

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 15. Dezember 2021

**2021/295 6.06.03 Motorisierter Individualverkehr
Stellungnahme Stadt Wetzikon zum Entscheid des Kantons Zürich, die Westtangente (Abschnitt Industriestrasse bis Pfäffikerstrasse) nicht weiterzufolgen**

Beschluss Stadtrat

1. Der Stadtrat nimmt mit grossem Bedauern Kenntnis vom Entscheid der zuständigen Regierungsrätin. Er wird sich in nächster Zeit intensiv damit auseinandersetzen, wie es nach dem negativen Entscheid des Kantons zur Westtangente weitergehen wird. Das Thema wird mit hoher Priorität vorangetrieben mit dem Ziel, mögliche Massnahmen für ein leistungsfähiges Verkehrssystem und für die Wetziker Bevölkerung zufriedenstellend umzusetzen.
2. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
3. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist nach der Information des Kantons öffentlich.
4. Mitteilung durch Abteilung Präsidiales und Entwicklung an:
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Frau Carmen Walker Späh, Regierungsrätin, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
5. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Stadtpräsident
 - Ressortvorstand Tiefbau + Energie
 - Stadtschreiberin
 - Geschäftsbereichsleiter Bau + Planung
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Projektleiterin Tiefbau
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Eine gemeinsame Studie von Stadt und Kanton kam zum Schluss, dass sich die Westtangente mit flankierenden Massnahmen als zweckmässigste Lösung für das Strassennetz und die Siedlungsentwicklung von Wetzikon eignet. Damit kann die Situation sowohl auf dem Staats- wie auch auf dem kommunalen Strassennetz verbessert werden. Sie bietet Spielraum für die Siedlungsentwicklung und ermöglicht eine gezielte Lenkung und Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Auch berücksichtigt die Westtangente das geplante Lückenschlussprojekt der Oberlandautobahn, das im Bereich Flos den Anschluss Wetzikon West vorsieht.

In einer gemeinsamen Absichtserklärung haben sich Stadt und Kanton im März 2019 für die Westtangente ausgesprochen. Die kommunalen Planungsinstrumente berücksichtigen die Westtangente.

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) stimmt Städtebau, Freiraum und Verkehr unter Berücksichtigung der kantonalen Planungsinstrumente aufeinander ab. Die kommunale Richt- und Nutzungsplanung orientieren sich am REK. Auch der kommunale Verkehrsplan enthält die Westtangente.

Ein Vorprojekt von 2013 wurde sistiert, weil die Strasse teilweise innerhalb des Landschaftsschutzperimeters lag und damit umweltrechtlich nicht bewilligungsfähig ist. Ein Gesuch zur Überprüfung und Anpassung des Perimeters der Moorlandschaft im Bereich des Siedlungsgebiets Kempton wurde vom Bundesamt für Umwelt aufgrund der gesetzlichen Grundlagen abschlägig beantwortet.

Im Zuge dessen wurden verschiedene Varianten der Linienführung der Westtangente ausserhalb des Moor- und Landschaftsschutzgebiets untersucht. Die Erkenntnisse zeigen, dass es keine zweckmässige Linienführung der Westtangente gibt, ohne den Perimeter der Landschaftsschutzzone bzw. der bundesrechtlich geschützten Moorlandschaft zu tangieren oder dass starke Eingriffe in Privatgrundstücke bis hin zu Gebäudeabbrüchen erfolgen müssten.

Um eine stabile Entscheidungsgrundlage für eine Realisierung der Westtangente oder einen Verzicht zu erhalten, wurden die wichtigsten Fragen und Antworten, insbesondere mit Blick auf rechtliche Verfahrensschritte und die verkehrlichen Wirkungen zur Westtangente Wetzikon 2021 umfassend zusammengeführt und mit dem Amt für Mobilität diskutiert.

Stellungnahme der Stadt Wetzikon

Nachdem verschiedene Gespräche mit der zuständigen kantonalen Direktion stattgefunden haben, teilte der Stadtrat der Volkswirtschaftsdirektion am 18. August 2021 in einer ausführlichen Stellungnahme seine Haltung mit, dass er die Realisierung der Westtangente als Ergänzung des Strassennetzes in Wetzikon aus verkehrsplanerischer Sicht zweckmässig und sinnvoll erachte und das Vorhaben daher weitergeführt werden soll. Dies bestätigt darüber hinaus die gemeinsame Planung von Stadt und Kanton ("Strategie Strassennetz Wetzikon"), dass aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht die Westtangente als sinnvolle und zweckmässige Ergänzung des kantonalen Strassennetzes in Wetzikon gesehen wird.

Argument 1

Der Bau der Westtangente zusammen mit den weiteren Massnahmen verbessert die Bedingungen auf dem Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmer. Die Westumfahrung erhöht die betrieblichen und gestalterischen Möglichkeiten insbesondere auf der Bahnhofstrasse im Zentrum von Wetzikon, ermöglicht Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und lässt Spielraum für die angestrebte Siedlungsentwicklung. Hinzu kommt eine verbesserte Erschliessung der Industriegebiete rund um die Motoren-/ Industrie- und Weststrasse.

Generell erhöht sich die Erreichbarkeit der nordwestlichen Stadtteile. Im Zusammenspiel mit den flankierenden Massnahmen würden die Verkehrsqualität im gesamten Stadtgebiet zunehmen und die Reisezeiten berechenbarer.

Argument 2

Andere Netzergänzungen, wie bspw. die Zentrumsspange (Spange Pappeln- / Elisabethenstrasse), bringen keinen oder nur einen geringen punktuellen Lösungsbeitrag an die bestehenden Verkehrsprobleme. Teilweise führen sie sogar zu einer Verschlechterung der Situation. Kleinräumige lokale Umfahrungen sind nicht vergleichbar mit dem Nutzen einer Westtangente.

Argument 3

Der Knoten Ochsen funktioniert heute in den Hauptverkehrszeiten teilweise an der Leistungsgrenze. Folgen davon sind temporäre Rückstaus und Verlustzeiten, im Stau stehende Busse und Behinderungen des Fuss- und Veloverkehrs. Mit einer Zunahme der Verkehrsmengen aufgrund der Siedlungsentwicklung werden sich diese Probleme akzentuieren.

In einer Konzeptstudie wurden verschiedene Möglichkeiten zur Optimierung der Situation untersucht. Die Studie kam zum Schluss, dass unabhängig vom Bau der Westtangente mittel- bis langfristig der bestehende Kreisel in eine LSA umgebaut werden müsste.

Mit der Westtangente kann der Platzverbrauch gemäss Studie durch das "Nicht-Anbieten" von Abbiegebeziehungen optimiert werden. Trotzdem bedingt das Knotenlayout den zumindest teilweisen Abbruch eines Gebäudes entlang der Pfäffikerstrasse und von einem Gebäude entlang der Hinwilerstrasse. In der Bahnhofstrasse müssten aufgrund des reduzierten Angebots keine Gebäude abgebrochen werden.

Ohne Westtangente wird mehr Raum benötigt als im Zustand mit Westtangente. Das Knotenlayout bedingt den zumindest teilweisen Abbruch von zwei Gebäuden entlang der Pfäffikerstrasse, zwei Gebäuden entlang der Bahnhofstrasse und einem Gebäude entlang der Hinwilerstrasse. Aufgrund des höheren Platzbedarfs im Zustand ohne Westtangente steigen die Realisierungsrisiken und Kosten für den Umbau des Kreisels in eine LSA.

Argument 4

Mit der Westtangente kommt es zu einer Verkehrsverlagerung von der Bahnhofstrasse auf die neue Durchgangsachse Westtangente – Industriestrasse – Weststrasse. Dabei wird insbesondere im Raum Kempten, auf der nördlichen Bahnhofstrasse sowie auf der Bahnhofstrasse im Zentrum von Oberwetzikon eine Verkehrsentlastung erzielt. Innerhalb dieser Abschnitte kann dadurch der Beeinträchtigung des Ortsbilds entgegengewirkt und Aufwertungspotenzial generiert werden.

Ziel der Stadt Wetzikon ist, einen attraktiven und funktionierenden Zentrumsbereich entstehen zu lassen, der den vielfältigen Ansprüchen gerecht wird. Der verfügbare Raum ist knapp und die Rahmenbedingungen sind vielschichtig. Zusammen mit der Westtangente besteht jedoch die Chance, den Bereich des Ochsenkreisel, die Bahnhofstrasse und den Zentrumsbereich neu zu gestalten und aufzuwerten.

Argument 5

Ohne Westtangente bleibt das Strassennetz wie es heute ist. Die Bahnhofstrasse übernimmt weiterhin die Verbindung zwischen den Achsen Zürcherstrasse - Rapperswilerstrasse (Unterwetzikon) und Pfäffikerstrasse - Hinwilerstrasse (Kempten). Die gemeinsame Studie mit der Stadt Wetzikon hat gezeigt, dass mit den Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz bestenfalls der heutige Verkehr auf der Bahnhofstrasse im Zentrum plafoniert werden kann. Eine geringe Verkehrsentlastung des Zentrums ist nur unter verstärkter Nutzung der Spitalstrasse möglich. Der Handlungsspielraum für Aufwertungsmassnahmen ist deutlich geringer als mit der Westtangente.

Entscheid Volkswirtschaftsdirektion - Planungsabbruch

Gemäss Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion vom 7. September 2021 zuhanden des Stadtrats seien die Argumente in der Stellungnahme des Stadtrats zusammengefasst nachvollziehbar, gewichtig und schlüssig.

Da sich der vorgesehene Strassenverlauf jedoch aus umweltrechtlicher Sicht als nicht bewilligungsfähig erwiesen hat, werde das Projekt aus diesem Grund nicht weiterverfolgt. Mit Medienmitteilung vom 10. September 2021 wurde dieser Entscheid publik.

Geschützte Moorlandschaft habe Vorrang

Die im kantonalen Richtplan festgelegte Linienführung der Westtangente führt im Norden auf einem kurzen Abschnitt durch die national geschützte Moorlandschaft des Pfäffikersees. Die bisherige Planung ging davon aus, dass der Schutzperimeter nach Vorliegen des Strassenprojekts geringfügig angepasst werden könnte. Die Kompetenz für diese Anpassung liegt beim Bund. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) um eine Beurteilung der Situation gebeten. Das BAFU kommt in seiner Beurteilung vom 10. November 2020 zum Schluss, dass sowohl die Anpassung des Perimeters wie auch der Bau der Westtangente in der geplanten Form nicht zulässig sind. Das BAFU stützt sich in seinen Ausführungen insbesondere auf das Urteil des Bundesgerichts zum Lückenschlussprojekt der Oberlandautobahn aus dem Jahre 2012, in welchem es sowohl Bauten innerhalb des Schutzperimeters wie auch eine Anpassung des Perimeters selbst weitgehend ausgeschlossen hatte. Eine Verschiebung der Linienführung kommt nicht in Frage, da das bestehende Siedlungsgebiet erheblich tangiert würde. So müssten verschiedene Gebäude, die erst 2011 erstellt wurden, zumindest teilweise abgebrochen werden.

Deshalb kommt die Volkswirtschaftsdirektion zum Schluss, dass auf die Weiterführung des Projekts Westtangente Wetzikon verzichtet wird.

Planungsinstrumente

Wenn die Westtangente wie vorliegend nicht realisiert werden kann, sind grundlegende Änderungen an den Richtplanungsinstrumenten von Kanton und Stadt notwendig (Streichung Westtangente, Änderungen an der Strassenklassifizierung). Deshalb werde die Volkswirtschaftsdirektion bei nächster Gelegenheit dem Regierungsrat beantragen, dass der Eintrag der Westtangente Wetzikon aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wird. Dies werde im Rahmen der nächsten ordentlichen Richtplanrevision voraussichtlich 2022 erfolgen können.

Verständnis der Vereinbarung

Die Volkswirtschaftsdirektion und die Stadt Wetzikon definierten in einem Letter of Intent die Strategie und das Massnahmenkonzept zur Weiterentwicklung des Strassennetzes. Grundlage für den Letter of Intent bildete die gemeinsame Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon". Der Letter of Intent mit dem enthaltenen strategischen Entwicklungsplan gilt auf unbestimmte Zeit, da die Optimierung des Strassennetzes eine Daueraufgabe ist. Um künftigen Entwicklungen Rechnung tragen zu können, wurde vereinbart, dass die beiden Parteien Anpassungen am Letter of Intent beantragen können. Frühestens ist dies 10 Jahre nach Erstellung dieses, bei wesentlichen Änderungen der Gegebenheiten oder nach Realisierung der Westtangente möglich.

Irritiert hat daher insbesondere die Tatsache, dass der Entscheid auf keinem Beschluss des Gesamtrats basiert und die Nichtweiterverfolgung der Westtangente konkret beantragt wurde (gem. Pkt. 6 Letter of Intent). Die Westtangente hat eine erhebliche Bedeutung für die Stadt Wetzikon und ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Vereinbarung um die Verkehrsqualität auf den Staats- und Gemeindestrassen in Wetzikon zu verbessern und langfristig zu sichern.

So gibt es keine rechtlich gesicherten Alternativen, die zu einer vergleichbaren Entlastung des Zentrums führen würden. Insofern wurde davon ausgegangen, dass der Rechtsweg bis zum Bundesgericht ausgeschöpft werde, um ein bewilligungsfähiges Projekt zu erhalten.

Zwar kann mit dem Verzicht auf die Westtangente mindestens der Abbruch eines Wohngebäudes an der Rosinlistrasse, welches 2011 erstellt wurden verhindert werden, jedoch würde das beim Ochsenkreisel (in der Kernzone) den Abriss einer grösseren Anzahl an Gebäuden (siehe obiges Argument 3) provozieren, ohne dass dadurch ein Mehrwert in Bezug auf die Verkehrsverlagerung mit Folgen auf die Lärmsituation und Gestaltungsmöglichkeiten im Zentrum geschaffen werden kann.

Entsprechend ist der erforderliche Abbruch von zwei nicht sehr alten Gebäuden an der Rosinlistrasse nicht Grund genug, voreilig auf den Bau der Westtangente zu verzichten.

Im Hinblick auf die kommunale Abstimmung Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" (Parlamentsgeschäft-Nr. 20.06.22) Ende November 2021 musste eine möglichst rasche und transparente Kommunikation des kantonalen Entscheids zuhanden der Bevölkerung durchgeführt werden. Die gemeinsame Kommunikation vom 10. September 2021, das Projekt aus umweltrechtlicher Sicht nicht weiterzuverfolgen, ist keine Beipflichtung die kantonale Sistierung der Westtangente betreffend.

Die Westtangente ist nicht die alles heilende Lösung, welche unter allen Umständen weiterverfolgt werden muss. Bei einem solch für die Stadt Wetzikon einschneidenden Entscheid wurde jedoch vorgängig erwartet, dass die nun zu verfolgende Variante 0+ (Optimierung heutiges Strassennetz) bzw. die teilweise bekannten Realisierungsrisiken und erheblichen Eingriffe in das Stadtbild, beispielsweise entlang der Pfäffikerstrasse, weiter untersucht und entsprechend gewichtet werden. Im bitterlichsten Fall müsste allenfalls die Prüfung weiterer Netzergänzungen gestartet werden.

Mobilitätsstrategie und städtisches Gesamtverkehrskonzept

Die Suche nach stadtverträglichen Lösungen zur zukünftigen Abwicklung des Verkehrs wird weiterhin in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton erfolgen – aber auch Zeit beanspruchen. Die Stadt Wetzikon verfügt bereits heute über diverse strategische, kommunale Planungsinstrumente und Massnahmenplanungen im Bereich Verkehr. In diesen Planungen sind allgemeine verkehrspolitische und verkehrsträgerspezifische Ziele sowie Massnahmen der Stadt Wetzikon definiert. Zur Begegnung dieser herrschenden übergeordneten Komplexität bzw. Abstimmung der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie dem Fuss- und Veloverkehr möchte der Stadtrat mit Hilfe einer Mobilitätsstrategie und einem städtischen Gesamtverkehrskonzept die verkehrliche Stossrichtung politisch sowie inhaltlich besser verankern.

Aufgrund des Entscheids mit Änderungen im Strassennetz (kantonale Sistierung der Westtangente) muss im Vorfeld der Mobilitätsstrategie und des Gesamtverkehrskonzepts die Netzgestaltung bzw. das verfügbare Strassennetz grundsätzlich geklärt und die Grundlage für die weiteren Planungen verifiziert werden. Anschliessend können mit einem mehrstufigen Verfahren der Brückenschlag zwischen strategischer und operativer Ebene angegangen und die bereits bestehenden und noch zu definierenden

Verkehrsmassnahmen im Bereich Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement gebündelt werden.

Erwägungen

Die Umsetzung der Westtangente wird verfahrensrechtlich aufwändig und die zeitnahe Realisierung anspruchsvoll. Der Eingriff in Privateigentum aufgrund von notwendigen Gebäudeabbrüchen kann langwierig sein. Dennoch wird der Weg der Realisierung vom Stadtrat als politisch durchsetzbar eingestuft und stellt für die Bevölkerung den grössten Gewinn dar.

Ohne Netzergänzung bleiben die Verkehrsbelastungen im heutigen Rahmen und damit auch die Situation für ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Mit punktuellen Massnahmen wie Lichtsignalanlagen zur Verkehrslenkung und Dosierung sowie verkehrsberuhigenden linearen Elementen zur Erhöhung der Siedlungsqualität würde die Funktionalität des Strassennetzes aufrechterhalten. Bestenfalls kann damit das Verkehrsaufkommen auf einigen Strassenabschnitten gegenüber heute gehalten werden. Es ist klar, dass viele dieser Massnahmen zur Erreichung der Lenkungswirkung auch mit der Westtangente realisiert werden müssten, allenfalls in geringerem Umfang oder aber aufgrund des höheren Aufwertungspotentials durch verstärkte Interventionen.

Auch dieser Weg würde steinig werden, denn auch für den Ochsenknoten sind mit und ohne Westtangente Grundeigentümer betroffen bzw. Gebäudeabbrüche notwendig, was einen Knotenausbau in jedem Fall aufwändig macht und ein erhebliches Realisierungsrisiko dieses wichtigen Verkehrselements darstellt.

Mit der Westtangente hätte die Situation sowohl auf dem Staats- wie auch auf dem kommunalen Strassennetz verbessert werden können. Sie bot Spielraum für die Siedlungsentwicklung und hätte die gezielte Lenkung und Steuerung des Verkehrs ermöglicht.

Weiteres Vorgehen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Wetziker Bevölkerung und das Funktionieren der Wirtschaft von grosser Bedeutung. Deshalb wird sich der Stadtrat in nächster Zeit intensiv damit auseinandersetzen, wie es nach dem negativen Entscheid des Kantons zur Westtangente weitergehen wird. Denn die Verkehrsbelastung in der Stadt Wetzikon ist weiterhin hoch und die Herausforderungen bleiben bestehen.

Grobplanung weiteres Vorgehen (Stand zum heutigen Zeitpunkt)

- 1. Quartal 2022: Gespräch zwischen Stadt und kantonalem Amt für Mobilität bezüglich "wie weiter?"
- Ab 2022: Revision der kantonalen Richtplanung aufgrund des Wegfalls der Westtangente im Rahmen einer anstehenden Teilrevision des Richtplans
- 2022: Netzstrategie als Basis für Mobilitätsstrategie und Gesamtverkehrskonzept
- 2022/2023: Mobilitätsstrategie
- 2023/2024: Gesamtverkehrskonzept

Das Thema ist für den Stadtrat von hoher Priorität und es ist ihm ein zentrales Anliegen, geeignete Massnahmen zur Verbesserung des Wetziker Strassennetzes zeitnah und für die Wetziker Bevölkerung

zufriedenstellend umzusetzen. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit die weiteren Schritte kommunizieren.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Buri', written in a cursive style.

Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin