

Abstimmung

vom 28. November 2021

Geschätzte Wetziker Stimmberechtigte

Wir unterbreiten Ihnen folgende Vorlagen zur Abstimmung

1. Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon"

Abstimmungsfrage

Stimmen Sie der Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" zu?

2. Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative"

Abstimmungsfrage

Stimmen Sie dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" zu?

Wir laden Sie ein, den Antrag zu prüfen und Ihre Stimme mit JA oder NEIN abzugeben.

Stadtrat Wetzikon

Die vollständigen Akten zu diesem Geschäft liegen im Stadthaus Wetzikon, Büro 302 (Präsidiales + Entwicklung), zur Einsicht auf. Sie können ebenfalls auf der Internetseite der Stadt (<https://www.wetzikon.ch/politik/abstimmungen>) heruntergeladen werden.



	Seite
Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon"	
Die Vorlage im Überblick	3
Die Vorlage im Detail	5
Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative"	
Die Vorlage im Überblick	19
Die Vorlage im Detail	21

Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon"

Die Vorlage im Überblick

Verfasst vom Stadtrat

Im August 2020 wurde die Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" eingereicht. Diese fordert einen attraktiven verkehrssarmen Begegnungsort im Zentrum Oberwetzikon, im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten.

**Parlament
und Stadtrat emp-
fehlen Ablehnung
der Volksinitiative**

Der Stadtrat und das Parlament empfehlen der Stimmbewölkerung die Initiative zur Ablehnung. Auch wenn in der Initiative nicht explizit verlangt, ist eine deutliche oder komplette Verkehrsentlastung der Bahnhofstrasse im Zentrum Oberwetzikon aus verkehrsplanerischer Sicht nur mit einer alternativen Verkehrsführung umsetzbar. Die verbleibenden Kantonsstrassen könnten den mit einer Entlastung der Bahnhofstrasse verdrängten Verkehr nicht aufnehmen, was somit zu einer massiven Mehrbelastung des umliegenden kommunalen Strassennetzes führen würde.

Was künftig im Zentrum Oberwetzikon geplant wird, soll auf Basis der heute bestehenden Verkehrsführung erfolgen. Das hat der Stadtrat entschieden und damit einen ersten Meilenstein des Legislaturziels "Aufwertung Zentrum Oberwetzikon" gesetzt. Ziel des Stadtrats ist es, ein attraktives und funktionierendes Zentrum entstehen zu lassen, das den vielfältigen Ansprüchen gerecht wird. Das aufgewertete Zentrum Oberwetzikon soll als lebendiger Begegnungsort zum Treffen, Verweilen und Erholen einladen, vielfältige Nutzungen zulassen und nicht allein für den Verkehr genutzt werden. Auch Anforderungen für ein angenehmes Mikroklima werden berücksichtigt.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass der bisherige Weg zielführender und deshalb weiterzuverfolgen ist, um eine stadtverträgliche Mobilität in Wetzikon zu erreichen. Damit bei der Planung der Massnahmen zur Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon möglichst reibungslos weitere Schritte

erlangt werden, wird vorgeschlagen, weitere Prozesse und die Gestaltungslösungen auf dem festgesetzten Verkehrssystem zu planen. Damit kann ein wichtiger Beitrag zu einer effizienten und erfolgsversprechenden Abwicklung der Projekte zugunsten des Zentrums von Oberwetzikon geleistet werden.

Das Parlament hat die Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" an seiner Sitzung vom 31. Mai 2021 mit 21 zu 13 Stimmen abgelehnt.

Aufgrund der offenen Formulierung des Initiativbegehrens handelt es sich um eine allgemeine Anregung. Dies geht auch aus der Formulierung gemäss Initiativtext hervor: "Der Stadtrat und das Parlament von Wetzikon setzen sich mit allen verfügbaren Mitteln und Massnahmen dafür ein, dass das Zentrum in Oberwetzikon vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit wird." Die Kompetenz bzw. die Art und Weise zur "Schaffung eines vom Durchgangsverkehr befreiten Zentrums" wird auf den Stadtrat und das Parlament übertragen. Stadtrat und Parlament können die Planung und Umsetzung der erforderlichen Massnahmen, unter Berücksichtigung der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten, direkt angehen.

Falls die Initiative angenommen wird, hat der Stadtrat innert einem Jahr seit der Volksabstimmung eine Umsetzungsvorlage auszuarbeiten und diese dem Parlament vorzulegen.

Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon"

Die Vorlage im Detail

Verfasst vom Stadtrat

Am 6. August 2020 wurde die Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" eingereicht.

Ausgangslage

Der Initiativtext lautet wie folgt:

Der Stadtrat und das Parlament von Wetzikon setzen sich mit allen verfügbaren Mitteln und Massnahmen dafür ein, dass das Zentrum in Oberwetzikon vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit wird. Es soll so bald wie möglich, im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten, ein attraktiver Begegnungsort entstehen. Der minimale Bereich, welcher vom Durchgangsverkehr befreit werden soll, befindet sich auf der Bahnhofstrasse zwischen der reformierten Kirche Wetzikon und der Einmündung der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse. Die mögliche Ausweitung dieses Bereiches ist aber auf jeden Fall zu prüfen und, falls sinnvoll, umzusetzen. Für Anwohner, Gewerbe, Veloverkehr und, falls nicht anders möglich, für den öffentlichen Verkehr sind sinnvolle Lösungen für die Zu- resp. Durchfahrt zu erarbeiten.

Initiativtext

Die Begründung lautet wie folgt:

Wetzikon verdient ein echtes Zentrum, wo das Stadtleben pulsieren kann. Das Initiativkomitee wünscht sich ein attraktives Zentrum Oberwetzikon, wie wir alle es jeweils am Stadtfest Wetzikon erleben und geniessen können. Dies schafft Identität und fördert den Zusammenhalt in der Wetziker Bevölkerung. Es ermöglicht Lebensqualität an einem wichtigen und historischen Ort in Wetzikon, wo man sich heute aufgrund des störenden Verkehrs kaum aufhalten möchte.

Begründung zur Initiative

Für die Umleitung des Verkehrs zur Schaffung eines verkehrsfreien Zentrums gibt es mehrere gute Lösungen. Diese Verkehrslösungen müssen vom Wetziker Stadtrat jedoch noch vertieft überprüft werden, um die beste Lösung zu eruieren. Danach würden weitere politische Schritte sowie Planungs- und Umsetzungsarbeiten folgen.

Diese Initiative ist wahrscheinlich die letzte Gelegenheit, ein verkehrsfreies Zentrum Oberwetzikon zu erreichen. Danach ist dieser Wunsch aufgrund von geplanten Bauvorhaben voraussichtlich auf viele Jahre hinaus nicht mehr umsetzbar.

Am 2. September 2020 hat der Stadtrat festgestellt, dass die Voraussetzungen für das Zustandekommen der Volksinitiative erfüllt sind (Stadtratsbeschluss 2020/164). Am 30. September 2020 überwies er die Initiative dem Parlament und beantragte diesem die Ablehnung ohne dieser einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen (Stadtratsbeschluss 2020/197). Anlässlich der Sitzung vom 31. Mai 2021 nahm das Parlament vom Zustandekommen und dem Inhalt der Initiative Kenntnis und erklärte diese für gültig. Mit 21 zu 13 Stimmen lehnte es die Initiative ab. Sie gelangt deshalb gemäss Art. 9 lit. i der Gemeindeordnung zur Abstimmung (Obligatorisches Referendum).

Formelles

Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht

Bezüglich der im Zentrum Oberwetzikon angestrebten Befreiung vom motorisierten Durchgangsverkehr ist festzustellen, dass diese Forderung im Widerspruch zu den mit dem Kanton vereinbarten strategischen Festlegungen zur Weiterentwicklung des Strassennetzes steht. Mit der Studie und dem darauf basierenden Letter of Intent "Strategie Strassennetz Wetzikon" legten das kantonale Amt für Mobilität (früher Amt für Verkehr) und der Stadtrat von Wetzikon die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das übergeordnete Verkehrssystem in Wetzikon fest (Stadtratsbeschluss 2019/032). Darin sahen der Stadtrat Wetzikon und der Regierungsrat des Kantons Zürich die Realisierung der

Ausführungen Stadtrat

Westtangente als netzergänzende Massnahme vor, um die Verkehrsqualität auf Staats- und Gemeindestrassen in Wetzikon zu verbessern und langfristig zu sichern. Aufgrund der neuen Ausgangslage, dass die Westtangente gemäss Medienmitteilung des Kantons vom 10. September 2021 nicht – wie im Richtplan aufgenommen – realisiert werden soll, braucht es die Wiederaufnahme weiterer Gespräche zwischen der Stadt Wetzikon und dem Kanton Zürich. Zudem soll der zufließende Verkehr einzig mit der Umsetzung gezielter Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz optimiert, gesteuert und gelenkt werden.

Mit diesem strategischen Entwicklungsplan konnte eine behördenverbindliche Grundlage geschaffen werden, um Massnahmen für eine tragbare Verkehrsentwicklung in Wetzikon benennen zu können. Der Entwicklungsplan hat sich als zentraler Orientierungsrahmen für alle im Bereich Verkehr tätigen kantonalen und kommunalen Stellen bewährt. Die Mehrheit der gesteckten Ziele kann damit erreicht werden. Die ersten im Entwicklungsplan aufgeführten Massnahmen wurden seitens des Kantons und der Stadt bereits in die nächste Konkretisierungsphase überführt.

Der Stadt Wetzikon steht es jedoch frei, neue kommunale Verbindungen zu realisieren, sofern sie deren Finanzierung übernimmt und daraus keine negativen Auswirkungen auf das kantonale Strassennetz erwachsen. Die Ergebnisse aus der "Strategie Strassennetz Wetzikon" geben dabei die Rahmenbedingungen in Bezug auf das verfügbare Strassennetz vor. Somit können weitere kommunale Verbindungen (z. B. Öffnung der Binzacker- und Motorenstrasse, die Bedeutung der Spitalstrasse im Strassennetz, die Machbarkeit der "Spange Pappelstrasse", Schleichverkehrsanfällige Routen etc.) ausserhalb der Massnahmenumsetzung der "Strategie Strassennetz Wetzikon" vertieft geprüft werden.

Die Umsetzung der Initiative "Lebensqualität Oberwetzikon" kann zwar nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton erfolgen und bedingt voraussichtlich die Anpassung/Ergänzung einzelner Planungsinstrumente, steht aber nicht im

Widerspruch mit dem bestehenden übergeordneten Recht und den städtischen Vorgaben wie der kommunalen Richtplanung, dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) oder der Strategie Strassennetz.

Durchführbarkeit

Auch wenn bei einer Annahme der Initiative Widersprüche zu den bisherigen strategischen Entscheiden entstünden und die mit dem kantonalen Amt für Mobilität vereinbarte Verkehrsabwicklung neu konzipiert und verhandelt werden müsste, ist die Umsetzung bzw. Zielerreichung nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Die praktische Umsetzung wäre zwar schwierig und die Umsetzung der Initiative für ein vom motorisierten Durchgangsverkehr befreites Zentrum Oberwetzikon würde wegen ihres begrenzten Wirkungsbereichs einen unverhältnismässigen Aufwand verursachen. Dennoch ist die Volksinitiative nicht als undurchführbar zu betrachten, weil sie nicht Ziele vorgibt, die unter keinen Umständen erreicht werden können.

Die Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" fordert, unter Einsatz aller verfügbaren Mitteln und Massnahmen, die "Schaffung eines vom Durchgangsverkehr befreiten Zentrums". Der minimale Bereich, welcher vom Durchgangsverkehr befreit werden soll, befindet sich auf der Bahnhofstrasse zwischen der reformierten Kirche Wetzikon und der Einmündung der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse. Sie nimmt konkret Bezug auf das Zentrum von Oberwetzikon und die Schaffung eines attraktiven Begegnungsorts. Welche Variante für die komplette Verkehrsentslastung der Bahnhofstrasse im Zentrum Oberwetzikon in Frage kommen würde, gilt es unter Wahrung der verkehrlichen Gesamtschau, zusammen mit dem Kanton Zürich, detailliert zu prüfen.

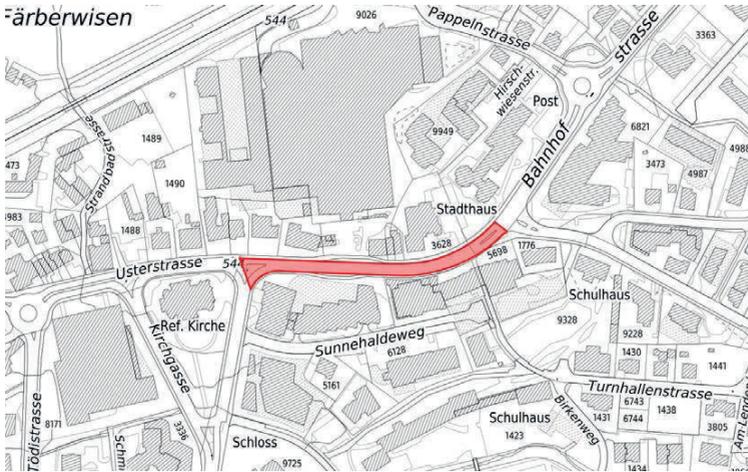


Abbildung: Visualisierung minimaler Bereich

Eine deutliche oder komplette Verkehrsentslastung der Bahnhofstrasse im Zentrum Oberwetzikon ist ohne alternative Verkehrsführung (Entlastung über neue oder bestehende Strassen) aus verkehrsplanerischer Sicht nicht umsetzbar, wie auch vom Initiativkomitee in der Begründung der Initiative dargelegt. Der mit einer Entlastung der Bahnhofstrasse verdrängte Verkehr würde zu einer massiven Mehrbelastung des umliegenden kommunalen Strassennetzes führen, was in Bezug auf das Strassennetz weder hierarchisch sinnvoll noch gewollt ist. Die Stadt Wetzikon ist aufgrund der neuen Ausgangslage darum besorgt, mit dem Kanton weitere mögliche Lösungen zu erarbeiten.

Der Stadtrat empfiehlt aus all diesen Gründen, die Initiative "Lebensqualität Oberwetzikon" abzulehnen.

Derzeitige Massnahmen zur Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon

Die Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon hat der Stadtrat in seinen Legislatorschwerpunkten aufgenommen und als Legislaturziel definiert. Das Zentrum Oberwetzikon soll in der Funktion als Stadtzentrum an Bedeutung gewinnen und im Bereich zwischen dem Kreisel Pappelstrasse und der

reformierten Kirche verkehrstechnisch optimiert und gestalterisch aufgewertet werden. Im Rahmen eines kooperativen Prozesses (Varianzverfahren) werden gegenwärtig ortsspezifische Merkmale des Zentrums analysiert sowie deren Qualitäten und Defizite bestimmt. Darauf basierend werden Gestaltungsansätze und Aufwertungsmassnahmen für das Zentrum von Oberwetzikon eruiert, welche nach Möglichkeit vereinzelt auch bereits kurzfristig umgesetzt werden können.

Ein zentrales Ziel der Zentrumsaufwertung ist die Verbesserung der Querbarkeit der Bahnhofstrasse zwischen dem Migros-Vorplatz und dem Leuenplatz. Auch die an der Strasse angrenzenden Flächen sollen für den Fuss- und Veloverkehr sicherer und attraktiver gemacht werden. Die Plätze sollen mit schattenspendenden Baumpflanzungen ergänzt und hinsichtlich einer vielfältigen Nutzbarkeit angelegt werden. Dabei sollen bei den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen auch deren Zugänglichkeit und Kontext zum öffentlichen Raum verbessert werden.

Im Zusammenhang mit dem kantonalen Projekt zur Sanierung der Bushaltestelle Oberwetzikon sowie der geplanten und mittelfristig erforderlichen Sanierung der Bahnhofstrasse im Zentrumsbereich ist auch der Kanton an einem reibungslosen und zuträglichen Betrieb sowie einer ortsverträglichen Aufwertung interessiert. Dazu wurde als wegweisender Meilenstein, zusammen mit dem Amt für Mobilität, die Verkehrsführung im Zentrum Oberwetzikon überprüft. Der Stadtrat hat dazu am 2. September 2020 (Stadtratsbeschluss 2020/167) beschlossen, dass die Planungen der Aufwertungsmassnahmen im Zentrum Oberwetzikon mit der heute bestehenden Verkehrsführung weiterverfolgt werden soll.

Verzicht auf einen Gegenvorschlag

Zur Ermöglichung eines verkehrsarmen Zentrums wurden im Parlament diverse politische Vorstösse eingereicht. Namentlich sind dies beispielsweise das Postulat "Verbesserung Verkehr in Wetzikon", das Postulat "Spangenverbindung bei negativem ENHK Entscheid" (ENHK = Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission) oder das Postulat "Machbarkeit Einführung eines Einbahnverkehrs für Bahnhof- und Spitalstrasse: Verkehrsmanagement mit vorhandenem Strassenmaterial". Der Stadtrat hatte demnach wiederholt zu prüfen, ob künftig das Verkehrswachstum nicht mehr nur mit technischen Massnahmen zu bewältigen sei, sondern ob neue, zusätzliche Strassenverbindungen und damit die Verkehrsverteilung auf insgesamt mehr Strassen nicht zielführender wären.

Erste Abschätzungen der Auswirkungen führten immer wieder zum Ergebnis, dass die Projektideen zwar die Bahnhofstrasse entlasten würden, aber immer mit diversen, teilweise schwerwiegenden Nachteilen verbunden wären. Neue Netzelemente stellen keinen akzeptablen Lösungsbeitrag für die Herausforderungen auf dem kantonalen oder kommunalen Strassennetz dar, sondern schaffen lediglich neue Probleme.

Um eine Entschärfung der heutigen und zukünftigen Verkehrsbelastung auf dem Wetziker Strassennetz 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 öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts vorangetrieben.

Der Stadtrat verzichtete daher auf die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags.

Die Beratung dieser Vorlage fand in der Parlamentssitzung vom 31. Mai 2021 statt. Das Parlament folgte dem Antrag der vorberatenden Kommission und lehnte die Volksinitiative mit 21 zu 13 Stimmen ab.

Die Mehrheit des Parlaments vertritt ihre Meinung mit den folgenden Argumenten:

- Das Anliegen der Bevölkerung, ein "echtes Zentrum" zu schaffen, ist verständlich. Es ist jedoch fraglich, inwiefern ein verkehrsfreies Zentrum und damit das Umleiten des Verkehrs mehr Lebensqualität schaffen würde. Denn während in anderen Städten die Fussgängerzonen durch eine gut erhaltene Altstadt führen, lässt Oberwetzikon abgesehen von der reformierten Kirche und wenigen inventarisierten Häusern eine solche vermissen. Die Stadt ist zudem weit ausgebreitet, sodass ein einziges Zentrum kaum die Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigen würde. Die Quartiere bieten bereits Treffpunkte oder solche sind dort in Entstehung.
- Es gilt zu bedenken, dass die Wetziker Bevölkerung in den vergangenen 40 Jahren zweimal realisierbare Vorlagen für ein verkehrsfreies Zentrum abgelehnt hat. Seither sind viele Wohnbauten hinzugekommen. Die Realisierbarkeit der Verkehrsverlagerung ist heute umso mehr klar in Frage gestellt.
- Die Bahnhofstrasse ist die wichtigste Verkehrsachse durch die Stadt, auch für den öffentlichen Verkehr. Deshalb muss der Kanton bei solch grundlegender Veränderung miteinbezogen werden. Er würde einer Verlegung höchstens zustimmen, wenn die Stadt alle Kosten tragen würde. In der finanziellen Lage der Stadt ist das nicht vertretbar.
- Die Verlagerung des Verkehrs auf Quartierstrassen würde zu gravierenden Nachteilen führen und die Lebensqualität der dort lebenden Bevölkerung massiv verschlechtern.

- Es sind besser realistische Ziele zu verfolgen. Die Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon wurde bereits als Legislaturziel des Stadtrats definiert. Das Parlament unterstützt dieses und erwartet Massnahmen zur Umsetzung. Auch der Neubau der Migros bietet Perspektiven. Die Zielsetzung der Initiative stellt den Stadtrat hingegen vor eine unmögliche Aufgabe, der er nicht gerecht werden kann.
- Die Schaffung eines verkehrsbefreiten Zentrums kann nicht höher gewichtet werden als der Bau der Westtangente. Auf diese Umfahrung warten sehr viele Bewohnerinnen und Bewohner von Kempten.

Die Minderheit des Parlaments vertritt ihre Meinung mit den folgenden Argumenten:

- Die Schaffung eines Zentrums mit einer attraktiveren Ausgestaltung für Läden, Restaurants, Cafés und als Begegnungsort ist ein Anliegen der Bevölkerung. Diesen Wunsch gilt es ernst zu nehmen. Letztmals wurde 1994 ein konkreter Vorschlag von den Stimmberechtigten abgelehnt. Seither haben sich die Rahmenbedingungen und die Lösungsoptionen stark verändert.
- Der Stadtrat hat allfällige Varianten einer alternativen Verkehrsführung nicht eingehend geprüft und lässt echte Visionen vermissen (Spangenverbindung Pappelstrasse, Zentrumsumfahrung Binzackerstrasse, Verschiebung oder Erweiterung des Zentrums und Durchgängigkeit des Bahndamms). Die Initiative bietet eine letzte Chance, die effektiven Möglichkeiten auszuloten. Mit der Initiative würde der Stadtrat beauftragt, neue Lösungen anzudenken und abzuklären. Ihm wird dabei ein grosser Gestaltungsspielraum eingeräumt.
- Die Hauptverkehrsführung über die Bahnhofstrasse ist unhaltbar. Diesbezüglich ist auch der Kanton in der Pflicht – auch kostenmässig, allfällige Alternativen müssten nicht allein von der Stadt Wetzikon getragen werden.
- In anderen Gemeinden ist die Aufwertung respektive Schaffung eines verkehrsberuhigten oder -befreiten Zentrums auch gelungen.

Verfasst vom Initiativkomitee

Ein Zentrum für Wetzikon

Ein von der Wetziker Bevölkerung seit Jahrzehnten immer wieder geäussertes Wunsch ist der nach einem echten Zentrum. Mit einem vom Durchgangsverkehr befreiten Zentrum in Oberwetzikon könnte dieser Wunsch Realität werden. Wetzikon bekäme ein Gesicht und einen Ort der Identifikation. Raum für ein attraktives Stadtleben, für Veranstaltungen und auch für das Gewerbe würde geschaffen, und Wetzikon erhielte einen weiteren Standortvorteil. Was dafür jedoch fehlt, ist die planerische Grundlage, und diese möchte die vorliegende Initiative schaffen.

Meinung des Initiativkomitees

Lebensqualität trotz Verkehr

Tatsache ist, dass der motorisierte Verkehr aus unserer Lebensweise nicht mehr wegzudenken ist. Gleichzeitig belastet er aber die Lebensqualität im öffentlichen Raum durch Lärm, stellt eine Gefahrenquelle dar und hat eine starke Trennwirkung, speziell im Zentrum Oberwetzikon. Er wird auf Grund der heutigen Mobilitätsbedürfnisse und der ansteigenden Einwohnerzahlen voraussichtlich auch in Zukunft weiter zunehmen. Das Initiativkomitee ist der Meinung, dass es prüfenswerte Möglichkeiten gibt, den motorisierten Verkehr in Wetzikon so zu lenken, dass mehr Lebensqualität im Zentrum von Oberwetzikon geschaffen und der Verkehr trotzdem effizient abgewickelt werden kann.

Bisherige Stadtplanung

Die vorliegende Initiative ist entstanden, weil die nötigen Schritte für eine Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum von Wetzikon resp. in Oberwetzikon seit mehr als 20 Jahren durch die Exekutive nicht konsequent angegangen wurden. Die Mitglieder des Initiativkomitees hatten sich erhofft, dass spätestens mit der im April 2019 der Öffentlichkeit vorgelegten "Strategie Strassennetz Wetzikon (SSNW)" wichtige Fragen zu verschiedenen Optionen in der Verkehrsplanung geklärt würden, welche das Zentrum in Oberwetzikon betreffen. Dies wurde vom Stadtrat in den Vorjahren bei der Beantwortung von mehreren parlamentarischen

Vorstössen wiederholt versprochen und nun leider mit der "Strategie Strassennetz Wetzikon" nicht umgesetzt. Somit ist auch im Jahr 2021 noch immer unklar, ob mit einer geeigneten Änderung der Verkehrsführung mehr Lebensqualität in Oberwetzikon möglich wäre.

Westtangente als Lösung?

Der Stadtrat fokussiert sich stattdessen seit Jahren konsequent auf die Realisierung der Westtangente. Alle anderen Massnahmen, welche zu einer Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum Oberwetzikon (und weiteren Strassenabschnitten) hätten umgesetzt werden können, wurden deshalb zurückgestellt. Im Juli 2021 wurde nun bekannt, dass der Kanton Zürich die Planung der Westtangente mit der bisher dafür vorgesehenen Linienführung nicht weiterverfolgen wird. Die in der "Strategie Strassennetz Wetzikon" als Alternative geplante Variante 0-plus hält an der heutigen Verkehrsführung in Wetzikon fest und verunmöglicht damit auch eine Verkehrsentslastung im Zentrum von Oberwetzikon.

Planung als erster Schritt

Das Initiativkomitee ist überzeugt, dass mit dem nötigen Willen und einer aktiven Planung eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrsführung insbesondere im Zentrum von Oberwetzikon erreicht werden kann. Die Initiative fordert den Stadtrat und das Parlament auf, eine unvoreingenommene Planung an die Hand zu nehmen mit dem Ziel, auf ein vom Durchgangsverkehr befreites Zentrum in Oberwetzikon hinzuwirken. Zufahrten zu den Läden und Wohnungen mit dem Auto, ÖV oder Velo sollen jedoch wo sinnvoll weiterhin möglich sein. Wie dies gelingen könnte, soll in der durch die Initiative ausgelösten Planung aufgezeigt werden.

Nachbargemeinden als Vorbild

Benachbarte Gemeinden haben bewiesen, dass es möglich ist, Orte mit hoher Lebensqualität im Zentrum des öffentlichen Raums zu schaffen, und dies trotz grossen verkehrsplangerischen Herausforderungen. Gute Beispiele in der Region findet man in Uster, Wald, Rapperswil, und wunderbar umgesetzt in Pfäffikon (ZH). Was in diesen Gemeinden möglich war, müsste doch auch in Wetzikon zu schaffen sein.

Ziel der Initiative

Die Initiative gibt ein klares Ziel vor: **Ein vom Durchgangsverkehr befreites Zentrum in Oberwetzikon!** Die Initiative macht aber bewusst keinen konkreten Lösungsvorschlag. Sie lässt offen, wie die Verkehrsführung in Wetzikon resp. Oberwetzikon organisiert werden soll. Dies deshalb, weil der Stadtrat bislang keine fundierten planerischen Grundlagen zur Findung der besten Lösung geschaffen hat. Bei einer Annahme der Initiative wird die Exekutive aufgefordert, diese Planungsgrundlage nun zu erarbeiten.

Die im Rahmen der Planung gefundene, beste Lösung und der entsprechende Baukredit müssen in jedem Fall nochmals von der Bevölkerung bestätigt werden. Mit der Annahme dieser Initiative wird also noch kein "Millionenprojekt" bewilligt, sondern ausschliesslich eine Planung angestossen. Da die Bahnhofstrasse eine Kantonsstrasse ist und die Westtangente den Kanton rund 40-50 Millionen Franken gekostet hätte, geht das Initiativkomitee zudem davon aus, dass sich der Kanton Zürich an den zukünftigen Baukosten erheblich beteiligen würde. Damit der Verkehr fließen und gleichzeitig ein Ort der Begegnung in Oberwetzikon entstehen kann, braucht es nun aber ein klares Bekenntnis aus der Bevölkerung von Wetzikon.

Das Parlament hat die Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" an seiner Sitzung vom 31. Mai 2021 mit 21 zu 13 Stimmen abgelehnt.

**Empfehlung an die
Stimmberechtigten
und Antrag**

Die Mehrheit des Parlaments und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative abzulehnen.

Eine Minderheit des Parlaments wie auch das Initiativkomitee empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative anzunehmen.

Stimmen Sie der Volksinitiative "Lebensqualität Oberwetzikon" zu?

Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative"

Die Vorlage im Überblick

Verfasst vom Stadtrat

Die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" wurde im Juli 2019 eingereicht. Sie fordert einen Rahmenkredit in der Höhe von 8 Millionen Franken für die Planung und den Bau eines Fuss- und Velowegnetzes sowie die Verbesserung der bestehenden Fuss- und Veloinfrastruktur. Im Weiteren fordert die Initiative, dass der Stadtrat über die Teilbeträge des Rahmenkredits verfügen und die kurz- und mittelfristig geplanten Massnahmen bis 2028 umsetzen soll. Über diese Umsetzungsschritte soll er mittels einer jährlichen Berichterstattung Rechenschaft ablegen.

Der Stadtrat unterstützte das der Volksinitiative zugrunde liegende Begehren, die Fuss- und Radweginfrastruktur zügig zu vervollständigen und bekannte Schwachstellen zu beseitigen. Aus diesem Grund hat er sich mit dem Anliegen intensiv auseinandergesetzt und entschieden, einen Gegenvorschlag mit einer konkretisierten Massnahmenliste und einer um 2 Millionen Franken reduzierten Rahmenkreditsumme zu formulieren, zumal die Zielsetzung der Initiative auch ein Legislaturziel ist. Er erhofft sich dadurch eine Verbesserung des Modal-Split, d. h. eine Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Langsamverkehrs resp. des Öffentlichen Verkehrs. Diese Verlagerung leistet aus Sicht des Stadtrats einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der energiepolitischen Ziele sowie zur Entschärfung der Verkehrsprobleme der Stadt Wetzikon. Der Gegenvorschlag wurde vom Parlament unterstützt, woraufhin das Initiativkomitee die Initiative zugunsten des Gegenvorschlags zurückzog.

Parlament und Stadtrat empfehlen Annahme der Vorlage

Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative"

Die Vorlage im Detail

Verfasst vom Stadtrat

Die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" wurde am 11. Juli 2019 eingereicht. Sie fordert die Bewilligung eines Rahmenkredits über 8 Millionen Franken für die Planung und den Bau eines Fuss- und Velowegnetzes sowie die Verbesserung der Fuss- und Veloweginfrastruktur in der Stadt Wetzikon. Die Massnahmen zu den bereits erfassten Schwachstellen, welche kurz- und mittelfristig zur Umsetzung geplant sind, sollen bis 2028 baulich umgesetzt werden.

Ausgangslage

Der Stadtrat erachtet die Initiative als gültig und hat sich mit dem Anliegen intensiv auseinandergesetzt. Nebst der im Initiativtext erwähnten, städtischen Grundlage "Schwachstellenanalyse Velonetz" wurde zusätzlich der kantonale "Massnahmenplan Fussverkehr (MaPlaFu)" beigezogen. Dadurch wird sichergestellt, dass nicht nur die Anliegen der Velofahrenden, sondern auch der Fussgängerinnen und Fussgänger entsprechend berücksichtigt werden. Auf Basis dieser zwei Massnahmenkataloge und unter Berücksichtigung des städtischen Strassenbauprogramms wurden der Umfang und der Zeitrahmen der umzusetzenden Massnahmen festgelegt und mit einer Kostenschätzung hinterlegt. Das Ergebnis dieser Analyse hat der Stadtrat der Initiative gegenübergestellt und entschieden, einen Gegenvorschlag mit einer konkretisierten Massnahmenliste und einer um 2 Millionen Franken reduzierten Rahmenkreditsumme zu formulieren, zumal die Zielsetzung der Initiative auch ein Legislaturziel 2018 – 2022 ist.

1. Für die Planung und den Bau eines Fuss- und Velowegnetzes sowie die Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur in der Stadt Wetzikon wird ein Rahmenkredit von 6 Millionen Franken bewilligt. Dabei setzt die Stadt die Massnahmen der bereits und aktuell erfassten Schwachstellen des Fuss- und Velowegnetzes gemäss Projektliste vom 1. Oktober 2020 baulich bis 2028 um.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Einzelprojekte entscheidet der Stadtrat.
3. Der Stadtrat erstattet dem Parlament jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der Zielerreichung und des Rahmenkredits sowie der getroffenen Massnahmen.

Gegenvorschlag

Zur Überprüfung der Machbarkeit bezüglich der in der zurückgezogenen Volksinitiative genannten Kosten und Termine wurde zur Aufbereitung der Grundlagen auf bestehende Planungsgrundlagen zurückgegriffen. Jede Massnahme aus der Schwachstellenanalyse Velonetz und dem MaPlaFu konnte zeitlich terminiert, mit einer Kostenschätzung hinterlegt und geografisch verortet werden. Wo möglich sind die Massnahmen bezüglich Kosten und Realisierungshorizont auf das Strassenbauprogramm der Stadt Wetzikon abgestimmt. Für die Erarbeitung des Gegenvorschlags wurden nur Massnahmen in der Finanzierungspflicht der Stadt Wetzikon berücksichtigt.

Ausarbeitung Gegenvorschlag

		Strassenbau- projekte	Projekte Fuss-/ Velover- kehr	Total
kurzfristig (2020–2022)	Anzahl Massnah- men Total Kosten	6 100'000	11 600'000	17 700'000
mittelfristig (2023–2028)	Anzahl Massnah- men Total Kosten	7 900'000	6 5'100'000	13 6'000'000
langfristig (2029–2050)	Anzahl Massnah- men Total Kosten	6 200'000	14 16'900'000	20 17'100'000
Total (2020–2050)	Anzahl Massnah- men Total Kosten			50 23'800'000

Tabelle: Übersicht der Anzahl Massnahmen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz und den erwarteten Kosten für die Stadt Wetzikon (rot hinterlegt = Laufzeit Rahmenkredit gemäss Gegenvorschlag)

Kurzfristig stehen somit 17 Massnahmen mit einem Investitionswert von rund 0,7 Millionen Franken an. Für die Laufzeit von 2023 bis 2028 sind 13 Massnahmen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz mit einem Investitionswert von rund 6 Millionen Franken geplant. Diese 13 Massnahmen (vgl. dazu Massnahmenliste zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweginitiative" vom 1. Oktober 2020 im Anhang) sind Inhalt des Gegenvorschlags.

Langfristig, ab 2028, stehen gemäss heutiger Kenntnisse weitere 20 Massnahmen mit einem Investitionswert von rund 17 Millionen Franken an. Der Umsetzungszeitpunkt vieler dieser Massnahmen ist zum heutigen Zeitpunkt aber nicht bekannt und schwierig abzuschätzen oder hängt zudem von Drittprojekten ab, welche einen langfristigen Realisierungshorizont aufweisen.

Aufgrund der Auswertung wird die Rahmenkreditsumme von 8 auf 6 Millionen Franken reduziert. Damit können sämtliche vorgeschlagenen Massnahmen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz im Zeitraum zwischen 2023 und 2028 finanziert werden. Die Finanzierung von

Fazit

Fuss- und Velomassnahmen im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten und diversen Projekten für den Fuss- und Veloverkehr wäre gesichert. Die Umsetzungsfrist des Rahmenkredits ist bis 2028 angesetzt.

Der Gegenvorschlag in Form eines Rahmenkredits gewährleistet die Planungssicherheit der teils komplexen und kostenintensiven Bauvorhaben. Die einzelnen Projekte können so ausgelöst und zügig bearbeitet werden. Rückschläge aufgrund politischer Diskussionen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Einzelprojekte können vermieden werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag zu einer effizienten und erfolgsversprechenden Abwicklung der Projekte zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs geleistet.

Durch die Umsetzung der geplanten Massnahmen soll die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse nachhaltiger erfolgen und das Verkehrssystem in der Stadt Wetzikon insgesamt effizienter werden. Der Erhöhung der Attraktivität des Langsamverkehrs und dem dadurch erhofften Anstieg am Verkehrsanteil kommt dabei eine wichtige Rolle zu, insbesondere im innerstädtischen Berufs- und Freizeitverkehr.

**Erwartete
Wirkung
der
Massnahmen**

Der Stadtrat geht davon aus, dass mit den im Gegenvorschlag zur Volksinitiative genannten Investitionen der Anteil des Langsamverkehrs beim Personenverkehr wächst, da damit die Mobilitätsform Langsamverkehr und die zugehörige Infrastruktur als wichtiger Teil der räumlichen Grundversorgung (Service public) anerkannt und gestärkt wird.

Der Langsamverkehr ist nicht nur für das Funktionieren des Personenverkehrssystems von grosser Bedeutung; die Erhöhung seines Verkehrsanteils hat zahlreiche, weitere Vorteile (Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung sowie zur Erreichung von Energiezielen, urbane Standortattraktivität wie auch Gesundheitsförderung).

Beschlüsse des Parlaments über neue einmalige Ausgaben von mehr als 2,5 Millionen Franken oder entsprechende Einnahmehäufungen sind gemäss Art. 9 lit. d der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung zu unterbreiten (Obligatorisches Referendum).

Formelles

Die Beratung dieser Vorlage fand in der Parlamentssitzung vom 28. Juni 2021 statt – damals noch zusammen mit der Volksinitiative, die im Anschluss zurückgezogen wurde. Das Parlament stimmte dem Gegenvorschlag der vorberatenden Kommission und des Stadtrats mit 24 zu 7 Stimmen zu.

Diskussion im Parlament

Die Mehrheit des Parlaments vertritt ihre Meinung mit den folgenden Argumenten:

- Wetzikon gewinnt durch ein verbessertes Velo- und Fusswegnetz an Attraktivität und die Massnahmen leisten einen Beitrag an die energie- und klimapolitischen Ziele. Im Vordergrund steht aber auch die Verbesserung der Sicherheit von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern.
- Mittels einer aufwendigen Prüfung wurden Massnahmen zur Verbesserung des Netzes definiert. Damit sich diese Analyse gelohnt hat, sollen die Massnahmen nun schliesslich auch (zeitgerecht) umgesetzt werden.
- Das Instrument des Rahmenkredits ist zu befürworten, da es dem Stadtrat Flexibilität bei der Umsetzung gibt und den Prozess beschleunigen kann. Ohne Rahmenkredit müsste der Stadtrat bei jeder Massnahme über 250'000 Franken (respektive ab 2022 über 325'000 Franken) ans Parlament und allenfalls an die Urne gelangen.

Die Minderheit des Parlaments vertritt ihre Meinung mit den folgenden Argumenten:

- Gegen bauliche Massnahmen zum Schutz von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgänger ist nichts einzuwenden. Es ist jedoch nicht notwendig, alle Projekte innerhalb von sieben Jahren umzusetzen. Die Kosten sind zu hoch und es ist mit einem Nachtragskredit zu rechnen.
- Die Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes ist ein Legislaturziel 2018 – 2022 des Stadtrats. Dieses wird auch ohne Rahmenkredit angestrebt. Mit einem Rahmenkredit werden dem Parlament und dem Volk das Mitspracherecht bei den Teilprojekten entzogen.

Das Parlament hat den Gegenvorschlag an seiner Sitzung vom 28. Juni 2021 mit 24 zu 7 Stimmen angenommen.

Empfehlung an die Stimmberechtigten und Antrag

Die Mehrheit des Parlaments und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, den Gegenvorschlag anzunehmen.

Eine Minderheit des Parlaments empfiehlt den Stimmberechtigten, den Gegenvorschlag abzulehnen.

Stimmen Sie dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" zu?

Anhang

Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative"

Verfasst vom Stadtrat

Massnahmenliste zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweginitiative"

01.10.2020

Eigenständige Massnahmen

Lage	Detail	Kosten	Start	Ende	Quelle	Nr.
Bahnhof	inkl. Park+Ride	100 000	2023	2023	MaPlaFV	121.08
Gehweg Widum Abschnitt 2	Strandbadstrasse bis Usterstrasse entlang Bahnlinie	350 000	2024	2024	Schwachstellen Velonetz	M 3.07
Bahnhofstrasse	Tödistrasse/Bahnhofstrasse	100 000	2025	2026	MaPlaFV	121.29
Gehweg Widum Abschnitt 7/8/9	Pappeln- bis Motorenstr. inkl. Unterführung Bahnhof Kempten	4 100 000	2025	2028	Schwachstellen Velonetz	M 3.03
Bushof	inkl. Vorplatz Bahnhof	100 000	2025	2028	MaPlaFV	121.11
Gehweg Widum Abschnitt 10	Bahnhof Kempten bis Kastellstrasse	350 000	2027	2028	MaPlaFV	121.61
Kosten eigenständige Massnahmen		5 100 000				

Mit Strassenbauprojekten koordinierte Massnahmen

Lage	Detail	Kosten	Start	Ende	Quelle	Nr.
Kratzstrasse	Eichstrasse bis Bahnhofstrasse	50 000	2023	2024	MaPlaFV	121.25
Spitalstrasse TP1/2/4	Eggstrasse bis Hinwilerstrasse	450 000	2023	2025	Schwachstellen Velonetz	M 3.14
Zürcherstrasse	Velofurt auf Höhe Rainstrasse	50 000	2023	2023	Schwachstellen Velonetz	M 1.27
Poststrasse	Pfaff-Kreuzung bis Personenunterführung	50 000	2023	2023	Schwachstellen Velonetz	M 1.13
Poststrasse	Personenunterführung bis Pfaff-Kreuzung	50 000	2023	2023	Schwachstellen Velonetz	M 1.14
Spitalstrasse TP2	Spital	150 000	2024	2024	MaPlaFV	121.27
Spitalstrasse TP3	Kreisel Bachtelstrasse bis Hinwilerstrasse	100 000	2025	2025	Schwachstellen Velonetz	M 1.18
Kosten koordinierte Massnahmen		900 000				

Gesamtkosten Massnahmen Gegenvorschlag

6 000 000 Franken



Stadtverwaltung Wetzikon
Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon
Telefon 044 931 32 00
Telefax 044 931 32 01
info@wetzikon.ch
www.wetzikon.ch

