

**2026/73 6.01.04.03 Nutzungsplanung / Sondernutzungsplanung
Ortsplanungsrevision, Räumliches Entwicklungskonzept Wetzikon 2050 und
Gesamtverkehrskonzept Wetzikon, Verabschiedung**

Beschluss Stadtrat

1. Der Stadtrat verabschiedet das Räumliche Entwicklungskonzept Wetzikon 2050.
2. Der Stadtrat verabschiedet das Gesamtverkehrskonzept Wetzikon.
3. Die Abteilung Präsidiales wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
4. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist mit dem Versand der Medienmitteilung öffentlich.
5. Mitteilung durch Stadtplanung an:
 - EBP Schweiz AG, Zürich
 - Soziologie & Raum, Zürich
 - Ampio Partizipation GmbH, Zürich
 - Planungskommission
6. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereichsleitungen
 - Abteilungsleiterin Immobilien
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Abteilungsleiter Umwelt
 - Abteilungsleiterin Präsidiales
 - Leiterin Stadtplanung
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Ortsplanungsrevision

Gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) sind die Planungsinstrumente, das heisst die kommunale Richt- und Nutzungsplanung, periodisch, in der Regel alle 10 bis 15 Jahre, zu überprüfen und an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Mit der letzten Ortsplanungsrevision von 2010 bis 2015 wurden die planerischen Grundlagen insbesondere für die Siedlungsentwicklung nach Innen festgesetzt. Wetzikon hatte in den letzten Jahrzehnten – im Vergleich mit dem Bezirk Hinwil und dem Kanton Zürich – ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Auch künftig ist von einer dynamischen Entwicklung auszugehen, wie im gesamten städtisch geprägten Siedlungsraum des Kantons Zürich. Diese Entwicklung bietet Chancen, erfordert jedoch ein frühzeitiges Erkennen von Herausforderungen und die Entwicklung geeigneter Lösungen. Neben der weiterhin anspruchsvollen Innenentwicklung braucht es räumliche Festlegungen für eine siedlungsverträgliche Mobilität sowie für den Erhalt und die Aufwertung von Grün- und Freiräumen. Da die Nutzungsansprüche an den begrenzten Raum zunehmen,

wächst auch der Bedarf an Koordination und Abstimmung zwischen teilweise widersprüchlichen Interessen.

Aus diesen Gründen startete die Stadt Wetzikon 2024 die Revision der Ortsplanung. Es handelt sich dabei um einen mehrjährigen Prozess mit verschiedenen Teilprojekten. In einer ersten Phase werden die strategischen und konzeptuellen Grundlagen zu den Themen Siedlung, Freiraum und Mobilität gelegt. Dies geschieht im Rahmen der Mobilitätsstrategie, des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) und des Gesamtverkehrskonzepts (GVK). In der zweiten Phase werden aufbauend auf den strategischen und konzeptuellen Grundlagen die formellen Planungsinstrumente, das heisst die kommunale Richtplanung und die Nutzungsplanung, revidiert.

Planungsinstrumente der ersten Phase der Ortsplanungsrevision

Die Themenfelder Siedlung, Freiraum und Mobilität wurden im Rahmen der Erarbeitung eines neuen Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) bearbeitet. Dabei galt es, Herausforderungen und Erkenntnisse, welche seit der letzten Ortsplanungsrevision an Dringlichkeit gewonnen haben, zu bearbeiten. Zu nennen ist dabei insbesondere die Innenentwicklung mit Qualität, die Freiraumversorgung im Siedlungsgebiet und die klimaangepasste Siedlungsentwicklung.

Die Erarbeitung von REK und GVK erfolgte zeitgleich und inhaltlich koordiniert und abgestimmt. Die wichtigsten Erkenntnisse zur Mobilität flossen vom GVK ins REK ein, wurden mit den Themen Siedlung und Freiraum abgestimmt und unter dem Themenfeld Mobilität integriert und abgebildet.

Im Bereich Mobilität und Verkehr wurde eine Mobilitätsstrategie und ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Der Stadtrat verabschiedete die Mobilitätsstrategie am 22. Januar 2025 mit Beschluss SRB 2025/15. Sie dient als Richtschnur für die städtische Verkehrspolitik der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre und bildete die strategische Basis für das Gesamtverkehrskonzept. Im GVK erfolgten vertiefende Betrachtungen in verschiedenen verkehrsmittelspezifischen, nachfragebeeinflussenden und räumlichen Handlungsfeldern.

Parallel zur Erarbeitung der strategisch-konzeptuellen Planungsinstrumente wurde ab 2024 eine vorgezogene Teilrevision der Bau- und Zonenordnung (BZO) an die Hand genommen, um die Vorgaben der Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) gemäss Fristsetzung des Kantons Zürich umzusetzen. Das Parlament setzte die Teilrevision der BZO zur IVHB im November 2025 fest, ausstehend ist die Genehmigung durch die kantonale Baudirektion.

Projektorganisation

Der Stadtrat nahm mit Beschluss SRB 2024/30 vom 7. Februar 2024 von der Projektorganisation der Ortsplanungsrevision in zustimmendem Sinne Kenntnis. Neben der Gesamtprojektleitung und Teilprojektleitung kommt dem Projektteam und der Steuerungsgruppe eine zentrale Rolle zu.

Während der Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzepts und des Gesamtverkehrskonzepts fanden verschiedene Sitzungen mit dem Projektteam statt, um Inhalte zu diskutieren, Inputs einzuholen und offene Fragen zu besprechen. Das Projektteam bildet die operative Schnittstelle zu den verschiedenen Teilprojekten der Ortsplanungsrevision. Es reflektiert Teilprojekte im Gesamtkontext und ist für die operative Qualitätssicherung zuständig. Im Projektteam haben neben operativ beteiligten Personen (Gesamt-/Teilprojektleitung, Planungsbüro, Kommunikations-/Partizipationsbüro) auch zwei externen Fachpersonen Einsitz.

Die Steuerungsgruppe, welche in der Ortsplanungsrevision das strategische Koordinations- und Entscheidungsorgan darstellt, diskutierte in mehreren Sitzungen das REK und das GVK. Die Steuerungsgruppe hat die Aufgabe, die strategische Qualitätssicherung der Ortsplanungsrevision sicherzustellen. Sie besteht aus gewählten Mitgliedern der Planungskommission (Stadtpräsident sowie zwei Stadträte, eine externe Fachperson) und aus beratenden Mitgliedern (Gesamt-/Teilprojektleitung, externe Fachpersonen sowie die Gesamtprojektleiter des Planungsbüros und des begleitenden Kommunikations-/Partizipationsbüros). Am 23. Februar 2026 verabschiedete die Steuerungsgruppe das REK und das GVK zuhnden des Stadtrats.

Mitwirkung der Bevölkerung

Die Mitwirkung der Bevölkerung war ein grundlegender Baustein der REK-Erarbeitung und die Mitwirkungsgefässe taktgebend im gesamten Prozess. Unter dem Claim "Wetzikon vielsichtig" informiert eine Webseite (<https://vielsichtig.wetzikon.ch/>) und ein regelmässig erscheinender Newsletter über den Stand der Ortsplanungsrevision sowie die verschiedenen Mitwirkungsmöglichkeiten.

Die Ortsplanungsrevision startete 2024 mit einer Kick-Off-Veranstaltung und zwei Dialogveranstaltungen zu den Themen Grün- und Freiräume sowie Stadtentwicklung. Einen ersten umfassenden Einblick zu den Anliegen der Bevölkerung zu den Themen Siedlung, Freiraum und Mobilität ermöglichte die Online-Befragung, an der rund 1'000 Personen teilnahmen. Rund 650 Antworten waren vollständig und konnten ausgewertet werden. Die Ergebnisse lieferten wertvolle und konkrete Hinweise zu den räumlichen Stärken und Defiziten von Wetzikon und waren eine zentrale Grundlage für die Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzepts.

An drei öffentlichen Workshops zwischen Januar und Juni 2025 diskutierten jeweils zwischen 75 bis über 100 Teilnehmende das "Zielbild Wetzikon 2050" und die Teilstrategien zu den Schwerpunkten Siedlung, Freiraum und Mobilität. Die Rückmeldungen aus den drei Workshops wurden vom Projektteam sorgfältig ausgewertet und fachlich geprüft. Die Steuerungsgruppe diskutierte strategisch relevante Rückmeldungen aus den Workshops und entschied über den Umgang mit diesen. Wenn aus planerischer und strategischer Sicht sinnvoll und möglich, wurden die Rückmeldungen aus den Workshops in die Planungen integriert. Inputs, die keinen Eingang in die Planung gefunden haben, wurden begründet verworfen. Die Ergebnisse der Onlinebefragung und der drei Workshops wurden dokumentiert und ausgewertet. Diese Berichte sind auf der Website einsehbar (<https://vielsichtig.wetzikon.ch/>). Kurz vor der Fertigstellung von REK und GVK vermittelte ein öffentlicher Werkstattbesuch im November 2025 den Stand der Arbeiten und zeigte auf, wie die Anregungen aus den Beteiligungsformaten in die Planungen eingeflossen sind.

Information Fachkommission I und Parlament

Dem Parlament, welches die kommende Revision der Richt- und Nutzungsplanung festsetzen wird, ist es ein Anliegen, frühzeitig über den Prozess und die Inhalte informiert zu werden. Das Parlament hat darauf verzichtet, eine Spezialkommission zu bilden und hat die Fachkommission I (FK I) als für die Ortsplanungsrevision zuständiges Gremium bestimmt.

Die regelmässige Information der Fachkommission I (FKI) wurde während der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie etabliert und bei der Erarbeitung von REK und GVK aufrechterhalten. 2025 wurde die FKI jeweils nach den öffentlichen Workshops über die erarbeiteten Inhalte und über die Rückmeldungen der Bevölkerung informiert. Eine separate Mitwirkung wurde mit den Parlamentarierinnen und Parlamentarier nicht durchgeführt. Die Teilnahme an den Workshops stand jedoch auch ihnen offen und

verschiedene Parlamentsmitglieder nutzten diese Möglichkeit. Das Gesamtparlament wurde im November 2025 im Rahmen einer Infoveranstaltung detailliert über den aktuellen Planungsstand von REK und GVK informiert.

Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wetzikon 2050

Aufbau REK

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

Grundlagen und Analyse – Wo steht Wetzikon heute?

Die räumliche Entwicklung von Wetzikon wird wesentlich durch Ziele und Vorgaben von Bund und Kanton geprägt. Kantonal ist insbesondere der kantonale Richtplan relevant, welcher Wetzikon als kantonales Zentrumsgebiet und urbane Wohnlandschaft bezeichnet und damit die Stadt beauftragt, einen Anteil des prognostizierten Bevölkerungswachstums aufzunehmen und entsprechend Rahmenbedingungen dafür zu schaffen. Auf regionaler Stufe bezeichnet die regionale Richtplankarte Gebiete mit hoher und mit tiefer Dichte und Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung. Aber auch städtische Vorgaben dienen dem REK als wichtige Grundlage, so die Vision 2040 des Stadtrats, das städtische Grünraumkonzept, die umwelt- und energiepolitischen Ziele sowie die Mobilitätsstrategie.

Im REK wurde im Rahmen von Analysen untersucht, wie das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufgenommen werden kann: Welche baulichen Reserven bietet die heutige Bau- und Zonenordnung (BZO), in welchem Zeitraum werden diese mutmasslich aktiviert? Die Analyse zeigte, dass die heutige gültige BZO über die nächsten 25 Jahre (Horizont des REK) Potenzial für Wohnraum für bis zu 10'000 neue Einwohnerinnen und Einwohner bietet.

Bereits das Grünraumkonzept stellte 2022 fest, dass grössere Gebiete in Wetzikon eine unzureichende Freiraumversorgung für die Bevölkerung und für die Beschäftigten aufweist. Mit einer quantitativen Freiraumanalyse unter Einbezug der das Siedlungsgebiet umgebenden Landschaftsräume wurde die Freiraumversorgung im REK detailliert untersucht, auch im Hinblick auf das anzunehmende Bevölkerungswachstum. Der Handlungsbedarf in Bezug auf die innerstädtische Freiraumversorgung wurde mit dieser Analyse bestätigt.

Mit dem anhaltenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum steigen die Mobilitätsbedürfnisse. Bei gleichbleibendem Modalsplit (Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen) werden die aus dem Wachstum zusätzlich generierten Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) die Erreichbarkeiten von innerstädtischen Zielen sowie die Durchfahrt erschweren und die Aufenthaltsqualität und damit auch die Lebensqualität in Wetzikon weiter schmälern. Der Handlungs-

bedarf ist ausgewiesen, dass eine Veränderung des Modalsplits hin zu höheren Anteilen von Fuss-, Ve-
lo- und öffentlichem Verkehr notwendig ist.

Zu allen drei Themenschwerpunkten Siedlung, Freiraum und Mobilität werden im REK die zentralen
Stärken, auf denen aufgebaut werden soll, die vorhandenen Potenziale, die es zu entwickeln gilt und
die Herausforderungen, welche besondere Aufmerksamkeit verlangen, benannt.

Räumliche Leitideen – Wo setzt Wetzikon den Hebel an?

Acht räumliche Leitideen leiten sich ab aus den Erkenntnissen der Analyse und den vorhandenen
Grundlagen. Sie zeigen auf einer strategischen Ebene auf, an welchen Grundsätzen sich Wetzikon bei
der künftigen Stadtentwicklung orientiert:

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

Zielbild: Wie sieht Wetzikon 2050 aus?

Das Kernelement des REK ist das Zielbild für 2050. Es zeigt auf, in welche Richtung sich Wetzikon bis
2050 in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Mobilität entwickeln soll. Das Zielbild basiert auf den Er-
kenntnissen der Analyse und auf den acht räumlichen Leitideen. Es ist nicht parzellengenau, sondern
zeigt die strategische Stossrichtung der angestrebten räumlichen Entwicklung mit einer Verortung in
der Zielbildkarte.

Eine zentrale Aussage des Zielbildes Wetzikon 2050 ist die Definition von Gebieten mit unterschiedli-
chen Dichten und Funktionen. Dabei wird unter anderem unterschieden zwischen:

- urbanen Mischgebieten mit hoher Dichte
- städtischen Wohnquartieren
- Wohnquartieren mit kleinteiliger Struktur
- identitätsstiftender historischem Bestand
- zukunftsfähige Arbeitsplatzgebieten

Das Zielbild Wetzikon 2050 charakterisiert die Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon als "urbane
Zentren". Diese beiden Zentren zeichnen sich künftig durch hohe Dichten, Mischnutzungen und attrak-
tive Begegnungsorte aus und bieten zentrale Angebote für die Stadt und die Region an. Die beiden his-
torisch gewachsenen Quartierzentren Robenhausen und Kempten sind im Zielbild verortet und sollen
in ihrer Rolle als lebendige Treffpunkte für die Quartierbewohnenden mit Versorgungsangeboten für
den täglichen Bedarf gestärkt werden.

Abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung werden im Zielbild öffentlich zugängliche Begegnungsorte
sowie öffentlich zugängliche, multifunktionale Parkanlagen eingetragen. Diese bieten der wachsenden

Bevölkerung Raum für sozialen Austausch und für die Nächsterholung. Die Parkanlagen leisten zudem einen wichtigen Beitrag für das Stadtklima und die Stärkung der Biodiversität. Mit den Freiraumverbindungen und dem "Gelben Band", ein abseits der Hauptverkehrsachsen geführtes Velonetz, werden attraktive Fuss- und Veloverbindungen verortet. Der städtische Raum Bahnhofstrasse ist nach wie vor eine zentrale Achse, welche Unterwetzikon mit Oberwetzikon und Kempten verbindet und gemäss Zielbild eine höhere Aufenthaltsqualität mit punktuellen Platzgestaltungen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen aufweisen soll. Die heutigen Reservezonen Buchgrindel/Oberwisen und Schöneich verbleiben langfristige Reserven. Zusammen mit den Gebieten Ringetshalden und Büelwiesen bieten alle Gebiete mit jeweils unterschiedlichem Schwerpunkt Potenzial für eine spätere Siedlungs- und/oder Freiraumentwicklung sowie für öffentliche Nutzungen oder als künftige Arbeitsplatzgebiete.

Teilstrategien: Was muss bis dahin geschehen?

Die Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität zeigen anhand von drei Karten und dazugehörigen Erläuterungen auf, was in Wetzikon wo geschehen muss, um das Zielbild 2050 schrittweise umzusetzen. Die Umsetzungsagenda erläutert dazu entsprechenden Schlüsselmassnahmen.

Die Teilstrategie Siedlung zeigt auf, inwiefern sich die Wohn- und Zentrumsquartiere entsprechend ihrer Funktion im Stadtgefüge, ihrer Lage und den bestehenden Voraussetzungen weiterentwickeln sollen und in welchem Ausmass sich einzelne Quartiere in ihrer Struktur und Nutzung verändern können oder sollen. Für die Arbeitsplatzgebiete wird je nach Lage und Rahmenbedingungen ein unterschiedlicher Fokus (Dienstleistung, Gewerbe, Produktion, Verkehrsorientierung) für ihre zukunftsfähige Weiterentwicklung festgelegt. Die Teilstrategie Siedlung markiert auch wichtige Stadteingänge und Siedlungsränder, welche neugestaltet werden sollen. Ergänzend dazu umfasst die Teilstrategie auch gesamstädtische Querschnittsthemen, etwa die sozialverträgliche und umweltgerechte Gestaltung der baulichen Entwicklung.

Die Teilstrategie Freiraum differenziert zwischen dem Erhalt und der klimagerechten, ökologischen Weiterentwicklung von bestehenden Grün- und Freiräumen sowie Begegnungsorten und der Neuschaffung von Parkanlagen und deren Vernetzung. Nicht verortet auf der Karte "Teilstrategie Freiraum" sind Klimaanpassungsmassnahmen, denn diese betreffen das ganze Siedlungsgebiet. Ein weiterer Fokus der Teilstrategie Freiraum ist es, die Nutzung der Landschaft als Naherholungsgebiet sorgfältig mit der Land- und Forstwirtschaft abzustimmen und Erholungssuchende gezielt zu lenken.

Auf der Karte "Teilstrategie Mobilität" wird neben den neuen und den bestehenden, aufzuwertenden Freiraumverbindungen und dem Gelben Band auch aufgezeigt, wo eine Verbesserung der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) erforderlich ist und auf welchen Strassenachsen der motorisierte Verkehr künftig gebündelt werden soll, um das Zentrum Oberwetzikon vom motorisierten Verkehr zu entlasten.

Referenzgebiete: Wie werden zentrale Strategieansätze umgesetzt?

Die Referenzgebiete zeigen auf, wie die Zieldefinitionen und Strategieansätze des REK in einem spezifischen Gebiet konkret umgesetzt werden könnten und wie die Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität dabei zusammenspielen. Die Darstellung erfolgt über eine Prinzip-Skizze und ein Konzeptschema. Es werden folgende Strategieansätze aus der Teilstrategie Siedlung jeweils einem Referenzgebiet zugeordnet:

- Arbeitsplatzgebiete zukunftsgerichtet weiterentwickeln – Referenzgebiet Weid

- Grosssiedlungen ergänzen und aufwerten – Referenzgebiet Feld
- Gemischtes Wohn- und Arbeitsgebiet umstrukturieren – Referenzgebiet Kempten West

Fokusräume: Was passiert an wichtigen Orten?

Die beiden Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon spielen eine zentrale Rolle für die zukünftige Entwicklung von Wetzikon. Für beide Gebiete liegen bereits detaillierte Planungen vor, welche in den letzten 10 – 15 Jahren erarbeitet wurden. Die wichtigsten Zielsetzungen aus dem REK und aus den bestehenden Planungen und Projekten werden in den Fokusräumen Zentrum Oberwetzikon und Zentrum Unterwetzikon zusammenfassend aufgezeigt. Zwei Visualisierungen veranschaulichen die räumlichen Zielvorstellungen dieser Planungen und damit das Zielbild 2050 für die Zentren Oberwetzikon und Unterwetzikon bildlich darstellt.

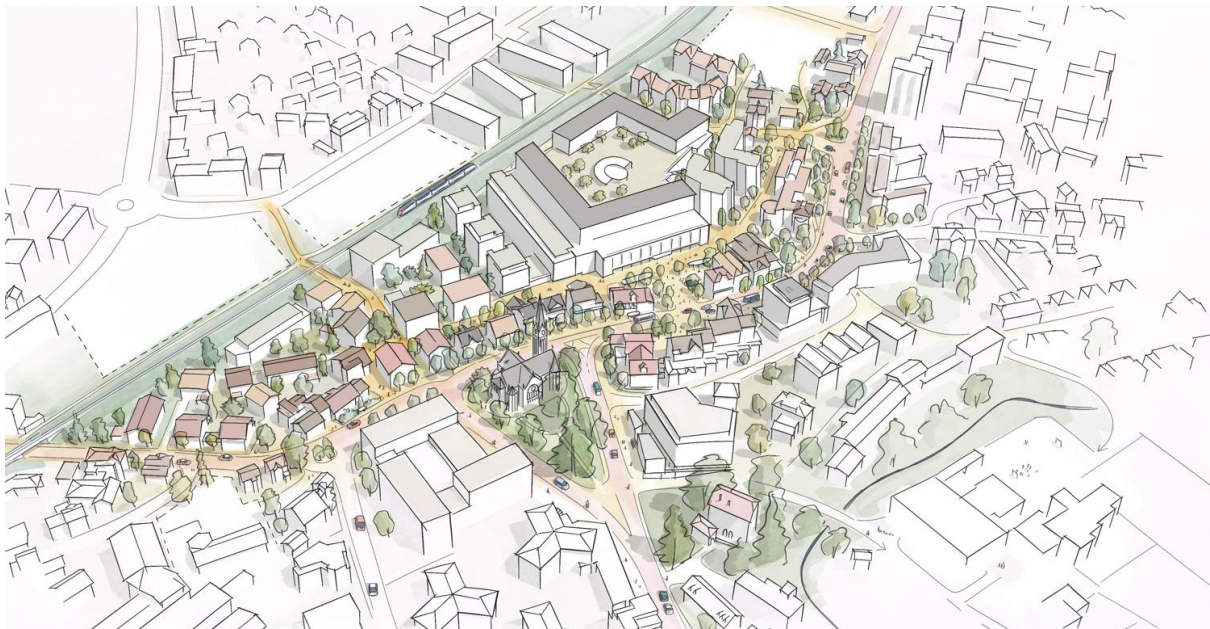


Abbildung: Zielbild Fokusräum Zentrum Oberwetzikon, Salewski Nater Kretz AG, 2026

Umsetzungsagenda: Welches sind die zentralen Schlüsselmassnahmen?

Für die Teilstrategien Siedlung, Freiraum und Mobilität sowie für strategieübergreifende Themen werden im REK dreizehn zentrale Schlüsselmassnahmen festgelegt. Sie werden gemäss nachfolgenden Kriterien beschrieben, konkretisiert und priorisiert:

Umsetzungsweg



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



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



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

Zeithorizont der Umsetzung:

- kurzfristig bis 2030
- mittelfristig bis 2035

Das federführende Ressort der Stadt Wetzikon, das für die Umsetzung verantwortlich ist, wird benannt, Abhängigkeiten und Mitwirkungen werden aufgezeigt.

Es ist beabsichtigt, ein systematisches Controlling zu den Aktivitäten aus der Umsetzungsagenda durchzuführen. Dieses erfolgt in einem bestimmten zeitlichen Rhythmus und wird in Abstimmung mit städtischen Controlling-/Reportingvorgaben durchgeführt.

Dreizehn Schlüsselmassnahmen

1 Förderung klimaangepasster und qualitativer Siedlungsentwicklung

Zuständigkeit Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie



Priorität Kurzfristig bis 2030

2 Verbesserung Busangebot

Zuständigkeit Tiefbau, Umwelt + Energie



Priorität Mittelfristig bis 2035

3 Förderung sozialverträglicher und umweltgerechter baulicher Entwicklung

Zuständigkeit Hochbau + Planung



Priorität Mittelfristig bis 2035

4 Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fusswegnetz

Zuständigkeit Hochbau + Planung



Priorität Mittelfristig bis 2035

5 Grundlagen für Weiterentwicklung der Arbeitsplatzgebiete

Zuständigkeit Hochbau + Planung



Priorität Kurzfristig bis 2030

6 Konkretisierung Gelbes Band

Zuständigkeit	Tiefbau, Umwelt + Energie	 
Priorität	Kurzfristig bis 2030	
7 Entwicklung Stadtraum Bahnhof Wetzikon		
Zuständigkeit	Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie	  
Priorität	Mittelfristig bis 2035	
8 Neubau und Optimierung von bestehenden Parkanlagen und Begegnungsorten		
Zuständigkeit	Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie	  
Mitwirkung	Finanzen + Immobilien	
Priorität	Mittelfristig bis 2035	
9 Aufwertung Städtischer Raum Bahnhofstrasse		
Zuständigkeit	Hochbau + Planung & Tiefbau, Umwelt + Energie	 
Priorität	Mittelfristig bis 2035	
10 Aufwertung/Revitalisierung kommunaler Gewässerabschnitte		
Zuständigkeit	Tiefbau, Umwelt + Energie & Hochbau + Planung	
Priorität	Mittelfristig bis 2035	
11 Lenkung Innenentwicklung (Schwerpunktgebiete)		
Zuständigkeit	Hochbau + Planung	
Priorität	Kurzfristig bis 2030	
12 Verkehrliche Entlastung Zentrum Oberwetzikon		
Zuständigkeit	Tiefbau, Umwelt + Energie	 
Priorität	Mittelfristig bis 2035	
13 Städtebauliche Aufwertung Zentrum Oberwetzikon		
Zuständigkeit	Hochbau + Planung & Finanzen + Immobilien	
Priorität	Mittelfristig bis 2035	

Ergänzender Hinweis zur Schlüsselmassnahme 8

Im Bericht des REK werden die 13 Schlüsselmassnahmen ausführlich beschrieben- Bei der Schlüssel-massnahme 8, "Neubau und Optimierung von Parkanlagen und Begegnungsorten", ist der folgende Text massgebend:

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

Nächste Schritte

Der Bericht zum REK wird auf der Webseite der Stadt Wetzikon publiziert. Im Frühling 2026 wird zudem eine Kurzfassung in Form einer Faltkarte an alle Haushalte in Wetzikon verteilt. Digital wird das Zielbild als interaktive Karte aufbereitet und zugänglich gemacht.

Das REK bildet – neben den unter den Schlüsselmassnahmen definierten prioritären Aufgaben – eine wichtige Grundlage für die zweite Phase der Ortsplanungsrevision. Die Inhalte des REK werden mit der Revision der kommunalen Richtplanung und der Revision der Nutzungsplanung vertieft und konkretisiert.

Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Aufbau GVK

Mit der Verabschiedung der Mobilitätsstrategie legte der Stadtrat den strategischen Überbau für das Gesamtverkehrskonzept (GVK) fest. Das GVK basiert auf übergeordneten Zielen und Vorgaben von Bund, Kanton und Region, den wichtigsten Erkenntnissen aus der Situations- und Trendanalyse sowie den Zielen und Leitsätzen aus der Mobilitätsstrategie. Mit dem GVK wird auf konzeptioneller und richtungsweisender Stufe aufgezeigt, wie die strategischen Stossrichtungen umgesetzt werden sollen.

Im GVK erfolgten vertiefende Betrachtungen in verkehrsmittelspezifischen und nachfragebeeinflussenden Handlungsfeldern. Ergänzend wurden in drei räumlichen Handlungsfeldern die Massnahmen des GVK in Abstimmung mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) und den bereits bestehenden, teilweise konkreteren Planungen räumlich verortet dargestellt. Die Handlungsfelder enthalten Massnahmen und/oder Empfehlungen, welche in einem nächsten Schritt anzugehen sind.

Folgende Handlungsfelder sind im GVK zu finden:

Handlungsfeld 1	Netzkonzeption und -hierarchie MIV	Verkehrsmittel-spezifisch
Handlungsfeld 2	ÖV-Angebotsverbesserungen	
Handlungsfeld 3	Velonetzplanung	
Handlungsfeld 4	Fusswegnetzplanung	
Handlungsfeld 5	Stadt der kurzen Wege	nachfrage-beeinflussend
Handlungsfeld 6	ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement	

Handlungsfeld 7	Unterstützung Mobilitätswandel	räumlich
Handlungsfeld 8	Kombinierte und geteilte Mobilität	
Handlungsfeld 9	Parkraummanagement	
Handlungsfeld 10	Zentrum Unterwetzikon/Bahnhof Wetzikon	
Handlungsfeld 11	Zentrum Oberwetzikon	
Handlungsfeld 12	Bahnhof Kempten	

Zielsetzung GVK

Eine gut funktionierende Mobilität ist eine entscheidende Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität und fördert gleichzeitig eine nachhaltige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Deshalb sind im GVK in Bezug auf die Verkehrsführung zwei relevante Zielsetzungen verankert. Einerseits soll ein belebtes, MIV-armes Zentrum Oberwetzikon entstehen und andererseits soll die Usterstrasse vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Diese Zielsetzungen sind neben den bereits vom Stadtrat verabschiedeten Zielen zur Erhöhung der Anteile Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV am Modalsplit (Mobilitätsstrategie) und zum Verzicht auf einen Autobahnanschluss Wetzikon beim Lückenschluss der Oberlandautobahn (SRB 2025/58) richtungsweisend für die Zukunft der Mobilität in Wetzikon.

Strassennetz und Verkehrslenkung

Damit das Zentrum Oberwetzikon vom motorisierten Verkehr entlastet werden kann, muss der Verkehr auf alternativen Strassenachsen gebündelt werden. Das Gesamtverkehrskonzept sieht dafür eine Lenkung des motorisierten Verkehrs im Osten via Spital- und Schneggenstrasse sowie im Westen über die Binzacker-, Motoren- und Weststrasse vor. Um diese Verkehrsverlagerung zu erreichen, sind an verschiedenen Stellen im Strassennetz bauliche und/oder betriebliche Massnahmen erforderlich. Weder die Interventionspunkte noch die notwendigen Massnahmen sind im Gesamtverkehrskonzept abschliessend definiert. Diese gilt es in einem nächsten Schritt genauer zu untersuchen, zu planen und zu projektieren. Die Umsetzung der Massnahmen hängt von vielen Faktoren ab und wird zeitlich gestaffelt erfolgen. Es werden auch zum Teil bereits vorgesehene bzw. zusätzliche Massnahmen zur ÖV-Priorisierung und für das Verkehrsmanagement erforderlich sein.

Öffentlicher Verkehr

Im Angebotskonzept 2035 des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ist ein Ausbau der S-Bahn vorgesehen. Dann werden pro Stunde anstatt acht neu zehn Züge ab Wetzikon Richtung Zürich HB fahren. Damit das erweiterte S-Bahnangebot seine volle Wirkung entfalten kann, muss es durch kommunale und regionale Massnahmen im ÖV-Angebot ergänzt werden.

Im Laufe der nächsten Jahre wird sich die Stadt Wetzikon für einen Ausbau des Busangebots, insbesondere für Taktverdichtungen und die Einführung neuer Haltestellen/Linien, einsetzen. Aufgrund der erwarteten Fahrgastzunahme infolge Siedlungsentwicklung einerseits und wegen des angestrebten Modalshifts hin zum ÖV andererseits sind Verdichtungen und Erweiterungen beim städtischen Busliniennetz erforderlich. Im Gesamtverkehrskonzept wurden verschiedene Busangebotskonzepte untersucht, welche auf den Zeitpunkt der Einführung der zusätzlichen S-Bahn umgesetzt werden könnten. Ein solches Busangebot kann und soll stufenweise eingeführt werden, bei Realisierung von Zwischenschritten ist jeweils die Aufwärtskompatibilität mit dem angestrebten Angebotskonzept zu prüfen. Ein Richtungsentscheid, welches Buskonzept mit dem Ausbauschnitt 2035 der S-Bahn umgesetzt werden soll, ist voraussichtlich bis ca. 2030 erforderlich. Bis zu diesem Richtungsentscheid sind die entsprechenden Flächen für allenfalls notwendige, zusätzliche Haltestellen zu sichern. Insbesondere bei Strassenbauprojekten oder anderen Projekten ist darauf zu achten, dass die spätere Erstellung von Haltestellen weiterhin möglich bleibt.

Einer zusätzlichen Erschliessung von Quartieren, Freizeitanlagen oder ausserhalb des Stadtgebiets liegenden Aussenwachen mit Kleinbussen werden Chancen eingeräumt, wenn mit selbstfahrenden Fahrzeugen ein sicherer und deutlich kostengünstigerer Betrieb als mit den heutigen konventionellen Kleinbussen realisierbar ist. Zurzeit laufen schweizweit verschiedene Pilotversuche für selbstfahrende

Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr. Die Stadt Wetzikon verfolgt diese Pilotversuche aktiv. Sollten diese praxis- und alltagstauglich sein, so wird ein Einsatz in der Stadt Wetzikon genauer untersucht.

Fuss- und Veloverkehr

Im GVK ist ein engmaschiges kommunales Fuss- und Velowegnetz definiert. Diese Netze bilden zusammen mit den neu festgelegten Standards für die Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs die Basis für attraktive Bedingungen, um sich zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen. Beim Fussverkehr wurde neben den Freiraumverbindungen (Teil des REK) im GVK eine Zentrumsachse definiert. Entlang der Zentrumsachse wird ein hohes Fussverkehrspotenzial erwartet, weshalb die Infrastruktur entsprechend zu gestalten ist. Beim Veloverkehr wird neu das "Gelbe Band" eingeführt. Das Gelbe Band besteht aus einem Netz von attraktiven Alternativverbindungen rückwärtig zu den stark verkehrsbelasteten Strassenachsen. Im GVK werden auch Orte für Veloabstellanlagen von öffentlichem Interesse bezeichnet.

Unterstützung Mobilitätswandel und kombinierte/geteilte Mobilität

Bereits in der Mobilitätsstrategie ist als wichtiges Ziel festgehalten, den ÖV-Anteil sowie den Anteil des Fuss-/Veloverkehrs zu erhöhen und den MIV gar nicht oder nur noch wenig wachsen zu lassen. Im GVK sind Massnahmen zur Unterstützung dieses Mobilitätswandels aufgeführt. Diese Massnahmen beinhalten beispielsweise die Durchführung von Mobilitätskampagnen zur Information und Sensibilisierung der Bevölkerung und Beschäftigten oder auch Ideen zur Weiterentwicklung der Parkplatzverordnung. Zudem soll das Sharing-Angebot in Wetzikon gestärkt werden, um die kombinierte Mobilität zu fördern. Es besteht Entwicklungspotenzial für alle Sharing-Angebote (Auto, Mikromobilität und E-Lastenvelos). Um dieses Potenzial zu nutzen, macht das GVK konkrete Vorschläge für Massnahmen, welche in einem nächsten Schritt anzugehen sind.

Parkraummanagement

Wie in allen grösseren Gemeinden und Städten gibt es auch in Wetzikon verschiedene Herausforderungen hinsichtlich der öffentlichen Parkierung. Das GVK sieht vor, dass die Parkierung auf öffentlichem Grund auf die Lage im Raum abgestimmt und möglichst flächeneffizient ist. Zudem soll unerwünschter Parksuchverkehr vermieden werden. Konkret wird in einem nächsten Schritt die Erarbeitung eines über die gesamte Stadt inkl. Zentrum Oberwetzikon und Zentrum Unterwetzikon abgestimmten Parkierungskonzepts für öffentliche Parkplätze zur Lenkung des Verkehrsaufkommens erfolgen.

Nächste Schritte

Das GVK wird öffentlich auf der Webseite der Stadt Wetzikon zugänglich gemacht. Es handelt sich dabei um einen Fachbericht, der teils sehr abstrakte und verkehrstechnische Inhalte wiedergibt. Die wichtigsten Inhalte sind gut verständlich in das REK überführt worden.

Einige der im REK definierten Schlüsselmassnahmen haben einen direkten Bezug zur Mobilität und zu Massnahmen aus dem GVK. Neben den in den verschiedenen Handlungsfeldern im GVK aufgeführten Empfehlungen und Massnahmen gilt es auch diese Schlüsselmassnahmen in Abstimmung mit dem REK weiterzuverfolgen. Die Inhalte des GVK haben Relevanz für die zweite Phase der Ortsplanungsrevision. Sie werden in der zweiten Phase – konkret bei der Revision der kommunalen Richtplanung – wieder aufgegriffen.

Erwägungen

Die unerlässliche Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung wurde durch den parallelen Erarbeitungsprozess des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) und des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) sichergestellt. Beide Planungsinstrumente sind zentrale Grundlagen für die zweite Phase der Ortsplanungsrevision und dienen als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung.

Das Räumliche Entwicklungskonzept behandelt die Themen Siedlung, Freiraum und Mobilität integral über einen Zeithorizont von 25 Jahren und nimmt prognostizierte Entwicklungen sowie künftige Herausforderungen vorweg. Es wurde in Abstimmung mit übergeordneten Vorgaben, städtischen Strategien und Zielsetzungen sowie unter Einbezug von konkreten Hinweisen aus der Bevölkerung entwickelt. Für die Schwerpunktthemen qualitätsvolle Innenentwicklung, innerstädtische Freiraumversorgung, klimaangepasste Siedlungsentwicklung und die Entlastung des Zentrums Oberwetzikon vom motorisierten Verkehr werden räumliche Strategien aufgezeigt und Schlüsselmassnahmen definiert. Aufbauend auf den Stärken und Potenzialen von Wetzikon wird zudem dargestellt, wo Veränderungen mit welchem Fokus anzustreben sind und welche Qualitäten bewahrt werden sollen. Das REK dient damit als strategische Richtschnur für die Entwicklung von Siedlung, Freiraum und Mobilität mit dem Ziel, die städtische Identität und die Lebensqualität auch bei weiterhin dynamischen Entwicklungen zu erhalten und zu stärken. Mit den dreizehn Schlüsselmassnahmen der Umsetzungsagenda definiert das REK konkrete Aufgaben, Zuständigkeiten und Umsetzungswege mit klaren Zeithorizonten. Damit bietet es eine überprüfbare Grundlage für das Handeln in den kommenden Jahren.

Das Gesamtverkehrskonzept orientiert sich an der Mobilitätsstrategie Wetzikon und stellt sicher, dass die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Verkehrsentslastung 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. In Kombination mit einem attraktiven, leistungsfähigen öffentlichen Verkehr tragen attraktive Netze und sichere Infrastrukturen wesentlich dazu bei, das Strassennetz in Wetzikon zu entlasten. Die Unterstützung des Mobilitätswandels sowie die Umsetzung der im GVK erarbeiteten Massnahmen, sei es die Erstellung weiterer Konzepte, Planungen und Projektierungen oder aber bereits die bauliche Behebung gewisser Schwachstellen wird in den nächsten Jahren laufend angegangen.

Mit der Verabschiedung des Räumlichen Entwicklungskonzepts und des Gesamtverkehrskonzeptes sowie der Veröffentlichung der Berichte und den damit einhergehenden kommunikativen Elementen wird die erste Phase der Ortsplanungsrevision abgeschlossen. Aufbauend auf diesen strategisch-konzeptuellen Grundlagen wird die Revision der Richtplanung an die Hand genommen. Der Stadtrat ist zuversichtlich, dass mit diesen nun vorliegenden Planungsinstrumenten eine sehr gute Grundlage für die kommenden Arbeiten in der Ortsplanungsrevision geschaffen wurden.

Akten für das Parlament

- Bericht Räumliches Entwicklungskonzept Wetzikon 2050
- Bericht Gesamtverkehrskonzept Wetzikon

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, flowing line that loops around and ends with a small dot.

Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin