapp Trans AG

- Ausbildung / Schulung
- Grundlagen / Monitoring / Controlling

Viele der in der Studie genannten Aspekte und möglichen Massnahmen je Handlungsfeld sind eher für grössere Städte relevant. In kleineren Städten ist oft der Problemdruck zu gering, als dass entsprechende Massnahmen erforderlich wären. In Anlehnung an diese Struktur wird im Folgenden spezifisch für die Stadt Wetzikon betrachtet, wo konkret Einflussmöglichkeiten vorhanden sind, und auch beurteilt, ob konkrete Massnahmen angezeigt sind.

Konzepte / Strategien

In Mobilitätskonzepten, Gesamtverkehrskonzepten und kommunalen Richtplänen etc. können Ziele, Stossrichtungen und Massnahmen zum Thema Güterverkehr genannt werden. Dies ist in der «Mobilitätsstrategie Wetzikon» auch bereits erfolgt.

Regulierung

In erster Linie ist die Regulierung des Parkplatzbedarfs angesprochen. Neben den Vorgaben zur Anzahl Parkplätze für Besucher und Kundschaft könnten in der Parkplatzverordnung zusätzlich und unter bestimmten Voraussetzungen auch Parkplätze für den Güter- und Dienstleistungsverkehr (Anlieferung, Handwerker-Parkfelder) definiert werden.

Eine eigene Regelung für den Güter- und Dienstleistungsverkehr ist eher für Gebiete mit höherer Nutzungsdichte angebracht, in der Regel dürfte es in Wetzikon ausreichend sein, wenn der Dienstleistungsverkehr (z. B. Handwerker) jeweils die Besucher- oder Kundenparkplätze nutzt.

Raumplanung

Allgemein steht den Gemeinden das Instrument der Richt- und Nutzungsplanung mit der zugehörigen Bau- und Zonenordnung zur raumplanerischen Steuerung güterverkehrsintensiver Nutzungen zur Verfügung:

- Städte können durch geschickte Stadt- und Raumplanung Einfluss auf die Logistik und den Güterverkehr nehmen. Durch den Erlass von Nutzungsplänen wird das Gemeindegebiet in verschiedene Nutzungszonen eingeteilt und Art und Mass der Nutzung geregelt (Ausnützungsziffern, Gebäudehöhen etc.). Damit wird definiert, an welchen Lagen Nutzungen zugelassen sind, die Güterverkehrsströme erzeugen. Dies sollte abgestimmt sein mit anderen Nutzungen im Raum (bspw. Wohnen).
- Mit der Bau- und Zonenordnung hat die Stadt ein Instrument, um die Nutzungsplanung zu gestalten (geeignete Wahl von Ausnutzungsziffern in Industrie- und Gewerbezonen etc.).
- Städte können auch in den Industrie- und Gewerbegebieten Vorrangnutzungen für Logistik erlassen, wenn der kantonale Richtplan dies vorsieht.
- Auch für die Genehmigung der Baugesuche sind sie zuständig und können auf diesem Weg Erschliessungsvorgaben durchsetzen. Dank der Erarbeitung lokaler Konzepte für den Güterverkehr bzw. Logistik, die meist durch die Grundeigentümer bzw. durch die Bauherrschaft zu erstellen sind, können Nutzungen besser aufeinander abgestimmt werden.

Im kantonalen Richtplan sind Güterverkehrsanlagen im kantonalen Interesse festgelegt, insbesondere für den Schienenverkehr:

- Mit der laufenden Revision des kantonalen Richtplans (Revision 2022) werden die Einträge für Umschlag Schiene–Strasse zweckmässig aktualisiert (Festsetzung Freiverlad Wetzikon, Wetzikon-Schöneich bleibt vorerst noch drin, Projekt ist aber sistiert).

- In Wetzikon sind keine Anschlussgleise vorhanden, die über die Richtplanung räumlich gesichert werden müssten.

Infrastrukturplanung

Angebot an Parkplätzen für Güter- und Wirtschaftsverkehr sowie für Haltefelder für Güterumschlag:

- Der Güterumschlag und das Parkieren sollen wo immer möglich auf Privatgrund erfolgen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist darauf zu achten, dass bei Neubauten entsprechende Flächen eingeplant werden. Das Vorsehen von Umschlagflächen auf öffentlichem Grund soll die Ausnahme sein.
- In historisch gewachsenen Siedlungsbereichen mit engen Strassenquerschnitten ist dies jedoch nicht immer möglich. Für Anlieferung und Güterumschlag ist es dann grundsätzlich erlaubt, für den Prozess des Güterumschlages auf dem Trottoir anzuhalten, sofern ein Durchgang mit einer Breite von 1,50 m freibleibt.
- In Bereichen mit hoher Nachfrage an Warenumschlag und fehlenden Haltemöglichkeiten auf Privatgrund, d. h. insbesondere in Stadtzentren mit gewerblichen Erdgeschossnutzungen und mit engen Strassenquerschnitten, kann es zweckmässig sein, spezielle Felder für den Güterverkehr (Anlieferung) vorzusehen (gelbe Parkverbotsfelder, Warenumschlag erlaubt). Nach Realisierung solcher Parkfelder ist sicherzustellen und somit regelmässig zu kontrollieren, dass diese Felder nicht als PW-Parkplätze missbraucht werden.
- Ebenfalls in diesen Bereichen können bei fehlendem Angebot an Besucherparkplätzen spezielle Parkfelder für den Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren (z. B. für Handwerker) markiert werden. Diese Parkfelder können auch als reservierbare Parkplätze ausgestaltet werden.
- Aufgrund der knapp verfügbaren Flächen und der hohen Grundstückpreise werden Parkplätze vermehrt unterirdisch angeordnet. Hierzu ist zu beachten, dass zumindest ein Teil der Parkplätze weiterhin oberirdisch angeordnet werden müssen, da Handwerker-Lieferwagen teilweise Fahrzeughöhen > 2,0 m aufweisen und daher nicht in (allen) Tiefgaragen parkiert werden können. Zudem sind Tiefgaragen in der Regel nicht auf die Befahrbarkeit mit Lieferwagen länger als 5,5 m ausgelegt.

Projektierung von Strassenanlagen

- Es ist darauf hinzuweisen, dass in den aktuell gültigen VSS-Normen die gesetzlich zulässigen Abmessungen von Fahrzeugen teilweise nicht mehr abgebildet sind: berücksichtigte Fahrzeuglängen 18,00 statt 18,75 m, berücksichtigte Fahrzeugbreiten 2,50 statt 2,60 m. Bei unreflektierter Anwendung der Normen können somit Bauwerke entstehen, die für den Verkehr mit grossen Nutzfahrzeugen zu knapp dimensioniert sind.
- Andererseits sind die Planenden mit den Anforderungen teilweise zu wenig vertraut oder Letztere werden erst spät im Planungsprozess eingebracht, z. B. beim Rückbau von Parkplätzen und der dadurch erforderlichen Kompensation mit zusätzlichen Umschlagsflächen.

Infrastrukturbetrieb / Steuerung

Bei Bedarf können Routenempfehlungen für den Strassengüterverkehr signalisiert oder Einschränkungen durch das Verkehrsregime vorgenommen werden. Dies wird in Wetzikon zum Beispiel auf der Motorenstrasse gemacht, in dem auf dem Abschnitt Robenhausen/Aabach ein Einbahnregime sowie eine Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t signalisiert ist. Die Routen im Strassengüterverkehr könnten für die wichtigsten Verbindungen durchgespielt werden. Bei unerwünschten Ausweichrouten sind Massnahmen zu prüfen.

Falls spezielle Be- und Entladezonen für den Umschlag zur Verfügung gestellt werden (vgl. Abschnitt «Infrastrukturplanung»), könnten diese auf Ebene des Infrastrukturbetriebs bewirtschaftet werden. Dazu gehören beispielsweise Parkkartenregelungen.

Finanzierung / Förderungen / Anreize

Ein weiterer Ansatz können finanzielle Anreize für die Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren Ausprägung des Wirtschaftsverkehrs sein:

- Mitfinanzierung von urbanen Logistikmassnahmen (Abholstationen)
- Bereitstellung von Flächen (z. B. im Baurecht)
- Mitfinanzieren von «Fahrzeugen ohne Treibhausgasemissionen im Betrieb» wie beispielsweise Lastenvelos

Nachstehend hierzu einige ergänzende Erläuterungen:

- Abholstationen erlauben es Dienstleistern im Bereich KEP (Kurier-Express-Paket-Dienste), Pakete zentral an einem Punkt zu deponieren. Dies führt zu weniger zu bedienenden Punkten und damit zu weniger Verkehrsleistung – und einem Effizienzgewinn für die KEP-Dienstleister. Bei der allfälligen Anordnung und je nach Dichte solcher Abholstationen ist darauf zu achten, dass dann nicht der Abholverkehr durch Private und somit auch die Summe der Verkehrsleistung ansteigt, was kontraproduktiv wäre. Abholstationen müssten daher dort vorgesehen werden, wo die Leute ohnehin hinfahren (Supermarkt, Quartier-Abfallsammelstelle, Tankstelle, etc.) oder sie müssen eine so hohe Dichte aufweisen, dass sie jeweils in Fussdistanz liegen (zentrale Abholstation in einer Überbauung, Stadt der kurzen Wege). Wichtig ist, dass solche Anlagen anbieterneutral sind, d. h. von allen KEP-Dienstleistern genutzt werden können.
- Bei Abgabe von Land im Baurecht können falls gewünscht bestimmte Nutzungen gefördert werden (z. B. für Logistiknutzungen).
- Städte können im Rahmen der Mobilitätsberatung, ergänzend zum Personenverkehr, Unternehmen dazu motivieren, ihre Logistik und den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten, indem sie Anreize schaffen. Städte können auch innovative Projekte, die den Einsatz elektrischer Fahrzeuge (z.B. Lastenvelos) vorsehen, sowie Kooperationen von Unternehmen fördern. Mit der Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen in der eigenen Flotte übernehmen Städte eine Vorbildfunktion.

Kooperation / Partnerschaften

Es wird empfohlen, beim Vorsehen von baulichen und betrieblichen, den Güter- oder Wirtschaftsverkehr betreffenden Massnahmen zwecks Erhöhung der Akzeptanz das lokale Gewerbe einzubeziehen.

Das Vorsehen von City-Hubs zur Bündelung der Transporte und zur Kooperation verschiedener KEP- oder Transportdienstleister für die letzte Meile (z. B. mit Lastenvelo) wird insbesondere für eine kleine Stadt wie Wetzikon als unrealistisch erachtet, da ein zusätzlicher Umschlag zu Mehrkosten für den Logistiker und zusätzlichem Zeitbedarf für die Zustellung führt. Das Schaffen von zusätzlichen Datenschnittstellen, die für eine anbieterübergreifende Organisation notwendig sind, erzeugt zusätzliche Kosten. Die verschiedenen Warengruppen führen zu unterschiedlichen Anforderungen an die Fahrzeuge; man denke beispielsweise an Pakete, Kleider (Hängewaren), Lebensmittel, Kühlgüter oder Wertsachentransporte (Uhren, Schmuck). Zudem sind gesetzliche Vorgaben beispielsweise in Bezug auf den Transport von Kühlgütern einzuhalten. Schliesslich ist zu bedenken, dass die grossen Logistikunternehmen ihre Transporte oder -ketten aus ökonomischen Gründen bereits heute optimiert betreiben; eine erzwungene Feinverteilung über einen City-Hub kann sich in Bezug auf die Verkehrserzeugung insgesamt durchaus auch negativ auswirken.

Ausbildung / Schulung

Allenfalls könnten die Mitarbeitenden der städtischen Verwaltung verstärkt über die spezifischen Besonderheiten des Güter- und Wirtschaftsverkehrs sensibilisiert werden.

Aus Sicht Verkehrssicherheit ist es begrüssenswert, wenn beim Verkehrsunterricht in der Volksschule auch das Thema Güterschwerverkehr (Tote Winkel bei Lastwagen) angesprochen wird.

Grundlagen / Monitoring / Controlling

Aus den verfügbaren Statistiken zum Verkehr lassen sich nur in einem begrenzten Umfang Daten zum Thema Güterverkehr entnehmen. Aus planerischer Sicht besteht ein Bedürfnis, hierzu mehr Datengrundlagen aufzubauen. Dies ist aber primär eine Aufgabe auf kantonaler oder sogar nationaler Ebene.

9.2 Massnahmen

Die Stadt kann diese Ansätze verfolgen, um Einfluss auf die Güterlogistik sowie den Wirtschaftsverkehr zu nehmen. Das Ausmass an Einflussnahme wie auch jenes der erzielbaren Wirkungen ist aber letztlich begrenzt. Aufgrund der vorhandenen Siedlungsdichte scheint auch der Handlungsdruck noch nicht allzu gross zu sein, höchstens punktuell in vereinzelten Bereichen.

Als Ergebnis aus den vorstehenden Überlegungen wird empfohlen, die im Folgenden aufgelisteten Massnahmen zu berücksichtigen bzw. zu prüfen:

- Sicherstellen, dass in der Strassenprojektierung die Anforderungen des Schwerverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Einige VSS-Normen entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik (geringere Fahrzeugabmessungen berücksichtigt als gemäss Strassenverkehrsgesetz erlaubt).
- Sicherstellen, dass Bauherrschaften insbesondere bei grösseren Neuüberbauungen auf das Vorsehen von Abholstationen aufmerksam gemacht werden und dass dies dort, wo der Bauherrschaft entsprechende Vorgaben gemacht werden können (z. B. im Rahmen von Arealüberbauungen oder Gestaltungsplänen), eingefordert wird.
- Sicherstellen, dass beim Vorsehen von städtischen, baulichen und/oder betrieblichen, den Güter- und Wirtschaftsverkehr betreffenden Massnahmen generell das lokale Gewerbe einbezogen wird.

10. Handlungsfeld 6: ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 6 - «ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement».

Heutige Situation und Herausforderungen

Das Verkehrssystem ist in den Hauptverkehrszeiten an einigen Knoten und Streckenabschnitten bereits heute stark ausgelastet, was teilweise zu erheblichem Rückstau führt. Dies hat nicht nur für den MIV, sondern auch für den ÖV grosse Auswirkungen. Gemäss dem Buskonzept aus dem Jahr 2020 werden die Buslinien heute sehr effizient durch die VZO betrieben, d.h. dass die Linien keine oder nur wenig Zeitreserven auf den Umläufen aufweisen. Dieser Betrieb ist nur möglich, wenn weitgehend alle betrieblichen Hindernisse gelöst werden. Dies betrifft vor allem Verlustzeiten an den Knoten. Die Pünktlichkeit ist notwendig, um die Anschlüsse auf die S-Bahn sicherzustellen und damit der ÖV attraktiv bleibt. Diese Zuverlässigkeit ist heute primär auf den Linien 857 und 869 nicht gegeben (bis zu 20% verpasste Anschlüsse an die S5 am Bahnhof Wetzikon). Weitere problematische Linien sind 850, 851 und Linien von Schornäglen (858), die am Ochsenkreisel stecken bleiben. Die sehr knappe Umlaufzeit auf der Linie 857 führt vor allem in der Hauptverkehrszeit, auf der Rückfahrt zum Bahnhof, zu verpassten Anschlüssen. Der Hauptgrund für die teilweise problematische Zuverlässigkeit der Busse ist der Rückstau vor Knoten. Diese dürften sich mit der prognostizierten MIV-Zunahme noch verlängern. In Einzelfällen kann auch die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen zur Verlängerung der Fahrzeiten für die Busse führen. Vor diesem Hintergrund ist die Priorisierung des ÖV bzw. das Verkehrsmanagement allgemein von grosser Bedeutung.

Absichten der Stadt

Die Busse sollen künftig flüssig und ohne Verlustzeiten zirkulieren können, damit der ÖV attraktiv bleibt und vermehrt genutzt wird. Zu diesem Zweck ist der MIV auf den Busachsen ebenfalls flüssig abzuwickeln oder es sind Busbevorzugungsmassnahmen vorzusehen. Allfälliger MIV-Rückstau soll ausserhalb des Siedlungsgebiets und ohne Beeinträchtigung des Busverkehrs erfolgen. Bei der Umsetzung entsprechender Massnahmen muss sichergestellt werden, dass es nicht zu Ausweichverkehr in den Quartieren kommt.

10.1 Einordnung der Thematik Verkehrsmanagement

Der Fokus in diesem Handlungsfeld liegt auf der Reduktion der ÖV-Behinderungen und damit auf jenen Knoten, an welchen auch weiterhin oder neu mit relevanten Behinderungen für den strassengebunden ÖV zu rechnen ist. Es zeigt sich:

- Bedarf für Dosierung entsteht dort, wo grössere MIV-Ströme aus verschiedenen Richtungen auf einen Knoten treffen, wodurch dessen Leistungsfähigkeit zumindest temporär überschritten wird. Naturgemäss handelt sich dabei zumeist um Strassenabschnitte auf Hauptverkehrs- und regionalen Verbindungsstrassen, vereinzelt auch auf kommunalen Strassen.
- Fast alle der betroffenen Linien sind regionale Buslinien, für den störungsfreien Busbetrieb gibt es also auch seitens der Region Oberland ein grosses Interesse.
- Der regionale und überregionale Ziel-/Quell- und auch Durchgangsverkehr trägt massgeblich zu den teilweise hohen Verkehrsbelastungen bei; also auch hier sind regionale Interessen im Spiel.

Aus diesen Gründen muss das Thema Verkehrsmanagement (VM) in einem regionalen Kontext abgestimmt und weiterbearbeitet werden, wobei dem Kanton dabei eine Schlüsselrolle zukommt. Die kürzlich gestarteten Arbeiten zum regionalen Gesamtverkehrskonzept sind aus Sicht von Wetzikon ein geeigneter Rahmen zur Aufnahme des Themas; Wetzikon wird seine Anliegen und Bedürfnisse formulieren und einbringen.

Im Folgenden geht es deshalb darum, die aus Sicht Wetzikon relevanten Querschnitte zu ermitteln. Für die folgenden Überlegungen wird auf die vorliegenden Auswertungen der Verlustzeiten des strassengebunden ÖV abgestellt. Qualitative Angaben zu Rückstaus im MIV liegen vor resp. die Ursachen und Stauwurzeln sind bekannt (vgl. dazu auch Abbildung 13 auf S. 28), im Rahmen des GVK wurden keine weiteren Erhebungen durchgeführt. Es geht mit dem Verkehrsmanagement aber nicht in erster Linie um eine Beschleunigung des MIV, sondern um eine Optimierung des Gesamtsystems und vor allem um einen zuverlässigen ÖV-Betrieb.

10.2 Verlustzeiten ÖV

In der Stadt Wetzikon werden gemäss kantonalem Schwachstellendossier die Schwerpunkte mit grossen Fahrzeitverlusten gemäss Abbildung 43 ausgewiesen.

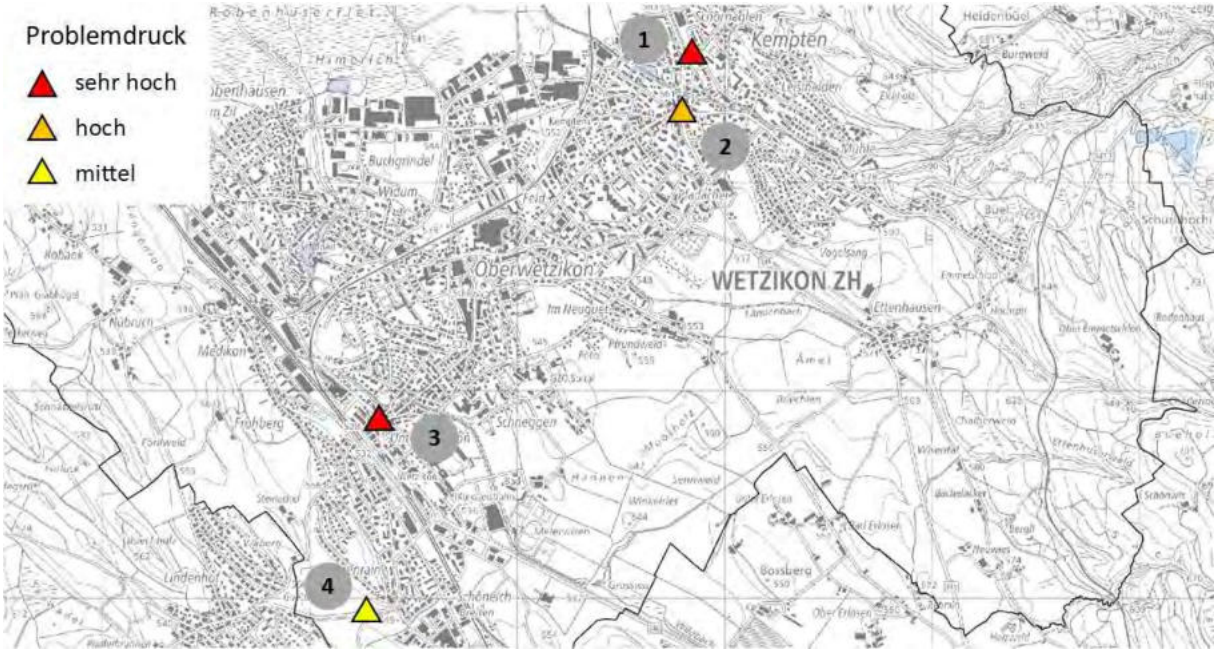


Abbildung 43 Fahrzeitverluste ÖV auf der Strasse
Gemäss kantonalem Schwachstellendossier 2025, Region Oberland, in Absprache mit TBA/VZO

Gemäss Angaben der VZO lässt sich für diese Verlustzeitschwerpunkte die Zahl betroffener Fahrgäste in der Abendspitzenstunde ungefähr wie folgt beziffern:

1: Wetzikon, Hittnauerstrasse: Fahrzeitverlust sehr hoch und ca. 100 betroffene Fahrgäste (Linien 858 und 859)

2: Wetzikon, Rückstau Ochsenkreisel: Fahrzeitverlust hoch und knapp 700 betroffene Fahrgäste (Linien 850, 851, 858, 859)

3: Wetzikon, Knoten Bahnhof-/Zürcher-/Poststrasse: Fahrzeitverlust sehr hoch und sehr viele betroffene Fahrgäste (alle Linien zum Bahnhof Wetzikon)

4: Gossau/Wetzikon, Einmündung Bönlerstrasse: Fahrzeitverlust mittel und ca. 150 betroffene Fahrgäste (Linien 862 und 867)

Mit Reisezeitauswertungen der VZO lassen sich obige Aussagen plausibilisieren. Die Reisezeitauswertungen liegen für den Zeitraum Oktober bis Dezember 2024 linien- und richtungsbezogen für die Hauptverkehrszeit (HVZ) vor; je nach Richtung kann die HVZ am Morgen oder jene am Abend massgebend sein.

In Abbildung 44 ist beispielhaft die Auswertung der Reisezeiten der Linie 850 in Fahrtrichtung Bauma im Weg-/Zeit-Diagramm dargestellt. Es wurden das 5., 16., 50., 84. und 95. Perzentil dargestellt. Je flacher die Linie zwischen zwei Haltestellen, desto höher ist die durchschnittliche Geschwindigkeit, die gefahren werden kann. Und: je mehr der Abstand der P-Linien zwischen zwei Haltestellen zunimmt, desto stärker gestört resp. unzuverlässiger ist der Betrieb zwischen diesen beiden Haltestellen. Zwischen den Haltestellen Binzackerstrasse und Ochsen nimmt der Abstand zwischen der pinken (P5) und der gelben Linie (P1) um etwa 75% zu, was auf den Rückstau vom Ochsenkreisel zurückzuführen ist. Zwischen den Haltestellen Schloss und Oberwetzikon sind

ebenfalls Inkonsistenzen der Perzentillinien untereinander zu erkennen, was auch auf Behinderungen durch eine hohe und inhomogene MIV-Belastung hindeutet. Auf den vertikalen Abstand der Linien an den beiden Haltestellen hat das aber interessanterweise nur einen kleinen Einfluss. Es scheint, dass der Fahrzeitverlust auf Grund der vergleichsweise steilen Linien zwischen den beiden Haltestellen zwar erheblich ist, aber «zuverlässig» immer etwa gleich gross.

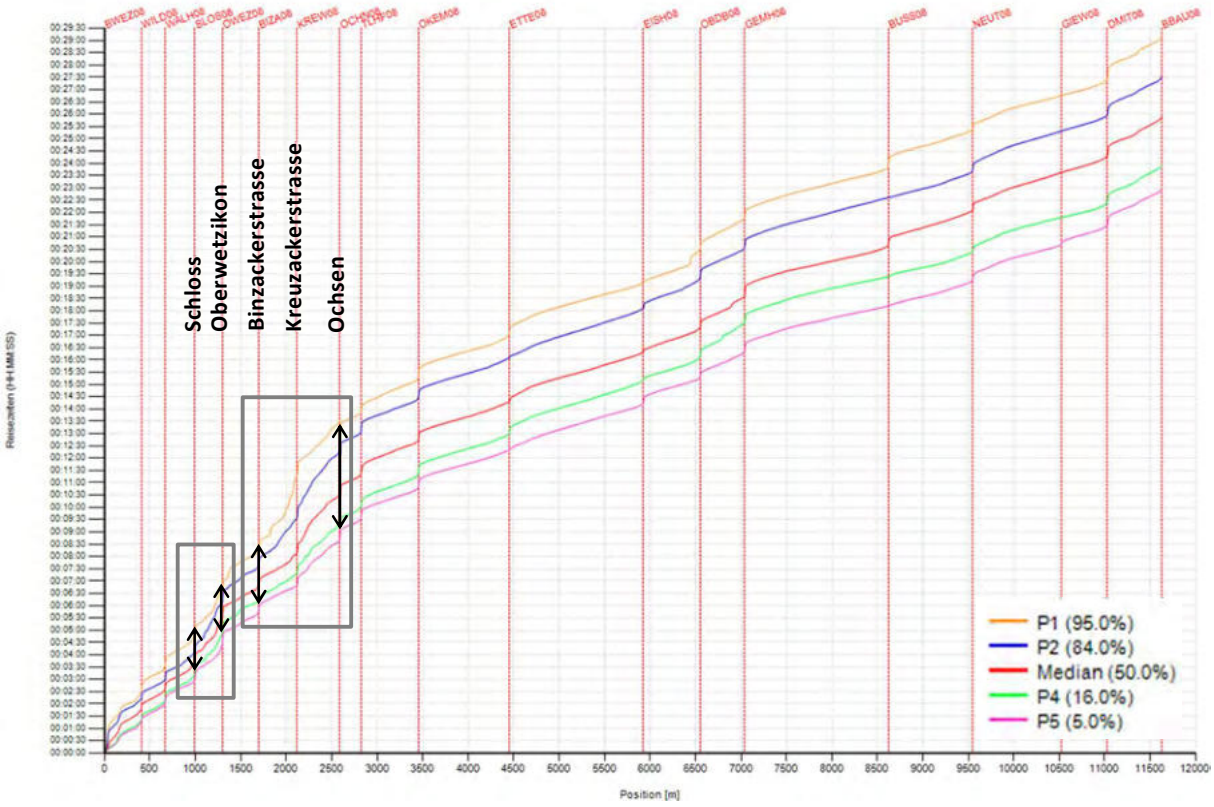


Abbildung 44 Reisezeitauswertung der Linie 850 für die HVZ, Fahrtrichtung Bauma
VZO, erfasst Oktober bis Dezember 2024

Handlungsbedarf besteht somit in erster Linie bei den in Abbildung 43 ausgewiesenen Knoten und Bereichen. Ziel ist, weitere Angebotsabbauten zu verhindern und ein künftig zuverlässiges ÖV-Angebot zu ermöglichen.

10.3 Massnahmen

10.3.1 Bestehende Dosierungsanlagen und Buspriorisierung

In Abbildung 45 sind die bereits bestehenden Dosierungsanlagen und Buspriorisierungen dargestellt. Künftig soll deren Potenzial punktuell noch besser ausgeschöpft werden. Die Anlagen werden hier nicht im Detail erläutert, sondern es wird nur auf Besonderheiten eingegangen:

- Kreisel Ochsen: Der Zufluss sowohl auf der Pfäffiker- als auch auf der Hinwilerstrasse kann mittels LSA bereits heute gestoppt werden. Der Rückstau ist jedoch oftmals so gross, dass die Bus-Anmeldung erst sehr spät erfolgt.
- Zufahrt Hittnauerstrasse zur Pfäffikerstrasse: Es besteht zwar bereits eine Busanmeldung an der LSA, offensichtlich ist aber der Rückstau vor der LSA bereits zu lang, sodass der Bus die Schleife nicht erreichen kann.

– LSA-Ansteuerungen in Unterwetzikon: Es besteht zwar bereits eine Busanmeldung an der LSA, die Busse verlieren dennoch viel wertvolle Zeit. Ursache für diesen Zeitverlust ist die Verkehrsüberlastung, welche längere und zusätzliche Bus-Zeitfenster verhindert.

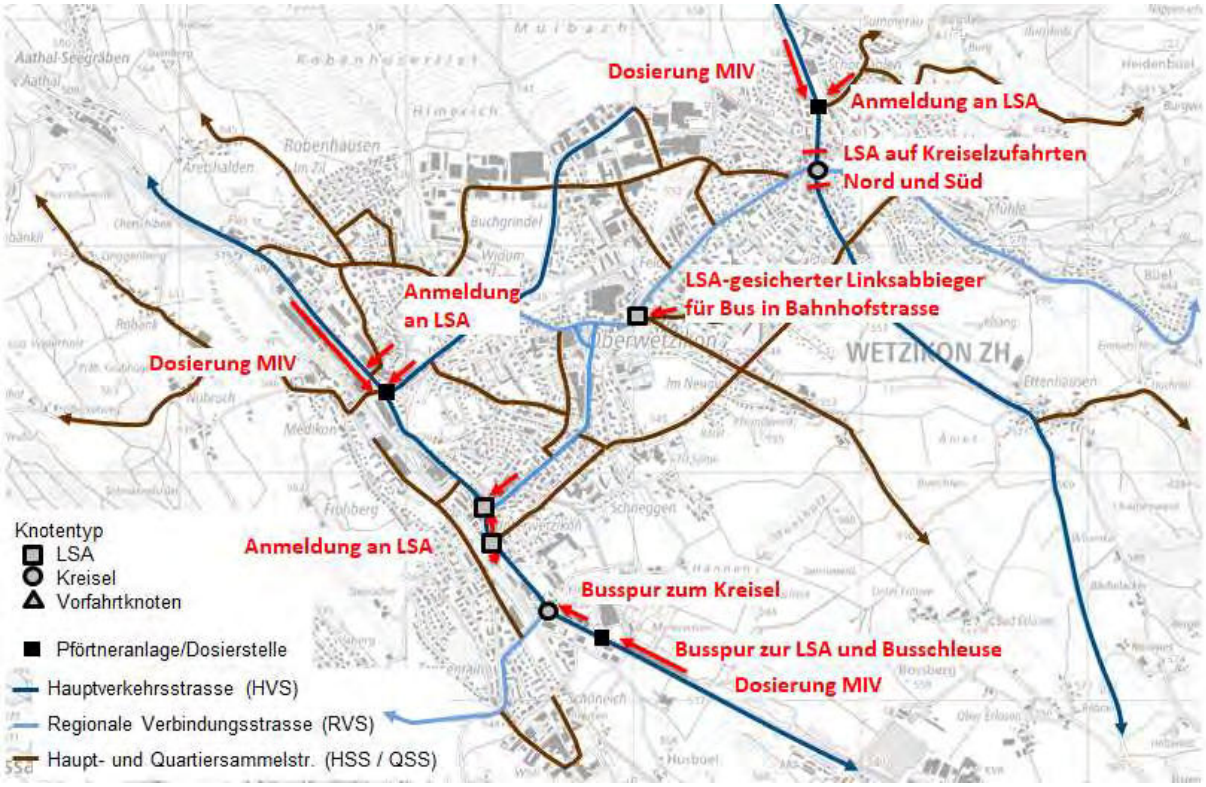


Abbildung 45 Bestehende Anlagen zur MIV-Dosierung und Busspriorisierung (Stand Ende 2025)

10.3.2 Neue MIV-Konzeption und geplante Anlagen

In Abbildung 46 ist eine Übersicht über die aktuell in Planung oder Projektierung befindlichen Anlagen in rot dargestellt, auf dem Hintergrund der von Wetzikon angestrebten neuen MIV-Netzkonzeption. Die bestehenden Anlagen aus Abbildung 45 sind in schwarz dargestellt.

Durch die neue MIV-Netzkonzeption sind folgende Auswirkungen auf den strassengebunden ÖV zu erwarten:

– Es wird eine Entlastung des Zentrums entlang der Bahnhofstrasse sowie der Usterstrasse angestrebt. Damit wird die zentrale und künftig noch gestärkte ÖV-Achse Bahnhofstrasse vom MIV entlastet, je nach Querschnitt um bis zur Hälfte der heutigen Belastung. Dies wird vor allem im Zentrum Oberwetzikon, aber auch am Ochsenkreisel die ÖV-Behinderungen reduzieren (Linien 850, 851, 857, 852, 853).

– Durch die Verlagerung auf die Spitalstrasse wird allerdings ein Teil der heutigen Belastung der Bahnhofstrasse auf den Kreiselast Hinwilerstrasse des Ochsenkreisels umgelegt. Dieser Ast ist bereits heute hoch ausgelastet; die zusätzliche Verlagerung impliziert, dass weitere Massnahmen zur Zulaufsdosierung erforderlich werden können.

– Die Entlastung der Usterstrasse wird mit zusätzlicher Belastung der Zürcherstrasse bis zum Knoten Schellerstrasse erkauft. Davon kann auch der Rundkurse der Linie 853 sowie die Linie 856 betroffen sein.

– Die Belastungen auf der Weststrasse liegen auch mit dem neuen Konzept in einer Grössenordnung, für welche weder auf der Strecke noch an Knoten neue Fahrzeitverluste zu erwarten sind. Das gilt auch für Motoren- und Binzackerstrasse (Linie 856).

Vorstehend wurde auf die heute verkehrenden Linien und -nummern Bezug genommen. Je nach ÖV-Variante (vgl. Kapitel 6.3) kann sich die hier vorgenommene Einschätzung geringfügig ändern.

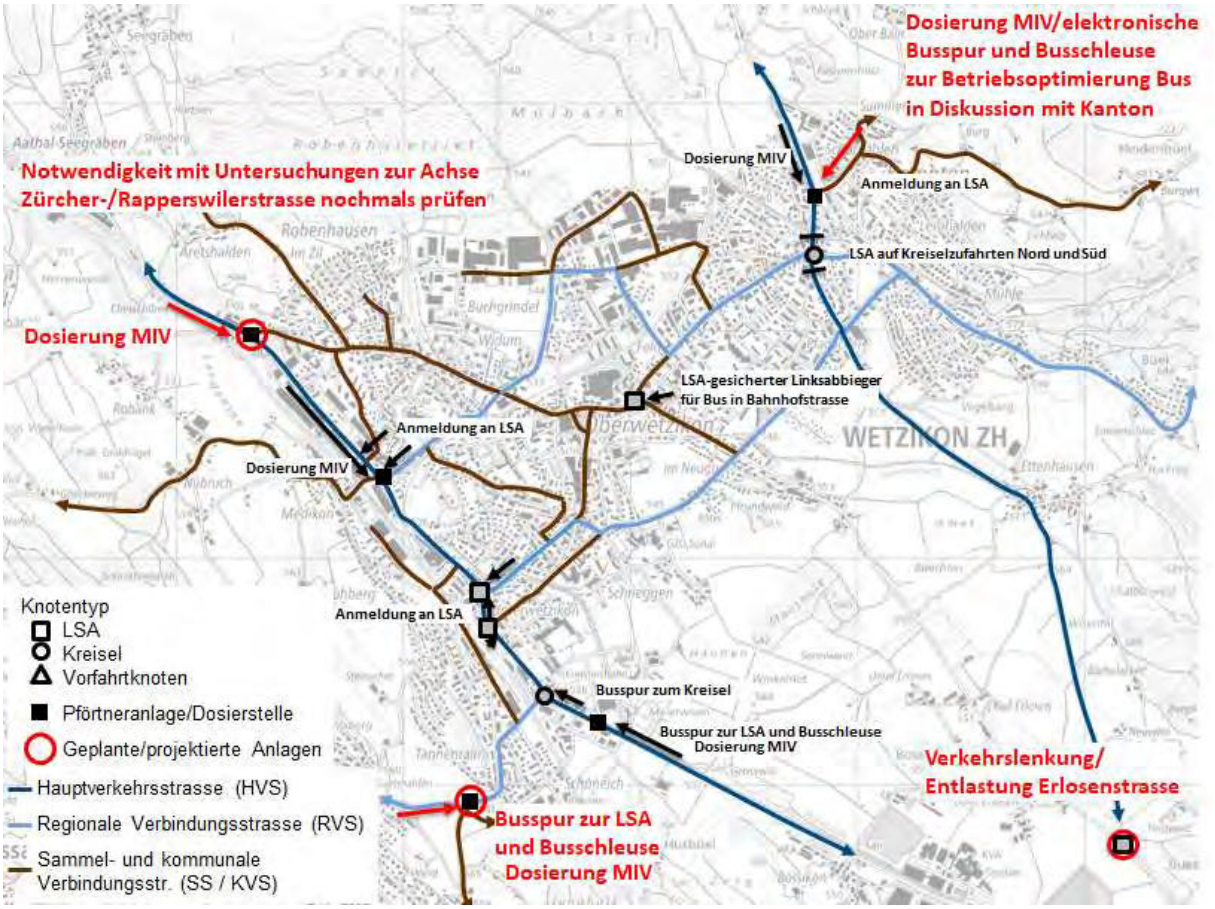


Abbildung 46 Geplante und projektierte Anlagen zur Buspriorisierung (Stand Ende 2025)

Zu den einzelnen Massnahmen in Abbildung 46 ist festzuhalten:

– Hittnauerstrasse/Summerau: Kanton und Stadt untersuchen gegenwärtig gemeinsam auf Stufe Machbarkeitsstudie Möglichkeiten zur MIV-Dosierung und Bus-Priorisierung; unter anderem wird auch eine elektronische Busspur geprüft. Ziel ist die weitestgehende Eliminierung der bestehenden Behinderungen des Busbetriebs.

– Erlosenstrasse: Am Knoten Winterthurer-/Erlosenstrasse (Gemeindegebiet Hinwil) besteht ein Projekt des Kantons; mittels einer LSA soll der Verkehr auf der Winterthurerstrasse kanalisiert werden, um den Schleichverkehr auf Erlosen- und Bachtelstrasse zu reduzieren. Gleichzeitig soll die neue LSA als Überlastschutz für die ebenfalls geplante LSA am Knoten Winterthurer-/Kemptnerstrasse und die stark befahrene Bührer-Kreuzung dienen.

– Grüningerstrasse: Am Knoten Grüninger-/Bönlerstrasse ist ein Umbau zur LSA vorgesehen, womit eine Busschleuse in Fahrtrichtung Wetzikon eingerichtet werden kann. Gleichzeitig soll die Erschliessung des Industrie-/Gewerbegebiets Schöneich direkt an diesen Knoten erfolgen und damit verbessert werden; der Verkehr von und zur Industrie kann direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt werden. Es liegt eine Vorstudie des Kantons vor (28.02.25). Möglicherweise

wird aufgrund des Umbaus der Haltestelle Lindenhof (Gemeindegebiet von Gossau) zu einer Fahrbahnhaltestelle schon vorzeitig eine Dosierung der Bönlerstrasse notwendig.

– Zürcherstrasse/Dosierungsanlage Flos: Der Kanton plant eine Dosierungsanlage zur Kanalisierung des Verkehrs auf der Zürcherstrasse und zur Verhinderung der Überlastung der folgenden Knoten auf der Zürcherstrasse. Wenn mit dem Netzkonzept allerdings eine starke Entlastung der Usterstrasse durch harte Massnahmen auf der Usterstrasse angestrebt wird, stellt sich die Frage, inwiefern eine Dosierung beim Flos noch erforderlich ist. Zudem ist wie im Handlungsfeld 1 «Netzkonzeption und -hierarchie MIV» festgestellt, eine integrale betriebliche Betrachtung des gesamten Abschnitts der Zürcherstrasse erforderlich (vgl. Kapitel 5.5).

10.3.3 Weitere aus Sicht Wetzikon zu prüfende Massnahmen

In Abbildung 47 sind weitere Anlagen dargestellt, die aus Sicht Wetzikon als Bestandteil eines Verkehrsmanagementkonzepts geprüft werden sollten. Zudem sind «Pförtneranlage geplant» gemäss dem gelten kRP aufgeführt. Letztere sollen als Einträge im kRP beibehalten werden, damit sie bei künftigem Bedarf erstellt werden können.

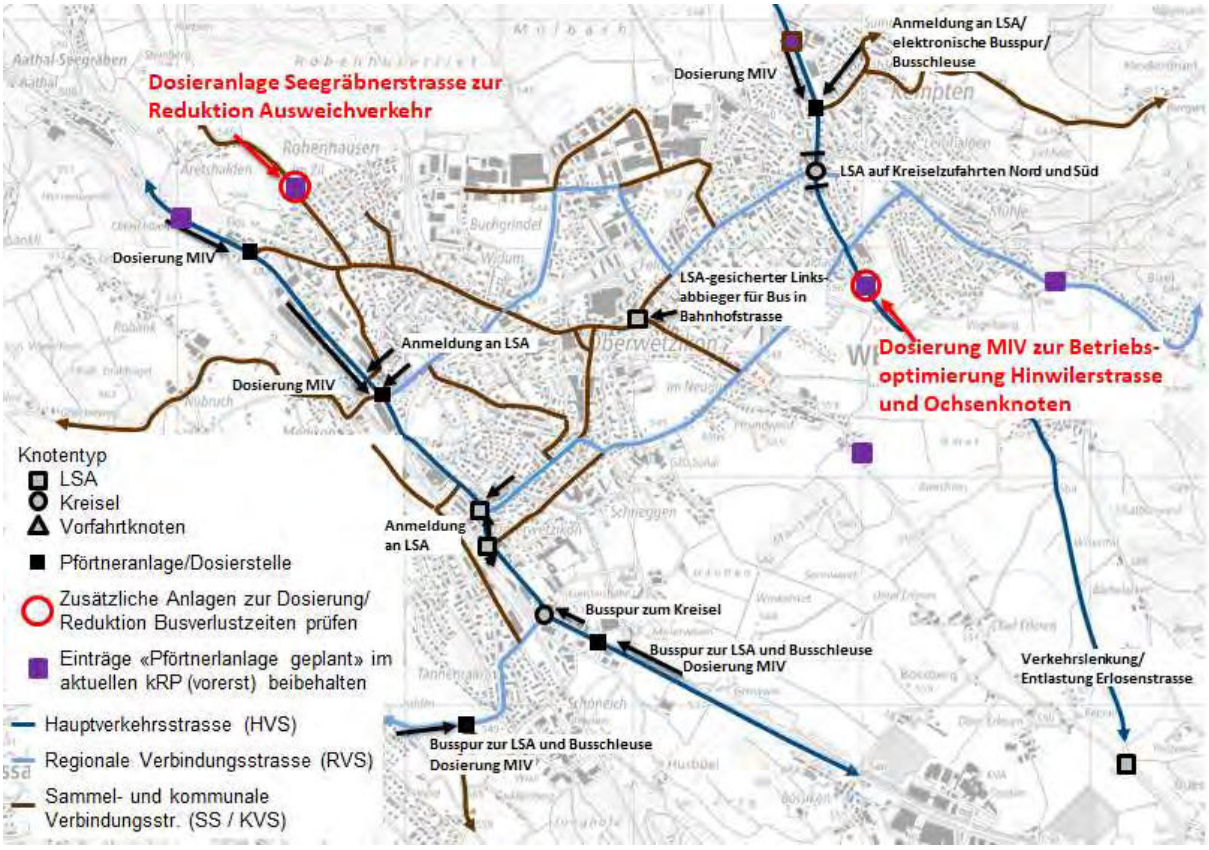


Abbildung 47 Im Rahmen eines VM-Konzepts zu prüfende Anlagen
Einträge «Pförtneranlage geplant» im geltenden kRP

Zu den einzelnen in Abbildung 47 dargestellten Massnahmen:

– Hinwilerstrasse: Eine Dosierungsanlage im Gebiet Pfadacher, im Bereich ausserhalb des Siedlungsgebietes gemäss dem Eintrag im geltenden kRP, könnte sich als zweckmässig erweisen. Einerseits um den Zulauf zum Ochsenkreisel noch besser dosieren zu können, andererseits um eine Überlastung des Kreisels Pfadacher zu vermeiden, der durch die Verlagerung auf die Spitalstrasse eine höhere Verkehrsbelastung erhalten wird.

– Auch die Dosieranlage Seegräbnerstrasse ist bereits im geltenden kRP als geplant eingetragen. Sie kann zur Vermeidung von Ausweichverkehr aus dem Aathal eine Rolle spielen, insbesondere dann, wenn auf Seegräbner-Gebiet keine Massnahmen umgesetzt werden.

10.4 Übersicht

In der Abbildung 48 sind im Sinne einer zusammenfassenden Übersicht alle im vorstehenden Kapitel erläuterten Massnahmen dargestellt; es handelt sich aus Sicht Wetzikon um die wesentlichen Elemente, die im Rahmen eines regionalen VM-Konzeptes weiter zu verfolgen und zu vertiefen sind. Zur besseren Verständlichkeit sind auch die bereits bestehenden Massnahmen in schwarz dargestellt.

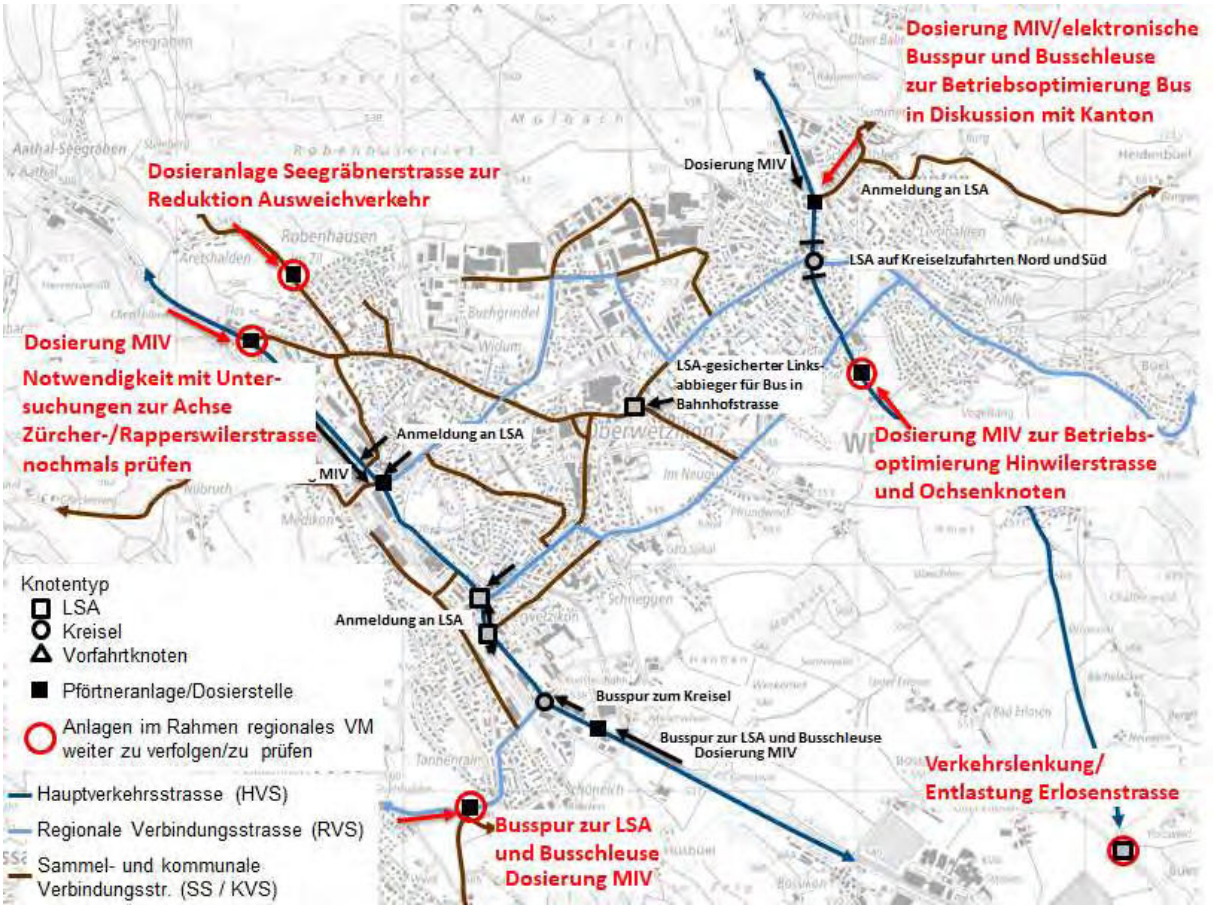


Abbildung 48 Übersicht: aus Sicht Wetzikon wesentliche Elemente eines VM-Konzepts

11. Handlungsfeld 7: Unterstützung Mobilitätswandel

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 7 «Unterstützung Mobilitätswandel».

Heutige Situation und Herausforderungen

Reine Angebotsverbesserungen im ÖV, Fuss- und Veloverkehr reichen nicht aus, um die angestrebte Veränderung im Verkehrsverhalten – nämlich hin zu mehr Fuss-/Veloverkehr und mehr ÖV – zu erreichen, insbesondere für das initiale Umsteigen braucht es weitere Massnahmen. Um den MIV-Anteil am Ziel-/Quell- und Binnenverkehr und damit dessen unerwünschten Auswirkungen zu reduzieren, sind daher auch informierende, unterstützende und lenkende Massnahmen notwendig. Diese sollen verkehrsmittelübergreifend in diesem HF hergeleitet werden. Dabei wird berücksichtigt, dass die Wetziker Bevölkerung bislang ein eher «traditionelles» Verkehrsverhalten an den Tag legt und eher skeptisch ist gegenüber neuen «urbanen» Mobilitätsangeboten (wie u.a. ein nicht erfolgreicher Versuch mit E-Trottinetts gezeigt hat).

Absichten der Stadt

Wetzikon möchte seine Bevölkerung und die Beschäftigten dabei unterstützen, vom MIV auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Eine wichtige Voraussetzung für individuelle Verhaltensänderungen sind neben verbesserten Angeboten (HF 2–4) Informationen über Alternativen zur aktuell bevorzugten persönlichen Fortbewegungs- und Transportart und positive Erlebnisse bei deren Nutzung.

11.1 Vorgehen

Dieses Handlungsfeld umfasst drei Bereiche:

- Informieren und Sensibilisieren
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende der Stadt
- Private Parkplätze

Für jeden Bereich werden bestehende Massnahmen zur Unterstützung des Mobilitätswandels analysiert. Basierend darauf werden neue Massnahmen definiert.

11.2 Analyse vorliegender Massnahmen

11.2.1 Informieren und Sensibilisieren

Bislang werden nur wenige Anstrengungen unternommen, die Bevölkerung und Zupendelnde über alternative Mobilitätsangebote zum MIV zu informieren und zu sensibilisieren. Konkret beteiligt sich die Stadt Wetzikon an bike to work, Cyclomania und dem Prix Velo Städte.

11.2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement Stadt Wetzikon

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, die Mobilitätsnachfrage und insbesondere den motorisierten Individualverkehr zu senken. Dies geschieht durch die Reduktion von Fahrten und/oder die Verlagerung auf aktive und öffentliche Verkehrsmittel. Das betriebliche Mobilitätsmanagement beschränkt sich auf die strategischen und organisatorischen Massnahmen, die ein Unternehmen bzw. die Stadt ergreifen kann, um die Mobilität ihrer Mitarbeitenden zu gestalten.

Für die Mitarbeitenden der Stadt Wetzikon gibt es aktuell noch kein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement. Es gibt jedoch bereits einzelne Massnahmen, um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen. Die Anzahl Parkplätze sind beschränkt und die Parkgebühren betragen 2 Franken/Tag. Das gilt für die Parkplätze beim Stadthaus, bei den Schulen und beim Werkhof/Stadtwerke. Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung haben die Möglichkeit, gemeindeeigene ZVV-Tickets nicht nur für geschäftliche Reisen sondern auch privat zu nutzen und vergünstigte Reka-Checks zu beziehen, welche allerdings sowohl im öffentlichen Verkehr als auch zum Tanken/Laden genutzt werden können.

11.2.3 Private Parkplätze

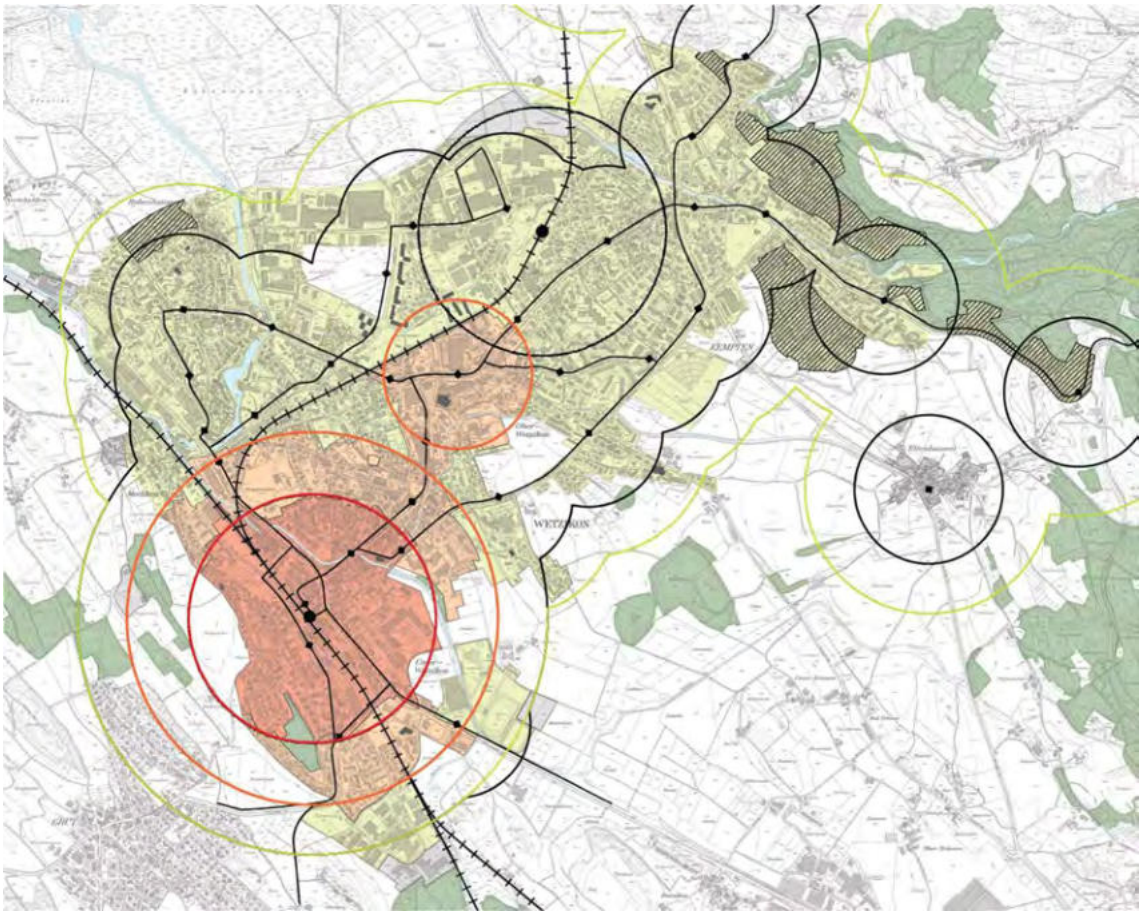
Die aktuell gültige Parkplatzverordnung (PPVO) der Stadt Wetzikon stammt aus dem Jahr 2017. Werden der Grenzbedarf aus der PPVO Wetzikon mit der gültigen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen von 1997 bzw. der überarbeiteten Version davon (Stand Vernehmlassung 2018) oder auch der Parkplatzverordnung Winterthur (2020) verglichen, sind die Werte der Stadt Wetzikon für Bewohner deutlich höher (vgl. Tabelle 8). Weiter wird die Anzahl Besucherparkplätze in Wetzikon mit einem Parkplatz pro vier Wohnungen berechnet, während andere Quellen die Anzahl auf Basis der Bewohnerparkplätze (10 %) ermitteln.

Quelle	**Grenzbedarf für Parkplätze für Mehrfamilienhäuser (ab 2 Wohnungen)**	
	Bewohner	**Besucher**
PPVO Wetzikon 2017	1 PP/80m^2 GF, mind. 1.5 PP pro Wohnung	1 PP pro 4 Wohnungen, mind. 1 PP pro Haus
Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (1997)	1 PP/80m^2 mGF, 1 PP pro Wohnung	+ 10 % der Bewohner-PP
Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Version Vernehmlassung, 2018)	1 PP pro Wohnung	+ 10 % der Bewohner-PP
PPVO Winterthur (2020)	1 PP/80m^2 mGF, 1 PP pro Wohnung	+ 10 % der Bewohner-PP

Tabelle 8 Grenzbedarf für Parkplätzen

In der PPVO Wetzikon wird nebst dem Mindestbedarf an Parkplätzen auch die maximal zulässige Gesamtzahl definiert, welche von der ÖV-Güteklasse und der Bauzone abhängig ist (vgl. Abbildung 49). Diese liegt in gewissen Gebieten von Wetzikon über 100 % des Grenzbedarfs, während sie gemäss Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Version Vernehmlassung, 2018[13]) auf 100 % beschränkt ist.

13 Die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» stammt aus dem Jahr 1997. Eine überarbeitete Fassung wurde vom Regierungsrat 2018 in Vernehmlassung geschickt, aber nie in Kraft gesetzt. Da es sich lediglich um eine «Wegleitung» handelt, ist sie für die Gemeinden nicht bindend. Im Sinne einer kantonsweiten Koordination des Parkierungsthemas ist es aber zweckmässig, sie in die Überlegungen bei der Überarbeitung der PPVO einzubeziehen.



Güteklasse / Reduktion des Grenzbedarfs

	Bauzone	Bewohner	Beschäftigte	Besucher / Kunden
Güteklasse A		min. 40 % max. 60 %	min. 20 % max. 30 %	min. 30 % max. 45 %
Güteklasse B		min. 55 % max. 80 %	min. 30 % max. 45 %	min. 45 % max. 60 %
Güteklasse C / D		min. 70 % max. 110 %	min. 45 % max. 90 %	min. 50 % max. 100 %
		Keine Reduktion, unbeschränkt (W1.3A / W1.3B)		
Keine Güteklasse		min. 100 % max.120 %	min. 90 % max.110 %	min. 90 % max. 110 %

ÖV- Erschliessung

- S-Bahn-Bahnhof
- Haltstellen der VZO
- Liniennetz S-Bahn
- Liniennetz VZO
- Einzugsgebiet Bahnhof 500 m
- Einzugsgebiet Bushaltestelle 300 m

ÖV- Güteklassen Kanton

- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C/D

Abbildung 49 Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen in Abhängigkeit der ÖV-Güteklassen (Quelle: PPVO 2017)

In Gebieten der ÖV-Güteklassen A und B kann gemäss PPVO Wetzikon bei grösseren Überbauungen mit mindestens 20 Wohnungen von der Verpflichtung, den massgeblichen Bedarf für Bewohner und Beschäftigte zu erstellen, ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. In Wetzikon bestehen basierend auf der PPVO bereits unterschiedliche Mobilitätskonzepte wie beispielsweise für den Erweiterungsbau des Spitals Wetzikon (GZO AG), das Projekt Metropol oder das Projekt Ryffel-Areal West.

Seit Mitte 2025 ist auch im kantonalen Recht (§ 243 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz, PBG) festgehalten, dass auf Antrag der Bauherrschaft in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden kann, wenn sichergestellt ist, dass dadurch die Abstellplätze auf öffentlichem Grund nicht übermässig in Anspruch genommen werden.

11.3 Massnahmen

Massnahmen zur Unterstützung des Mobilitätswandels sollen eine Lenkungswirkung bei der Verkehrsnachfrage bezwecken. Der Fokus liegt dabei auf der Lenkung der Verkehrsmittelwahl sowohl der Bevölkerung als auch der Beschäftigten. Aus der Analyse hat sich gezeigt, dass es erst vereinzelt solche unterstützenden Massnahmen gibt. Aus diesem Grund wird mit den folgenden Massnahmen das Umsteigen vom MIV auf den ÖV und den FVV gefördert:

- Durchführung von Mobilitätskampagnen zur **Information und Sensibilisierung** der Bevölkerung und der Zupendelnden zu alternative Mobilitätsangebote zum MIV
- Aufbau eines **nachhaltigen Lieferdienstes** zur Förderung von Einkaufen mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo
- Anpassung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Mitarbeitenden der Stadt** zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr; hierin sollen auch die politischen Amtsträger einbezogen werden
- **Weiterentwicklung der PPVO** zur Veränderung des Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Beschäftigten, Besuchenden sowie Kund/innen zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr
- **Förderung von Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepten** in Unternehmen und im Rahmen einer Arealentwicklung oder eines Bauvorhabens zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und Zupendelnden zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr

Die Massnahmen werden im Anhang A3 beschrieben.

12. Handlungsfeld 8: Kombinierte und geteilte Mobilität

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 8 - «Kombinierte und geteilte Mobilität».

Heutige Situation und Herausforderungen

Das heutige Verkehrsverhalten der Wetziker Bevölkerung sowie der Besuchenden / Beschäftigten ist MIV-lastig. Ein Hindernis für die Nutzung des ÖV ist die Zugangszeit zum ÖV. Im Unterschied zum Auto, das meist direkt am Wohnort verfügbar ist, ist jeweils eine Anreise zur S-Bahn oder zum Bus notwendig. Diese sogenannte «erste/ letzte Meile» wird meist zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Neben den in den anderen Handlungsfeldern aufgezeigten Angebotsverbesserungen für Fuss-/Veloverkehr und ÖV sowie den nachfragebeeinflussenden Massnahmen ist deshalb auch die kombinierte Mobilität möglichst attraktiv zu gestalten, damit die Menschen künftig vermehrt auf das Auto verzichten. Aktuell besteht neben dem Fussweg zu den ÖV-Haltestellen hauptsächlich an den Bahnhöfen die Infrastruktur, um Verkehrsmittel zu kombinieren (primär Velo und Zug).

Neben der kombinierten Mobilität ist in diesem Handlungsfeld auch das «Sharing», also das Teilen von Fortbewegungsmitteln, zu bearbeiten. Heute gibt es in Wetzikon drei offizielle Car-Sharing-Anbieter (mobility, GoMore und 2EM), die zusammen über 14 Fahrzeuge verfügen – das ist etwa ein halbes Auto auf 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Darüber hinaus gibt es private Sharing-Initiativen wie beispielsweise «Robility» im Quartier Robenhausen mit 2 Fahrzeugen und ca. 30 Benützerinnen und Benützern. Zudem kann ein E-Lastenvelo am Bahnhof gemietet werden. Ein Pilotversuch mit einer E-Trottinett-Sharing-Flotte war vor wenigen Jahren nicht erfolgreich.

Absichten der Stadt

Heute sind keine konkreten Zahlen vorhanden zu intermodalen Wegeketten und Sharing-Fahrten, die Diskussion wurde in der Vergangenheit daher primär von Haltungen und Werten bestimmt. Das Potenzial für kombinierte und geteilte Mobilität in Wetzikon soll für verschiedene Verkehrsmittel geprüft und beurteilt werden. Zudem sollen konkrete Ziele und Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der geteilten Mobilität formuliert werden.

Kombinierte und geteilte Mobilität erhalten insbesondere in den Städten eine immer wichtigere Bedeutung. Zum Verständnis werden die unterschiedlichen Begriffe kurz erläutert:

- Kombinierte Mobilität: Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg oder eine Reise. Beispiele sind die Kombination von öffentlichem Verkehr und Velo oder E-Trottinett, um die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel optimal zu nutzen.
- Geteilte Mobilität: Mobilitätsangebote, bei denen Fahrzeuge oder Fahrten von mehreren Personen genutzt werden, anstatt dass jede Person ein eigenes Fahrzeug besitzt. Beispiele sind Carsharing oder Bike-Sharing.
- Sharing-Angebot: Ein konkretes Angebot, das die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen (geteilte Mobilität) ermöglicht. Beispiele sind Mobility (Car-Sharing), Publibike (Bike-Sharing) oder Lime (E-Trottinett-Sharing). Ein Sharing-Angebot schafft gute Voraussetzungen für kombinierte Mobilität.

12.1 Vorgehen

In den nachfolgenden Kapiteln werden das bestehende Sharing-Angebot analysiert und das Potenzial beschrieben. Ausserdem wird ein Argumentarium zusammengetragen für verschiedene Formen einer geteilten Mikromobilität. Als Massnahme wird aufgezeigt, inwiefern das Sharing-Angebot für verschiedene Mobilitätsformen ausgebaut werden soll.

12.2 Analyse Sharing-Angebot

Das Entwicklungspotenzial der Stadt Wetzikon ist hinsichtlich Carsharing, geteilter Mobilität und eCargobike-Sharing gross (vgl. Abbildung 51). Da die Stadt Wetzikon viele Beschäftigten und Schülerinnen und Schüler anzieht, gilt diese Aussage nicht nur für die Wetziker Bevölkerung. Es gibt kein Angebot für geteilte Mikromobilität und eCargobike-Sharing (vgl. Tabelle 9). Es sind bereits mehrere Carsharing-Anbieter vertreten (vgl. Abbildung 50):

- **Mobility** ist ein schweizweit etabliertes B2C-Carsharing-Angebot mit eigener Fahrzeugflotte.
- **QuickRent** ist ein Autovermietungsservice für Transporter, der eine kontaktlose Miete über die App ermöglicht.
- **enterpriseGO** ist ein Autovermietungsservice, der eine kontaktlose Miete über die App ermöglicht.
- **GoMore** ist ein Peer-to-Peer-Carsharing-Dienst, bei dem Privatpersonen ihre Fahrzeuge anderen vermieten.
- **2EM** ist ein Peer-to-Peer-Carsharing-Dienst, bei dem Privatpersonen ihre Fahrzeuge anderen vermieten.

Das Carsharing-Angebot ist in Relation zur Einwohnerzahl jedoch sowohl im Vergleich mit vergleichbaren Städten als auch in Bezug auf den theoretischen Richtwert von Shared Mobility Booster kleiner (vgl. Abbildung 51).

	Wetzikon	**Uster**	**Illnau-Effretikon**	**Wallisellen**
Geteilte Mikromobilität (Velo, E-Trottinetts)	-	Lime: 125 Fahrzeuge oder 3.4 Fz/1'000 EW	Voi: 70 Fahrzeuge oder 4 Fz/1'000 EW	PubliBike velospot: 19 Fahrzeuge oder 1.1 Fz/1'000 EW
eCargobike-Sharing (Carvelo)	-	5 Fahrzeuge oder 0.1 Fz/1'000 EW	-	1 Fahrzeuge oder 0.1 Fz/1'000 EW
B2C Carsharing Mobility	10 Fahrzeuge oder 0.4 Fz/1'000 EW	28 Fahrzeuge oder 0.8 Fz/1'000 EW	8 Fahrzeuge oder 0.5 Fz/1'000 EW	6 Fahrzeuge oder 0.3 Fz/1'000 EW
B2C Carsharing QuickRent	1 Fahrzeuge oder 0.0 Fz/1'000 EW	-	-	4 Fahrzeuge oder 0.2 Fz/1'000 EW
B2C Carsharing enterpriseGO	-	6 Fahrzeuge oder 0.2 Fz/1'000 EW	-	-
P2P Carsharing GoMore	6 Fahrzeuge oder 0.2 Fz/1'000 EW	14 Fahrzeuge oder 0.4 Fz/1'000 EW	9 Fahrzeuge oder 0.5 Fz/1'000 EW	12 Fahrzeuge oder 0.7 Fz/1'000 EW
P2P Carsharing 2EM	-	3 Fahrzeuge oder 0.1 Fz/1'000 EW	2 Fahrzeuge oder 0.1 Fz/1'000 EW	2 Fahrzeuge oder 0.1 Fz/1'000 EW

Tabelle 9 Vorhandene Sharing-Angebote per 31.12.24

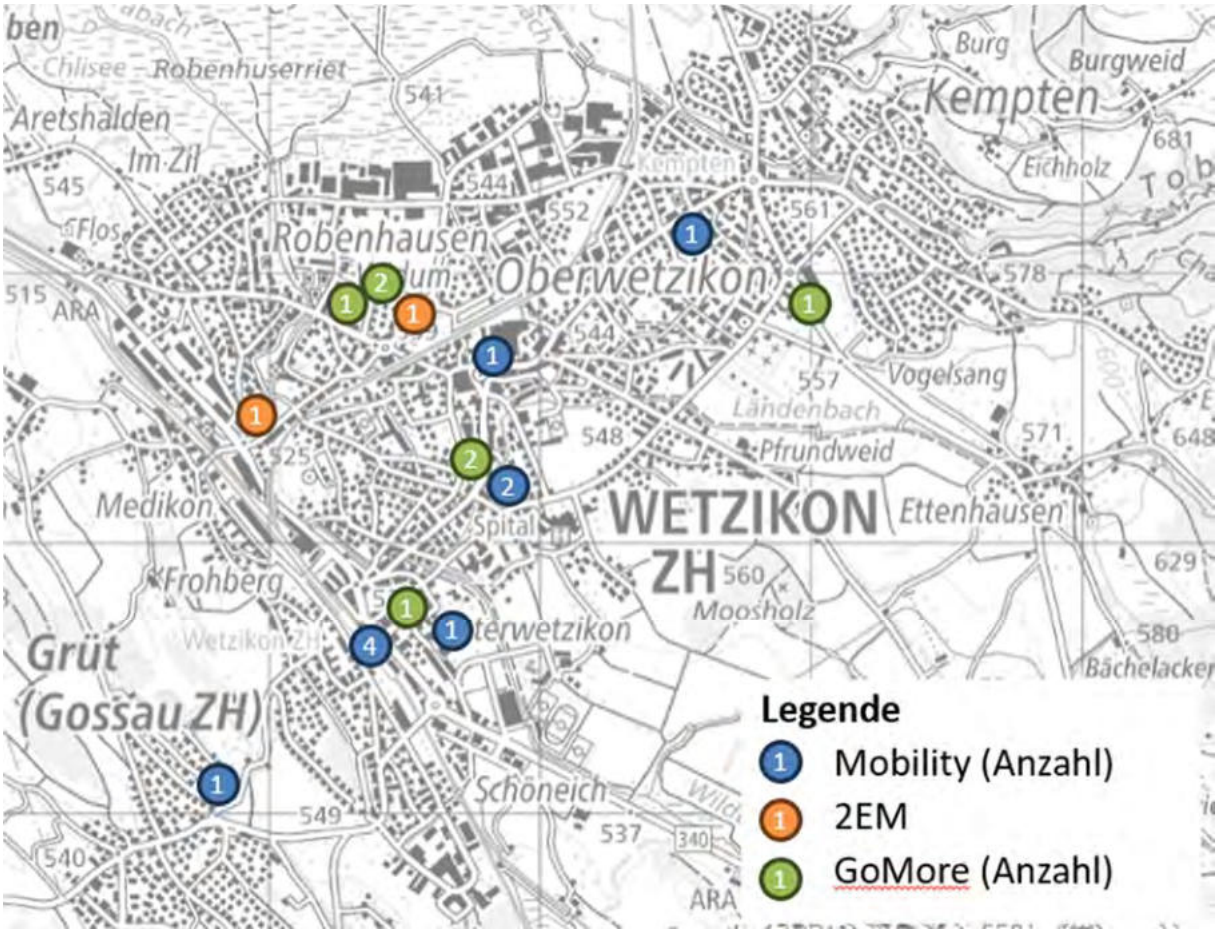


Abbildung 50 Übersichtskarte Carsharing (Stand: 25.6.25)

Abbildung 51 Theoretisches Entwicklungspotenzial gemäss Shared Mobility Booster

12.3 Pilotphase Mikromobilität

Vom 1. Juni 2022 bis 28. Februar 2023 wurden in Wetzikon in einer Pilotphase gemeinsam genutzte E-Trottinetts angeboten. Die zwei privaten Anbieter von Mikromobilität VOI und LimeBike stellten eine Flotte von jeweils 125 E-Trottinetten im Free-Floating-System zur Verfügung.

Zwischen dem 17. Oktober 2022 und dem 13. November 2022 hat eine Online-Befragung zur Pilotphase mit gemeinsam genutzten E-Trottinetten in Wetzikon stattgefunden. Insgesamt haben 1'567 Personen an der Online-Befragung teilgenommen und Antworten eingegeben.

1'211 Personen haben die E-Trottinette nie benützt und konnten folglich die Frage zu den Gründen für die Nutzung auch nicht beantworten. 357 Nutzende haben die Frage beantwortet. Die am häufigsten genannten Gründe für die Nutzung waren das Interesse am Testen (52 Prozent der Antwortenden) sowie die Bekanntheit entsprechender Angebote aus anderen Städten (40 Prozent der Antwortenden). Die unzureichende Erschliessung von Teilen der Stadt durch den öffentlichen Verkehr und der Stau auf den Wetziker Strassen wurden hingegen jeweils 25 Prozent der Antwortenden als Gründe angegeben. Bei den Sonstigen Gründen wurde dann häufig auf den Bus verwiesen. Lange Wartezeiten, Verspätung des Buses, kein Busbetrieb am Abend oder am Wochenende, keine Bushaltestelle in der Nähe waren wiederkehrende Antworten. Vereinzelt wurde auch der Spass am Fahren als Grund für die Nutzung angegeben.

72% der Nutzenden (N=256) nutzte die E-Trottinette primär für die Freizeitnutzung am Tag oder in der Nacht. Gut ein Fünftel der Nutzenden (N=77) benutzt sie für den Arbeitsweg bzw. den Weg zur Ausbildung.

Der Aussage betreffend unbefriedigender Parksituation wird von allen Teilnehmenden unabhängig von der Nutzungshäufigkeit am stärksten zugestimmt. Die Parkierung der gemeinsam genutzten E-Trottinette ist für viele unbefriedigend aufgrund von falsch oder störend parkierten Fahrzeugen auf öffentlichem oder privatem Grund. Aus der Befragung hat sich gezeigt, dass bei den Nutzenden die Nutzung des Verkehrsmittels Auto am stärksten abgenommen hat. Ausserdem starteten und endeten ein Grossteil der Fahrten von beiden Anbietenden in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.

12.4 Argumentarium für geteilte Mikromobilität

Es gibt verschiedene Möglichkeiten für geteilte Mikromobilität (Velos, E-Bikes, E-Trottinetts) und entsprechende Vor- und Nachteile (vgl. Tabelle 10).

	Velos (inkl. E-Bikes)	**E-Trottinetts**
Vorteile	• Geeignet für längere Strecken und sportliche Aktivitäten • Weniger Unfälle im Vergleich zu E-Trottinetts • (Weniger Beschwerden über unsachgemässes Abstellen) • Velokorb / Gepäckträger	• Ideal für kurze Strecken und die «letzte Meile» • Einfach zu bedienen und flexibel einsetzbar • Schnelle Integration in multimodale Verkehrssysteme
Nachteile	• Benötigen mehr Platz zum Abstellen • Weniger attraktiv für spontane Kurzstrecken	• Höhere Unfallzahlen und Sicherheitsbedenken • Häufige Beschwerden über wildes Abstellen bei Free-Floating-System

Tabelle 10 Argumentarium Velos versus E-Trottinetts

Das Angebot für die geteilte Mikromobilität wird von einem externen Anbieter betrieben. Für die geteilte Mikromobilität gibt es zwei Umsetzungsmöglichkeiten: Bei stationsbasierten Systemen können Fahrzeuge an fixen Standorten ausgeliehen und retourniert werden. Bei freefloating Systemen können Fahrzeuge in einem bestimmten Perimeter an einem beliebigen Ort abgestellt werden, wobei Parkverbots- und Slow-Speed-Zonen definiert werden können. Beide Systeme haben entsprechende Vor- und Nachteile (vgl. Tabelle 11).

	Stationsbasiert	**Free-Floating**
Vorteile	• Ordnungsgemässes Abstellen an definierten Orten • Weniger Beeinträchtigung des öffentlichen Raums • Bessere Kontrolle und Wartung der Fahrzeuge	• Hohe Flexibilität und Nutzerfreundlichkeit • Keine Notwendigkeit für feste Stationen
Nachteile	• Weniger Flexibilität für Nutzende • Höhere Infrastrukturkosten für Stationen	• Erhöhtes Risiko von unsachgemässem Abstellen • Höhere Anforderungen an städtische Regulierung und Kontrolle

Tabelle 11 Argumentarium Stationsbasiert versus Free-Floating

Es gibt auch ein hybrides System, wobei Fahrzeuge je nach Gebiet entweder frei abgestellt werden können oder an markierte Stationen gebunden sind.

Aufgrund der Ergebnisse aus der Online-Befragung zur Pilotphase 2022 soll in Wetzikon kein freefloating System umgesetzt werden. Die unbefriedigende Parksituation (falsch oder störend parkierte Fahrzeuge auf öffentlichem oder privatem Grund) kann mit einem stationsbasierten System behoben werden, weshalb dieses System für Wetzikon besser geeignet scheint und in der Bevölkerung besser akzeptierter werden wird. Die Standorte für die Stationen sind im Rahmen der Verhandlungen mit Anbietern genau zu verifizieren. Die Stadt Wetzikon wird zusammen mit dem Anbieter jede Station vor der Umsetzung im Einzelfall genau prüfen.

12.5 Massnahme

Das Sharing-Angebot in Wetzikon soll gestärkt werden, um die kombinierte Mobilität zu fördern und Alternativen zum MIV anzubieten. Aus den vorangehenden Kapiteln hat sich gezeigt, dass ein Entwicklungspotenzial für alle Sharing-Angebote besteht (Auto, Mikromobilität und E-Lastenvelos). Die Massnahme umfasst deshalb verschiedene Punkte:

- Carsharing: Angebot indirekt fördern, indem autoarmes und autofreies Wohnen ermöglicht und gefördert wird (vgl. Massnahmen HF 7) und neue Carsharing-Standorte bei neuen Überbauungen erstellt werden
- Geteilte Mikromobilität: Stationsbasiertes Sharing-Angebot aufbauen (E-Trottinetts oder Velos)
- Geteilte E-Lastenvelos: Unabhängig zur geteilten Mikromobilität auch geteilte E-Lastenvelos für Einkäufe bzw. Transport grösserer Lasten zur Verfügung stellen

Die Massnahme wird im Anhang A4 beschrieben.

13. Handlungsfeld 9: Parkraummanagement

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 9 - «Parkraummanagement».

Heutige Situation und Herausforderungen

Damit die gemäss den Leitsätzen angestrebte Verlagerung auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erreicht werden kann, um den MIV-Anteil am Ziel-/Quell- und Binnenverkehr und dessen unerwünschten Auswirkungen zu reduzieren, sind informierende und lenkende Massnahmen notwendig. Ein besonders grosser Hebel liegt in der Parkierung, da jede MIV-Fahrt auf einem Parkplatz startet und endet. Insbesondere am Ziel wird häufig ein öffentlicher resp. öffentlich zugänglicher Parkplatz angefahren (z.B. für Einkauf, Freizeit, Gastronomie), die Quelle liegt oftmals auf Privatparkplätzen. Auch bei den Fahrten von Berufs-Zupendelnden ist die private Parkplatzverfügbarkeit bei Firmen etc. ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl (siehe HF6). Der Einbezug der (grossen) Arbeitgeber ins Parkraummanagement ist daher wichtig. Auch die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen liegen teilweise in Privatbesitz (z.B. Migros, Coop), weswegen auch diese einbezogen werden sollten. Die heutige Verfügbarkeit und die Preisgestaltung zeigen keine grosse Lenkungswirkung.

Absichten der Stadt

Das Parkraummanagement auf Stadtgebiet soll so erfolgen, dass in den Zentren umwelt- und flächenschonende Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum privaten Auto darstellen. Konkret sollen die zentral gelegenen öffentlich zugänglichen Parkplätze effektiver bewirtschaftet werden. Nach Möglichkeit sind wichtige private Player, v.a. solche die eine grosse Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze anbieten wie beispielsweise die Grossverteiler, einzubeziehen.

13.1 Vorgehen

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen wird analysiert und die wichtigsten Herausforderungen benannt. Es werden Ziele für die öffentliche Parkierung definiert und Massnahmen abgeleitet.

13.2 Analyse öffentliche Parkplätze

13.2.1 Unterscheidung zwischen öffentlichen und nicht öffentlichen Parkplätzen

Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten:

- Öffentlich zugängliche Parkplätze auf öffentlichem Grund oder Privatgrund für öffentliche Bauten und Anlagen (z.B. Sportanlage)
- Öffentlich zugängliche Parkplätze auf öffentlichem Grund (z.B. Strassenraum) oder Privatgrund (z.B. Parkhäuser) ohne spezifische Nutzungszuweisung
- Öffentlich zugängliche Parkplätze auf Privatgrund mit Zuweisung für private Nutzungen (z.B. Einkaufszentrum)

Davon zu unterscheiden sind nicht öffentlich zugängliche Parkplätze auf privatem oder öffentlichem Grund (z.B. für Bewohnende, Mitarbeitende).

Werden Parkplätze einer bestimmten Nutzung zugewiesen, muss deren Anzahl anhand eines nutzungsbezogenen Parkplatznachweises auf Basis der Parkplatzverordnung begründet werden. Dies gilt unabhängig davon, ob die Parkplätze öffentlich zugänglich oder nicht öffentlich zugänglich sind. Die Anzahl und auch die Lage der allgemein zugänglichen Parkplätze ohne spezifische Nutzungszuweisung sind durch die zuständige kommunale Behörde aufgrund des öffentlichen Interesses zu begründen.

13.2.2 Parkplatzangebot

Im Stadtgebiet Wetzikon stehen über 1’250 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Ca. 1’690 weitere Parkplätze sind zwar einer bestimmten Nutzung zugewiesen, befinden sich aber in privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen. Mit den total knapp 3'000 öffentlich zugänglichen

Parkplätzen gibt es entsprechend 6.5 Parkplätze pro 100 EW+AP. Im Vergleich mit den Gemeinden der Agglo Obersee[14] liegt Wetzikon im oberen Mittelfeld (vgl. Abbildung 52).

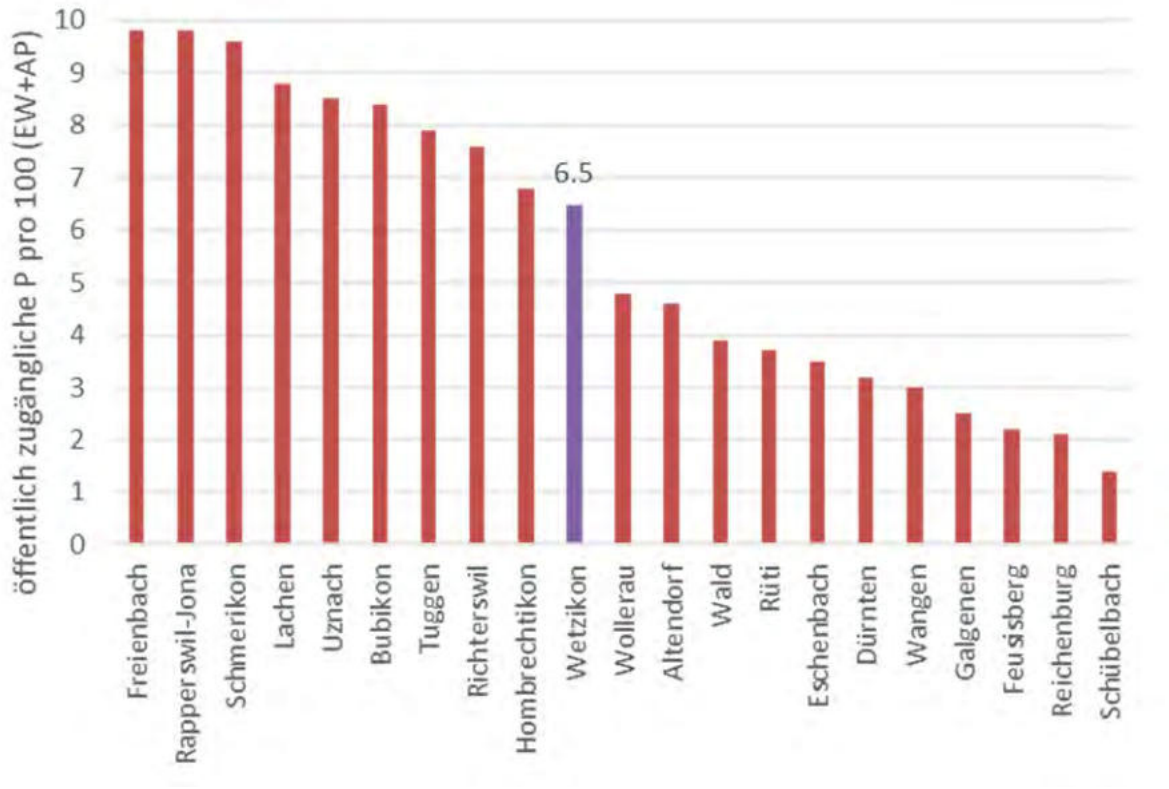


Abbildung 52 Öffentlich zugängliche Parkplätze pro 100 EW+AP
Quelle: Geoportal; Agglomerationsprogramm Obersee 5. Generation

In der Stadt Wetzikon gibt es gemäss dem kommunalen Richtplan (2012) neun bestehende und eine geplante Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse:

- Chratz (Gewerbe, Einkauf)
- Friedhof (Friedhofsbesucher)
- Stadthaus (Kunden der Verwaltung)
- Migros, Züri Oberland Märt (Option zur Mitbenutzung bei öffentlichen Anlässen)
- Schöneich (Naherholung Unterwetzikerwald)
- Sportanlagen Meierwiesen (Erschliessung der Sportanlagen)
- Strandbad Auslikon (Badegäste und Bootsbetrieb)
- Tödistrasse (Einkauf, Schulen Spielplatz)
- Wallenbachstrasse (Zivilschutzanlage)
- Schneggenstrasse (Gewerbe, Anwohner)

14 Die Stadt Wetzikon liegt im Perimeter der Agglomeration Zürcher Oberland. Da es im Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland keinen Vergleich der Parkplatzzahlen gibt, wurde hier mit den Gemeinden der angrenzenden Agglo Obersee verglichen. Einige Gemeinde der Agglo Obersee liegen im Zürcher Oberland (Bubikon, Rüti, Dürnten, Hombrechtikon).

Im regionalen Richtplan (2021) werden zusätzlich die Parkierungsanlagen an den beiden Bahnhöfen Wetzikon und Kempten als bestehende P+R-Anlagen von regionaler Bedeutung ausgewiesen. Auch die Parkierungsanlage für Erholungsnutzungen Chämtnerwald ist von regionaler Bedeutung. Derzeit läuft eine Teilrevision des regionalen Richtplans. Wetzikon möchte für die Bahnhofsareale planerisch mehr Flexibilität und hat deshalb die Streichung der Richtplaneinträge an den Bahnhöfen Wetzikon und Kempten (P+R-Anlagen) beantragt. Der Ausgang des Revisionsverfahrens ist derzeit (Ende 2025) noch offen.

13.2.3 Parkplatzbewirtschaftung

Im Gebührentarif der Stadt Wetzikon (2018) ist die Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze auf öffentlichem Grund inklusive der Parkkarten geregelt.

Die öffentlichen Parkplätze werden grundsätzlich von Montag bis Samstag von 7-19 Uhr bewirtschaftet. Die Gratis-Parkzeit beträgt eine halbe Stunde. Die Parkgebühren betragen 1 Franken/Stunde. Es gibt jedoch Ausnahmen von dieser Regelung. Ausserdem haben die meisten Parkplätze keine Parkzeitlimitierung. Dies weicht von den Empfehlungen des regionalen Parkraumkonzepts der RZO (2020) ab, das je nach Lage maximale Parkdauern vorsieht. Im Anhang A5 ist eine Übersicht zur Parkplatzbewirtschaftung in Wetzikon dargestellt.

13.2.4 Parkkarten

Berechtigt für den Bezug der Wetziker Parkkarte sind:

- Einwohnerinnen und Einwohner mit Wohnsitz oder Wochenaufenthalt in Wetzikon
- Ortsansässige Geschäfts- und Gewerbebetriebe
- Handwerkerinnen und Handwerker im Zusammenhang mit Bau/Handwerker-Arbeiten in Wetzikon
- In Wetzikon Angestellte

Eine Parkkarte kostet 60 Franken/Monat, 300 Franken/½ Jahr bzw. 600 Franken/Jahr. Im Quervergleich mit anderen Städten (Uster, Winterthur, Dübendorf, Baden, Adliswil, Aarau) sind die Preise angemessen bzw. eher im oberen Bereich. Die Parkkarten sind auf allen öffentlichen, weiss markierten und bewirtschafteten Parkplätzen gültig, auch auf der P+R-Anlage beim Bahnhof Wetzikon. Damit gibt es keine räumlichen Einschränkungen und es sind keine Bedürfnisnachweise für die Parkkarten notwendig. Aktuell sind rund 230 Parkkarten ausgestellt (Stand: Mai 2025).

Gemäss dem Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (1995) ist es nur mit Bewilligung der Abteilung Sicherheit gestattet, Fahrzeuge aller Art oder Fahrzeuganhänger nachts regelmässig auf öffentlichem Grund oder allgemein zugänglichen Parkplätzen der Stadt abzustellen. Für die Bewilligung ist eine Gebühr zu entrichten. Diese beträgt je nach Fahrzeuggrösse und -schwere monatlich 30 bzw. 50 Franken. Regelmässig werden die in der Nacht abgestellten Fahrzeuge registriert und die Gebühr deren Haltern in Rechnung gestellt. Aktuell sind rund 230 Fahrzeuge registriert (Stand: Mai 2025).

Ausserdem können für die P+R-Anlagen an den Bahnhöfen Wetzikon und Kempten Parkkarten erworben werden. Die SBB vergeben Tageskarten, Monatsabos und Jahresabos. Aktuell sind für den P+R Wetzikon 17 Monats- und 42 Jahresabos sowie für den P+R Kempten 4 Monats- und 6 Jahresabos gültig (Stand: Juni 2025).

13.2.5 Parkieren im Zentrum Unterwetzikon und im Zentrum Oberwetzikon

Gerade in den Zentrumsgebieten sind Lage und Anzahl der Parkplätze ein wichtiges Thema. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf allfällige zentral und öffentlich angelegten Parkplätze, welche aufgrund von Ersatzabgaben für nicht realisierte Pflichtparkplätze angeboten werden sollten.

Im Zentrum Unterwetzikon konzentrieren sich die Parkplätze im öffentlichen Interesse hauptsächlich rund um den Bahnhof (P+R-Anlagen und Parkplätze im Strassenraum) und auf die öffentliche Parkierungsanlage an der Kratzstrasse. Im regionalen Richtplan sind heute für den Bahnhof Wetzikon 116 P+R-Parkplätze eingetragen. In den vergangenen Jahren wurde das Busangebot in Wetzikon sowie zu den Nachbargemeinden stetig erweitert und verbessert. P+R-Anlagen sollen jedoch nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten angeordnet werden, was auf Wetzikon nicht zutrifft. Zudem zeigen die Planungen des Bundes und insbesondere des Kantons bezüglich Verkehrsdrehscheiben sowie die Haltung der SBB, welche MIV-Nutzende möglichst an der Peripherie bzw. möglichst nahe an ihrem Wohnort auf den ÖV bringen möchte, dass sich eine grosse Anzahl P+R-Parkplätze am Bahnhof Wetzikon aus verkehrsplanerischer Sicht nicht mehr begründen lässt. Deshalb hat die Stadt Wetzikon im Rahmen der Teilrevision des regionalen Richtplans beantragt, den Eintrag als «Parkierungsanlage bei Bahnhöfen von regionaler Bedeutung» zu streichen. Dies bedeutet nicht, dass es am Bahnhof Wetzikon künftig keine P+R-Parkplätze mehr geben wird. Der Stadt Wetzikon bzw. den SBB wäre es nach der Aufhebung des Richtplaneintrags freigestellt, wie viele P+R-Parkplätze am Bahnhof Wetzikon angeboten werden. Der Ausgang des Revisionsverfahrens ist derzeit (Ende 2025) noch offen.

Im Rahmen des Masterplans «Stadtraum Bahnhof Wetzikon» wurde eingehend geprüft, wie viel öffentlich zugängliche Parkplätze (ohne Zweckbindung und exkl. privater Parkplätze) auf dem Bahnhofsareal im Endzustand möglich sein werden. Neben 14 oberirdischen Parkplätzen (Kurzzeit, Kiss and Ride, Taxi) konnte der Masterplan in privaten Tiefgaragen 55 Parkplätze (20 heutiges P+R Nord an der Rapperswilerstrasse, 35 heutiges P+R Süd an der Guyer-Zeller-Strasse) nachweisen. Damit die Parkplatzsituation im Raum Unterwetzikon grossräumig untersucht werden kann, sind weiterführende Abklärungen in einem Gesamtkontext erforderlich.

Im Zentrum Oberwetzikon befinden sich mit den Parkhäusern beim Oberland-Märt, beim Zentrum Leue und beim Zentrum Möwe gleich drei grosse Parkierungsanlagen, welche öffentlich zugänglich sind, aber grösstenteils auch einer privaten Nutzung zugewiesen wurden. Gleiches gilt beispielsweise auch für die oberirdischen Parkplätze vor dem Restaurant Krone und dem Impuls. Zusammen mit den öffentlichen Parkplätzen beim Stadthaus und der Personalparkplätze der Stadtverwaltung (sind abends und am Wochenende öffentlich zugänglich) befinden sich im Zentrum Oberwetzikon nördlich der Bahnhofstrasse rund 100 öffentlich zugängliche Aussenparkplätze, die jedoch alle einer Nutzung zugewiesen sind. Einzig im Parkhaus des Oberland Märt (Migros-Parkhaus) befinden sich 80 allgemein zugängliche Parkplätze ohne Nutzungszuweisung, welche dem öffentlichen Interesse dienen. Die grosse Anzahl Aussenparkplätze wirkt sich auf den öffentlichen Raum aus, weil die Flächen mit Fahrzeugen belegt sind und so die Aufenthaltsqualität geschmälert wird.

Im Parkhaus des Oberland Märt bestehen 80 öffentlich zugänglichen Parkplätze, die auf Bestellung der Stadt Wetzikon im öffentlichen Interesse bereitgestellt werden und keiner bestimmten Nutzung zugeordnet sind. Die Parkplatzgebühren betragen 1 Franken für die erste Stunde und 2 Franken für jede weitere Stunde. Die Migros plant einen Ersatzneubau. Gemäss dem kommunalen Richtplan (2012) soll innerhalb des Zentrumsgebiets beim Neubau von grösseren privaten Parkierungsanlagen geprüft werden, ob zusätzliche öffentliche Parkplätze ohne spezielle Zweckbindung benötigt werden. Sofern ein solcher Bedarf besteht, müssen diese Parkplätze vertraglich gesichert werden. Damit die heute bereits bestehenden öffentlichen Parkplätze auch weiterhin angeboten werden können, möchte die Stadt am Parkhaus des Oberland Märt als Parkierungsanlage im

öffentlichen Interesse festhalten und die bisher dort vorhandenen 80 Parkplätze für die Öffentlichkeit sichern.

13.3 Wichtige Herausforderungen in der öffentlichen Parkierung

Zusammenfassend werden folgende Herausforderungen identifiziert:

- Mit 6.5 öffentlich zugänglichen Parkplätzen pro 100 EW+AP liegt Wetzikon im Vergleich mit den Gemeinden der Agglo Obersee im oberen Mittelfeld.
- Im Rahmen der laufenden Teilrevision des regionalen Richtplans möchte die Stadt Wetzikon den Eintrag ihrer beiden P+R-Anlagen an den Bahnhöfen Wetzikon und Kempten entfernen, um sich nicht zu einer bestimmten Anzahl an Parkplätzen zu verpflichten. Derzeit ist offen, was mit der Teilrevision aufgelegt wird (Stand Ende 2025).
- Die Parkgebühren sind mit einigen Ausnahmen über das gesamte Stadtgebiet einheitlich.
- Für die meisten Parkplätze besteht keine Parkzeitlimitierung.
- Die Parkkarten sind für Einwohner, Handwerker/innen und Angestellte ohne Bedürfnisnachweise erhältlich und haben keine räumlichen Einschränkungen.
- Im Zentrum Unterwetzikon wird mit der baulichen Entwicklung rund um den Bahnhof Wetzikon ein Teil der Parkplätze auf den heutigen P+R-Anlagen wegfallen.
- Neben den 80 Parkplätzen im Parkhaus des Oberland Märt stehen im Zentrum Oberwetzikon keine allgemein zugänglichen Parkplätze im öffentlichen Interesse zur Verfügung, welche keiner speziellen Nutzung zugewiesen sind.
- Der öffentliche Raum muss nebst der Mobilität vielfältige Nutzungen aufnehmen (Aufenthalt Erholung, ökologische Funktionen etc.).

13.4 Ziele für die Parkierung

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Das langfristige Ziel der MIV-Reduktion im Zentrum Oberwetzikon wird unterstützt.
- Die Parkierung auf öffentlichem Grund ist auf die Lage im Raum abgestimmt und möglichst flächeneffizient.
- Private Parkierung findet nur im öffentlichen Raum statt, wenn keine privaten Parkplätze verfügbar oder realisierbar sind.
- Optimierte Parkierungsregelungen sollen eine Strassenraumorganisation mit hohen räumlichen Aufenthaltsqualitäten ermöglichen. Oberirdische Parkierungsflächen sind unter Berücksichtigung der Umfeldnutzungen wenn möglich in bestehende öffentliche und/oder private Parkierungsanlagen zu verlagern.
- Das Parkieren soll möglichst direkt und ohne Umwege erfolgen; unerwünschter Parksuchverkehr soll dadurch vermieden werden.
- Die Parkierungsregelungen tragen zu besseren Bedingungen für das lokale Gewerbe bei. Dabei stehen die Kurzzeitparkplätze, Umschlag-PP, Versorgungs- und Dienstfahrten für/von Betriebe(n) aus Gewerbe, Dienstleistung, Handel und Industrie oder im öffentlichen Dienst im Vordergrund, nicht aber der Pendler- oder der Besucherverkehr.

13.5 Massnahmen

Die Analyse hat gezeigt, dass es verschiedene Herausforderungen hinsichtlich der öffentlichen Parkierung gibt. Um die obenstehenden Ziele zu erreichen, werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Erarbeitung eines über die gesamte Stadt abgestimmten **Parkierungskonzepts** für öffentliche Parkplätze zur Lenkung des Verkehrsaufkommens (inkl. Zentrum Oberwetzikon und Zentrum Unterwetzikon)
- **Optimierung Parkierung im Zentrum Oberwetzikon**, damit
  - die durch bestehende und zukünftige Ersatzabgaben abgegoltenen Pflichtparkplätze der Nachbargrundstücke abgedeckt sind,
  - zusätzliche öffentlich zugängliche Parkplätze im öffentlichen Interesse bereitgestellt werden und
  - mehr Raum für eine höhere Aufenthaltsqualität und eine klimaangepasste Gestaltung geschaffen werden kann.

Die Massnahmen werden im Anhang A6 beschrieben.

14. Handlungsfeld 10: Zentrum Unterwetzikon/Bahnhof Wetzikon

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 10 - «Zentrum Unterwetzikon/Bahnhof Wetzikon».

Heutige Situation und Herausforderungen

Der Bahnhof Wetzikon ist heute der zentrale ÖV-Umsteigepunkt in Wetzikon. Die Mehrheit der ÖV-Passagiere, welche die Stadt verlassen oder von aussen besuchen, reisen über diesen Bahnhof. Die Umsteigebeziehungen sind heute suboptimal, die Wege lang und die Orientierung schwierig. Zudem ist das Einfädeln der Busse in die Zürcher-/Rapperswilerstrasse mit Zeitverzögerungen verbunden. Diese Herausforderungen werden mit dem Masterplan Stadtraum Unterwetzikon inkl. neuem Bushof angegangen.

Aber auch rund um den Bahnhof bestehen heute Herausforderungen. Die mögliche Zentrumsbildung durch den Bahnhof wird nicht gestärkt von entsprechenden publikumsorientierten Zentrumsfunktionen wie Aufenthalt im öffentlichen Raum, Dienstleistungen und Einkaufen. Grünräume fehlen und die Versiegelung ist hoch. Entsprechend ist das Zentrum Unterwetzikon heute kein Ort, wo Menschen sich aufhalten oder begegnen, sondern sie reisen primär durch. Mit dem Masterplan werden diese Aspekte teilweise adressiert (Quartierbildung, Nutzungen, Stadtklima).

Die heute unattraktive Situation wird verstärkt durch die hohe MIV-Belastung und Staus auf der direkt vor dem Bahnhof durchlaufenden Hauptachse Rapperswiler-/Zürcherstrasse, die für Zufussgehende und Velofahrende schwer zu queren ist und auch Sicherheitsdefizite birgt. Der Bahnhof ist dadurch schwer zugänglich und die Aufenthaltsqualität am/vor dem Bahnhof tief.

Absichten der Stadt

Die Stadt Wetzikon möchte einen attraktiven Aufenthaltsort und eine optimierte Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Wetzikon, welche Fuss-/Veloverkehr und ÖV ideal miteinander verknüpft und das Umsteigen erleichtert. Rund um den Bahnhof sollen künftig zentrums- und publikumsorientierte Nutzungen vorhanden sein, die Menschen dazu veranlassen, sich im Zentrum Unterwetzikon aufzuhalten und ihren Einkauf beim Umsteigen von Bahn auf Bus vorzunehmen. Damit könnte auch das Zentrum Oberwetzikon verkehrlich entlastet werden.

14.1 Ausgangslage

Im Zentrum Unterwetzikon wird sich in den nächsten Jahren vieles verändern, es wird sich zu einem urbanen Zentrum entwickeln. Der Beginn der baulichen Entwicklung zwischen der Pestalozzi- und der Mattackerstrasse auf Basis der Quartier- und Gestaltungspläne steht kurz bevor. Auch rund um den Bahnhof, der eine wichtige Verkehrsdrehscheibe ist, wird sich in absehbarer Zeit einiges entwickeln. Die Arbeiten zum «Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon», der von Stadt Wetzikon und SBB gemeinsam erstellt wurde, sind abgeschlossen. Die Wetziker Stimmbevölkerung wird noch 2026 über einen Kredit für verschiedene Schlüsselmassnahmen aus dem Masterplan im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Gebietes am Bahnhof befinden können.

Es ist geplant, dass im Zentrum Unterwetzikon ein offenes Quartier mit einer durchmischten Nutzung entsteht – mit attraktiven Flächen für Gewerbe, Gastronomie und Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse. Wertvolle Grünräume werden in Form von öffentlich zugänglichen Freiräumen direkt beim Bahnhof geschaffen. Mit dem Bahnhof Wetzikon als wichtige Verkehrsdrehscheibe stellt Unterwetzikon einen Ort der Begegnung und ein zentrales Eingangstor zur Stadt dar. Es ist wichtig, dass dieser Ort gut in das Fuss- und Velowegnetz eingebunden und dadurch mit den umliegenden Stadtteilen gut vernetzt ist.

Die Festlegungen und Massnahmen aus dem «Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon» sowie aus den Quartier- und Gestaltungsplänen Pestalozzistrasse und Mattacker wurden in das GVK übernommen; die verschiedenen Planungen sind somit aufeinander abgestimmt.

14.2 Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur

In Abbildung 53 sind die geplanten Netze, Angebote und Massnahmen gemäss «Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon» und GVK in einer Übersicht schematisch dargestellt.

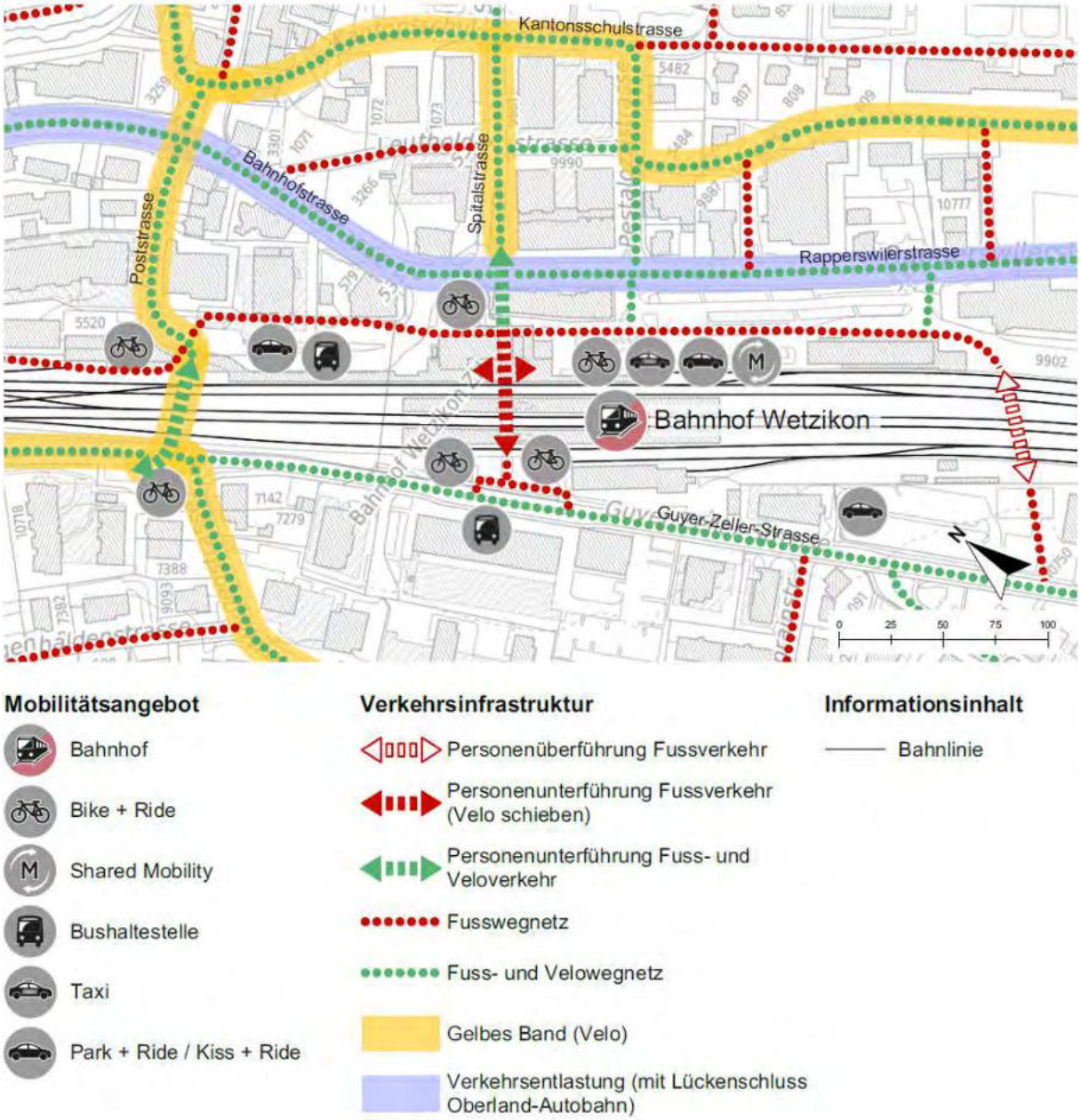


Abbildung 53 Übersicht Zentrum Unterwetzikon/Bahnhof
Netze, Angebote und Massnahmen gemäss Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon und GVK

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 dem neuen Bushof wird der Ausbau des Busangebots mit zusätzlichen Buslinien und eine Optimierung einzelner Linienführungen ermöglicht. Mit seinen kurzen Umsteigewegen und den attraktiven Unterführungen schafft der neue Bushof optimale Voraussetzungen für reibungslose Umsteigevorgänge zwischen Bus und Bahn.

Der Bahnhof Wetzikon wird besser in die Netze des Fuss- und Veloverkehrs integriert. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wird durch Anbindung an das Gelbe Band für Velofahrende verbessert. Die neuen unterirdischen und ebenerdigen Velostationen ermöglichen Velofahrenden einen direkten Zugang zu den Perrons. Damit wird das Angebot an Veloabstellplätzen quantitativ und auch qualitativ bedarfsgerecht ausgebaut. Die baulichen Anpassungen an den bestehenden Bahnhofsunterführungen und die langfristig geplante neue Überführung machen die Wege für den Fussverkehr attraktiver und verbessern zudem auch die Verbindung der Stadtquartiere, die durch den Bahnhof und die Gleise voneinander getrennt sind. Auch 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. Die Rapperswilerstrasse ist durch zwei neue Fussgängerstreifen direkt überquerbar, wodurch das Entwicklungsgebiet ennet der Rapperswilerstrasse besser an den Bahnhof und die neu entstehenden Nutzungen auf dem Bahnhofsareal angebunden ist.

Der Bahnhof Wetzikon wird zur zentralen Verkehrsdrehscheibe, die nicht nur alle Verkehrsmittel effizient miteinander verknüpft, sondern auch zum prädestinierten Standort für alle Arten von Shared Mobility wird. Die konkreten Angebote sind wie bereits im Handlungsfeld 8 «Kombinierte und geteilte Mobilität» (vgl. Kapitel 12) erläutert in Zusammenarbeit mit einem Anbieter zu entwickeln; das bestehende umfangreiche Carsharing-Angebot soll beibehalten werden.

Neben einigen Kiss and Ride-Parkplätzen wird es auch weiterhin ein Angebot an P+R-Parkplätzen geben. In Anlehnung an die beantragte Aufhebung des regionalen Richtplaneintrags soll das Angebot für P+R-Parkplätze jedoch verkleinert werden. Die P+R-Parkplätze sind weiterhin sowohl auf Seite Rapperswiler- als auch auf Seite Guyer-Zeller-Strasse vorgesehen, neu werden sie jedoch unterirdisch angeordnet.

15. Handlungsfeld 11: Zentrum Oberwetzikon

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 11 - «Zentrum Oberwetzikon».

Heutige Situation und Herausforderungen

Im Zentrum von Oberwetzikon zwischen Metropol bis zum Stadthaus konzentrieren sich verschiedene Nutzungen mit viel Publikumsverkehr. Diese liegen nah beieinander, sodass sich die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo anbietet. Jedoch ist die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum heute tief und die Bahnhofstrasse hat eine hohe Trennwirkung. Dadurch ist die Zugänglichkeit der für den Ort wichtigen Zentrumsnutzungen für den Fuss- und Veloverkehr erschwert. Durch die hohe MIV-Belastung entstehen weitere unerwünschte Auswirkungen wie Lärm, Rückstau und dadurch auch Verlustzeiten für die Busse. Es fehlt an (beschatteten) Aufenthalts- und Begegnungsorten. Der Versiegelungsgrad ist hoch. Durch die hohe Verfügbarkeit von Parkplätzen ist es für Besuchende aus Wetzikon oder von ausserhalb attraktiv, mit dem Auto ins Zentrum zu fahren – was zu den oben geschilderten Problemen beiträgt. Der Verkehr wird künftig weiter zunehmen, zusätzlich wird die Bebauung im Zentrum in den nächsten Jahren deutlich dichter, was die Anforderungen an den öffentlichen Raum weiter erhöht.

Der Kanton wird voraussichtlich ab 2030 die Sanierung der Bahnhofstrasse zwischen den Kreiseln Tödi- und Pappelnstrasse im Angriff nehmen. Für diesen Strassenabschnitt hat er ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, welches der Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon Rechnung trägt. Das BGK wird bis zur Umsetzung in einigen Jahren noch in einem Vor- bzw. Bauprojekt weiter detailliert. Für die gestalterische Aufwertung der an die Bahnhofstrasse angrenzenden Flächen wird aktuell das auf das BGK abgestimmtes Vorprojekt «Aufwertung Zentrum Oberwetzikon» erarbeitet. Verschiedene der oben genannten Herausforderungen können mit diesen beiden Projekten adressiert werden.

Absichten der Stadt

Die Stadt möchte gemäss den Leitsätzen kurze Wege fördern und auf den Fuss- und Veloverkehr verlagern. Gleichzeitig sollen die unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf der Bahnhofstrasse deutlich reduziert werden. Die Aussenräume im Zentrum Oberwetzikon sind aufzuwerten und attraktive Plätze zu schaffen, sodass das Zentrum die Funktion eines Orts der Begegnung wahrnehmen kann. Das Zentrum Oberwetzikon soll weiterhin verschiedene Ansprüche und Funktionen wahrnehmen und für alle Verkehrsmittel erreichbar sein, langfristig wird aber eine deutliche Verkehrsentlastung angestrebt.

15.1 Ausgangslage

Das Zentrum Oberwetzikon wird sich in den nächsten Jahren zu einem urbanen Zentrum mit verschiedenen Begegnungsorten weiterentwickeln. Mit der Realisierung der Innenentwicklung im Gebiet zwischen Bahndamm, Strandbadstrasse und Impuls entsteht auf Basis des Quartier- und Gestaltungsplans in den nächsten Jahren urbanes Wohnen mit Gewerbenutzungen, grosszügigen Aussenräumen sowie vielfältigen Wegbeziehungen. Das übergeordnete Ziel besteht darin, die Zentrumsfunktion von Oberwetzikon zu stärken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dazu gehört auch, dass die Bahnhofstrasse als städtischer Raum aufgewertet und vom motorisierten Verkehr entlastet wird. Das urbane Zentrum Oberwetzikon zeichnet sich künftig durch vielfältige Wohn- und Gewerbenutzungen sowie attraktive Freiräume aus, wobei der neu gestaltete Zentrumsplatz das Herzstück bildet. Er befindet sich zurzeit in Planung (Stufe Vorprojekt, Aufwertung Zentrum Oberwetzikon) und soll im Hinblick auf die Eröffnung des neuen Oberland Märts (Migros-Einkaufszentrum) voraussichtlich ca. 2030 erstellt werden. Kurze Zeit später steht die Sanierung der Bahnhof- und Usterstrasse zwischen Pappeln- und Tödistrasse an. Geplant sind eine Umgestaltung und Aufwertung der Bahnhofstrasse.

Die Festlegungen und Massnahmen aus dem Quartier- und Gestaltungsplan Zentrum Oberwetzikon sowie die Konzeptideen aus dem Vorprojekt Aufwertung Zentrum Oberwetzikon und dem Konzept zur Umgestaltung der Bahnhof-/Usterstrasse wurden in das GVK übernommen; die verschiedenen Planungen sind somit aufeinander abgestimmt.

Weiter Richtung Bahnhof Wetzikon ist die neue bauliche Entwicklung schon weiter vorangeschritten. Die Überbauung Metropol befindet sich zwar teilweise noch in Bau, bei einem Teil der Überbauung fand der Bezug aber vor einiger Zeit statt. Es wird dort bereits gewohnt, gearbeitet, eingekauft und vieles mehr. Mit der bereits eröffneten, attraktiven Durchwegung entstand eine wichtige Fusswegverbindung von der Bahnhofstrasse direkt zum Jörg-Schneider-Park.

15.2 Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur

In Abbildung 54 (folgende Seite) sind die geplanten Netze, Angebote und Massnahmen aus den verschiedenen abgeschlossenen oder laufenden Planungen sowie dem GVK in einer Übersicht schematisch dargestellt.

Das Zentrum Oberwetzikon wird MIV-arm und belebt. Die Bahnhofstrasse ist im zentralen Bereich deutlich vom motorisierten Verkehr entlastet und gleichzeitig als städtischer Raum aufgewertet. Die Erschliessung mit dem motorisierten Verkehr bleibt gewährleistet, wird aber zugunsten eines attraktiven öffentlichen Raums neu organisiert. In diesem Zusammenhang wird auch angestrebt, durch oberirdische Parkierung beanspruchte Flächen im Zentrum soweit wie möglich freizuspielen und sie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie zur Verbesserung des Mikroklimas umzugestalten (vgl. Kapitel 13 Parkraummanagement). Die Parkierung erfolgt künftig wo immer möglich unterirdisch, mit kurzen Zufahrtswegen und in Gebäuden integrierten Tiefgarageneinfahrten.

Die Aufwertung der Bahnhofstrasse und der neue Zentrumsplatz – er erstreckt sich über den neuen, vergrösserten Migros-Vorplatz bis hin zum Platzbereich hinter dem Restaurant Krone – stärken gezielt den Fussverkehr. 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 werden realisiert, etwa eine direkte Fusswegverbindung in einem gassenartigen Freiraum ab Strandbadstrasse via Impuls zum Zentrumsplatz und vorbei an Restaurant Krone und Stadthaus weiter zur Pappelnstrasse. Zusätzlich zum im Plan dargestellten kommunalen Fusswegnetz sind zahlreiche weitere Fussverbindungen im Zentrum Oberwetzikon öffentlich zugänglich. Damit besteht ein feinmaschiges Netz aus sicheren, direkten Wegverbindungen, welche die Raumbeziehungen im Zentrum stärken und die Erreichbarkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger aus allen angrenzenden Quartieren verbessern.

Entlang der Bahnhofstrasse werden allerdings auch mit der angestrebten Verkehrsentlastung die mit dem Gelben Band verträglichen Belastungswerte überschritten. Das Gelbe Band als Komfortroute für den Veloverkehr wird deshalb auf parallel verlaufenden Achsen geführt. Es 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. Die Anbindung des Oberland Märts (Migros) an das Gelbe Band wird im Rahmen der Koordination der verschiedenen laufenden Projekte im Zentrum Oberwetzikon noch geklärt. Die kantonalen Veloverbindungen auf Bahnhof- und Usterstrasse bleiben bestehen, sie sind für die Veloerschliessung des Zentrumsbereich essenziell.

Gut zugängliche Veloabstellmöglichkeiten sind für alle zentral gelegenen Nutzungen wichtig. Bei den Einkaufszentren und den öffentlichen Einrichtungen (Stadthaus, Bibliothek) sind zentrale Veloabstellplätze erforderlich. Entlang der Bahnhofstrasse sollen aber auch dezentralen Abstellmöglichkeiten bereitgestellt werden, welche die Benützung des Velos für das Einkaufen in Kombination mit sonstigen Erledigungen im Zentrum attraktiver machen. Es sind damit einfache, zum Anschliessen des Velorahmens geeignete Anlehnbügel gemeint, die auf den Bedarf ausgerichtet einzeln und in Gruppen von bis zu fünf Bügeln realisiert werden.

Die Bushaltestelle Zentrum Oberwetzikon eignet sich aufgrund der zentralen Lage, der Dichte der öffentlichen Nutzungen im unmittelbaren Umfeld sowie der hohen Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs als Standort für Shared Mobility. In der Nähe besteht bereits ein Car-Sharing Standort, weitere Sharing-Angebote sind mit einem Anbieter gemäss Handlungsfeld 8 «Kombinierte und geteilte Mobilität» (vgl. Kapitel 12) zu evaluieren. Zudem sind auch Veloabstellanlagen

im Zusammenhang mit der Bushaltestelle Oberwetzikon vorgesehen, damit auch umliegende Quartiere von den ausgedehnten ÖV-Betriebszeiten auf der Bahnhofstrasse profitieren können.

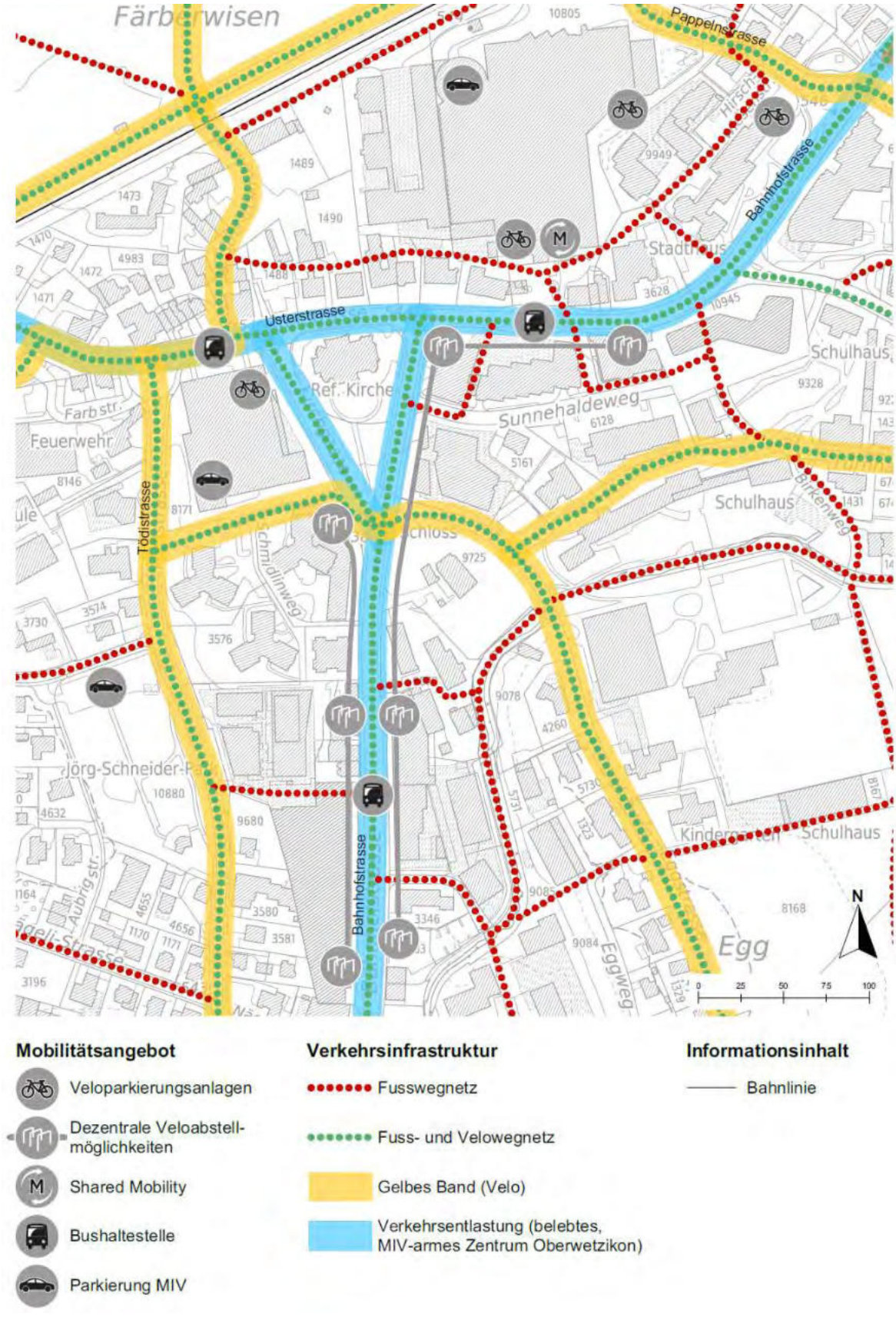


Abbildung 54 Übersicht Zentrum Oberwetzikon; Netze, Angebote und Massnahmen gemäss GVK

16. Handlungsfeld 12: Bahnhof Kempten

Exkurs Mobilitätsstrategie

Die kommunale Mobilitätsstrategie enthält folgende Inhalte zum Handlungsfeld 12 - «Bahnhof Kempten».

Heutige Situation und Herausforderungen

Mit dem Bahnhof Kempten verfügt die Stadt Wetzikon über einen zweiten Bahnhof. Er erschliesst neben grossen Teilen von Kempten und Oberwetzikon auch das Arbeitsplatzquartier an der Motorenstrasse. Vom Bahnhof Kempten gibt es halbstündliche Bahnverbindungen mit der S3 einerseits direkt nach Zürich (Effretikon-Zürich HB-Zürich Hardbrücke(-Bülach)) bzw. mit Umsteigen in Effretikon nach Winterthur und andererseits zum Bahnhof Wetzikon, wo auf weitere Bahnverbindungen umgestiegen werden kann. Der Bahnhof Kempten wird heute deutlich weniger intensiv genutzt als der Bahnhof Wetzikon. Ein Grund dafür ist, dass die Fahrzeit der direkten S-Bahn nach Zürich HB mit 35 Minuten eher lang ist und deshalb die Benützung des Bahnhofs Wetzikon für viele Destinationen in der Stadt Zürich schneller ist.

Der Bahnhof Kempten ist für den Fuss- und Veloverkehr aber auch für den MIV heute nur von Osten her direkt zugänglich, von Westen muss man zuerst den Bahnübergang Motorenstrasse passieren. Entlang der Bahngleise ist jedoch bereits ein Fuss-/Radweg geplant, der im Richtplan eingetragen ist und dessen Finanzierung mit einem Rahmenkredit gesichert ist. Buslinien führen heute keine direkt an den Bahnhof Kempten, die nächstgelegenen Bushaltestellen sind Kastellstrasse auf der Westseite und Kreuzacker auf der Ostseite des Bahnhofs Kempten.

Im Gebiet Binzacher westlich des Bahnhofs ist auf der bis anhin unbebauten Wiese zwischen Gleisen und Motorenstrasse eine bauliche Entwicklung mit hoher Dichte geplant. Es besteht das Potenzial für einige hundert Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte. Diese lösen auch zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse aus. Trotz Lage am Bahnhof Kempten ist aufgrund des heutigen Wetziker Verkehrsverhaltens nicht auszuschliessen, dass diese vorwiegend mit dem MIV abgewickelt werden.

Absichten der Stadt

Die Stadt Wetzikon möchte die Bedeutung des Bahnhofs Kempten stärken und insbesondere seine Einbindung in das Fuss- und Velonetz verbessern. Die direkte Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr ist von Osten und von Westen her zu gewährleisten, verbunden mit direkten Verbindungen zwischen dem gewachsenen Quartier Seite Kempten und dem grossen Entwicklungsgebiet hin zur Motoren-/Binzackerstrasse. Die Sicherstellung von Wegeketten mit unterschiedlichen Transportmitteln ist wichtig, damit Umsteigebeziehungen gestärkt und der Bahnhof dadurch für die Nutzung noch attraktiver wird. Das Gebiet Binzacher soll so entwickelt werden, dass das Potenzial des ÖV (Bahnhof Kempten, aber auch Bus) und des Fuss- und Veloverkehrs an dieser zentralen Lage möglichst genutzt wird. Neben direkten Fuss- und Velowegen, einer gemischten Nutzung und lokalen Angeboten (vgl. Handlungsfeld 5 – Stadt der kurzen Wege) soll in der Planung auch ein reduziertes Parkplatzangebot geprüft werden.

16.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Kempten ist für Wetzikon eine wichtige Fuss- und Veloverkehrsdrehscheibe. Mit der Schaffung von einfachen Zugangswegen und attraktiver Infrastruktur ist geplant, die Umsteigevorgänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln attraktiver zu machen und so die Bedeutung des Bahnhofs Kempten als Verkehrsdrehscheibe zu stärken.

Rund um den Bahnhof Kempten besteht viel Entwicklungspotenzial. Mit der städtebaulichen Entwicklung im Gebiet zwischen dem Bahnhof und der Bahnhofstrasse wird das Ziel verfolgt, ein vielfältiges und lebendiges Quartier zu schaffen sowie eine hohe soziale Dichte und funktionale Vielfalt anzustreben. Diese Absicht ist im REK formuliert und muss in der Revision der Richt- und Nutzungsplanung weiter konkretisiert werden. Konkrete Bauprojekte liegen hier noch keine vor. Westlich des Bahnhofs befindet sich das Entwicklungsgebiet Binzacher. Hier besteht die Chance, städtebauliche und freiräumliche Qualitäten zu stärken und die Siedlungsentwicklung mit spezifischem Fokus weiterzuentwickeln. Auf der grösstenteils unbebauten Wiese haben verschiedene Grundeigentümer Interesse daran, eine bauliche Entwicklung zu starten. Die Stadt Wetzikon hat in einem Entwicklungskonzept bereits verschiedene Rahmenbedingungen beispielsweise zu den Themen Erschliessung und Verkehr, Nutzungen und Aussenräume definiert. Die planungsrechtliche Umsetzung soll mittels Quartierplan- und öffentlichem Gestaltungsplanverfahren erfolgen. In den nächsten Jahren wird diese Entwicklung inkl. der zugehörigen Erschliessungsstrassen und Wegbeziehungen somit konkretisiert werden.

Die vorhandenen Rahmenbedingungen aus dem Entwicklungskonzept Binzacher, sowie die Konzeptideen aus dem REK wurden in das GVK übernommen; die verschiedenen Planungen sind somit aufeinander abgestimmt.

16.2 Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur

In Abbildung 55 sind die geplanten Netze, Angebote und Massnahmen gemäss Entwicklungskonzept Binzacher und GVK in einer Übersicht schematisch dargestellt:

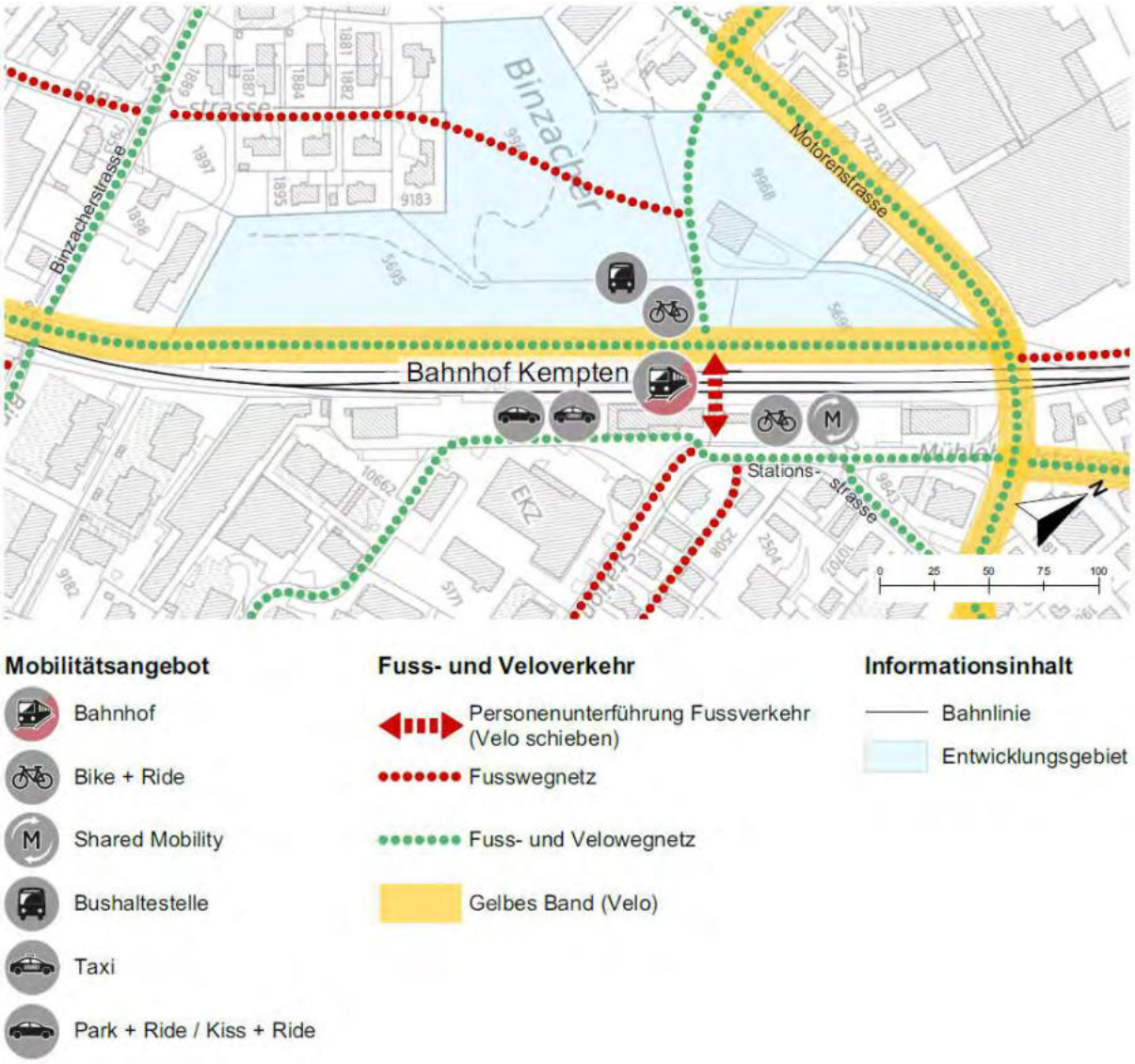


Abbildung 55 Übersicht Bahnhof Kempten; Netze, Angebote und Massnahmen gemäss GVK

Mit der neuen Personenunterführung (PU) am Bahnhof Kempten wird die Zugänglichkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert. Davon profitieren insbesondere auch das Arbeitsplatzgebiet Weid und das Entwicklungsgebiet Binzacher. Die PU schafft zudem eine direkte Verbindung zwischen dem gewachsenen Quartier Kempten im Osten und den Wohn-/Arbeitsplatzgebieten im Westen des Bahnhofs. Mit einer neuen Veloabstellanlage auf der Westseite der PU sowie der Verknüpfung mit dem Gelben Band entlang des Bahndamms wird der Zugang zum Bahnhof mit dem Velo massgeblich verbessert.

Aus der Potenzialanalyse hat sich ergeben, dass der Anteil der Velofahrenden, die einen direkten Zusatznutzen aus einer für das Velo befahrbaren PU als zusätzlichen Gleisquerungsmöglichkeit ziehen, bescheiden ist. Die neue PU müsste für die Befahrbarkeit mit dem Velo deutlich breiter ausgestaltet sein; die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten sowie der zusätzliche Platzbedarf für die Auf-/Abgänge im Areal Binzacher und beim Bahnhof wurden als nicht verhältnismässig

erachtet. Daher wird die PU für den Veloverkehr nicht befahrbar sein. Die bestehenden Gleisquerungen an der Binzackerstrasse und beim Bahnübergang Motorenstrasse reichen für das Velonetz aus.

Die Bedeutung der nördlichen Stationsstrasse als zentrale Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Bahnhof Kempten und dem Quartier Kempten wird gestärkt. Östlich des Bahnhofs bleiben fussläufige Verbindungen erhalten oder werden neu geschaffen, um eine gute Erreichbarkeit und Durchlässigkeit zu gewährleisten. Zwischen Bahnhof und Bahnhofstrasse gibt es zahlreiche direkte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem ist ein Quartierplatz als Ankunftsort am Bahnhof vorgesehen; mit Sitzgelegenheiten und attraktiver Begrünung wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Auf der Westseite werden im Entwicklungsgebiet Binzacher verschiedene neue Fuss- und Velowegverbindungen entstehen. Dabei spielt auch die Anbindung an das für den Veloverkehr wichtige Gelbe Band eine zentrale Rolle. Die Möglichkeit, dass künftig ein Bus von der Motorenstrasse her direkt zum Bahnhof Kempten fährt, bleibt erhalten. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Binzacher wird sich zeigen, ob und wann hier eine neue Bushaltestelle sinnvoll sein wird.

Der Bahnhof Kempten ist auch als Standort für Sharing-Angebote vorgesehen. Die Angebote sind mit einem Anbieter gemäss Handlungsfeld 8 «Kombinierte und geteilte Mobilität» (vgl. Kapitel 12) zu evaluieren. Neben einigen Kiss and Ride-Parkplätzen wird es trotz beantragter Aufhebung des regionalen Richtplaneintrags voraussichtlich auch weiterhin ein beschränktes Angebot an P+R-Parkplätzen geben.

17. Weiteres Vorgehen

In den verschiedenen Handlungsfeldern sind die jeweils nächsten Schritte aufgeführt. An dieser Stelle wird darauf verzichtet, alles nochmals detailliert aufzuführen.

Im Räumlichen Entwicklungskonzept, welches parallel zum vorliegenden Gesamtverkehrskonzept erarbeitet wurde, sind in einer Umsetzungsagenda Schlüsselmassnahmen definiert. Einige dieser Schlüsselmassnahmen haben einen direkten Bezug zur Mobilität und zu Massnahmen aus dem GVK. Neben den übrigen Arbeitsschritten und Massnahmen aus dem GVK, gilt es auch diese Schlüsselmassnahmen in Abstimmung mit dem REK weiterzuverfolgen.

Schlüsselmassnahmen aus der Umsetzungsagenda im REK – mit Bezug zur Mobilität:

Verbesserung Busangebot

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

Zuständigkeit	Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie
Priorität	Grundsatzentscheid kurzfristig bis 2030, Umsetzung mittelfristig bis 2035

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	Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie
Priorität	Mittelfristig bis 2035

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	Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie
Priorität	kurzfristig bis 2030

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 Schlüsselelemente, 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	Ressort Hochbau + Planung Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie
Priorität	Mittelfristig bis 2035

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	Ressort Hochbau + Planung Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie
Priorität	Mittelfristig bis 2035

Verkehrliche Entlastung Zentrum Oberwetzikon

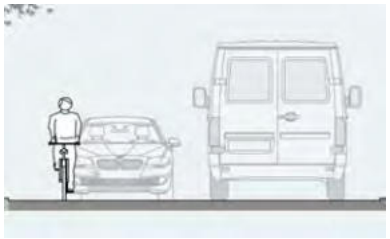
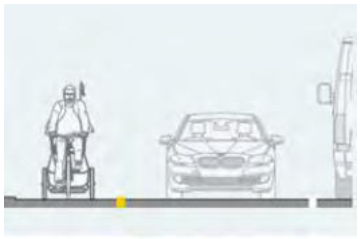
Massnahmen zur Entlastung vom motorisierten Verkehr und zur Lenkung auf alternative Routen in Abstimmung mit Kanton prüfen und umsetzen. Angebotsverbesserungen für Fuss- und Veloverkehr vorsehen. Prüfauftrag zur Abklassierung der Bahnhofstrasse an Region formulieren (Richtplanung). Abhängigkeit zu Schlüsselmassnahme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

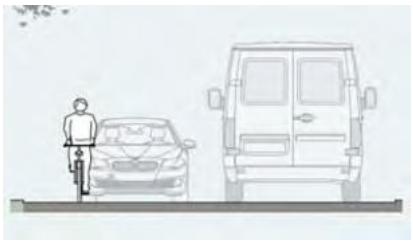
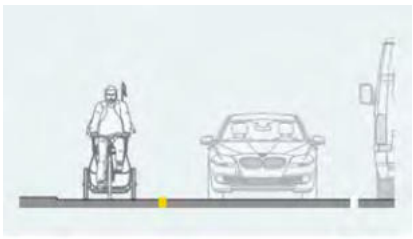
Zuständigkeit	Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie
Priorität	Mittelfristig bis 2035

A1 Handlungsfeld 3: Veloverkehr

A1.1 Standards Veloverkehr

Die Werte entsprechen den Minimalwerten einer sicheren Veloinfrastruktur. Deshalb wird grundsätzlich nicht zwischen Richtwerten und Kriterien für Schwachstellen unterschieden.

Kommunales Erschliessungsnetz	Radweg frei geführt		Anzustrebende Wegbreite: Einrichtungsradweg: 2.00 m Zweirichtungsradweg: 2.50 m
	Kombinierter Fuss- und Radweg frei geführt		Anzustrebende Wegbreite: Tiefes Fussverkehrsaufkommen: 3.00 m Erhöhtes Fussverkehrsaufkommen: 4.00 m
	Mischverkehr		Bei Geschwindigkeit von max. 30 km/h: DTV unter 5'000 Fz/d Bei Geschwindigkeit von max. 80 km/h: DTV unter 2'500 Fz/d Fahrbahnbreite *(gleich wie Gelbes Band)* 5.00 – 6.20 m: ok 6.20 – 7.50 m: zu vermeiden, da kritisch 7.50 – 9.00 m: evtl. Kernfahrbahn Innerorts bei geringerer Fahrbahnbreite und max. 2'500 DTV schmale Kernfahrbahn prüfen
	Velostreifen		Anzustrebende Velostreifenbreite: Normalfall innerorts: 1.50 m Normalfall ausserorts: 1.80 m Zwischen Fahrspuren: 1.80 m Ausserorts mit ununterbrochener gelber Linie markiert

Gelbes Band	Kombinierter Fuss- und Radweg frei geführt		Mindestbreite: 3.50 m (unabhängig vom Fussverkehrsaufkommen) Richtwert für Projekte: 4.00 m
	Mischverkehr		Bei tiefer Geschwindigkeit <u>oder</u> bei DTV von max. 2'500 Fz/d Fahrbahnbreite *(gleich wie Erschliessungsnetz)* 5.00 – 6.20 m: ok 6.20 – 7.50 m: zu vermeiden, da kritisch 7.5 – 9.00 m: evtl. Kernfahrbahn Bei geringerer Fahrbahnbreite schmale Kernfahrbahn prüfen
	Velostreifen		Bei Geschwindigkeit von max. 50 km/h Anzustrebende Velostreifenbreite 1.80 m

A1.2 Abstellanlagen im öffentlichen Interesse

Ziel:	Es sind ausreichend öffentlich zugängliche Abstellanlagen guter Qualität vorhanden
Beschrieb:	Öffentlich zugängliche Abstellanlagen dienen der allgemeinen öffentlichen Nutzung an Orten mit einem erhöhten und konzentrieren Aufkommen an (Velo-)Verkehr. Ausserdem kann mit öffentlichen Abstellanlagen das wilde Abstellen in Gebieten mit mangelhafter privater Abstellmöglichkeit eingedämmt werden. Die Anforderungen an Abstellanlagen sind im ASTRA-Handbuch «Veloparkierung» festgehalten. Aufgrund einer Analyse anlässlich einer Ortsbegehung und in Abstimmung mit anderen Handlungsfeldern lassen sich die folgenden, ersten Massnahmen identifizieren: – Erstellen von Anlehnbügeln bei Post-Gebäude – Erstellen von verteilten Abstellmöglichkeiten entlang der Zentrumsachse Bahnhofstrasse (ca. 10 Plätze bzw. 5 Anlehnbügel alle 50 m bis 100 m, Schnittstelle zu HF 11 «Zentrum Oberwetzikon») – Erstellen zusätzlicher Abstellplätze beim Bahnhof Wetzikon hinsichtlich zunehmenden Veloverkehrs (vgl. Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon) – Kommunikationsmassnahme zur besseren Verteilung der abgestellten Velos auf die Anlagen beim Bahnhof Wetzikon – Erneuerung Anlage Guyer-Zeller-Strasse beim Bahnhof Wetzikon – Einführen eines periodischen Monitorings der öffentlichen Abstellanlagen bzgl. Auslastung und Qualität

Darstellung:

Abstellanlagen im öffentlichen Raum (Abbildungen links und Mitte) und am Bahnhof (rechts)
(Quelle: Merkblätter Veloparkierung, KoVe Kt. Zürich)

Nächste Schritte:	Starten von entsprechenden Planungen			
Realisierungshorizont	☐kurzfristig (2026 – 2029)	☒mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☐gering (< 50'000 Fr.)	☒mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒keine	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

GVK Wetzikon
Velonetz, Abstellanlagen von öffentlichem Interesse

Velonetz

Übergeordnete Planung
- Kantonale Velobahn
- Kantonale Hauptverbindung
- Kantonale Nebenverbindung
- Freizeitverbindung Veloland Schweiz

Kommunale Planung
- Erschliessungsnetz
- Gelbes Band

Abstellanlagen von öffentlichem Interesse
- Freizeit, Kultur
- ÖV-Haltepunkte
- Einkaufszentren, öff. Verwaltung, Schulen
- dezentral entlang Strassenzug (v. a. für Einkauf)

Informationsinhalt
- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wichtige Strassen
- Gemeindegrenze

N

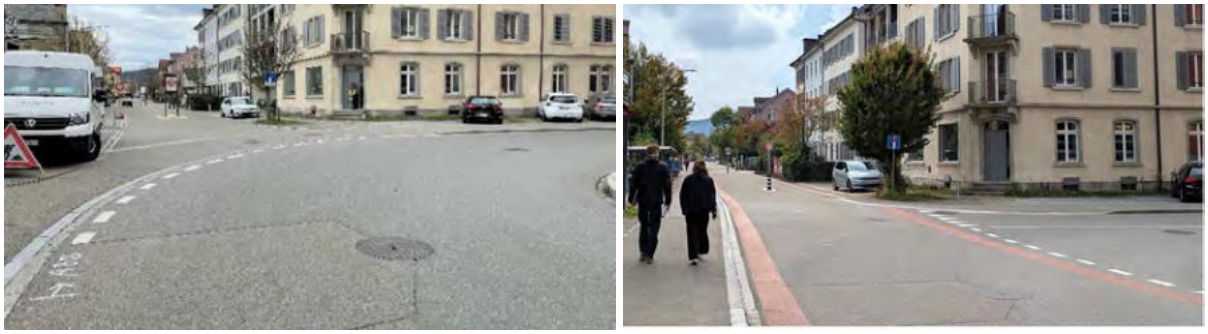
Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand Dezember 2025

A1.3 Beheben Schwachstellen Veloverkehr

Ziel:	Durchgängige Veloinfrastruktur
Beschrieb:	Nutzende der Veloinfrastruktur denken nicht in räumlich verteilten, unabhängigen Schwachstellen, sondern in Verbindungen, welche sie befahren können. Daher hat eine räumlich unabhängige Betrachtung von einzelnen Schwachstellen oft wenig Auswirkungen auf die Wahrnehmbarkeit von Verbesserungen und damit auf das Verkehrsverhalten. Es ist also sinnvoll, primär einzelne Verbindungen und dann deren Schwachstellen zu priorisieren. Das Gelbe Band stellt eine attraktive Grundinfrastruktur von durchgängigen Veloverbindungen dar und geniest daher erhöhte Priorität gegenüber anderen Verbindungen. Das Sicherheitsempfinden und die Attraktivität einer Veloverbindung wird stark durch Schwachstellen geprägt. Daher ist prinzipiell bei jeder Veloverbindung die Behebung der letzten Schwachstelle entscheidend. Trotzdem können Schwachstellen nach derer Schwere und Bearbeitungszeitraum priorisiert werden. Als besonders herausfordernd gelten Knoten und Querungsstellen mit fehlender oder mangelhafter Veloinfrastruktur. Ebenfalls weist die Behebung dieser Schwachstellen aufgrund der Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln und den Schnittstellen mit Kanton oder ASTRA einen hohen Planungsaufwand auf. Knoten und Querungen kommt daher gegenüber linearen Netzelementen eine hohe Priorität zu. Fehlenden Netzelementen kommt ebenfalls aufgrund der Bedeutung der Schwachstelle eine hohe Priorität zu. Unterdimensionierten Stellen wird die tiefste Priorität zugewiesen. Damit ergibt sich folgende **Priorisierung**: 1) Gelbes Band a) Querungsstellen mit Hauptverkehrsachsen: Zeitliche Koordination mit Kanton (Sanierung, Erneuerung) b) Projektierung von fehlenden Netzelementen c) Fuss- und Velomischverkehr: Prozess mit Grundstückeigentümern starten und Realisierung fehlender Netzelemente einleiten d) Quartierstrassen: Massnahmen zur Verkehrsberuhigung 2) Restliches Erschliessungsnetz a) Querungsstellen mit (Haupt-)Strassen: Zeitliche Koordination mit Sanierungs- und Erneuerungsprojekten b) Projektierung von fehlenden Netzelementen c) Fuss- und Velomischverkehr: Prozess mit Grundstückeigentümern starten und Realisierung fehlender Netzelemente einleiten d) Quartierstrassen: Massnahmen zur Verkehrsberuhigung – Die Priorisierung soll nicht als sequenziell abzuarbeitende Liste verstanden werden, sondern als Entscheidungshilfe bei dem Mitteleinsatz. Der parallelen Bearbeitung von Schwachstellen unterschiedlicher Prioritäten soll die Prioritätsliste nicht im Wege stehen, falls sich Opportunitäten mit anderen geplanten (Strassen-)Projekten ergeben. – Die **Massnahmen** unterscheiden sich je nach Typ der Schwachstelle: • Ungenügende Querungen und Knoten: Durchgehende Infrastruktur über Querung/Knoten erstellen

- Fehlende Infrastruktur: eine dem DTV und den v_{MIV} entsprechende Infrastruktur ist zu erstellen.
- Veloweg oder kombinierter Fuss-/Veloweg zu schmal: Weg verbreitern
- Verkehrserhebungen notwendig auf kommunalen Erschliessungsnetz:
  - falls DTV < 5000 Fz: Mischverkehr mit v_{MIV} ≤ 30 km/h und Fahrbahnbreite gemäss kommunaler Standards
  - falls DTV < 2500 Fz: Mischverkehr mit v_{MIV} ≤ 80 km/h und Fahrbahnbreite gemäss kommunaler Standards
  - sonst: Velostreifen oder separate Führung gemäss kommunaler Standards
- Verkehrserhebungen notwendig auf Gelbem Band:
  - falls DTV < 5000 Fz: Mischverkehr mit v_{MIV} ≤ 30 km/h und Fahrbahnbreite gemäss kommunaler Standards
  - falls DTV < 2500 Fz: Mischverkehr mit v_{MIV} ≤ 50 km/h und Fahrbahnbreite gemäss kommunaler Standards
  - sonst: Velostreifen oder separate Führung gemäss kommunaler Standards
- Zu schmale / zu breite Fahrbahn: Strassenraum neuaufteilen oder Veloinfrastruktur erstellen.

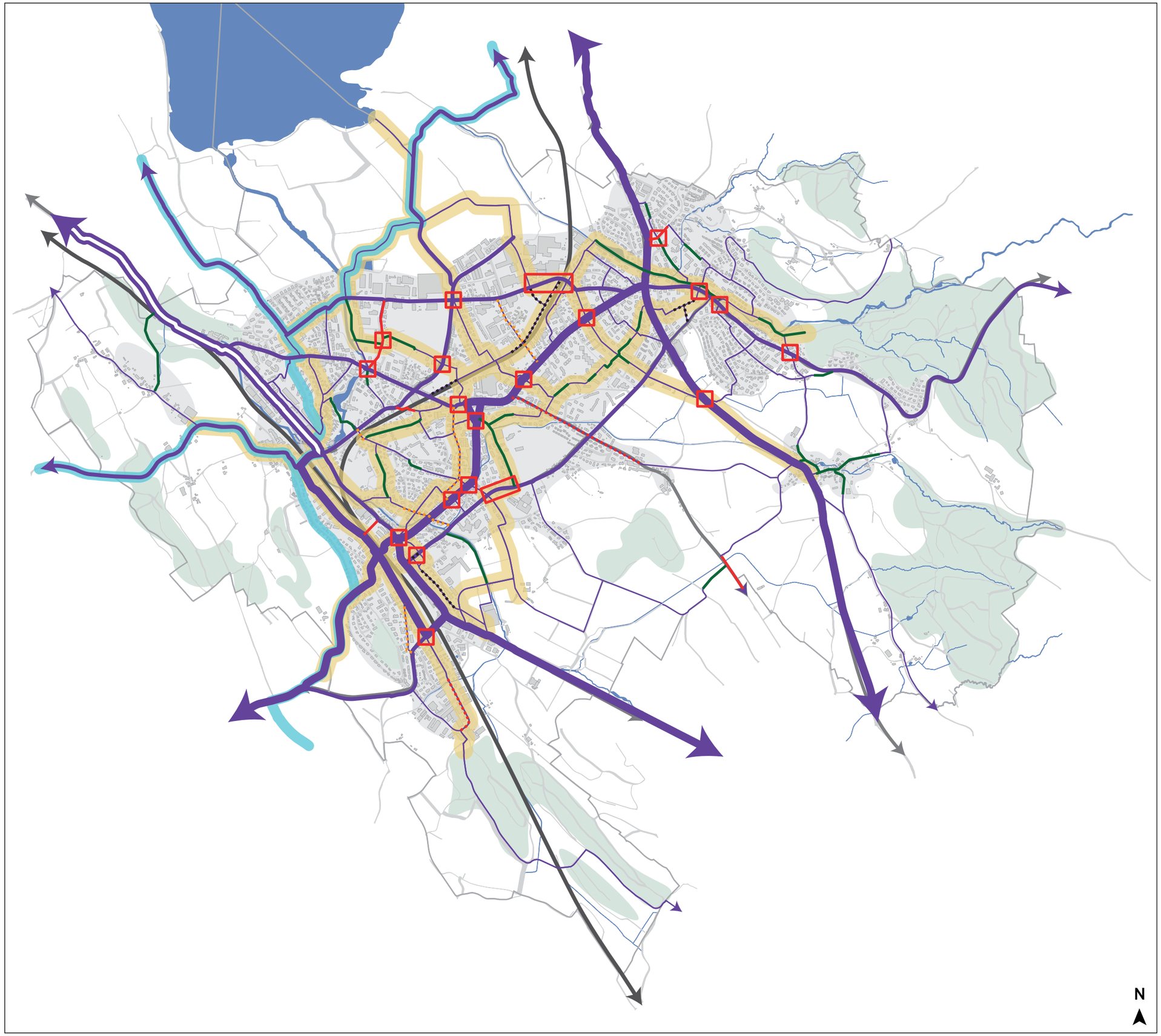
Darstellung:



Umsetzung Veloroute Winterthur: vorher (links) – nachher (rechts)
(Quelle: Tiefbauamt Stadt Winterthur)

Nächste Schritte:	Definition von Verbindungen und Bewertung in Bezug auf ihre Bedeutung im Netz, starten von entsprechenden Planungen			
Realisierungshorizont	☐kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☒langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☐gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☒hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒keine	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

GVK Wetzikon
Velonetz - Schwachstellen



Velonetz

Übergeordnete Planung
- Kantonale Velobahn
- Kantonale Hauptverbindung
- Kantonale Nebenverbindung
- Freizeitverbindung Veloland Schweiz

Kommunale Planung
- Erschliessungsnetz
- Gelbes Band

Schwachstellen
Grundlage: GIS-Analyse
- Fehlende Infrastruktur längs
- Fehlende / ungenügende Querung

Weitere Schwachstellen
- Kritische Fahrbahnbreite (6.3 m bis 7.5 m)
- Zu schmale Fahrbahn / Wege
- Fachliche Beurteilung vor Ort und ggf. Verkehrserhebung notwendig
- Geplante Verbindung

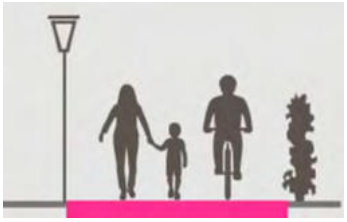
Informationsinhalt
- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wichtige Strassen
- Gemeindegrenze

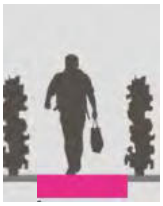
N

Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand Dezember 2025

A2 Handlungsfeld 4: Fussverkehr

A2.1 Standards Fussverkehr

Auf Zentrumsachse	Trottoir (Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte)		Anzustrebender Richtwert Trottoirbreite (Betrachtung inkl. privater Vorflächen, mit Dienstbarkeit zu sichern): Ohne Geschäftsnutzung: 2.50 m Mit Geschäftsnutzung: 3.50 m Kriterium für Schwachstelle Eine Seite unter 2.50 m
In Quartieren	Eigenständiger Fussweg		Anzustrebender Richtwert Wegbreite 3.00 m Kriterium für Schwachstelle Wegbreite unter 2.50 m
	Quartierstrasse (Mischverkehr)		Anzustrebende Richtwerte DTV unter 1'500 Fz/d und tiefe Geschwindigkeiten und Fahrbahnbreiten gemäss VErV Kriterium für Schwachstelle DTV über 1'500 Fz/d oder Fahrbahnbreiten nicht gemäss VErV
	Trottoir (Wohnnutzung, geringe Dichte)		Anzustrebende Richtwerte Trottoirbreite Punktuell: 1.50 m – 2.00 m bei wenig Fussverkehr: 2.00 m Trottoirbreite Normalfall: 2.50m Kriterium für Schwachstelle Trottoirbreite punktuell unter 1.50 m oder Trottoirbreite durchgehend unter 2.00 m
	Kombinierter Fuss- und Radweg		Innerorts zu vermeiden. Vor der Anordnung sind die Möglichkeiten einer getrennten Führung auszuschöpfen. Anzustrebende Richtwerte: Wegbreite kurzer Abschnitte: 3.00 m Wegbreite längere Abschnitte: 4.00 m Kriterium für Schwachstelle: Wegbreite kurz unter 3.00 m Wegbreite durchgehend unter 3.50 m

Inner- und ausserhalb Siedlungsgebiet	Trampelpfad, Wanderweg	 < var. >	<u>Keine Richtwerte</u> Kann ein Abschnitt des kommunalen Fusswegnetzes sein, wo alternative hindernisfreie Verbindungen bestehen, beispielsweise als Abkürzung. In der Regel ohne Belag.

Ausserhalb Siedlungsgebiet	Eigenständiger Fussweg		<u>Anzustrebender Richtwert:</u> Normalfall: 2.00 m Viel Fussverkehr: 3.00 m <u>Kriterium für Schwachstelle:</u> Unter 2.00 m
	Rad-/Gehweg frei geführt		<u>Richtwerte:</u> Abhängig von der Funktion des Abschnitts im Velonetz ➢ siehe 2. Veloverkehr
	Befahrbarer Weg		Flurwege und schwach befahrene Verbindungswege <u>Anzustrebender Richtwert:</u> DTV unter 1'000 Fz/d <u>und</u> tiefe gefahrene Geschwindigkeiten (< 30 km/h) <u>Kriterium für Schwachstelle:</u> DTV ≥ 1'000 Fz/d <u>oder</u> gefahrene Geschwindigkeiten > 30 km/h
	Trottoir einseitig		<u>Anzustrebender Richtwert:</u> Bei Geschwindigkeiten < 50 km/h: 2.00 m Punktuell: 1.50 m – 2.00 m zulässig Bei Geschwindigkeiten > 50 km/h <u>oder</u> bei viel Fussverkehr: 2.50m <u>Kriterium für Schwachstelle:</u> v < 50 km/h: 1.80 m v ≥ 50 km/h: 2.20 m

A2.2 Beheben Schwachstellen Fussverkehr

Ziel:	Durchgängige Fussverkehrsinfrastruktur

Beschrieb:

Das Fussverkehrsnetz ist grösstenteils etabliert. Potenzielle Schwachstellen ergeben sich hinsichtlich der Mischführung von Fussverkehr und fahrendem Verkehr. Hierfür muss eine fachliche Beurteilung vor Ort und gegebenenfalls eine Verkehrserhebung Entscheidungsgrundlagen für oder gegen Massnahmen liefern. Andere Schwachstellen mit prioritärem Handlungsbedarf sind fehlende Querungsstellen. Den restlichen Schwachstellen sind einer tieferen Priorität zuzuordnen. Für die Beurteilung und Priorisierung der einzelnen Schwachstellen ist folgende Reihenfolge massgebend:

1. Beurteilung vor Ort und gegebenenfalls Verkehrserhebung in fraglichen Abschnitten
2. Fehlende Querungsstellen erstellen
3. Fehlende/geplante Fusswege erstellen bzw. Planung aufnehmen
4. Zu schmale Trottoirs und Wege verbreitern.
5. Nicht hindernisfreie Wege.

- Die **Massnahmen** unterscheiden sich je nach Typ der Schwachstelle:
- Verkehrserhebung
  - Falls DTV ≤ 1500 Fz.: Fahrbahnbreite gem. VErV und v_{MIV} ≤ 30 km/h mittels Gestaltung des Strassenraumes
  - Falls DTV > 1500 Fz: Trottoir oder Fussweg erstellen
- Fehlende Querungsstelle: Planung für Querungsstelle aufnehmen
- Fehlende/geplante Fusswege: Planung aufnehmen, allenfalls Provisorium bzw. Feldweg bis zum Zeitpunkt einer Überbauung.
- Zu schmale Tottoirs und Wege: Verbreiterung, wo Projekte im Strassenraum geplant werden oder wo entsprechende Wünsche aus der Bevölkerung kommen. Restliche Wege bis 2035 Planung zur Behebung aufnehmen.

Darstellung:

Nächste Schritte:	Bewertung der einzelnen Schwachstellen, starten von entsprechenden Planungen			
Realisierungshorizont	☐kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☒langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☐gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☒hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒keine	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

GVK Wetzikon
Fusswegnetz - Schwachstellen

Fusswegnetz

- Wanderwege (regionaler Richtplan)
- Zentrumsachsen
- Kommunales Netz

Schwachstellen

Zu schmale Infrastruktur

- seitliches Trottoir
- eigenständiger Fussweg

Weitere Schwachstellen

- Fachliche Beurteilung vor Ort und ggf. Verkehrserhebung notwendig
- Weg nicht hindernisfrei (Treppe, ...)
- Fehlende / geplante Verbindung
- Fehlende Querungsstelle

Informationsinhalt

- Wald
- Gebäude
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Bahn
- Wichtige Strassen
- Gemeindegrenze

N

Datenquelle: swisstopo, Amtliche Vermessung, 2024
Plan Mst: 1:20'000, Stand Dezember 2025

A3 Handlungsfeld 7: Unterstützung Mobilitätswandel

A3.1 Informieren und Sensibilisieren

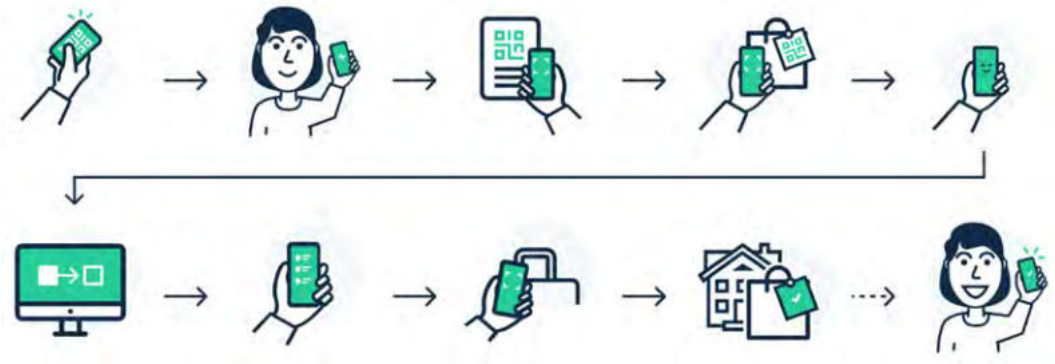
Ziel:	Information und Sensibilisierung der Bevölkerung und der Zupendelnden zu alternative Mobilitätsangebote zum MIV.
Beschrieb:	Die Bevölkerung und Zupendelnde sowie die Unternehmen werden durch die Stadt über die Benutzung und das Angebot von öV, Fuss- und Veloverkehr, Sharing-Angebote sowie Lieferdienste informiert. Kampagnen sind ereignis- oder objektbezogen durchzuführen, um möglichst wirkungsvoll zu sein, beispielsweise zur Eröffnung des Gelben Bandes. Mögliche Mobilitäts-Kampagnen: – Gemeinde Horw Luzernmobil | Mein Weg ist auch dein Weg: Horw bekennt Farbe für die Mobilitätsvielfalt – 31 Days, bspw. in Winterthur Mobilitätskampagne: Die 31 Tage von Winterthur - veloplan.de – Videos im Baselbiet Mobilitätskampagne | Konferenz der Gewerbe- und Industrievereine Baselland – Mini.Velostadt Lichtensteig Good Practice Beispiele für die kommunale Velofördderung – Mobilservice – #love30 Stadt Freiburg Die Rolle von Kommunikation zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität – Mobilservice – ÖV-Förderung Jugendliche ÖV-Förderung - finanzielle Unterstützung für Jugendliche - Luthern – Tschau Schtau Aktion TSCHAU SCHTAU | VZO (de) – Gratis Veloverleih Luzern PORTFOLIO — Umsicht – Vielfältig erreichbar: Gesundheitscluster Lengg startet Mobilitätskampagne - Gesundheitscluster Lengg – Besservelo.ch; «Besser Velo» – eine sommerliche Kampagne – Gemeinde Rüti ZH – Innerschweiz: clever unterwegs – Mobilitätsmarkt | stadt.sg.ch – Gratis-Veloflicktag in Velogeschäften – Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort

Darstellung:	Beispiel einer Mobilitätskampagne (Quelle: Mobilitätskampagne: Die 31 Tage von Winterthur - veloplan.de)			
Nächste Schritte:	Ausarbeitung Kommunikationsart und -medium; Auswahl und Ausarbeitung Kampagnen			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A3.2 Aufbau nachhaltiger Lieferdienst

Ziel:	Förderung von Einkaufen mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo
Beschrieb:	Aufbau eines nachhaltigen Lieferdienstes, damit Personen mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo einkaufen gehen und grössere Einkäufe niederschwellig nach Hause liefern lassen können. Der nachhaltige Lieferdienst ist nicht zwingend durch die Stadt zu betreiben, üblicherweise sind solche Lieferdienste aber mit sozialen Projekten gekoppelt, beispielsweise einem Beschäftigungsprogramm für Arbeitslose. Es ist schwierig, einen solchen Lieferdienst rentabel zu betreiben, weswegen eine Koppelung mit einem sozialen Projekt oder der Einbezug der Grossverteiler sinnvoll ist. Mögliche nachhaltige Lieferdienste: – viaVelo Velohauslieferdienst für Einkäufe, meist durch Personen, die an einem Programm für die soziale und berufliche Integration teilnehmen – «Grüner Teller» für mehr Klimagerechtigkeit – Swissaid Bern SchnellerTeller Velokurier Bern - Captns – Velokuriere bspw in Luzern, Zug, Biel, Bern, Winterthur, Solothurn, VELOKURIER SCHWEIZ - Radkurier24.com | 24 h LIVE RADAR

Darstellung:



Beispiel eines nachhaltigen Lieferdienstes (Quelle: viaVelo)

Nächste Schritte:	Aufbau eines nachhaltigen Lieferdienstes unter Einbezug eines sozialen Projekts und/oder der Grossverteiler			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Wetzikon

Ziel:	Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden und Amtsträger der Stadt zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr verändern
Beschrieb:	Anpassung des betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Mitarbeitenden der Stadt und Ausdehnung auf Amtsträger (Stadträte, Parlament). Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz, um die Mobilität der Beschäftigten nachhaltiger, effizienter und attraktiver zu gestalten. Es zielt darauf ab, den Verkehr umweltfreundlicher zu organisieren und gleichzeitig die Kosten zu senken sowie die Zufriedenheit und Gesundheit der Mitarbeitenden zu fördern. Folgende Massnahmen könnten im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umgesetzt werden: – Mobilitätsbonus für Mitarbeitende der Stadtverwaltung z.B. Finanzierung Halbtax-Abonnement, ZVV-Bonuspass, SBB-Guthaben oder Betrag an Privatvelo; inwiefern auch Amtsträger einbezogen werden können, ist zu klären – Parkplatzbewirtschaftung: Beschränkung der PP-Nutzenden (z.B. nur Personen, die ausserhalb Wetzikon wohnen und Weg mit ÖV/FVV deutlich länger ist als mit Auto), Erhöhung Parkgebühren – Optimierung Infrastruktur für Velofahrende z.B. Veloabstellanlagen, Duschen/Umkleidekabine, Lademöglichkeiten – Interne Kommunikation z.B. Kommunikation Mobilitätsangebote bei Anstellung, Mobilitätsbonus – Grösseres Angebot an Dienstvelos und E-Bikes – Aufbau Interne Mobilitätsplattform für z.B. Ridesharing, Buchung Dienstvelos, Dienstautos – Veloförderung z.B. Bike to Work oder weitere Aktionen – Spesenreglemente für Mitarbeitende der Stadtverwaltung überprüfen und harmonisieren (Senkung Spesenentschädigung pro Kilometer für Privatauto, Einführung Spesenentschädigung für Velofahrende) – Prüfen, ob die Stadt die eigene Fahrzeugflotte reduziert und dafür mobility-Fahrzeuge tagsüber für die Verwaltung reserviert, welche in der Nacht und am Wochenende auch von anderen Personen genutzt werden könnten.

Darstellung:

Beispiel eines Mobilitätsbonus (Quelle: Firmenabo: BonusPass)

Nächste Schritte:	Erarbeitung betriebliches Mobilitätsmanagement (Projektorganisation definieren, Einflussfaktoren analysieren, Potenziale und Ziele festlegen, Massnahmenkatalog entwickeln und verabschieden, Konzept für Monitoring und Wirkungskontrolle erarbeiten, Festlegen der Projektorganisation für Umsetzung und Betrieb)			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A3.4 Weiterentwicklung bestehende Parkplatzverordnung

Ziel:	Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Beschäftigten, Besuchenden sowie Kund/innen zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr verändern
Beschrieb:	Weiterentwicklung bestehender Parkplatzverordnung. Die Empfehlungen werden unterschieden in prioritäre und ergänzende Empfehlungen. Erstere sind besonders wichtig für die Zielerreichung.

Prioritäre Empfehlungen zur Anpassung hinsichtlich Parkierung Personenwagen:

- Reduktion von Grenzbedarf Bewohner für Mehrfamilienhäuser (ab 2 Wohnungen): von 1.5 auf 1 Parkplatz pro Wohnung
- Reduktion von Grenzbedarf Besucher für Mehrfamilienhäuser (ab 2 Wohnungen): von 1 Besucher-Parkplatz pro 4 Wohnungen auf 10% der Bewohner-Parkplätze
- Beschränkung maximal zulässige Gesamtzahl auf 100% des Grenzbedarfs für die Gebiete mit ÖV-Güteklassen C/D bzw. keine ÖV-Güteklasse (gem. kantonaler Wegleitung)

Ergänzende Empfehlungen zur Anpassung hinsichtlich Parkierung Personenwagen:

- Keine Gebiete mehr, wo uneingeschränkt PP erstellt werden dürfen (W1.3A, W1.3B)
- Mit dem seit 1. August 2025 in Kraft getretenen § 243 Abs. 2 PBG ist autoarmes Wohnen möglich, auch ohne dass es in der BZO der Gemeinde explizit vorgesehen wird. Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden, wenn sichergestellt ist, dass dadurch die Abstellplatze auf öffentlichem Grund nicht übermässig in Anspruch genommen werden. Die Stadt soll Bauherrschaften unterstützen, autoarmes Wohnen umzusetzen.
- Förderung Mobilitätskonzept (vgl. Massnahme Förderung Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte)
- Bei Reduktionswerten die ÖV-Güteklassen C und D unterscheiden
- Möglichkeit bieten, den minimalen Bedarf bei Kleinvorhaben zu unterschreiten, damit mit begründetem Gesuch in Ausnahmefällen auch 0 Parkplätze möglich sind

Prioritäre Empfehlungen zur Anpassung hinsichtlich Veloabstellplätze (Anpassung in roter Farbe), welche auf der VSS-Norm SN 640 065 bzw. der Arbeitshilfe Veloparkierung vom Kanton Zürich basieren:

Art. 10 Erforderliche Abstellplätze für Velos (VP), Spezialvelos, Veloanhänger und Kinderwagen

1) Bei allen Bauten und Anlagen sind ausreichend Abstellplätze für Velos, Spezialvelos, Veloanhänger und Kinderwagen bereitzustellen. Bei freistehenden Einfamilienhäusern kann auf Abstellplätze für Spezialvelos, Veloanhänger und Kinderwagen verzichtet werden.
2) Pro Zimmer ist mindestens 1 Abstellplatz für Velos zu erstellen.
3) Für die übrigen Nutzungen (z.B. Gewerbe, Dienstleistung) ist der Bedarf an Veloparkplätzen gemäss VSS-Norm SN 640 065 zu berücksichtigen.

4) Die erforderlichen Abstellplätze für leichte zweirädrige Fahrzeuge sind in der Regel auf dem Grundstück zu erstellen. Alle Abstellplätze für Velos müssen gut zugänglich und in Eingangsnähe angeordnet werden. Es wird empfohlen, mindestens die Hälfte gedeckt, anschliessbar bzw. abschliessbar auszuführen.

Ergänzende Empfehlungen zur Veloparkierung:

- Verweis auf Handbuch «Veloparkierung» (ASTRA/Velokonferenz) bezüglich Abmessungen, Zugänglichkeit und Aufteilung (Kurzzeit/Langzeit)
- Absatz für autoreduziertes Wohnen ergänzen, insb. erhöhter Anteil Spezialvelos und Anhänger

Darstellung:

Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen in Abhängigkeit der ÖV-Güteklassen (Quelle: PPVO 2017)

Nächste Schritte:	Weiterentwicklung bestehende Parkplatzverordnung			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒keine	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A3.5 Förderung Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte

Ziel:	Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und Zupendelnden zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr verändern
Beschrieb:	Die Stadt Wetzikon fördert Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte in Unternehmen und im Rahmen von Arealentwicklungen oder sonstigen grossen Bauvorhaben durch aktive Information. **Mobilitätsmanagement** zielt darauf ab, die Mobilitätsnachfrage und insbesondere den motorisierten Individualverkehr zu senken. Dies geschieht durch die Reduktion von Fahrten und/oder die Verlagerung auf aktive und öffentliche Verkehrsmittel. Mobilitätsmanagement stützt sich insbesondere auf «weiche» Massnahmen wie Förderung, Anreize, Information und Kommunikation, die mit infrastrukturellen Massnahmen einhergehen. Mobilitätsmanagement ermöglicht es, die Verkehrsnachfrage aus einer ganzheitlichen Perspektive zu beeinflussen und berücksichtigt neue Formen der Mobilität, technologische Entwicklungen und soziale Anforderungen. Ein **Mobilitätskonzept** ist ein Dokument mit folgenden Inhalten: 1. Ein Rahmen für die Projektentwicklung 2. Eine Analyse der aktuellen Situation 3. Ziele, die in Bezug auf die Mobilität erreicht werden sollen 4. Gezielte Massnahmen, um die Ziele zu erreichen 5. Ein Monitoringkonzept zur Wirkungskontrolle der umgesetzten Massnahmen 6. Ein Organigramm für die Umsetzung Es kann sich auf ein Areal oder ein Gebäude, ein Unternehmen, eine Verwaltung oder Organisation oder auch auf eine Veranstaltung oder eine verkehrsintensive Einrichtung (z. B. Sport oder Freizeiteinrichtung) beziehen. Vom Kanton Zürich gibt es ein Merkblatt Mobilitätskonzepte, welche im Rahmen einer Arealentwicklung oder eines Bauvorhabens erarbeitet werden. Darin ist auch eine Tabelle mit den gängigsten Massnahmen aufgeführt. Die Umsetzung der Massnahmen liegt entweder in der Zuständigkeit der Gemeinde (z.B. Massnahme Fusswege, -netz), der Bauherrschaft (z.B. Massnahme Parkplatzangebot) oder Dritte (z.B. Massnahme ÖV-Angebot).

Darstellung:

Erarbeitungsprozess Mobilitätskonzept (Quelle: https://mms-gms.ch/d/standards-mms)

Nächste Schritte:	Erarbeitung Vorgehen und Umsetzung der aktiven Information von Unternehmen bzw. Bauherrschaften bezüglich Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A4 Handlungsfeld 8: Kombinierte und geteilte Mobilität

A4.1 Sharing-Angebot für verschiedene Mobilitätsformen

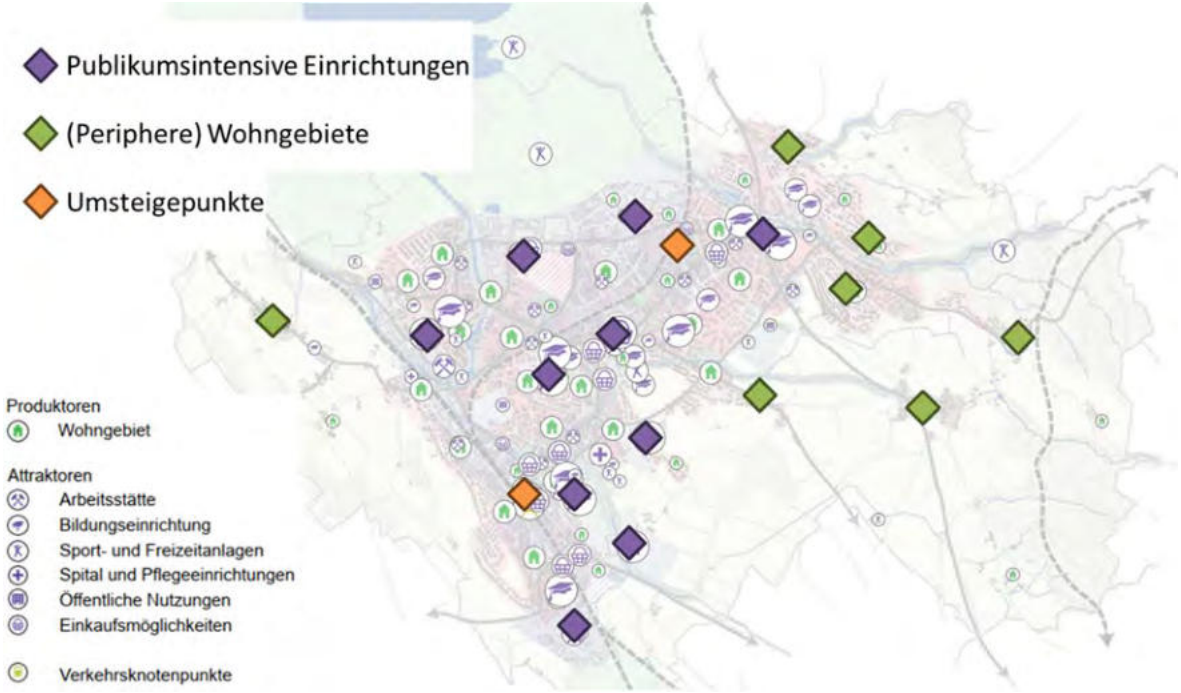
Ziel:	Kombinierte und geteilte Mobilität fördern, Alternativen zum MIV anbieten
Beschrieb:	Ein Sharing-Angebot ist ein konkreter Dienst, der die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln ermöglicht. Dieses Sharing-Angebot ist zu stärken: – Carsharing: Angebot indirekt fördern, indem autoarmes und autofreies Wohnen ermöglicht/gefördert wird und neue Carsharing-Standorte bei neuen Überbauungen erstellt werden (vgl. Massnahme «Weiterentwicklung bestehende Parkplatzverordnung» und «Förderung Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte») und in Kombination mit der Massnahme «Betriebliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende der Stadt», wo mobility-Fahrzeuge tagsüber für die Verwaltung reserviert sind, in der Nacht und am Wochenende aber auch von anderen Personen genutzt werden könnten. – Geteilte Mikromobilität: Stationsbasiertes Velo- oder E-Trottinett-Sharing-Angebot aufbauen. – Geteilte E-Lastenvelos: Unabhängig zur geteilten Mikromobilität auch geteilte E-Lastenvelos für Einkäufe bzw. Transport grösserer Lasten zur Verfügung stellen. Aus fachlicher Sicht wurden grob mögliche Standorte für geteilte Mikromobilität identifiziert (vgl. Darstellung unten): – Bei ÖV-Haltestellen: Die Bahnhöfe Wetzikon und Kempten dienen als Umsteigepunkte für die erste/letzte Meile. – Bei publikumsintensiven Einrichtungen: Attraktoren wie Einkaufen, Spital, Schule und Freizeit aber auch Arbeitsplatzgebiete werden besser erreichbar. – In Wohngebieten: Wohngebiete mit weniger guter ÖV-Anbindung und Aussenwachten werden besser an Umsteigepunkte und publikumsintensive Einrichtungen angeschlossen. Die grob identifizierten Standorte sind im Rahmen der Verhandlungen mit Anbietern genau zu verifizieren und zu präzisieren, auch bezüglich der anzubietenden Fahrzeugtypen. Für jede Station ist vor der Umsetzung im Einzelfall genau zu prüfen, wo und wie die Station erstellt werden kann. Grundsätzlich ist dies auf öffentlichem Grund (z.B. auf Platz, Parkplatz, Restfläche, etc.) oder auf Privatgrund möglich. Insbesondere an ÖV-Haltestellen können Synergien mit geteilter Mobilität genutzt werden. Es gibt drei Dimensionen der Integration der Mikromobilität an Haltestellen: – Physische Integration: Mobilitätshubs – Tarifäre Integration: Ticket-Bundles – Digitale Integration: One-App Die Rolle der Bahnhöfe als Mobilitätshubs umfasst einerseits die Funktion als Umsteigeort und andererseits als Aufenthaltsort. Damit verbunden sind folgende Qualitätsanforderungen:

- Kurze, sichere und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmitteln
- Pünktlichkeit Bus-/ Zugankünfte
- Witterungs-/hitzegeschütztes Umsteigen
- Anbindung Fuss- und Velowegnetz
- Bedarfsgerechte Veloparkierung
- Sharing-Angebote
- Kiss+Ride/ Park+Ride
- Hohes Sicherheitsempfinden
- Sanitäre Einrichtungen
- Minimale Verpflegung, gastronomisches Angebot

Folgende ergänzende Empfehlungen werden gemacht:

- Bestehende und neue Angebote können über lokale Kanäle, wie bspw. Zeitungen, soziale Medien und Kampagnen, weiter bekannt gemacht werden.
- Mittels Probemonate und Pilotprojekten kann das Angebot getestet und bekanntgemacht werden.

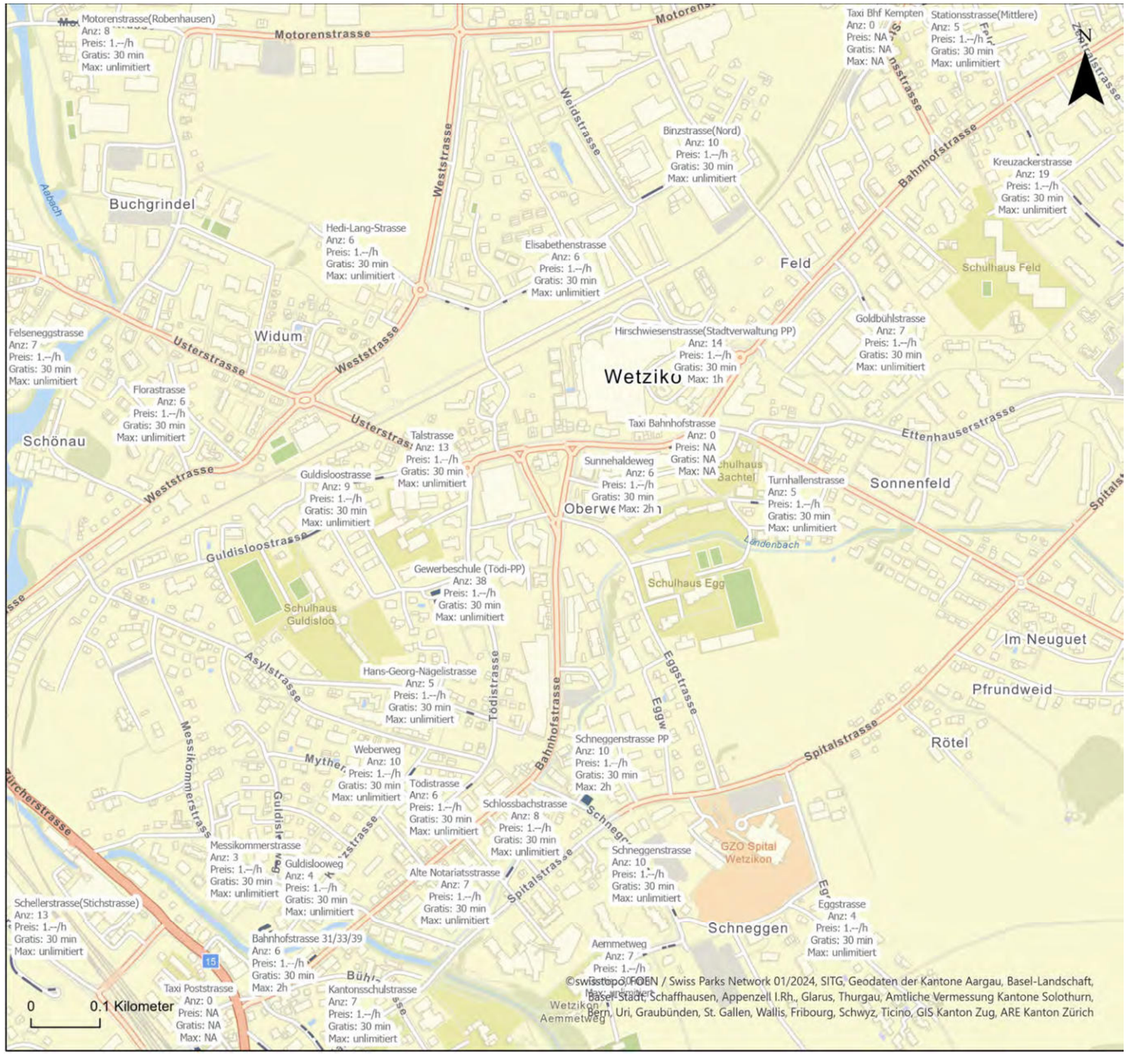
Darstellung:



Grob identifizierte mögliche Standorte für geteilte Mikromobilität (eigene Darstellung)

Nächste Schritte:	Submission Sharing-Anbieter mit definierten Anforderungen an Fahrzeuge und Betrieb (z.B. technische Ausstattung, Nutzungszeiten, Wartung, Stationen)			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A5 Übersicht Parkplatzbewirtschaftung



A6 Handlungsfeld 9: Parkraummanagement

A6.1 Erarbeitung Parkierungskonzept für öffentliche Parkplätze

Ziel:

Die Parkierung auf öffentlichem Grund ist auf die Lage im Raum abgestimmt und möglichst flächeneffizient.

Private Parkierung findet nur im öffentlichen Raum statt, wenn keine privaten Parkplätze verfügbar oder realisierbar sind.

Optimierte Parkierungsregelungen sollen eine Strassenraumorganisation mit hohen räumlichen Aufenthaltsqualitäten ermöglichen. Oberirdische Parkierungsflächen sind unter Berücksichtigung der Umfeldnutzungen wenn möglich in bestehende öffentliche und/oder private Parkierungsanlagen zu verlagern.

Das Parkieren soll möglichst direkt und ohne Umwege erfolgen; unerwünschter Parksuchverkehr soll dadurch vermieden werden.

Die Parkierungsregelungen tragen zu besseren Bedingungen für das lokale Gewerbe bei. Dabei stehen die Kurzzeitparkplätze, Umschlag-PP, Versorgungs- und Dienstfahrten für/von Betriebe(n) aus Gewerbe, Dienstleistung, Handel und Industrie oder im öffentlichen Dienst im Vordergrund, nicht aber der Pendler- oder Besucherverkehr.

Beschrieb:

Erarbeitung eines über die gesamte Stadt abgestimmtes Parkierungskonzept für öffentliche Parkplätze basierend auf der Flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung (2020), dem Gebührentarif der Stadt Wetzikon (2018) und dem Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (1995).

Folgende Anpassungen werden empfohlen:

- Wetziker Parkkarte einschränken
  - Räumliche Gültigkeit der Dauerparkkarten einschränken (Parkkarten sollen nur für eine Zone gültig sein)
  - Preisliche Unterschiede von Bewohnenden und Beschäftigten
- Parkplatzbewirtschaftung (Parkdauer) mit regionalem Parkraumkonzept RZO abgleichen
  - Maximale Parkzeit in Abhängigkeit der Lage einführen

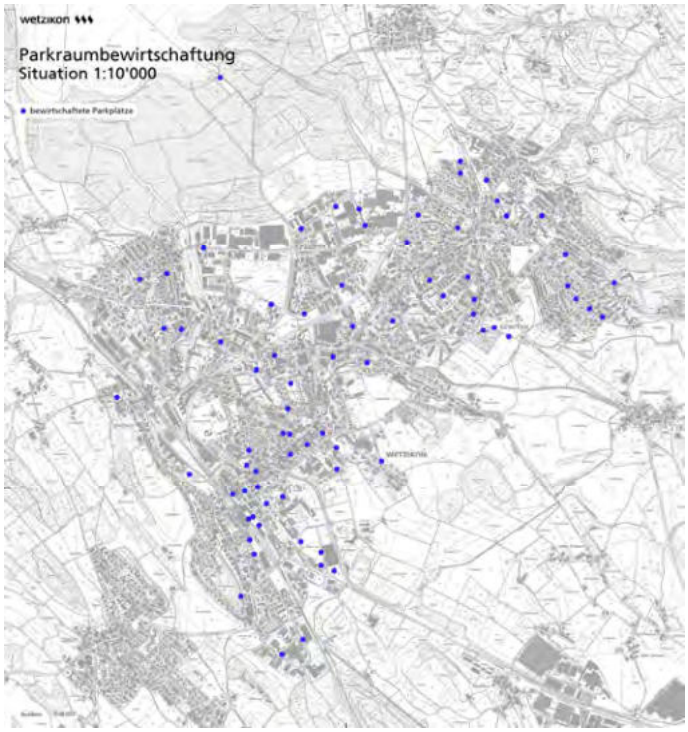
Kategorie	*Maximale Parkierdauer*	*Gültigkeitsdauer*	*Begründung der Gültigkeitsdauer*
1 Kurzzeit	15 / 30 Min.	Mo-So jeweils 00:00-24:00	Bahnhof
2 Zentrum	120 / 180 Min.	Mo-Sa jeweils 06:00-21:00	Stadtzentrum / Öffnungszeiten Läden sonntags keine Bewirtschaftung notwendig
3 Wohnen	180 Min. in 24 h	Mo-Sa jeweils 6:00-21:00 oder Mo-So jeweils 00:00-24:00	Parkscheibe Parkkarte für Anwohner
4 Freizeit	6 – 12 h in 24 h	Mo-So jeweils 08:00-20:00 oder Mo-So jeweils 00:00-24:00	Wochenende hoher Besucherandrang Für Spezialfälle
5 Parkhaus	24 h	Mo-So jeweils 00:00-24:00	Durchgehende Bewirtschaftung

- Prüfen der Parkierung im Strassenraum
  - Möglichst in Sammelparkierungsanlagen lenken (Parkleitsystem, Abbau der Strassenparkierung, insb. im Zentrum vgl. Massnahme Optimierung im Zentrum Oberwetzikon)
  - Parkierungsangebot im öffentlichen Raum mit privaten Angeboten abstimmen
  - Flächen für Anlieferung, Güterumschlag und Gewerbeparkierung sicherstellen
- Lenkende Wirkung der Parkplatzbewirtschaftung soll regelmässig überprüft werden (Erhebung Auslastung und Belegungsdauer); gegebenenfalls sind Tarife und Angebot anzupassen

Ausserdem werden folgende weiterführenden Analysen/Aussagen empfohlen:

- Erarbeitung des Parkierungskonzepts unter Einbezug von Sachexperten mit umfassender Ortskenntnis, um den Verbesserungsbedarf umfassender aufzunehmen und zur Erhöhung der Akzeptanz.
- Die Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse aus dem kommunalen Richtplan (2012) sind zu überprüfen.
- Gebietsspezifische Analyse zu Angebot und Nachfrage der Parkplätze sowie Ausgestaltung (Parkhaus versus Aussenparkplätze), insbesondere zum Gebiet Bahnhof Wetzikon und Kempten sowie Strassenparkplätze in den Quartieren.
- Detaillierte Analyse und Definition eines abgestimmten Parkplatzangebots von öffentlichem Interesse in den Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon.

Darstellung:



Bewirtschaftete Parkplätze

Nächste Schritte:	Submission und Erarbeitung eines über die gesamte Stadt abgestimmten Parkierungskonzepts			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☐mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☐gering (< 50'000 Fr.)	☒mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☒keine	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A6.2 Optimierung Parkierung im Zentrum Oberwetzikon

Ziel:	Das langfristige Ziel der MIV-Reduktion im Zentrum Oberwetzikon wird unterstützt. Die Parkierung auf öffentlichem Grund ist auf die Lage im Raum abgestimmt und möglichst flächeneffizient. Private Parkierung findet nur im öffentlichen Raum statt, wenn keine privaten Parkplätze verfügbar oder realisierbar sind. Optimierte Parkierungsregelungen sollen eine Strassenraumorganisation mit hohen räumlichen Aufenthaltsqualitäten ermöglichen. Oberirdische Parkierungsflächen sind unter Berücksichtigung der Umfeldnutzungen wenn möglich in bestehende öffentliche und/oder private Parkierungsanlagen zu verlagern. Das Parkieren soll möglichst direkt und ohne Umwege erfolgen; unerwünschter Parksuchverkehr soll dadurch vermieden werden. Die Parkierungsregelungen tragen zu besseren Bedingungen für das lokale Gewerbe bei. Dabei stehen die Kurzzeitparkplätze, Umschlag-PP, Versorgungs- und Dienstfahrten für/von Betriebe(n) aus Gewerbe, Dienstleistung, Handel und Industrie oder im öffentlichen Dienst im Vordergrund, nicht aber der Pendler- oder Besucherverkehr.
Beschrieb:	Optimierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Zentrum Oberwetzikon. Folgende Empfehlungen werden gemacht: — Sichern der bisher dort vorhandenen 80 öffentlich zugänglicher, keiner bestimmten Nutzung zugeordneter Parkplätze im Parkhaus des Oberland Märt auch nach dem Umbau in Abstimmung zum kommunalen Richtplan — Reduktion/Verlagerung der öffentlich zugänglichen Aussenparkplätze zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität und klimaangepasster Gestaltung. Zwingend notwendig sind nur noch folgende Aussenparkplätze: Kurzzeitparkplätze, Umschlagsparkplätze, Versorgungs- und Dienstfahrten für/von Betriebe(n) aus Gewerbe, Dienstleistung, Handel und Industrie oder im öffentlichen Dienst — Beim Parkplatzbedarf bei zukünftigen Projekten mit Einkaufsnutzungen sind die im öffentlichen Interesse bereitgestellten und keiner bestimmten Nutzung zugeordneten Parkplätze im Parkhaus des Oberland Märt angemessen zu berücksichtigen. Aufgrund der Verbundeffekte von Parkplätzen wird ein Parkplatz im Zentrum von einer Person für verschiedene Nutzungen genutzt.

Darstellung:

Luftbild Zentrum Oberwetzikon

Nächste Schritte:	Sichern der bisher dort vorhandenen 80 öffentlich zugänglicher und keiner bestimmten Nutzung zugeordneter Parkplätze im Parkhaus des Oberland Märt, Definition aufzuhebender bzw. zu verlagernder öffentlich zugänglicher Aussenparkplätze, Umgestaltung Aussenraum (nicht Bestandteil Kostenschätzung)			
Realisierungshorizont	☒kurzfristig (2026 – 2029)	☒mittelfristig (2030 – 2035)	☐langfristig (> 2035)	☐Daueraufgabe
Kostengrösse:	Aufbau/Erarbeitung	☒gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)
	Jährliche Kosten	☐gering (< 50'000 Fr.)	☐mittel (50'000 – 250’000 Fr.)	☐hoch (> 250'000 Fr.)

A7 Verzeichnisse

A7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Handlungsfelder aus der Mobilitätsstrategie und inhaltlicher Aufbau des GVK 7
Abbildung 2 Varianten Oberlandautobahn (Quelle: Präsentation ASTRA Winterthur) 8
Abbildung 3 Kantonaler Richtplan, Richtplankarte (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich) 9
Abbildung 4 Kantonaler Velonetzplan Alltag (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich) 11
Abbildung 5 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gemäss GVM 2019 13
Abbildung 6 Verkehrsentwicklung DWV nach Verkehrszone zwischen 2019 und 2040 14
Abbildung 7 Modalsplit nach Anzahl Wegen im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr Wetzikon und Kanton Zürich 15
Abbildung 8 Modalsplit bimodal für die 15 bedeutendsten Verkehrsbeziehungen; Anzahl Wege im DWV 15
Abbildung 9 Entwicklung der Anteile der Altersgruppen zwischen 1991 und 2045 in der Schweiz 17
Abbildung 10 Strassennetz im Bestand 2025 25
Abbildung 11 Übersicht Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Wetzikon 26
Abbildung 12 Verkehrsnachfrage, DWV 2022, Querschnittswerte 27
Abbildung 13 Problemkarte Strassennetz 2025 28
Abbildung 14 Schematische Darstellung der vier identifizierten Handlungsbedarfe 29
Abbildung 15 Übersicht Kombi 6.3 40
Abbildung 16 Differenzenplot Variante «Kombi 6.3» zum Referenzzustand ohne Massnahmen 42
Abbildung 17 Grundgerüst MIV-Netz für Wetzikon mit Interventionsbereichen 43
Abbildung 18 Strassennetzplan kurzfristiger Horizont 47
Abbildung 19 Strassennetzplan mittelfristiger Horizont 48
Abbildung 20 Übersichtsplan zu den Buslinien, Stand 2025 54
Abbildung 21 ÖV-Güteklassen Wetzikon, Stand 2025 (Quelle: http://geo.zh.ch) 55
Abbildung 22 Liniennetzplan 2035, Ausschnitt südöstlicher Teil des Kantons Zürich 57
Abbildung 23 Linienschema Variante 0 59
Abbildung 24 Linienschema Variante 1 60
Abbildung 25 Linienschema Variante 5a 60
Abbildung 26 Linienschema Variante 5b 61
Abbildung 27 Mögliche Anbindung Bahnhof Kempten Seite West 64
Abbildung 28 Ausschnitt aus dem kRP mit Eintrag einer Haltestelle Oberwetzikon 68
Abbildung 29 Ausschnitt des kantonalen Velonetzes für den Alltagsverkehr (GIS-ZH) 72
Abbildung 30 Kommunales Velonetz im geltenden kRP 73
Abbildung 31 Kommunale Schwachstellenanalyse von 2018 74
Abbildung 32 Kantonale Velorouten und Konfliktachsen infolge ungenügender Infrastruktur und hohem MIV-Aufkommen 75
Abbildung 33 Subjektive Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr 76
Abbildung 34 Polizeilich registrierte Unfälle mit Velobeteiligung seit 2011 (ASTRA; Datenstand 03.05.2025) 77
Abbildung 35 Potenzialbetrachtung: Produktoren, Attraktoren und Wunschlinien 78
Abbildung 36 Idee des Gelben Bands, schematisch 79
Abbildung 37 Velonetz auf dem Gebiet der Stadt Wetzikon 81
Abbildung 38 Wander- und Fusswegnetz gemäss RRP Oberland 87
Abbildung 39 Fussverkehrspotenzial Wetzikon (ARE 2019) 87

Abbildung 40 Kommunales Fuss- und Wanderwegnetz im geltenden kRP 88
Abbildung 41 Polizeilich registrierte Unfälle mit Fussgängerbeteiligung seit 2011 90
Abbildung 42 Fusswegnetz auf dem Gebiet der Stadt Wetzikon 92
Abbildung 43 Fahrzeitverluste ÖV auf der Strasse 101
Abbildung 44 Reisezeitauswertung der Linie 850 für die HVZ, Fahrtrichtung Bauma 102
Abbildung 45 Bestehende Anlagen zur MIV-Dosierung und Busprioriserung (Stand Ende 2025) 103
Abbildung 46 Geplante und projektierte Anlagen zur Busprioriserung (Stand Ende 2025) 104
Abbildung 47 Im Rahmen eines VM-Konzepts zu prüfende Anlagen 105
Abbildung 48 Übersicht: aus Sicht Wetzikon wesentliche Elemente eines VM-Konzepts 106
Abbildung 49 Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen in Abhängigkeit der ÖV-Güteklassen (Quelle: PPVO 2017) 109
Abbildung 50 Übersichtskarte Carsharing (Stand: 25.6.25) 113
Abbildung 51 Theoretisches Entwicklungspotenzial gemäss Shared Mobility Booster 113
Abbildung 52 Öffentlich zugängliche Parkplätze pro 100 EW+AP 117
Abbildung 53 Übersicht Zentrum Unterwetzikon/Bahnhof 123
Abbildung 54 Übersicht Zentrum Oberwetzikon; Netze, Angebote und Massnahmen gemäss GVK 127
Abbildung 55 Übersicht Bahnhof Kempten; Netze, Angebote und Massnahmen gemäss GVK 129

A7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Variantenbewertung Stufe 1 36
Tabelle 2 Bewertungskriterien nach den Leitsätzen der Mobilitätsstrategie für die Bewertungsstufe 2 37
Tabelle 3 Variantenbewertung Stufe 2, Varianten zum Handlungsbedarf 1 38
Tabelle 4 Variantenbewertung Stufe 2, Varianten zum Handlungsbedarf 2-4 39
Tabelle 5 Übersicht der Buslinien in Wetzikon (sortiert nach Charakteristika) 53
Tabelle 6 Übersicht zu den favorisierten Varianten zum künftigen Angebotskonzept Bus 59
Tabelle 7 Dimensionierung von Veloinfrastrukturen innerorts bei Tempo 50 gemäss kantonalen Standards 75
Tabelle 8 Grenzbedarf für Parkplätzen 108
Tabelle 9 Vorhandene Sharing-Angebote per 31.12.24 112
Tabelle 10 Argumentarium Velos versus E-Trottinetts 114
Tabelle 11 Argumentarium Stationsbasiert versus Free-Floating 115

A7.3 Abkürzungsverzeichnis

AFM:	Amt für Mobilität
AP:	Arbeitsplätze
ARE (Bund):	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE (ZH):	Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich
ASP:	Abendspitzenstunde
ASTRA:	Bundesamt für Strassen
BFS:	Bundesamt für Statistik
BGK:	Betriebs- und Gestaltungskonzept
CO_2:	Kohlenstoffdioxid
DTV:	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV:	durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES:	Erschliessungsstrasse
EW:	Einwohnerinnen und Einwohner
FVV:	Fuss- und Veloverkehr
Fz:	Fahrzeuge
Fz/d:	Fahrzeuge pro Tag
GIS:	Geografische Informationssysteme
GIS-ZH:	kantonales GIS-Portal
GVK:	Gesamtverkehrskonzept
GVM (-ZH):	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich
GZO:	Gesundheitszentrum Zürcher Oberland
HF:	Handlungsfeld
HSS:	Hauptsammelstrasse
HVS:	Hauptverkehrsstrasse
HVZ:	Hauptverkehrszeit
ITS:	Intelligentes Transportsystem
KEP:	Kurier-Express-Paket-Dienste
kRP:	Kommunaler Richtplan
KRP:	Kantonaler Richtplan
KVS:	Kommunale Verbindungsstrasse
LSA:	Lichtsignalanlage
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
ÖV:	Öffentlicher Verkehr
PBG:	Planungs- und Baugesetz
PP:	Parkplätze
PPVO:	kommunale Parkplatzverordnung
P+R:	Park and Ride
PU:	Personenunterführung
PVG:	Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr
PW:	Personenwagen
QB:	Querschnittsbelastung
QSS:	Quartiersammelstrasse
QZV:	Quell-Ziel-Verkehr
REK:	Räumliches Entwicklungskonzept
rGVK:	regionales Gesamtverkehrskonzept
RRP:	Regionaler Richtplan
RVS:	regionale Verbindungsstrasse
RZO:	Regionalplanung Zürcher Oberland
SS:	Sammelstrasse
SBB:	Schweizerische Bundesbahnen
TBA:	Tiefbauamt des Kantons Zürich
UVEK:	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
VDS:	Verkehrsdrehscheibe
VErV:	Verkehrserschliessungsverordnung
VM:	Verkehrsmanagement
v_{MIV}:	Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs
VP:	Veloparkplatz
VSS:	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZO:	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
ZVV:	Zürcher Verkehrsverbund