

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats Wetzikon

Sitzung vom 6. März 2019

---

**32      04.03.1      Allgemeine und komplexe Akten, Leitbild  
Strategie Strassennetz Wetzikon, strategische Festlegungen zum Strassennetz  
auf dem Gemeindegebiet von Wetzikon und die wichtigsten zugehörigen  
Massnahmen**

### Ausgangslage

Mit Beschluss vom 7. Dezember 2016 stimmte der Stadtrat der Erarbeitung der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" in Kooperation von Stadt und Kanton Zürich (Amt für Verkehr) zu. Mit dieser Studie wurde die notwendige Grundlage geschaffen, um Massnahmen für eine tragbare Verkehrsentwicklung in Wetzikon benennen zu können. Die Studie bildet zudem die Basis für eine schriftliche Vereinbarung (Letter of Intent) zwischen der Stadt Wetzikon und der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, in welcher das angestrebte Strassennetz und die zu prüfenden und weiterzuverfolgenden Massnahmen verbindlich genannt werden.

Im Rahmen der Studie wurde die verkehrliche Wirkung der beiden Netzelemente Westtangente und Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse (isoliert oder im Verbund mit flankierenden Massnahmen) untersucht. Hierfür wurden insgesamt neun Varianten entwickelt und auf ihre verkehrliche Wirkung geprüft. Im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse wurde auch der Einfluss des geplanten Lückenschlusses der Oberlandautobahn analysiert. Die Studie kommt zum Schluss, dass die beiden Netzergänzungen weitgehend unabhängig vom Lückenschluss der Oberlandautobahn geplant und realisiert werden können, da sie unterschiedliche Verkehrsströme betreffen. Dank den erarbeiteten Grundlagen konnten Stadt und Kanton einen Entscheidungsprozess führen, bei welchem sich folgende Favoriten herauskristallisierten: Variante "Westtangente mit flankierenden Massnahmen" und Variante "Optimierung heutiges Strassennetz (0+)".

Die Massnahmen der beiden Varianten wurden konkretisiert und die funktionalen und zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Massnahmen aufgezeigt. Diese sind so konzipiert, dass die Massnahmen der Variante "Optimierung heutiges Strassennetz" aufwärtskompatibel zur Variante "Westtangente mit flankierenden Massnahmen" sind. So kann mit der Realisierung einzelner Massnahmen bereits vor einem allfälligen Entscheid für oder gegen die Westtangente begonnen werden. Dass die Variante "Westtangente mit flankierenden Massnahmen" als neues, zusätzliches Netzelement weiter verfolgt werden soll, unterstützte der Stadtrat an seiner Strategiediskussion vom 24. Oktober 2018. Dies insbesondere auch deshalb, um Rechtssicherheit über die Realisierbarkeit der Westtangente zu erhalten. Er ist weiter der Meinung, dass Massnahmen aus der Variante "Optimierung heutiges Strassennetz (0+)" mit einem städtischen Gesamtverkehrskonzept ergänzt und nach städtischer Priorität umgesetzt werden und nicht nur als reine "Rückfallebene" fungieren sollen. Der Stadtrat ist mit den strategischen Festlegungen zum Strassennetz auf dem Gemeindegebiet von Wetzikon und den wichtigsten zugehörigen Massnahmen einverstanden und somit bereit, die strategischen Festlegungen zum Strassennetz auf dem Gemeindegebiet in einem Letter of Intent (LOI) zwischen der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich verbindlich zu vereinbaren.

## **Zweck des Letter of Intent**

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und die Stadt Wetzikon definieren mit diesem LOI die Strategie und das Massnahmenkonzept zur Weiterentwicklung des Strassennetzes. Ferner vereinbaren sie, nach welchen Grundsätzen der Kanton und die Stadt die Kosten für die angestrebten Massnahmen teilen. Grundlage für den LOI bildet die gemeinsame Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" vom 8. Oktober 2018.

## **Strategie**

Um die Verkehrsqualität auf Staats- und Gemeindestrassen in Wetzikon zu verbessern und langfristig zu sichern, streben die Stadt Wetzikon und der Kanton Zürich die Realisierung der Westtangente als netzergänzende Massnahme an. Die Umsetzung weiterer Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz ermöglicht es, den zufließenden Verkehr gezielt zu optimieren, zu steuern und zu lenken.

Zeigt sich, dass die Westtangente aus rechtlichen Gründen nicht realisiert werden kann, verzichtet der Kanton unter Berücksichtigung der Richtplanung auf alternative Netzergänzungen des Staatsstrassennetzes. Unter Netzergänzungen werden bspw. eine Spange Pappeln- / Elisabethenstrasse, eine Verbindung zwischen Spital- und Rapperswilerstrasse oder zwischen Bahnhof- und Spitalstrasse für den motorisierten Individualverkehr verstanden. Der Stadt Wetzikon steht es hingegen frei, neue kommunale Verbindungen zu realisieren, sofern sie deren Finanzierung übernimmt und daraus keine negativen Auswirkungen auf das Staatsstrassennetz erwachsen.

An der Umsetzung von Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz gemäss dem strategischen Entwicklungsplan des LOI beteiligen sich der Kanton Zürich und die Stadt Wetzikon unabhängig davon, ob die Westtangente realisiert werden kann oder nicht.

Sowohl Stadt als auch Kanton verbessern die Bedingungen für den Fussverkehr, den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr mit dem Ziel einer Senkung des MIV-Anteils am Modal Split.

### *Regionale Verkehrsentwicklung*

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für das Funktionieren der Wirtschaft und für die Befriedigung persönlicher Mobilitätsbedürfnisse der Wetziker Bevölkerung von grosser Bedeutung. Damit die kommunal und regional verkehrsrelevanten Auswirkungen der Massnahmen benannt und in gegenseitige Beziehung gesetzt werden können, ist eine vertiefte Betrachtung unter Wahrung einer überregionalen Gesamtperspektive zwingend erforderlich. So sind die Wegzeiten auf den Wetziker Einfallsachsen zu untersuchen und im Weiteren, ob sich mit der Entlastung der Kapazitätsengpässe auf dem übergeordneten Netz allenfalls negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz der Gemeindestrassen ergeben (Verkehrsverlagerung).

## **Kompatibilität der beiden favorisierten Varianten**

Die Variante "Optimierung heutiges Strassennetz" besteht aus mehreren Elementen bzw. Massnahmen, welche weitgehend auch in der Variante "Westtangente mit flankierenden Massnahmen" enthalten sind. Ein spezielles Augenmerk wurde deshalb auf die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Massnahmen gelegt:

- Die Variante "Optimierung heutiges Strassennetz" ist aufwärtskompatibel zur Variante "Westtangente mit flankierenden Massnahmen". Das heisst, bei einer Entscheidung für die Variante "Optimierung heutiges Strassennetz" werden keine Massnahmen realisiert, welche eine spätere Realisierung der Westtangente erschweren würden.

- Bei einer grundsätzlichen Entscheidung für die Variante "Westtangente mit flankierenden Massnahmen" könnte bereits mit der Umsetzung einzelner Massnahmen begonnen werden, bevor die Umsetzung der Westtangente bewilligt wäre. Sollte dem Bau der Westtangente keine Bewilligung erteilt werden, würden nur die Massnahmen der Variante "Optimierung heutiges Strassennetz" umgesetzt.

Aufgrund der hohen Kompatibilität der beiden favorisierten Varianten wurde auf eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen den beiden Varianten verzichtet. Der kurz- bis mittelfristige Fokus liegt auf der Umsetzung der kompatiblen Massnahmen. Somit kann unabhängig vom Entscheid für oder gegen die Westtangente bereits mit der Realisierung einzelner Massnahmen gemäss dem strategischen Entwicklungsplan begonnen werden (siehe Abb. 3). Die Variante "Optimierung heutiges Strassennetz" stellt somit gleichzeitig die Rückfallebene dar bei einer negativen Entscheidung zur Westtangente.

Der Stadt Wetzikon steht es dagegen frei, neue gewünschte kommunale Verbindungen (z. B. Öffnung Binzacker-Motorenstrasse) ausserhalb der Massnahmenumsetzung der "Strategie Strassennetz Wetzikon" vertieft zu prüfen.

### Strategischer Entwicklungsplan – Massnahmen

Der strategische Entwicklungsplan der "Strategie Strassennetz Wetzikon" soll als Richtschnur für die Umsetzung gelten. Sowohl die konkrete Ausgestaltung und damit die verkehrliche Wirkung einzelner Massnahmen als auch die Realisierungszeitpunkte sind in den Konkretisierungsphasen (Vorstudien, Projektierung) mit weiteren Bedürfnissen von Stadt und Kanton (z. B. Erhaltungs- und Investitionsplanung) abzustimmen. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Stadt Wetzikon kommen überein, zur Umsetzung der Strategie folgende Massnahmen zu prüfen und weiterzuverfolgen:

- **M-1** LSA Zürcherstrasse / Usterstrasse zur Optimierung des Zuflusses und Verkehrslenkung (*Lead: Kanton, ab 2020 in Koordination mit dem ASTRA; kurzfristig*)
- **M-B** Verkehrsberuhigung Usterstrasse zur Aufwertung des Strassenraums und Reduktion von unerwünschtem Verkehr (*Lead: Wetzikon; kurzfristig*)
- **M-A** Verkehrsberuhigung Seegräbnerstrasse zur Reduktion von unerwünschtem Verkehr (*Lead: Wetzikon; kurzfristig*)
- **M-7** Kreisel mit LSA Hinwilerstrasse / Spitalstrasse, langfristig LSA zur Optimierung des Zuflusses und Verkehrslenkung (*Lead: Kanton; kurzfristig/langfristig*)
- **M-2** LSA Grüningerstrasse / Bönlerstrasse zur Zuflussoptimierung (*Lead: Kanton; mittelfristig*)
- **M-8** LSA Winterthurerstrasse / Erlosenstrasse zur Lenkung des Verkehrs und Vermeidung von unerwünschtem Verkehr (*Lead: Kanton, Massnahme auf Gemeindegebiet von Hinwil, deshalb ist eine Finanzierungsvereinbarung zwischen den Gemeinden Hinwil und Wetzikon notwendig; mittelfristig*)
- **Westtangente** inkl. **M-5** LSA Westtangente / Pfäffikerstrasse (*Lead: Kanton; mittelfristig*)
- **M-C** Verkehrsberuhigung Bahnhofstrasse zur Aufwertung des Strassenraums und Erhöhung der Aufenthaltsqualität (*Lead: Wetzikon, ohne Westtangente liegt der Lead beim Kanton; mittelfristig*)
- **M-D** Verkehrsberuhigung Spitalstrasse zur Reduktion von unerwünschtem Verkehr (*Lead: Wetzikon; langfristig*)
- **M-6** LSA / Steuerung Knoten Ochsen zur Verkehrslenkung (nur im Zustand mit Westtangente, *Lead: Kanton; langfristig*)
- **M-3** LSA Weststrasse / Usterstrasse zur Verkehrssteuerung und –lenkung (*Lead: Kanton; langfristig*)
- **M-4** LSA Industriestrasse / Motorenstrasse / Weststrasse zur Verkehrslenkung (nur im Zustand mit Westtangente, *Lead: Kanton; langfristig*)

Im nachfolgenden Entwicklungsplan werden die einzelnen Massnahmen zeitlich priorisiert. Die Priorisierung ergibt sich aus den vorangehenden Überlegungen zu den Abhängigkeiten der Massnahmen.

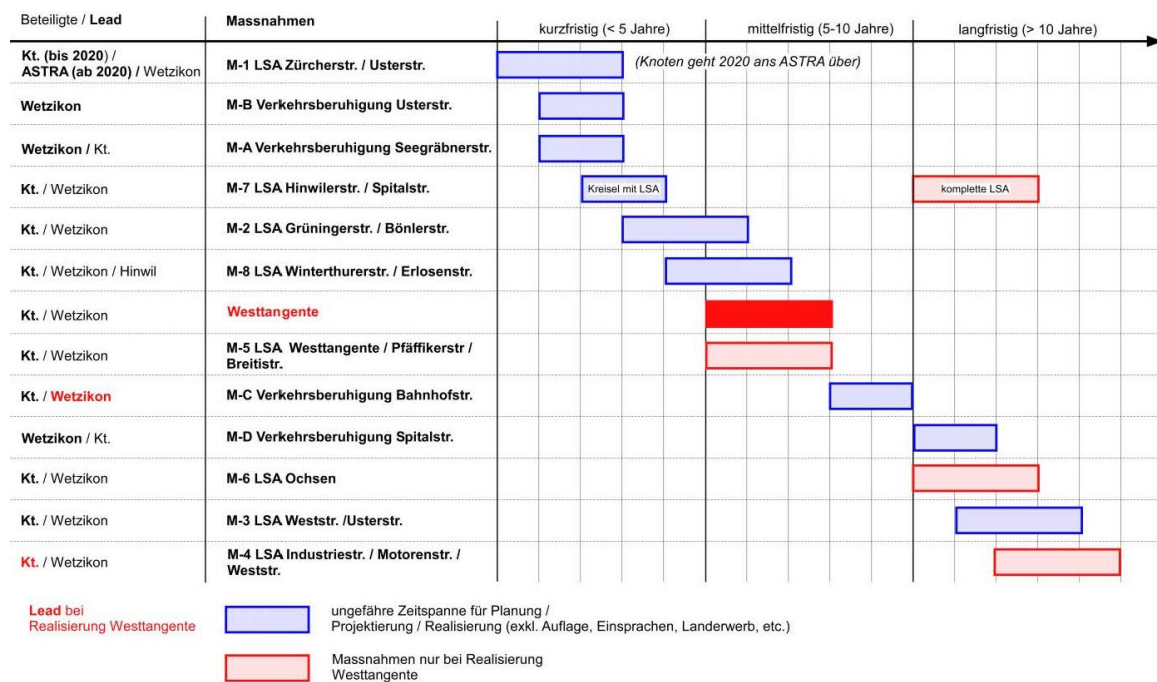


Abb. 1: Strategischer Entwicklungsplan Strategie Strassennetz

## Finanzierung der Massnahmen

Die vereinbarten Massnahmen würden durch den jeweiligen Anlageeigentümer geplant, projektiert und ausgeführt; auf Staatsstrassen durch den Kanton und auf Gemeindestrassen durch die Stadt Wetzikon.

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich projektiert und realisiert die Massnahmen auf dem Staatsstrassennetz. Die Kosten für die Projektierung und Realisierung werden nach folgenden Grundsätzen getragen:

- Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt projektspezifisch.
- Der Kostenteiler ergibt sich in der Regel anhand der betroffenen Strassenäste und deren Eigentümerschaft.
- Die Finanzierungsgrundsätze als Grundlage für den Kostenteiler werden im Rahmen der Vorstudie zwischen dem Amt für Verkehr und der Stadt Wetzikon definiert.

Übersteigen die finanziellen Aufwendungen der Massnahmen die Kompetenzen der Baudirektion, nimmt die Stadt zur Kenntnis, dass die genannten Massnahmen vom Regierungsrat resp. Kantonsrat bewilligt werden müssen. Umgekehrt nimmt der Kanton zur Kenntnis, dass Ausgaben, die über dem Kompetenzbereich des Stadtrats liegen, vom Parlament resp. der Stimmbewölkerung von Wetzikon bewilligt werden müssen.

Die Kosten für die Umsetzung aller Massnahmen liegen in der Grössenordnung von 45 – 60 Mio. Franken (Westtangente 35 Mio. Franken, übrige Massnahmen ca. 10 – 25 Mio. Franken).

Der LOI gilt auf unbestimmte Zeit. Die Optimierung des Strassennetzes ist eine Daueraufgabe. Um künftigen Entwicklungen Rechnung tragen zu können, wird vereinbart, dass die beiden Parteien Anpassungen am LOI beantragen können. Frühestens ist dies 10 Jahre nach Erstellung des LOI, bei wesentlichen Änderungen der Gegebenheiten oder nach Realisierung der Westtangente möglich.

## **Kommunikation**

Die externe Kommunikation der Ergebnisse der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" ist ein wichtiger Baustein der offenen und wertorientierten Information. Die zielgerichtete und transparente Kommunikation nach aussen erlaubt der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und der Stadt Wetzikon nicht nur den grundlegend wichtigen Informations- und Wissenstransfer, sondern auch den kontinuierlichen Dialog mit der Bevölkerung.

### *1. Information Parlament (schriftlich) am 11. März 2019*

In erster Linie sollen mit einer zielgerichteten Kommunikation an das Parlament alle vorliegenden Informationen weitergegeben werden. Folgende Unterlagen werden ausgehändigt:

- Stadtratsbeschluss vom 6. März 2019
- Letter of Intent (Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt)
- Schlussbericht "Strategie Strassennetz" vom 8. Oktober 2018

### *2. Gemeinsame Medienmitteilung von Stadt und Kanton am 12. März 2019*

Um die Bevölkerung von Wetzikon transparent über den erreichten Meilenstein in Kenntnis zu setzen, wird im Anschluss an die Vorinformation des Parlaments eine Medienmitteilung veröffentlicht. Die Medienmitteilung erfolgt am 12. März 2019 gemeinsam durch die Stadt Wetzikon und den Kanton Zürich.

### *3. Informationsveranstaltung für das Parlament am 15. April 2019*

Damit die Kommunikation erfolgreich abgeschlossen werden kann, soll im Rahmen einer Informationsveranstaltung das Parlament, wiederum gemeinsam mit dem Kanton, direkt informiert werden. Dabei gilt es die Studienergebnisse zu präsentieren, aber auch die gemeinsamen Entwicklungsziele aufzuzeigen. Diese Inputpräsentation soll am 15. April 2019 vor der eigentlichen Parlamentssitzung stattfinden.

## **Zuständigkeit und Federführung**

Mit dem offiziellen Abschluss der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" wechselt auch das zuständige Ressort. So übernimmt das Ressort Tiefbau + Energie die Federführung vom Ressort Hochbau + Planung und wird für die Konkretisierungsphasen (Vorstudien, Projektierung) und die weiteren Umsetzungsschritte zuständig sein.

## **Fazit Prozess Strategie Strassennetz**

Die Verkehrsbelastung in der Stadt Wetzikon ist hoch. Besonders auf den Achsen Bahnhofstrasse und Zürcher-/Rapperswilerstrasse bestehen regelmässig Überlastungen, die den öffentlichen Verkehr behindern und negative Auswirkungen für die Anwohnenden und das Gewerbe haben. Bereits seit vielen Jahren ist die Westtangente Wetzikon im kantonalen Richtplan eingetragen. Der Kanton Zürich und die Stadt Wetzikon haben in den vergangenen zwei Jahren die Westtangente und acht weitere Varianten auf ihre Wirksamkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation geprüft. Die Varianten wurden nach bewährter Methodik und anhand verschiedener Kriterien wie Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Einfluss auf die Gesellschaft bewertet. Parallel zu diesen Abklärungen erfolgten zusätzliche verkehrstechnische Analysen zur Beurteilung der Knotenauslastung auf dem Wetziker Strassennetz.

Sowohl für das Amt für Verkehr wie auch für die Stadt Wetzikon erweist sich die Westtangente mit flankierenden Massnahmen als zweckmässigste Lösung. Damit kann die heute unbefriedigende Situation sowohl auf dem Staats- wie auch auf dem Gemeindestrassennetz deutlich verbessert werden. Sie bietet am meisten Spielraum im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und ermöglicht die gezielte Lenkung und Steuerung des Verkehrs. Auch berücksichtigt diese Variante das geplante Lückenschlussprojekt der Oberlandautobahn, das im Bereich Flos den Anschluss Wetzikon West vorsieht. Falls die West-

tangente aus umweltrechtlichen Gründen nicht realisiert werden kann, so wird das heutige Staatsstrassennetz auch den zukünftigen Verkehr zu bewältigen haben. Alle anderen geprüften Netzergänzungen haben sich als nicht zweckmässig erwiesen. An der Umsetzung von Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz zur gezielten Optimierung des Verkehrs wird jedoch in jedem Fall festgehalten. Dabei gilt der strategische Entwicklungsplan als Richtschnur für die Umsetzung.

## **Erwägungen**

Im Fokus der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" stand die Weiterentwicklung des Wetziker Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Um eine Entschärfung der heutigen und zukünftigen Verkehrsbelastung erreichen zu können (insbesondere eine Entlastung der Bahnhofstrasse), sind neben den angestrebten Verkehrsverlagerungen auch Änderungen im Mobilitätsverhalten erforderlich. Hierfür wird eine gesamthafte Betrachtung unter Berücksichtigung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes als sinnvoll erachtet. Die Ergebnisse aus der "Strategie Strassennetz Wetzikon" geben dabei die Randbedingungen in Bezug auf das verfügbare Strassennetz vor.

Nach Abschluss der vorliegenden Studie und der Festlegung einer gemeinsamen Stossrichtung zwischen der Stadt Wetzikon und dem Kanton Zürich in einem Letter of Intent werden die Massnahmen gemäss strategischem Entwicklungsplan vorangetrieben.

## **Der Stadtrat beschliesst:**

1. Der Stadtrat ist mit den strategischen Festlegungen zum Strassennetz auf dem Gemeindegebiet von Wetzikon und den wichtigsten zugehörigen Massnahmen einverstanden. Der Letter of Intent zwischen der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und der Stadt Wetzikon kann unterzeichnet und dessen Inhalt nach aussen kommuniziert werden.
2. Dieser Beschluss ist öffentlich
3. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
  - Amt für Verkehr, Kanton Zürich
4. Mitteilung durch Stadtkanzlei an:
  - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)  
(Folgende Unterlagen aushändigen: SRB 6. März 2019, Letter of Intent, Schlussbericht)
  - Ressortvorstand Hochbau + Planung
  - Ressortvorstand Tiefbau + Energie
  - Geschäftsbereichsleiter Bau + Infrastruktur
  - Stadtplanung
  - Abteilungsleiter Tiefbau
  - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen

Für richtigen Protokollauszug:

## **Im Namen des Stadtrats**



Marcel Peter, Stadtschreiber