

2025/15 6.06.01 Allgemeines
Ortsplanungsrevision, Mobilitätsstrategie Wetzikon, Verabschiedung

Beschluss Stadtrat

1. Der Stadtrat verabschiedet die Mobilitätsstrategie Wetzikon.
2. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
3. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
4. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereich Bau, Planung + Umwelt
 - Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung
 - Geschäftsbereich Sicherheit, Sport + Kultur
 - Geschäftsbereich Finanzen + Immobilien
 - Geschäftsbereich Gesellschaft + Soziales
 - Geschäftsbereich Bildung
 - Abteilung Tiefbau
 - Stadtplanung
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Ortsplanungsrevision

In der Ortsplanung der Stadt Wetzikon sind Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt. Die Ortsplanung gibt vor, wo gearbeitet, gewohnt, eingekauft und Freizeitaktivitäten nachgegangen wird. Technisch legt die Ortsplanung fest, wo und wie gebaut werden darf, welche Nutzungen erlaubt sind und wo nicht gebaut werden darf, damit Freiraum und Grünflächen geschützt werden können. Eine Überarbeitung der Ortsplanung erfolgt etwa alle zehn bis fünfzehn Jahre.

2024 hat die Stadt Wetzikon die Revision der Ortsplanung gestartet. Es handelt sich dabei um einen mehrjährigen Prozess mit verschiedenen Teilprojekten. In einem ersten Schritt werden die strategischen und konzeptuellen Grundlagen zu den Themen Siedlung, Freiraum und Mobilität gelegt. In einem zweiten Schritt werden die formellen Planungsinstrumente der Richt- und Nutzungsplanung ausgearbeitet.

Anlass zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie

Im Bereich Mobilität und Verkehr wird neu eine Mobilitätsstrategie und ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Die Stadt Wetzikon verfügt bereits über diverse Massnahmenplanungen im Bereich Verkehr.

In diesen Planungen sind allgemeine verkehrspolitische und verkehrsträgerspezifische Ziele formuliert, die im Rahmen der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie überprüft, zusammengeführt und ergänzt wur-

den. Die Mobilitätsstrategie liegt nun vor. Sie dient als Richtschnur für die städtische Verkehrspolitik der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre und bildet die strategische Basis für die folgenden Planungen.

Projektorganisation

Der Stadtrat hat mit Beschluss SRB 2024/30 vom 7. Februar 2024 von der Projektorganisation der Ortsplanungsrevision in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Diese Projektorganisation wurde auch für die Mobilitätsstrategie angewendet. Neben der Gesamtprojektleitung und Teilprojektleitung kommt dem Projektteam und der Steuerungsgruppe eine zentrale Rolle zu.

Während der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie fanden verschiedene Sitzungen mit dem Projektteam statt, um die Mobilitätsstrategie 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, hat während mehrerer Sitzungen die Mobilitätsstrategie diskutiert und geformt. Die Steuerungsgruppe hat die Aufgabe, die strategische Qualitätssicherung der Ortsplanungsrevision sicherzustellen. Sie besteht aus gewählten Mitgliedern der Planungskommission (drei Stadträte, eine externe Fachperson) und aus beratenden Mitgliedern (Gesamt-/Teilprojektleitung, externe Fachpersonen sowie die Gesamtprojektleiter des Planungsbüros und des begleitenden Kommunikations-/Partizipationsbüros). Am 20. November 2024 hat die Steuerungsgruppe die Mobilitätsstrategie zuhänden des Stadtrats verabschiedet.

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.

Beteiligung Bevölkerung und Parlament (Fachkommission I / Fraktionen)

Parallel zur Erarbeitung der Mobilitätsstrategie wurde im Frühsommer 2024 eine Online-Umfrage bei der Bevölkerung der Stadt Wetzikon und den hier Beschäftigten zu den Themen Siedlung, Freiraum und Mobilität durchgeführt. Die Ergebnisse bringen wichtige Hinweise und Erkenntnisse im Hinblick auf die gesamte Ortsplanungsrevision und so auch zum Thema Mobilität.

Da es sich beim vorliegenden Planungsinstrument um eine Strategie und somit um ein politisches Instrument handelt, liegt die Zuständigkeit beim Stadtrat. Da die Mobilitätsstrategie die politisch-strategische Stossrichtung der künftigen Verkehrspolitik definiert, hat sich der Stadtrat frühzeitig dazu entschieden, die Fachkommission I vertiefter in den Erarbeitungsprozess einzubeziehen.

Die FK I wurde an mehreren Sitzungen über den Erarbeitungsstand der Mobilitätsstrategie informiert. Die Kommissionsmitglieder konnten sich mit Themen und Fragen einbringen und so dafür sorgen, dass die Mobilitätsstrategie ein möglichst breites Themenspektrum abdeckt. Im Herbst 2024 wurde der Entwurf der Mobilitätsstrategie der FK I vorgestellt und mit einem Fragebogen allen Parlamentsfraktionen zur Verfügung gestellt. Die Fraktionen haben daraufhin jeweils eine eigene Rückmeldung zum Entwurf der Mobilitätsstrategie abgegeben. Diese Rückmeldungen wurden vom Planungs- und Partizi-

pationsteam konsolidiert und die Steuerungsgruppe hat darüber entschieden, wie damit umgegangen werden soll. Einige Inputs wurden in die Mobilitätsstrategie übernommen, andere werden bei der Bearbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes berücksichtigt und wieder andere konnten nicht übernommen werden.

Die FK I hat nach dem Vorliegen der Rückmeldungen aus den Fraktionen einen Mitbericht abgegeben. Dabei handelt es sich nicht um eine inhaltliche Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie. Die FK I bot während der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie eine Plattform, um die Fraktionen zu informieren, ihre Haltungen zu eruieren und zusammenzutragen.

Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie basiert auf den übergeordneten Zielsetzungen von Stadt, Kanton und Bund. Aus einer groben Situations- und Trendanalyse wurden die wichtigsten verkehrlichen Herausforderungen für die Stadt Wetzikon abgeleitet. Basierend darauf wurden Leitsätze für die Mobilität hergeleitet. Durch den Abgleich mit den Ergebnissen der Situationsanalyse wurde die Differenz zwischen "Soll" und "Ist" ermittelt, was die Grundlage für die Definition der Handlungsfelder war. Die Handlungsfelder benennen Themenbereiche und Räume, in denen - unter anderem im Rahmen des zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzeptes - eine Vertiefung erfolgen soll.

Situations- und Trendanalyse

Es gibt zwei Aspekte, welche als besonders wichtige Erkenntnis aus der Situations- und Trendanalyse hervorgegangen sind. Es sind dies die Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen und die Verkehrsmittelwahl.

Gemäss kantonalem Richtplan ist es eine Aufgabe der Stadt Wetzikon, Raum für Wachstum bereitzustellen. Aber auch die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass die Bevölkerungs- und die Beschäftigtenzahlen steigen. Dies zeigen auch die Prognosen, weshalb in den nächsten Jahren mit einer fortschreitenden Zunahme der Bevölkerung und Beschäftigten in Wetzikon gerechnet wird. Wo mehr Menschen leben und arbeiten, gibt es mehr Mobilität. Die Verkehrszunahme ist demnach unweigerlich mit dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verbunden. Die Stadt Wetzikon steht vor der Herausforderung, den Verkehr in der Stadt, wenn möglich auch künftig auf den bestehenden Strassen und Wegen abwickeln zu können.

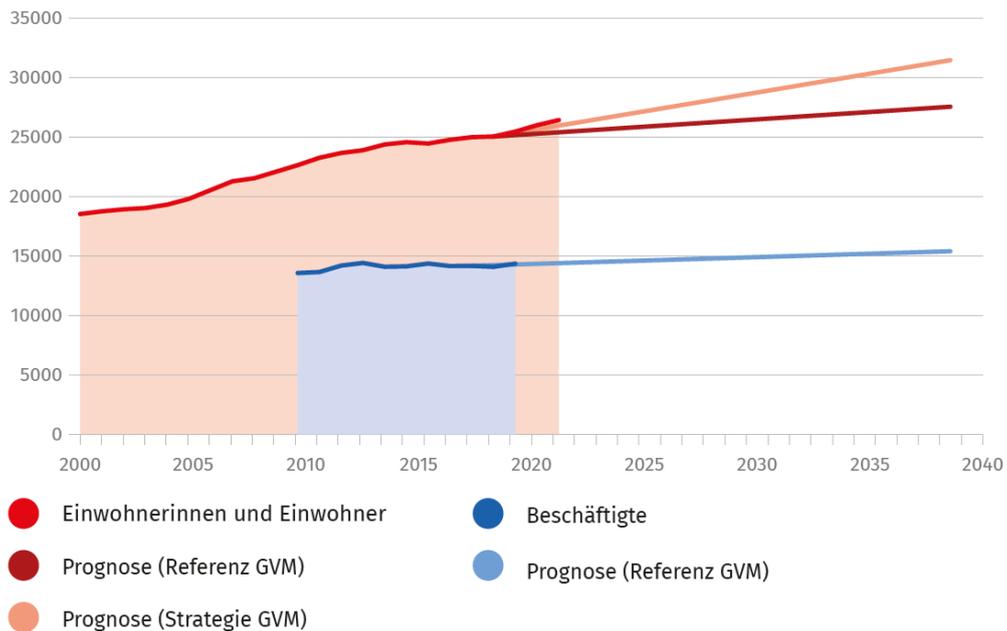


Abb. 1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell

Der zweite wichtige Aspekt ist die Verkehrsmittelwahl. 61 % der Wege, die in Wetzikon starten (Quellverkehr), in Wetzikon enden (Zielverkehr) oder in Wetzikon starten und enden (Binnenverkehr), werden mit dem Auto bzw. dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. In Verbindung mit dem bevorstehenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist absehbar, dass das Verkehrssystem in Wetzikon an seine Grenzen stossen wird und dass eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl unumgänglich ist. Wenn sinnvoll, sollen Wege zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt werden. So kann ein effizientes und gut funktionierendes Verkehrssystem erreicht werden.

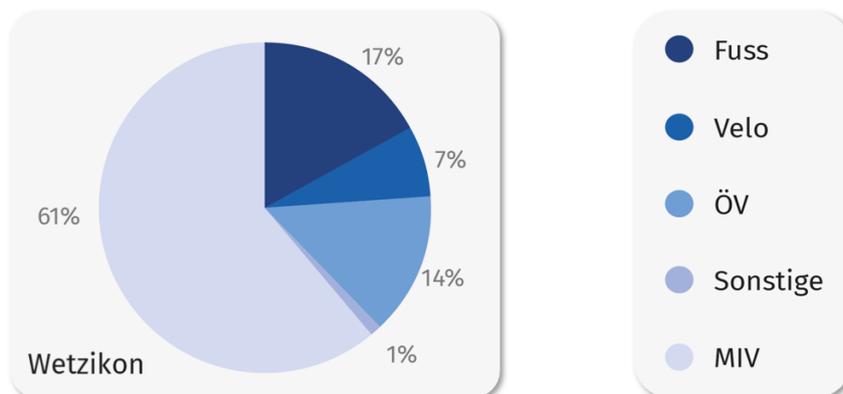


Abb. 2 Modalsplit aller Wege im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr Wetzikon (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2015)

Im Zuge der Mobilitätsstrategie wurden folgende zwei wesentliche Bereiche erarbeitet:

- Leitsätze
- Handlungsfelder

Leitsätze

Die erarbeiteten zehn Leitsätze geben die Richtung für die künftige Entwicklung der Mobilität in Wetzikon vor:

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

 - 2 Wetzikon stellt attraktive Netze für den Fussverkehr bereit

 - 3 Wetzikon stellt funktionale und attraktive Netze für den Veloverkehr bereit

 - 4 Wetzikon steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

 - 5 Wetzikon lenkt den motorisierten Individualverkehr auf die Hauptachsen

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

 - 7 Wetzikon reduziert die unerwünschten Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Stadt

 - 8 Wetzikon steigert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

 - 9 Wetzikon verbessert die Verkehrssicherheit laufend weiter

 - 10 Wetzikon fördert die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel
-

Handlungsfelder

Auf der Basis der Leitsätze und der Situations- und Trendanalyse wurden jene Bereiche definiert, bei denen ein grosser Handlungsbedarf besteht. Es wurden zwölf Handlungsfelder herausgearbeitet. Jedes Handlungsfeld besteht aus den drei Teilen "heutige Situation und Herausforderungen", "Absichten der Stadt" und "Aufgaben für das Gesamtverkehrskonzept". Nachstehende Auflistung der Handlungsfelder zeigt jeweils die Absichten der Stadt:

1 Netzkonzeption und -hierarchie MIV

Gemäss den Leitsätzen soll der motorisierte Verkehr inklusive Schwerverkehr so weit wie möglich 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 fliesst 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).

2 ÖV-Angebotsverbesserungen

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.

3 Velonetzplanung

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

zikon 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.

4 Fusswegnetzplanung

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 Einschränkungen, die in ihrer Verkehrsmittelwahl eingeschränkt 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.

5 Stadt der kurzen Wege

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 Versorgung der Quartiere zu leisten.

6 ÖV-Priorisierung und Verkehrsmanagement

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.

7 Unterstützung Mobilitätswandel

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 (vgl. Handlungsfelder 2-4) Informationen über Alternativen zur aktuell bevorzugten persönlichen Fortbewegungs- und Transportart und positive Erlebnisse bei deren Nutzung.

8 Kombinierte und geteilte Mobilität

Heute sind keine konkreten Zahlen vorhanden zu intermodalen Wegekettens 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.

9 Parkraummanagement

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 und gleichzeitig weiterhin gute Bedingungen für das Gewerbe gesichert und geschaffen werden. Nach Möglichkeit sind wichtige private Player, v.a. solche die eine grosse Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze anbieten, einzubeziehen.

10 Zentrum Unterwetzikon / Bahnhof Wetzikon

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.

11 Zentrum Oberwetzikon

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 Ortes der Begegnung wahrnehmen kann. Das Zentrum Oberwetzikon soll weiterhin verschiedene Ansprüche und Funktionen wahrnehmen und für alle Verkehrsmittel erreichbar sein, langfris-

tig wird aber eine deutliche Verkehrsentslastung angestrebt.

12 Bahnhof Kempten

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 Wegekettens mit unterschiedlichen Transportmitteln ist wichtig, damit Umsteigebeziehungen gestärkt und der Bahnhof dadurch für die Nutzung noch attraktiver wird. Das Gebiet Binzacker 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.

Nächste Schritte

Die Mobilitätsstrategie ist nun abgeschlossen und muss vom Stadtrat verabschiedet werden. Sie ist eine wichtige Grundlage für alle künftigen Geschäfte und Entscheide im Mobilitätsbereich in Wetzikon. Die definierten Handlungsfelder werden im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts, welches ebenfalls Teil der Ortsplanungsrevision ist, vertieft weiterbearbeitet und mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) abgestimmt. So kann die Abstimmung der wichtigen Themen Siedlung, Freiraum und Verkehr sichergestellt werden.

Erwägungen

Das Thema Verkehr bzw. Mobilität beschäftigt alle. Der Verkehr wird auch in Wetzikon mit den steigenden Bevölkerungszahlen weiter zunehmen. Wetzikon ist für seine Bevölkerung und Beschäftigten, aber auch als Regionalzentrum, auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Damit auch in Zukunft eine zielgerichtete eine funktionierende Mobilität sichergestellt werden kann, hat der Stadtrat veranlasst, im Rahmen der Ortsplanungsrevision zuerst eine Mobilitätsstrategie zu erarbeiten. Während des Erarbeitungsprozesses wurde an den Sitzungen des Projektteams und der Steuerungsgruppe sichergestellt, dass Inputs in Bezug zur Siedlung, dem Freiraum und weiterer relevanter Themenbereiche einfließen konnten.

Im Prozess wurde die FK I als für die Ortsplanungsrevision zuständige Parlamentskommission vertieft miteinbezogen. Das war einerseits wichtig, damit für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie von den ausgeprägten Lokalkenntnissen und dem vielen politischen Wissen über das Geschehen der vergangenen Jahre rund um verkehrliche Themen profitiert werden konnte. Andererseits hatten die Parlamentsmitglieder Gelegenheit, sich mit den Analysen und Überlegungen, welche zu den Leitsätzen und Handlungsfeldern führten, auseinanderzusetzen. Mit der inhaltlichen Rückmeldung aus den Fraktionen konnten bereits früh im politischen Prozess die gemeinsamen Stossrichtungen, aber auch divergierende Haltungen eruiert werden. Dies ist für den Stadtrat und die Gesamtprojektleitung im Hinblick auf den weiteren Prozess der Ortsplanungsrevision sehr wertvoll.

Die nun vorliegende Mobilitätsstrategie beleuchtet das Thema Mobilität sehr umfassend und zeigt auf, dass Mobilität für die Lebensqualität, die wirtschaftliche Entwicklung und den sozialen Zusammenhalt in Wetzikon entscheidend ist. Die Mobilitätsstrategie weist die Richtung für den künftigen Umgang mit der Mobilität in Wetzikon. Sie bildet eine wichtige Grundlage für Entscheide des Stadtrats und die tägliche Arbeit der Verwaltung sowie für die nächsten Planungsschritte im Rahmen der Ortsplanungsrevision.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a vertical stroke, positioned above the printed name.

Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin