

**2023/157 6.04.03.01 Strassen, Wege, Plätze
Knoten Zürcher-/Usterstrasse, Verlängerung Linksabbiegestreifen/LSA Knoten/Brücke/Umlegung Veloweg, Äusserung von Begehren gemäss §12 StrG, Stellungnahme zum Projekt und Bestätigung Kostenanteil**

Beschluss Stadtrat

1. Vom Vorprojekt des kantonalen Tiefbauamts für den Umbau des Knotens Zürcher-/ Usterstrasse zu einem LSA-gesteuerten Knoten wird Kenntnis genommen. Ausdrücklich vorbehalten bleiben neue Erkenntnisse nach Abschluss der vom Stadtrat gewünschten, vertieften verkehrstechnischen Untersuchungen.
2. Der Stadtrat ersucht das kantonale Tiefbauamt, zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion und der Stadt Wetzikon, den Verzicht von Abbiegebeziehungen am Knoten Zürcher-/ Usterstrasse, die Unterbindung des Ausweichverkehrs mit griffigen Massnahmen sowie die Synthese (über alle Verkehrsteilnehmenden) mit dem Bau der Oberlandautobahn, insbesondere mit Blick auf die Veränderung des Verkehrsflusses und die Nutzung der Weststrasse, vertieft zu untersuchen .
3. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der errechneten Kostenbeteiligung von ca. 2'000'000 Franken für den Anteil am Umbau des Knotens Zürcher-/ Usterstrasse zu einem LSA-gesteuerten Knoten.
4. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
5. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
6. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren
7. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)
 - Leiter Geschäftsbereich Bau, Planung + Umwelt
 - Leiter Geschäftsbereich Finanzen + Immobilien
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Abteilungsleiterin Umwelt + Energie und Projektleiterin Fernwärme
 - Abteilungsleiter Bevölkerung + Sicherheit
 - Leiter Technik & Dienstleistungen SWW
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Bereichsleiter Unterhaltsdienst
 - Bereichsleiter Stadtentwässerung
 - Projektleiterin Tiefbau

Ausgangslage

Vorliegendes Vorprojekt

Die Zürcherstrasse in der Stadt Wetzikon zählt zum Strassennetz des Kantons Zürich und ist als Nationalstrasse 3. Klasse im ASTRA-Perimeter integriert. Der Kanton Zürich plant am Knoten Zürcher-/ Usterstrasse die Realisierung einer Lichtsignalanlage (LSA). Diese dient der Dosierung des Verkehrsaufkommens in der Stadt Wetzikon im Sinne einer Pfortneranlage. Hierfür ist ein Ausbau des Knotens mit zusätzlichen Fahrstreifen in der Zürcher- sowie Usterstrasse erforderlich. Für die Verbesserung des Fuss-/Veloverkehrs soll der Knoten entflechtet und eine Veloschnellroute realisiert werden.

Die Stadt Wetzikon wurde während der Erarbeitung des Vorprojekts laufend über den aktuellen Stand des Projekts informiert. Einwände der Stadt sowie das übergeordnete Verkehrskonzept (Strategie Strassennetz Wetzikon) wurden im Vorprojekt soweit möglich berücksichtigt. Die Schnittstelle zum städtischen Sanierungsprojekt Usterstrasse sowie Vorhaben der Stadtwerke Wetzikon (Heizzentrale ARA, Fernwärmeleitung) wurde aufeinander abgestimmt.

Mit Schreiben vom 3. Mai 2023 und im Rahmen der Äusserung von Begehren gemäss § 12 in Verbindung mit § 13 des Strassengesetzes (StrG) wurde die Stadt Wetzikon vom kantonalen Tiefbauamt (TBA) um eine Stellungnahme zum Vorprojekt und zur Bestätigung der Kenntnisnahme des Kostenanteils gebeten.

Planungsgeschichte

Als Strasseneigentümerin erarbeitete die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zwischen 2015 und 2017 eine Machbarkeitsstudie "LSA Zürcher-/ Usterstrasse, Verlängerung Linksabbiegestreifen und Revitalisierung Aabach". Am 20. September 2017 nahm der Stadtrat Stellung zur Machbarkeitsstudie vom 31. Mai 2017 sowie zum vorgesehenen Kostenteiler. Die Machbarkeitsstudie untersuchte damals alle aus Sicht der Stadt Wetzikon relevanten Punkte im Zusammenhang mit der Knotenumgestaltung. Das Resultat der Studie zeigte eine durchdachte Lösung auf, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird und der die Stadt Wetzikon grundsätzlich zustimmen konnte. Der vorgeschlagene Kostenteiler für die Infrastruktur wies für die Stadt Wetzikon ein unbefriedigendes Interessensverhältnis auf. Die Stadt Wetzikon erwartete vom Kanton, dass die Reduktion des regionalen Durchgangsverkehrs im Stadtgebiet deutlich höher gewichtet wird und dass der Kostenteiler zu Gunsten der Stadt Wetzikon nochmals überarbeitet werde.

Von 2017 bis 2018 erarbeitete Kanton und Stadt gemeinsam die Studie Strategie Strassennetz Wetzikon. Mit dieser Studie wurde die notwendige Grundlage geschaffen, um Massnahmen für eine tragbare Verkehrsentwicklung in Wetzikon benennen zu können. Die Studie bildete zudem die Basis für die schriftliche Vereinbarung "Letter of Intent" (LOI) zwischen der Stadt Wetzikon und der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, in welcher das angestrebte Strassennetz sowie die zu prüfenden und weiterzuverfolgenden Massnahmen verbindlich genannt werden. Um die Verkehrsqualität auf Staats- und Gemeindestrassen in Wetzikon zu verbessern und langfristig zu sichern, strebten Kanton und Stadt die Realisierung der Westtangente als netzergänzende Massnahme an. Die zusätzliche Umsetzung weiterer Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz, darunter auch eine LSA am Knoten Zürcher-/Usterstrasse, sollte den zufließenden Verkehr gezielt optimieren, steuern und lenken. Inzwischen hat sich jedoch der vorgesehene Strassenverlauf der Westtangente aus umweltrechtlicher Sicht (Moorlandschaft Pfäffikersee) als nicht bewilligungsfähig erwiesen. Der Kanton hat daher im September 2021 entschieden, das Projekt "Westtangente" nicht weiterzuverfolgen. An der Umsetzung der Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz gemäss LOI beteiligen sich Kanton und Stadt jedoch

unabhängig davon weiter. Kanton und Stadt haben Anfang 2023 erneut bekräftigt, dass die im LOI aufgeführten Massnahmen (ohne Westtangente) weiterhin Gültigkeit haben und deshalb von beiden Seiten weiter vorangetrieben werden. Zusammenfassend auch die Massnahme M-1: LSA Zürcher-/ Usterstrasse.

Zwischenzeitlich wurde die Machbarkeitsstudie für den Knotenumbau aus dem Jahr 2017 in ein Vorprojekt nach neusten Normen und Richtlinien des Kantons Zürich überführt.

Verkehrliche Einordnung

Die Usterstrasse bildet die direkteste Verbindung zwischen dem Aathal und dem Zentrum von Oberwetzikon. Sie erschliesst zudem ein grosses Wohnquartier. Diese kommunale Strasse wird daher intensiv genutzt und trägt, trotz einem rund 750 m langen Tempo-30-Abschnitt (Einführung aus Lärmschutzgründen), immer noch eine tägliche Verkehrslast von rund 10'000 Fahrzeugen.

Eine Ursache für die starke Verkehrsbelastung der Usterstrasse stellt der Umgehungsverkehr der zu den Hauptverkehrszeiten stark überlasteten Zürcher- und Rapperswilerstrasse sowie die kürzere Fahrzeit über die Achse Usterstrasse, trotz Tempo 30, dar. Teilweise wird sogar der Umweg über Oberwetzikon und die Bachtelstrasse von und nach Hinwil bzw. zur Autobahn in Kauf genommen, um nicht in Unterwetzikon im Stau stehen zu müssen.

Gemäss der kommunalen Richtplanung und der Studie Strategie Strassennetz Wetzikon hätte die Usterstrasse die untergeordnete Rolle einer Hauptsammelstrasse (HSS) und die im Besitz des Kantons stehenden Weststrasse müsste hingegen die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse (HVS) übernehmen.

Um das in der Richtplanung vorgegebene Strassenregime durchzusetzen und die Umfahrung des Staus über die Usterstrasse möglichst unattraktiv zu gestalten, soll am Knoten Zürcher-/ Usterstrasse eine Lichtsignalanlage (LSA) realisiert werden. Durch die Ausgestaltung der Grünphasen soll die LSA eine verkehrslenkende Funktion übernehmen und den MIV über die kantonalen Achsen (West- bzw. Bahnhofstrasse) ins Zentrum von Wetzikon bzw. über die Rapperswilerstrasse in Richtung Hinwil führen. Die Dosierung soll die LSA Medikon vor Überlastung schützen und den Stau auf der Zürcherstrasse hinter die LSA verlagern.

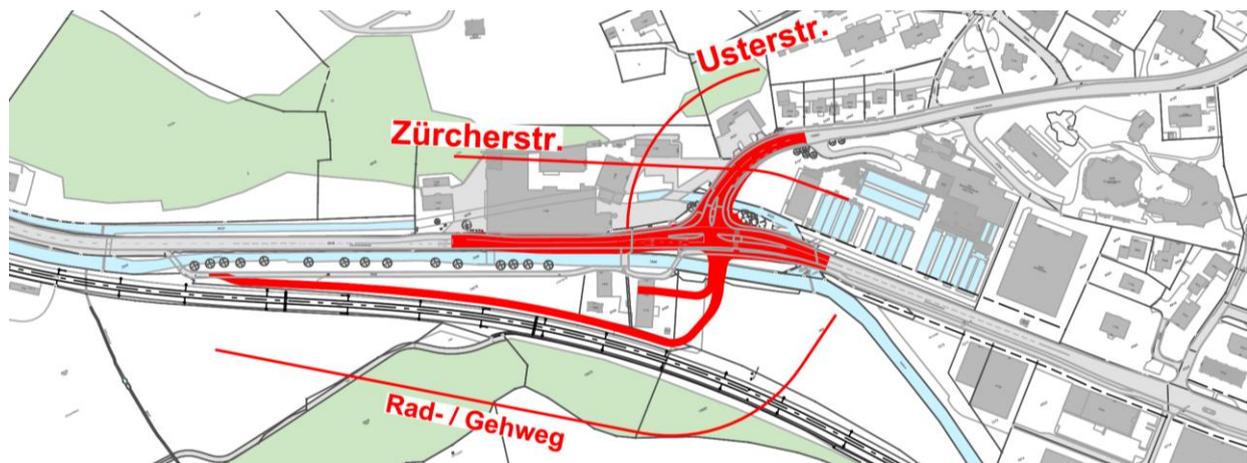
Projektbeschreibung

Im Rahmen des Projekts sieht das kantonale Tiefbauamt folgende Massnahmen vor:

- Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche mit punktueller Optimierung der Strassengeometrie.
- Verkehrssteuerung Knoten Zürcher- / Usterstrasse mittels Lichtsignalanlagen.
- Realisierung Veloschnellroute südlich des Aabachs.
- Neuerstellung eine kombinierten Radwegbrücke und Erschliessung des Areals Floos Süd.
- Beidseitiger Radstreifen im Abschnitt Usterstrasse.
- Verbreiterung der Brücke Usterstrasse zur Bereitstellung des Fahrraumes des Radstreifens.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für die Fussgänger- bzw. Veloverkehr.
- Erneuerung öffentliche Beleuchtung.
- Anpassen der Strassenentwässerung mit Einleitung in den Aabach und den Spinnereikanal inkl. lokaler Betoninstandsetzung des Brückenbestandes.
- Erneuerung Werkleitungstrasse.
- Sicherstellen Geländeversatz mittels Stützmauer Aabach.

- Instandsetzung der Oberfläche der Brücke Zürcherstrasse inkl. lokaler Betoninstandsetzung des Brückenbestandes
- Sicherstellen Grundstückerschliessung südlich des Aabachs mittels Brücke.
- Rückbau bestehender Kunstbauten über Aabach.

Die detaillierten Beschriebe der Projektierungselemente finden sich im Technischen Bericht zum Vorprojekt vom 22. Mai 2023.



Nachbarsprojekte / Vorhaben Dritter

Ausserhalb des Strassenprojektperimeters sind folgende Bauvorhaben durch Dritte geplant:

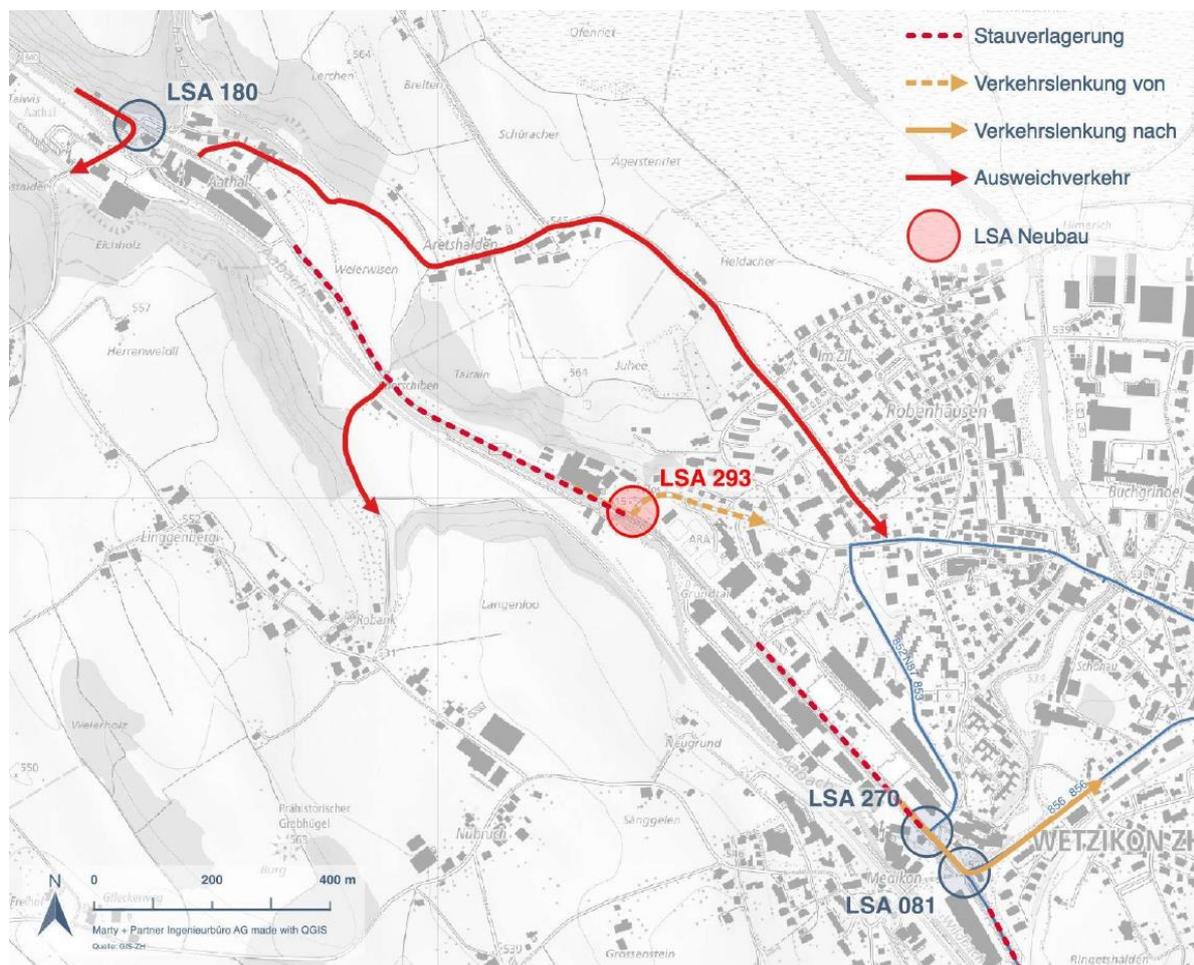
- HIAG, Gestaltungskonzept Spinnerei Floos
- Stadtwerke Wetzikon, Heizzentrale ARA Wetzikon, Parzelle 8107
- Stadtwerke Wetzikon, Fernwärmeleitung Richtung Süden, Norden und Areal Spinnerei Floos
- Stadt Wetzikon, Sanierung Usterstrasse, Abschnitt Haldenstrasse bis Zürcherstrasse

Innerhalb des Strassenprojektperimeters sind folgende Bauvorhaben durch Dritte geplant:

- Kanton Zürich, AWEL, Revitalisierung Aabach, Projektstufe Vorprojekt
- Stadt Wetzikon, Anschluss Usterstrasse an Knoten inkl. Linksabbieger, Projektstufe Vorprojekt
- Werkseigentümer, Leitungserneuerung/-umlegung, Projektstufe Vorprojekt
- HIAG, Anpassungen Kunstbauten infolge Strassenbauprojekt als Zubringer zum Areal Flos Süd, Projektstufe Vorprojekt

Funktionsbeschreibung der LSA

Die neue LSA Zürcher-/ Usterstrasse soll neben den üblichen Funktionen (sicherer Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer, etc.) auch verkehrssteuernde Aufgaben übernehmen. Die Strategie Strassennetz Wetzikon sieht für die neue LSA 293 zwei verkehrssteuernde Funktionen vor. Einerseits soll der Verkehr von der Usterstrasse auf die Weststrasse gelenkt und andererseits der Stau auf der Zürcherstrasse hinter die LSA Zürcher-/ Usterstrasse verlagert werden. Dabei gilt es zu beachten, dass der potenzielle Ausweichverkehr, insbesondere via Gstalderstrasse, Aretshalde und Robankstrasse, minimiert wird.



Verkehrslenkung

Um eine Verlagerung des Verkehrs auf die Route Zürcherstrasse – Weststrasse zu erreichen, muss die Reisezeit über die Usterstrasse künstlich verlängert werden. Dies geschieht über eine Kürzung der Grünzeit des Linksabbiegers auf der Zürcherstrasse. Dadurch wird ein Stau auf dem Linksabbiegestreifen erzeugt, was das Geradeausfahren und die Benützung der Weststrasse attraktiver macht. Die Länge des Linksabbiegestreifens wurde in einer Studie aus dem Jahr 2013 auf mindestens 100 Meter berechnet. Falls in den Spitzenstunden der Stauraum nicht ausreichen sollte, wird sich die Grünzeit des Linksabbiegers erhöhen, damit die Geradeausspur nicht blockiert wird.

Stauverlagerung / Dosierung

Der Stau vor der LSA Medikon soll hinter die LSA Zürcher-/ Usterstrasse verlagert werden, damit sich der Stau in einer siedlungsverträglicheren Zone ohne Behinderung des ÖV befindet. Dies wird ebenfalls durch eine Kürzung der Grünzeit erreicht. Diesmal wird der Stau auf der Geradeausspur der LSA Zürcher-/ Usterstrasse aufgebaut. Das Konzept sieht vor, dass dadurch die Gesamtreisezeit durch Wetzikon nicht erhöht wird, weil der Stau nicht grösser wird, sondern er sich nur an den Rand des Siedlungsgebietes verlagert.

Verkehrslenkung und Dosierung gleichzeitig

Wenn die Verkehrslenkung und Dosierung gleichzeitig in Betrieb sind, wird durch die Grünzeitkürzung der Geradeausspur (Dosierung) die Grünzeitkürzung des Linksabbiegers (Verkehrslenkung) neutrali-

siert. Damit wäre die Reisezeit über die Usterstrasse wieder kürzer. Die früheren Untersuchungen zur Verkehrslenkung gingen im Raum Medikon von nur einer LSA aus. Die zwei heute betriebenen LSA an der Haldenstrasse und an der Weststrasse verlängern aber in den Verkehrsspitzenstunden die Reisezeit über die Weststrasse und würden eine Verkehrslenkung aushebeln. Aus diesen beiden Gründen wird in den Verkehrsspitzenstunden die Dosierung aktiviert und in den Nebenverkehrszeiten die Verkehrslenkung.

Ausweichverkehr

Mit aktiver Dosierung wird, wie oben bereits erwähnt, die Reisezeit durch Wetzikon nicht erhöht. Dadurch entsteht somit keine zusätzliche Motivation für Fahrzeuglenkende die Ausweichrouten via Gstalderstrasse, Aretshalde oder Robankstrasse zu nutzen. Um bei einem Stauende in Sichtweite der LSA im Aathal die Gefahr der Ausweichroutenwahl über Gossau oder Seegräben zu verhindern, wird die maximale Staulänge mit einem Staudetektor ca. auf Höhe Otto's in Seegräben begrenzt.

Der potenzielle Ausweichverkehr muss mit weiteren flankierenden Massnahmen (z.B. durch zusätzliche Verkehrsberuhigung zu bestehenden Tempo 30 Regimen) minimiert und gegebenenfalls mit einer Dosieranlage, wie gemäss der kommunalen Richtplanung an der Seegräbnerstrasse vorgesehen, zurückgehalten werden.

Ausfahrt Usterstrasse

Mit der neuen LSA wird in der Knotenzufahrt der Usterstrasse für den MIV ein Rechtsabbiegestreifen und ein kombinierter Geradeaus-/Linksabbiegestreifen (Stauraumlänge ca. 18 m) geschaffen. Der Geradeaus-/Linksabbiegestreifen ist notwendig, um allenfalls eine zukünftige Buslinie bevorzugen zu können und die Leistungsfähigkeit der Spur stadtauswärts auf der Zürcherstrasse für die Stadtentleerung sicherzustellen.

Verzicht Linksabbiegestreifen Zürcherstrasse

Bei einem Verzicht auf den Linksabbiegestreifen auf der Zürcherstrasse Richtung Usterstrasse würden die beiden LSA bei Medikon überlastet und der Verkehr in den Spitzenstunden kollabieren.

Oberlandautobahn

Im Zuge der Realisierung der Oberlandautobahn muss die Verkehrssteuerung zum gegebenen Zeitpunkt überprüft und den neuen Begebenheiten angepasst werden.

Verkehrsführung während Bauausführung

Für das Vorprojekt wurde ein Konzept der Verkehrsführung während der Bauausführung ausgearbeitet. Die Verkehrsführung soll ohne Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder längere Regelung des Verkehrsflusses mittels Verkehrskadetten erfolgen. Auf kürzere Bauetappen wie beispielsweise Brückenabdichtungen müssen Umleitungsrouten eingerichtet werden. Mit den minimalen Einschränkungen und einer fliessenden Verkehrsführung soll unter anderem sichergestellt werden, dass sich während der Ausführung kein Schleichverkehr durch die umliegenden Gemeinden bildet.

Während der Ausführung sind sechs Bau- und Verkehrsphasen vorgesehen. Dabei soll der Verkehr in vier Bau- und Verkehrsphasen ca. acht Monate, wie bei der damaligen Erneuerung der Zürcher- und Weststrasse, über die Halden- und Usterstrasse umgeleitet werden.

Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

- Äusserung von Begehren § 12 / Mitwirkung der Bevölkerung § 13 StrG Mai 2023
- Abgabe Bauprojekt März 2024
- Öffentliche Planaufgabe § 16 in Verbindung § 17 Abs. 2 StrG Mai 2024
- Festsetzung § 15 StrG Projekt und Kreditbewilligung Feb. 2025
- Submission Baumeisterarbeiten Dez. 2025
- Ausführungsprojekt April 2026
- Baubeginn Hauptarbeiten April 2026
- Bauende / Verkehrsfreigabe April 2028
- Projektabrechnung Nov. 2028

Kostenschätzung und Kostenteiler

Die Gesamtkosten für das Projekt Knoten Zürcher- / Usterstrasse belaufen sich auf ca. 11'430'000 Franken inkl. Unvorhergesehenes und MwSt. Davon entfallen ca. 2'000'000 Franken zu Lasten der Stadt Wetzikon und ca. 380'000 Franken zu Lasten der HIAG Immobilien. Das ASTRA als Strasseneigentümerin beteiligt sich mit ca. 900'000 Franken am Projekt. Die Gesamtkosten des TBA betragen somit ca. 8'150'000 Franken. Die Kostengenauigkeit des vorliegenden Kostenvoranschlags mit der Bearbeitungsstufe Vorprojekt beträgt $\pm 20\%$.

Gesamtkosten	Betrag	Anteil %
Anteil ASTRA:	900'000.00	8 %
Anteil Kanton:	8'150'000.00	71 %
Anteil Stadt Wetzikon:	2'000'000.00	18 %
Anteil HIAG:	380'000.00	3 %
Total	11'430'000.00	100 %

Kostenbeteiligung Stadt Wetzikon

Die im Letter of Intent festgehaltenen Grundsätze besagen, dass die Finanzierung der Massnahmen projektspezifisch erfolgt. Die neuen Standards für Staatsstrassen und somit die neuen Grundsätze der Kostenteilung der Baudirektion von 2022 dienen dabei als Leitfaden zur Kostenaufteilung und Regelung der Grundsätze der Kostentragung. Der definitive Kostenteiler wird im Bauprojekt mit den Drittbeteiligten vereinbart.

Aufgrund der obenstehenden Grundsätze wird der Stadt Wetzikon folgender Vorschlag unterbreitet:

- Sämtliche Kosten, die für die Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes entstehen, werden zu 100 % durch das kantonale TBA getragen.
- Sämtliche Kosten für die LSA-Anlage werden zu 100 % durch das kantonale TBA getragen.
- Die Kosten für die provisorischen Verkehrsführungen gehen zu 100 % zu Lasten des kantonalen TBA.
- Die Kosten für die Erneuerung der Usterstrasse gehen zu 100 % an die Stadt Wetzikon.
- Der Ausbau aufgrund des Radwegs geht zu 100 % an das kantonale TBA. Der Linksabbieger der Fahrspur Uster Richtung Wetzikon geht zu 50 % an das kantonale TBA und zu 50 % an die Stadt Wetzikon. Dabei sind nur die Belagsarbeiten betroffen. Inselanpassungen und Werkleitungsanpassungen sind davon ausgeschlossen.
- Die Stützmauer Aabach geht zu 50 % an das kantonale TBA und zu 50 % an die Stadt Wetzikon.

- Die Kosten für die Umlegung der Hochwasserentlastung werden auf 150'000 Franken geschätzt und sind im KV der Stadt Wetzikon enthalten.

Erwägungen

Verkehrsplanung - Auswirkungen bzw. Nutzen für Wetzikon

Vor Kurzem hat der Kanton die Weststrasse sowie die Zürcherstrasse im Bereich der neuen LSA Haldenstrasse und der LSA Weststrasse ausgebaut, damit diese unter anderem für die herrschenden bzw. angedachten Verkehrsmengen genügend leistungsfähig sind. Weil verkehrslenkende Massnahmen fehlen, fliesst der Hauptverkehrsstrom aber auch heute noch über die Usterstrasse (täglich rund 10'000 Fahrzeuge), während die neu ausgebaute Weststrasse nur sehr wenig Verkehr aufnimmt (täglich rund 5'000 Fahrzeuge). Neueste Verkehrserhebungen zeigen, dass täglich rund 5'000 Fahrzeuge als Durchgangsverkehr die Usterstrasse im Abschnitt zwischen Zürcherstrasse und Kreisler Weststrasse passieren. Die beiden Grundideen, mit einer LSA am Knoten Zürcher-/Usterstrasse den Verkehr auf der Zürcherstrasse zu kanalisieren und so den Schleichverkehr auf der Usterstrasse zu reduzieren sowie den Stau vor der LSA Medikon aus dem Siedlungsgebiet zu verlagern, können aufgrund der Verkehrsmenge von täglich bis zu 30'000 Fahrzeugen und dadurch das Erreichen der Systemgrenzen nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Die vorgesehenen Funktionen der LSA können somit nicht synchron, sondern nur zeitlich gesondert (entweder lenken oder dosieren) und nur bis zu einem gewissen Punkt angewendet werden.

Folgernd kann die geplante LSA das Problem von zu viel Verkehr auf der Usterstrasse und vergleichsweise zu wenig Verkehr auf der Weststrasse nicht lösen. Dadurch bleibt die Usterstrasse, trotz siedlungsorientiertem Umbau (Sanierung Usterstrasse) und linearer Verkehrsberuhigung (Tempo 30), weiterhin eine vom MIV dominierte Strecke in einem vom Durchgangsverkehr geplagten Wohnquartier. Hinzukommen noch neue, flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet zur Bändigung des potenziellen Ausweichverkehrs (z.B. mögliche Pfortneranlage zur Dosierung an der Seegräbnerstrasse). Aus Sicht der Stadt Wetzikon sind die Formulierungen zu den notwendigen flankierenden Massnahmen im Vorprojekt zu unpräzise bzw. die Massnahmen ungenügend. Die Stadt Wetzikon weist darauf hin, dass wenn keine griffigen Massnahmen umgesetzt werden, die Gefahr für unverträglichen Ausweichverkehr auf verschiedenen Strassen in verschiedenen Gemeinden gross ist. Dies muss zwingend vermieden werden, insbesondere weil die aktuelle Lage (sehr schmale Robankstrasse, schon heute grosser Ausweichverkehr über die Schönenwerd- und Seegräbnerstrasse in Wetzikon und über die Langweidstrasse in Gossau) schon sehr angespannt ist. Gerade die Erkenntnisse aus der Umsetzung von Tempo 30 an der Usterstrasse zeigen, dass Tempo 30 als flankierende Massnahme nicht zur Verminderung der Verkehrsmengen führt.

Für die Stadt Wetzikon steht auch die Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Usterstrasse im Vordergrund (Ziel gemäss Strategie Strassennetz). Deshalb hat die Stadt Wetzikon bereits im Rahmen der Projektierung die ausführliche Untersuchung eines möglichen Verzichts des Linksabbiegestreifens auf der Zürcherstrasse zum Schutz des Wohnquartiers gefordert und eine ausblickende Synthese bezüglich der Realisierung der Oberlandautobahn bzw. des Autobahnanschlusses und den sich dadurch einstellenden Begebenheiten eingefordert. Gleichlautende Ansätze wurden etwa von einer politischen Arbeitsgruppe bereits beim Astra bzw. TBA und der Stadt Wetzikon platziert.

Fazit

Die Stadt Wetzikon bedankt sich für die Gelegenheit zur Äusserung von Begehren. Das vorliegende Vorprojekt berücksichtigt die Schnittstellen zu städtischen Vorhaben und zu Vorhaben Dritter. Die Rea-

lisierung einer Veloschnellroute und die angezeigte Revitalisierung des Aabachs werden grundsätzlich begrüsst.

Die Stadt Wetzikon ist der Meinung, dass gerade beim Thema Strassennetz grössere Anstrengungen notwendig sind sowie verschiedene Lösungsansätze vertieft und in Anbetracht der Investitionssummen zukunftsgerichtet zu untersuchen sind. Der Stadtrat möchte nicht investieren und dann reagieren, sondern vorausschauend agieren. Das kantonale Tiefbauamt wird deshalb ersucht, zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion und der Stadt Wetzikon, folgende Themen jetzt zu untersuchen:

- den Verzicht von Abbiegebeziehungen am Knoten Zürcher-/Usterstrasse
- die Unterbindung des Ausweichverkehrs mit griffigen Massnahmen
- die Synthese mit dem Bau der Oberlandautobahn, insbesondere mit Blick auf die Veränderung des Verkehrsflusses und die Nutzung der Weststrasse (Sensitivitätsanalysen).

Anders als noch in der Machbarkeitsstudie von 2017 stellt der vorgesehene, durch die Stadt Wetzikon zu übernehmende Kostenanteil, einen fairen Vorschlag dar. Er entspricht der bilateralen Abmachung im Rahmen der Strategie Strassennetz Wetzikon und den darin enthaltenen Finanzierungsgrundsätzen. Das Vorhaben ist in der Finanz- und Aufgabenplanung der Stadt Wetzikon berücksichtigt.

Der Stadtrat ist grundsätzlich mit den Festlegungen und den zugehörigen Massnahmen sowie den geschätzten Kosten einverstanden. Ausdrücklich vorbehalten bleiben Erkenntnisse nach Abschluss der vertieften verkehrstechnischen Untersuchungen und ausblickenden Synthesen (Abbiegeverbot, Oberlandautobahn, Ausweichverkehr).

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin