

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 4. November 2020

2020/220 0.04.03 Initiativen
Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative", Gegenvorschlag Stadtrat, Antrag und Weisung (Parlamentsgeschäft 20.06.23)

Beschluss Stadtrat

1. Antrag und Weisung für den Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.
2. Die Stadtkanzlei 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 Stadtkanzlei an:
 - Initiativkomitee, vertreten durch Christine Walter, Strandbadstrasse 44, 8620 Wetzikon
5. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (als Antrag und Weisung mit Aktenverzeichnis)
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Tiefbau

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag für den Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" zur Genehmigung durch das Parlament.

Antrag und Weisung an das Parlament

Parlamentsgeschäft 20.06.23

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:

(Zuständig im Stadtrat Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

1. Es wird festgestellt, dass die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" gültig ist.
2. Die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" vom 11. Juli 2019 wird abgelehnt.
3. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" vom 11. Juli 2019 beschlossen:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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 sechs Millionen Franken bewilligt. Dabei setzt die Stadt die Massnahmen der bereits und aktuell erfassten Schwachstellen des Fuss- und Velonetzes 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 Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der Zielerreichung und des Rahmenkredits sowie der getroffenen Massnahmen. |
|--|

Weisung

Zusammenfassung

Die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" wurde am 11. Juli 2019 eingereicht. Sie fordert einen Rahmenkredit für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs.

Der Stadtrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung, weil er die umzusetzenden Massnahmen als nicht klar genug definiert und die genannten Grundlagen als zu wenig umfassend betrachtet.

Aus Energie- und klimapolitischen Überlegungen, aber auch weil Wetzikon durch die Realisierung der Massnahmen attraktiver wird, befürwortet der Stadtrat die geforderten Investitionen in das Fuss- und Velowegnetz. Er stellt deshalb der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüber. Er erhofft sich dadurch eine Verbesserung des Modal-Split d.h. eine Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten des Langsamverkehrs resp. des Öffentlichen Verkehrs. Diese Verlagerung trägt aus Sicht des Stadtrates einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Energiepolitischen Ziele sowie zur Entschärfung der Verkehrsprobleme der Stadt bei.

Folglich beantragt der Stadtrat dem Parlament die Initiative abzulehnen und den Gegenvorschlag der Urnenabstimmung zu unterbreiten.

Ausgangslage

Die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" wurde am 11. Juli 2019 bei der Stadtkanzlei eingereicht. Sie fordert, einen Rahmenkredit über 8,0 Mio. Franken für die Planung und den Bau eines Fuss- und Velowegnetzes sowie die Verbesserung der Fuss- und Veloweginfrastruktur in der Stadt Wetzikon zu bewilligen. Die Massnahmen zu den bereits erfassten Schwachstellen, welche kurz- und mittelfristig zur Umsetzung geplant sind, sollen bis 2028 baulich umgesetzt werden.

Der Beschluss über die Initiative unterliegt der Urnenabstimmung. Das Parlament ist berechtigt der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Mit Stadtratsbeschluss vom 21. August 2019 (SRB-Nr. 151/2019) wurde festgestellt, dass die Volksinitiative zustande gekommen ist. Mit Stadtratsbeschluss vom 18. Dezember 2019 (SRB-Nr. 251/2019) wurde die Gültigkeit der Initiative in Form des ausgearbeiteten Entwurfs festgestellt. Mit der Feststellung der Gültigkeit beschloss der Stadtrat, dem Parlament einen Gegenvorschlag zur Initiative zu unterbreiten. Die Frist für deren Ausarbeitung inklusive Bericht und Antrag an das Parlament beträgt 16 Monate ab Einreichung der Initiative (§ 130 Abs. 4 Gesetz über die politischen Rechte, GPR), also bis zum 11. November 2020.

Ablehnung der Initiative durch den Stadtrat

Unklarer Umfang der Massnahmen und fehlende Massnahmen nur für Fussgänger

Die Initiative fordert die bauliche Umsetzung der kurz- und mittelfristig (2019 – 2026) geplanten Massnahmen zur Behebung der bereits und aktuell erfassten Schwachstellen des Fuss- und Velowegnetzes der Stadt Wetzikon. Sie bezieht sich dabei auf die im Rahmen des Projektes "Schwachstellen Velonetz" durch diverse Parlamentsmitglieder gesammelten Problemstellen für Velofahrer. Da dabei der Fokus auf die Velofahrer gelegt wurde, sind damals faktisch keine reinen Massnahmen nur zugunsten der Fussgänger erhoben worden. Zudem ist die Massnahmenliste sehr umfangreich und enthält auch bereits erledigte resp. hinfällig gewordene Massnahmen. Einige Massnahmen können aufgrund übergeordneter Projekte und Abhängigkeiten auch nicht innerhalb des ursprünglich abgeschätzten Zeitraumes umgesetzt werden. Zusammengefasst empfindet der Stadtrat den Initiativtext deshalb als zu wenig konkret.

Überprüfung der Höhe des Rahmenkredites

Um die Auswirkungen auf die Finanzplanung abschätzen zu können und gleichzeitig die Höhe des Rahmenkredites zu hinterfragen, hat der Stadtrat eine Überprüfung der Kosten der einzelnen Massnahmen in Auftrag gegeben. Diese Überprüfung erfolgte anhand einer konkretisierten und vervollständigten Massnahmenliste, wobei für jede Massnahme ein realistischer Ausführungszeitraum definiert wurde.

Diese Überprüfung zeigt auf, dass der beantragte Rahmenkredit über 8,0 Mio. Franken für die innerhalb der in der Initiative vorgeschlagenen Laufzeit realisierbaren Massnahmen zu hoch angesetzt ist und deshalb sinnvollerweise auf 6,0 Mio. reduziert werden sollte.

Aus genannten Gründen unterstützt der Stadtrat die Initiative nicht und empfiehlt diese den Stimmberechtigten zur Ablehnung.

Ausarbeitung Gegenvorschlag

Vorgehen

Zur Überprüfung der Machbarkeit bezüglich der in der Initiative genannten Kosten und Termine hat die Abteilung Tiefbau auf die Unterstützung des Ingenieurbüros B+S AG, Zürich zurückgegriffen. Zur Aufbereitung der Grundlagen haben die Projektverantwortlichen folgendes Vorgehen gewählt:

Verwendete Grundlagen

Für das Zusammentragen der einzelnen Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr wurde auf folgende bestehende Planungsgrundlagen zurückgegriffen:

- Schwachstellenanalyse Velonetz, Stadt Wetzikon, März 2019
- Massnahmenplan Fussverkehr (MaPlaFu), AFV, Kanton Zürich
- Strassenbauprogramm Stadt Wetzikon, laufend
- Kommunalen Richtplan, Verkehrsplan I + II, März 2013
- Regionaler Richtplan Verkehr, Beschluss Regierungsrat vom Dezember 2018

Verortung der Massnahmen und Definition Zuständigkeiten

Um einen Überblick über die unterschiedlichen Massnahmen und Projekte zu erhalten, wurden sämtliche Massnahmen und Projekte aus den Grundlagen im GIS verortet. Allfällige doppelt genannte Massnahmen wurden so erkannt und konnten bereinigt werden.

Sowohl die Schwachstellenanalyse Velonetz als auch der MaPlaFu weisen Massnahmen bzw. Schwachstellen auf den Kantons- und Gemeindestrassen aus. Einzelne Massnahmen liegen auf kantonalen Strassen, welche jedoch durch die Stadt finanziert werden müssen (z. B. neue Fussgängerquerung). Umgekehrt gibt es bei der Veloinfrastruktur Massnahmen, welche auf kommunalen Strassen liegen, jedoch durch den Kanton finanziert werden (z.B. Veloroute Spitalstrasse und Usterstrasse). Im Rahmen dieser Arbeit wurden die Zuständigkeiten bzw. die Finanzierungspflicht der Massnahmen anhand der aktuellen regionalen Richtplanung überprüft. Für die Erarbeitung des Gegenvorschlages wurden nur Massnahmen in der Finanzierungspflicht der Stadt Wetzikon berücksichtigt.

Definition Umsetzungszeitpunkt

Da die Grundlagen teilweise schon älter und die Umsetzungszeiträume in den Grundlagen teilweise nicht klar definiert sind, mussten die Umsetzungszeitpunkte der jeweiligen Massnahmen neu definiert werden. Bei denjenigen Massnahmen aus der Schwachstellenanalyse Velonetz und dem MaPlaFu welche sich mit einem Projekt aus dem Strassenbauprogramm der Stadt Wetzikon überschneiden, wurde der Umsetzungszeitpunkt an denjenigen aus dem Strassenbauprogramm angepasst. Im Strassenbauprogramm der Stadt Wetzikon sind auch die Umsetzungszeitpunkte der kantonalen Strassenbauprojekte enthalten.

Bei allen übrigen Massnahmen wurden folgende Umsetzungszeitpunkte definiert:

kurzfristig:	2021 – 2022
mittelfristig:	2023 – 2028
langfristig:	2029 – 2050

Zusätzlich wurde punktuell geprüft, ob einzelne Massnahmen bereits umgesetzt wurden. Dabei fokussierte sich die Prüfung auf die Massnahmen, welche nach 2022 zu realisieren sind.

Kostenschätzung

Sofern vorhanden, wurden die Kosten anhand bestehender Projekte oder gemäss dem Strassenbauprogramm der Stadt Wetzikon den jeweiligen Massnahmen zugewiesen. Bei den meisten Massnahmen handelt es sich jedoch um punktuelle Schwachstellen, für die keine Kostenschätzung vorhanden war. Aufgrund von Erfahrungen aus anderen Projekten wurden die Massnahmen kategorisiert und die Kosten pro Kategorie bzw. Schwachstelle grob geschätzt. Einzelne Massnahmen (z.B. Neubau Fussgängerbrücke oder Anpassung SBB-Unterführung) konnten nicht kategorisiert werden. Die Kosten für diese Massnahmen wurden separat geschätzt. Auf die Ausarbeitung von Vorstudien zur Verifizierung der Kosten der Schwachstellen wurde aufgrund des zu grossen Aufwandes jedoch vorerst verzichtet.

Einzelne Massnahmen sind mit Kosten von 0 Franken veranschlagt. Dies hat folgende Gründe:

- Die Massnahme wurde bereits umgesetzt (z.B. Stationsstrasse)
- Die Schwachstelle kann durch die Einführung einer Tempo 30-Zone behoben werden (keine explizite Fuss- und Velomassnahme)
- Die Umsetzung zur Behebung der Schwachstelle wurde geprüft, die Massnahme kann jedoch nicht umgesetzt werden (z.B. Fussgängerquerung Bahnhofstrasse MaPlaFu 121.13)

Ergebnis

Jede Massnahme aus der Schwachstellenanalyse Velonetz und dem MaPlaFu konnte zeitlich terminiert, mit einer Kostenschätzung hinterlegt und geografisch im GIS verortet werden. Wo möglich, sind die Massnahmen bezüglich Kosten und Realisierungshorizont auf das Strassenbauprogramm der Stadt Wetzikon abgestimmt.

Bei der Auswertung der Daten wurde zwischen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, welche im Rahmen von Strassenbauprojekten umgesetzt werden und eigenständigen Projekten für den Fuss- und Veloverkehr differenziert. Zudem wurde die Auswertung unterteilt nach kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Massnahmen. Es sind nur Massnahmen in der Finanzierungspflicht der Stadt Wetzikon erfasst:

		Strassenbauprojekte	Projekt Fuss-/ Veloverkehr	Total
kurzfristig (2020–2022)	Anzahl Massnahmen Total Kosten	6 100'000	11 600'000	17 700'000
mittelfristig (2020–2028)	Anzahl Massnahmen Total Kosten	7 900'000	6 5'100'000	13 6'000'000
langfristig (2029–2050)	Anzahl Massnahmen Total Kosten	6 200'000	14 16'900'000	20 17'100'000
Total (2020–2050)	Anzahl Massnahmen Total Kosten			50 23'800'000

Tabelle 1: Übersicht der Anzahl Massnahmen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz und den erwarteten Kosten für die Stadt Wetzikon (rot hinterlegt = Laufzeit Rahmenkredit gemäss Initiative resp. Gegenvorschlag)

Kurzfristig stehen 17 Massnahmen mit einem Investitionswert von rund 0,7 Mio. Franken an.

Für die Laufzeit von 2023 bis 2028 sind 13 Massnahmen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz mit einem Investitionswert von rund 6,0 Mio. Franken geplant.

Langfristig, ab 2028, stehen weitere 20 Massnahmen mit einem Investitionswert von rund 17 Mio. Franken an. Der Umsetzungszeitpunkt vieler dieser Massnahmen ist zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt und schwierig abzuschätzen oder hängt von Drittprojekten (z.B. SBB) ab, welche einen langfristigen Realisierungshorizont aufweisen.

Erkenntnis

Gemäss dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz sind aktuell 50 Massnahmen in der Zuständigkeit der Stadt Wetzikon definiert, welche ein Investitionsvolumen von rund 23,8 Mio. Franken auslösen werden.

Kurz- bis mittelfristige Massnahmen, welche zusammen mit einem Strassenbauprojekt realisiert werden können, weisen in der Regel verhältnismässig tiefe Kosten auf. Meist handelt es sich um punktuelle Verbesserungen oder die Schwachstellen können durch die Einführung von Tempo 30 behoben werden. Hohe Kosten fallen für den Bau neuer Infrastrukturanlagen für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Widum-Kempten an. Dort steht mit der neuen Unterführung beim Bahnhof Kempten die auch deutlich grösste Investition an.

Bei den langfristigen Massnahmen sind mit dem Neubau der PU-Süd beim Bahnhof Wetzikon und den Velomassnahmen entlang der Hittnauer-, der Bachtel- und der Binzackerstrasse hohe Kosten verbunden. Die Massnahme des Neubaus eines Fusswegs entlang des Wildbachs löst ebenfalls hohe Kosten aus. Allerdings sind die Velomassnahmen entlang der Hittnauer- und Bachtelstrasse sowie der Fussweg entlang des Wildbachs nicht im kommunalen Richtplan enthalten.

Die Planungsgenauigkeit bezüglich Kosten und Realisierungshorizont nimmt ab dem Jahr 2028 stark ab. Dies ist nicht weiter erstaunlich, da das Strassenbauprogramm mehrheitlich Massnahmen und Projekte bis und mit 2028 ausweist und erst vereinzelt Projekt mit späterem Umsetzungshorizont beinhaltet.

Sämtliche Schwachstellen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz, welche bis 2028 umgesetzt werden sollen, sind im Investitionsprogramm der Stadt Wetzikon enthalten. Einzelne Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden.

Empfehlung

Aufgrund der durchgeführten Auswertungen wird vom Projektteam folgende Empfehlung für den Gegenvorschlag gemacht:

Reduktion der Rahmenkredit-Summe auf 6,0 Mio. Franken und Beibehaltung der Umsetzungsfrist bis 2028

Gegenvorschlag

Anstelle des Wortlautes aus der Volksinitiative wird dem Parlament aufgrund der beschriebenen Überprüfung folgender Gegenvorschlag unterbreitet:

Begehren Initiative

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 acht Millionen Franken bewilligt. Dabei setzt die Stadt die kurz – und mittelfristig (2019-2026) geplanten Massnahmen der bereits und aktuell erfassten Schwachstellen des Fuss- und Velonetzes baulich bis 2028 um.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Einzelprojekte entscheidet der Stadtrat.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der Zielerreichung und des Rahmenkredits sowie der getroffenen Massnahmen.

Gegenvorschlag

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 sechs 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 Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der Zielerreichung und des Rahmenkredits sowie der getroffenen Massnahmen.

Begründung

Aufgrund der Auswertung wird empfohlen, die Rahmenkredit-Summe von acht auf sechs Millionen Franken zu reduzieren. Damit können sämtliche vorgeschlagenen Massnahmen aus dem MaPlaFu und der Schwachstellenanalyse Velonetz im Zeitraum zwischen 2023 und 2028 finanziert werden. Die Finanzierung von Fuss- und Velomassnahmen im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten und diversen Projekten für den Fuss- und Veloverkehr wäre gesichert. Die Umsetzungsfrist des Rahmenkredits bis 2028 ist beizubehalten.

Eine Erhöhung der Umsetzungsfrist des Rahmenkredits (>2028) zur Einhaltung der gemäss Initiative geforderten 8 Mio. Franken wird als nicht sinnvoll erachtet. Die Planungssicherheit nimmt, wie bereits erwähnt, ab 2028 stark ab. Eine klare Zuweisung der Gelder auf Projekt ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

Mit der Anpassung und der Annahme des Gegenvorschlags kann die Planungssicherheit der teils komplexen und kostenintensiven Bauvorhaben gesichert werden. Die einzelnen Projekte können ausgelöst und zügig bearbeitet werden. Rückschläge aufgrund politischer Diskussionen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Einzelprojekte können vermieden werden. Damit kann ein wichtiger Beitrag zu einer effizienten und erfolgsversprechenden Abwicklung der Projekte zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs geleistet werden.

Erwartete Wirkung der Massnahmen

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

Im Alltagsverkehr liegen die Stärken des LV im Kurzstreckenbereich bis rund 15 Minuten (zu Fuss bis 1 km; mit dem Velo bis 5 km; mit dem E-Bike bis 7 km). Das gilt sowohl für den LV als eigenständige Mobilitätsform (von "Tür-zu-Tür") als auch in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln (kombinierte Mobilität / Transportkette). Bei diesen Reisezeiten und Distanzen besteht ein grosses, noch nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotenzial. Im Freizeitverkehr liegen die grössten Verlagerungspotenziale zu Gunsten des LV bei der Naherholung in und um die Stadt sowie beim Wandern, Velowandern und Skaten in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln, vorab dem öffentlichen Verkehr.

Zur Ausschöpfung dieses Potenzials benötigt der LV attraktive, sichere, zusammenhängende sowie – wegen seiner hohen Umwegsensibilität – möglichst engmaschige Netze. Von gleichrangiger Bedeutung sind eine verlässliche Wegweisung, eine optimale Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln (vorab zum ÖV) sowie attraktive und sichere Nebenanlagen (z.B. Veloabstellplätze und ein öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität).

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

Beitrag zur Nachhaltigen Entwicklung

Der LV ist nicht nur für das Funktionieren des Personenverkehrssystems von grosser Bedeutung; die Erhöhung seines Verkehrsanteils hat zahlreiche, weitere Vorteile. Der LV erfüllt in fast idealtypischer Weise alle Ansprüche einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilität, vorab im Nahverkehrsbereich der Städte und Agglomerationen sowie beim Freizeitverkehr.

Wirtschaft

Investitionen der öffentlichen Hand zugunsten des LV weisen eine hohe Effizienz aus; für die Nutzenenden ist der LV kostengünstig und grundsätzlich allen zugänglich. Der nachhaltige Freizeitverkehr (Wandern, Velo, MTB) trägt massgeblich zur touristischen Wertschöpfung bei. Ein gutes LV-Angebot für die Naherholung ist ein wesentlicher Bestandteil der urbanen Standortattraktivität.

Umwelt

Der LV als nicht motorisierte Mobilität schont die nicht erneuerbaren Ressourcen, emittiert kein CO₂, reduziert die Luftschadstoffbelastung, verursacht keinen Lärm und hat einen geringen Flächenbedarf. Die angestrebte Erhöhung des LV am Verkehrsanteil trägt daher auch einen positiven Beitrag zur Erreichung der Energieziele der Stadt Wetzikon bei.

Gesellschaft

Der LV trägt zu einem gesundheitsfördernden Mass an Bewegung bei. Belebte Wohnumfelder und Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen tragen dank geringen Immissionen und der Möglichkeit spontaner sozialer Kontakte zu einer hohen Lebensqualität bei. Mit Blick auf die demographische Entwicklung akzentuiert sich das Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Langsamverkehrsnetzen.

Finanzielle Überlegungen

Die im Rahmen des Gegenvorschlages geplanten Massnahmen sind alle bereits in Planung und auch in der Investitions- und Aufgabenplanung der Stadt Wetzikon berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die geplante Ergänzung des Fuss- und Radweges entlang dem Bahndamm zwischen der Usterstrasse und dem Bahnhof Kempten. Die Kostenschätzungen der entsprechenden Teilprojekte summieren sich auf rund 4,8 Mio. Franken, was 80 % des gesamten Rahmenkredites entspricht. Die restlichen Massnahmen sind entweder kleinere Eingriffe, welche einzeln weniger als 100'000 Franken kosten und deshalb der Erfolgsrechnung belastet werden müssen, oder es sind Massnahmen, welche im Rahmen von koordinierten Strassenbauprojekten zur Umsetzung geplant sind. Die entsprechenden Kosten gehen deshalb zu Lasten des Kostendaches von durchschnittlich 3,0 Mio. Franken pro Jahr für Strassenbauprojekte.

Im Hinblick auf die Volksinitiative wurde in die Investitions- und Aufgabenplanung 2020 - 2024 ausserdem bereits eine Summe von 4,3 Mio. Franken (2023 – 2028) aufgenommen. Insgesamt sind im Zeitraum von 2023 bis 2028 rund 8,1 Mio. Franken für Fuss- und Radwegprojekte in der Finanzplanung berücksichtigt.

Zu erwähnen ist zudem, dass bei einem Teil der Projekte für den Fuss- und Radweg entlang dem Bahndamm noch mit Kostenbeteiligungen aus den verschiedenen Agglomerationsprogrammen zu rechnen ist. Diese Agglo-Beiträge wurden in der Berechnung der Summe für den Rahmenkredit nicht berücksichtigt, da die entsprechenden Anteile der anrechenbaren Kosten noch nicht definitiv ausgewiesen sind.

Erwägungen des Stadtrats

Der Stadtrat unterstützt das der Volksinitiative zu Grunde liegende Begehren, die Fuss- und Radweginfrastruktur zügig zu vervollständigen und bekannte Schwachstelle zu beseitigen. Aus diesem Grund hat er sich mit dem Anliegen intensiv auseinandergesetzt und nebst der im Initiativtext erwähnten, städtischen Grundlage "Schwachstellenanalyse Velonetz" zusätzlich den kantonalen "Massnahmenplan Fussverkehr (MaPlaFu)" beigezogen. Dadurch stellt er sicher, dass die Initiative nicht nur die Anliegen der Velofahrer, sondern auch der Fussgänger entsprechend berücksichtigt. Er erhofft sich, dadurch eine breitere Zustimmung innerhalb der Stimmbevölkerung zu erlangen. Auf Basis dieser zwei Massnahmenkataloge und unter Berücksichtigung des städtischen Strassenbauprogrammes 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. Aufgrund dieser Gegenüberstellung hat er entschieden, einen Gegenvorschlag mit einer konkretisierten Massnahmenliste und einer um zwei Millionen Franken reduzierten Rahmenkreditsumme zu formulieren.

Der Stadtrat empfiehlt dem Grossen Gemeinderat, die Initiative abzulehnen und den Gegenvorschlag zu unterstützen.

Obligatorisches Referendum

Gemäss Art. 9 lit. d der Gemeindeordnung vom 23. September 2012 sind Beschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 2'500'000 Franken der Urnenabstimmung zu unterbreiten. Der Beschluss über die Genehmigung des Rahmenkredits in Höhe von 6,0 Mio. Franken unterliegt somit dem obligatorischen Referendum.

Akten

- Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative
- SRB 151 vom 21.08.2019 Volksinitiative Fuss- und Velowege, Feststellen des Zustandekommens
- SRB 251 vom 18.12.2019 Volksinitiative Fuss- und Velowege, Gültigkeit und Ausarbeitung Gegen-vorschlag
- Projektliste zum Gegenvorschlag vom 1. Oktober 2020

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin