

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 4. Generation

Öffentliche Mitwirkung vom 14.09.2020 bis 06.11.2020

Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland ist eines der vier Zürcher Agglomerationsprogramme. Es ist ein bedeutendes Planungsinstrument zur langfristigen Abstimmung der Verkehrsentwicklung mit der angestrebten Raumentwicklung.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss Nr. 805/2020 vom 26. August 2020 die Entwürfe der Agglomerationsprogramme der 4. Generation zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben.

Eingeladen zur Stellungnahme sind die Städte und Gemeinden des Kantons Zürich, die Planungsregionen, die Transportunternehmungen, weitere Interessensgruppen (wie Verbände) und die Bevölkerung. Eingeladen sind auch die Nachbarkantone und die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Obersee.

Das Agglomerationsprogramm besteht aus einem Teil 1 (Bericht) und einem Teil 2 (Massnahmenband). Der Bericht beinhaltet neben einer Analyse u.a. Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Teilstrategien für die jeweilige Region. Der Massnahmenband enthält diejenigen Massnahmen, die zur Erreichung des angestrebten Zielzustands notwendig sind.

Die Stellungnahmen sollen im vorliegenden Formular elektronisch eingetragen werden. Sie sollen prägnant und aussagekräftig formuliert sein und müssen bis spätestens 6. November 2020 vorzugsweise per E-Mail bei der Projektleitung der Agglomerationsprogramme (Kontakt s.u.) eintreffen. Diese steht ebenfalls für Auskünfte zur Verfügung.

Nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung wird das Programm auf Grundlage der berücksichtigten Stellungnahmen und neuerer Erkenntnisse punktuell angepasst. Nach den Beschlüssen der Exekutiven von Gemeinden und Kanton wird das Programm schliesslich im Juni 2021 an den Bund eingereicht.

Alle sachdienlichen Stellungnahmen und die Art ihrer Berücksichtigung werden in anonymisierter Form in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst und gemeinsam mit den Agglomerationsprogrammen an den Bund eingereicht und veröffentlicht.

Kontakt

Birgit Grebe, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich, Tel. 043 259 54 04, E-Mail: birgit.grebe@vd.zh.ch

Angaben des/der Stellungnehmenden	
Name, Vorname	Rohrbach Brigitte
Organisation *	SP Wetzikon Arbeitsgruppe P&U
Strasse	Hedi-Lang-Strasse 3
PLZ, Ort*	8620 Wetzikon
Telefon	044 930 34 75
E-Mail	brigitte.rohrbach@spwetzikon.ch

*Wird im Mitwirkungsbericht aufgeführt.

Stellungnahmen zu Teil 1 Bericht

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
1.1	18	Wachstumsprognose als Grundlage	<p>Grundlegende Neubearbeitung unter Einhaltung der Vorgaben für eine nachhaltige Entwicklung.</p> <p>Dies beinhaltet insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - einen Abbau des motorisierten Mobilitätsvolumens - ein Umbau der Mobilitätsinfrastrukturen zulasten des MIV und GSV zugunsten des LV und ÖV; jeder Ausbau muss mit einem volumenmässig mindestens gleichwertigen Abbau verbunden werden - eine Privilegierung der Zugänglichkeit der Erholungsgebiete für LV und ÖV und ein konsequenter Abbau der MIV-Strukturen (Zufahrten und Parkplätze oder Parkgelegenheiten an den Strassenrändern) 	<p>Die Verkehrsinfrastrukturen weiter auszubauen entspricht nicht den bestehenden Vorgaben der Bundesverfassung hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung und die bestehenden internationalen Verpflichtungen können nicht eingehalten werden.</p> <p>Durch geeignetere Massnahmen würden sich die Verkehrsprobleme hingegen auf wenige Schwerpunkte in den Zentren konzentrieren.</p>
1.1	18	«Die Siedlungsstrukturen sind zum Grossteil kompakt, die einzelnen Ortschaften klar erkennbar, Landschaftsräume bilden gewissermassen einen Rahmen um die bebauten Gebiete.»	Das Zürcher Oberland ist zum grössten Teil bereits stark zersiedelt. Die gebauten Infrastrukturen sind so zu ergänzen, dass sie dem LV zugutekommen (Veloschnellrouten)	Ein Wachstum soll nur noch in den verdichteten Zentren möglich sein. Einer noch grösseren Zersiedlung durch eine immer bessere Infrastruktur soll kein Vorschub geleistet werden.
1.2	19	«Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation befinden sich grossmehrheitlich auf Kurs.»		Wichtige Massnahmen sind in der Planung stecken geblieben. Einige Einzelprojekte überfordern offenbar die Planungskapazität und die fachliche Planungskompetenz der zuständigen Behörden. Beispiel: Busbahnhof Wetzikon, Radweg nach Kempten entlang dem Bahndamm.

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
1.3	19	Ausbau Bahnhöfe	Ausbau des Bahnhofs Kempten	<p>Dieser Abschnitt stimmt in Bezug auf den Bahnhof Kempten nicht. Hier sind ausser einer seit 50 Jahre fälligen Anbindung an das Busnetz keine Massnahmen vorgesehen.</p> <p>Über den Bahnhof Kempten könnten bei einer Ausweitung des S-Bahn-Angebots und einer Anbindung an ein Stadtbusnetz Wetzikon wesentliche Verkehrsströme aufgenommen werden, die heute hauptsächlich als MIV und ÖV die gesamte Achse Bahnhofstrasse belasten.</p>
1.3	20	«Das Programm der 4. Generation strebt einen differenzierten Umgang mit MIV Netzergänzungen an.»	Das Programm der 4. Generation strebt einen differenzierten Rückbau des Strassennetzes für MIV und GSV an. – Dies müsste allerdings aus den Massnahmen ersichtlich werden.	Das AP 4 steht zusammen mit den Ausbauprogrammen für das Strassennetz in der Förderung von MIV und GSV und somit in Widerspruch zu einer nachhaltigen Entwicklung.
1.3	20	STEP AS 2035		Für den Bahnhof Kempten ist, im Unterschied zum Bahnhof Pfäffikon, kein Ausbau vorgesehen (s. S. 19)
2.2	22	Grundlagen und Rahmenbedingungen Sachplan Verkehr, Teile Infrastruktur und Schiene	<p>Der «Lückenschluss der Oberlandautobahn» gehört nicht zur Agglomerationsförderung.</p> <p>Der Kanton Zürich muss alles daransetzen, dass diese Oberlandautobahn nicht gebaut wird.</p> <p>Es fehlen notwendige Massnahmen zur Mensch- und Umwelt-schonenden Mobilitätsgestaltung ohne dieses Element.</p>	<p>Wichtigstes Bezugselement ist dabei ganz offensichtlich die so genannte Oberland-Autobahn, eine Planung aus den 1950-er Jahren. Ein extremeres Beispiel von anti-nachhaltiger Verkehrsplanung wird man kaum finden.</p> <p>Obwohl dieser höchst umstrittene Abschnitt noch nicht im Sachplan Verkehr</p>

Kapi- tel	Seite	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
				<p>des Bundes enthalten ist, stützen sich zahlreiche Annahmen und infolgedessen auch Massnahmen auf diese Planung ab.</p> <p>Für die Ortsdurchfahrt Unterwetzikon sind die Auswirkungen der Autobahn nicht klar. Wegen des hohen Anteils an Ziel- und Quell- und kleinräumigem Durchgangsverkehr bringt sie keine signifikante Entlastung.</p>
2.2	24	REK Wetzikon	Die BZO-Revision nahm wichtige Zielsetzungen des 2010 publizierten REK leider nicht auf. Dies führt seither zu einer Minderung der Lebensqualität und einer stetigen Zunahme der Belastung der Bevölkerung durch den MIV und GSV.	Leider kommt dem REK – auf das sich dieses Programm zum Teil bezieht – nicht die gebührende Achtung zu. Da es keine verbindliche Wirkung hat ist in Wetzikon keine einheitliche Städteplanung auszumachen.
2.6	26	Umsetzungskontrolle	Stand und Prognosen sowie Realisierung der Massnahmen sollen nicht nur geprüft werden, sondern es soll auch darauf hingewirkt werden, dass die Umsetzung zügig voranschreitet.	Offensichtlich haben Verzögerungen keinerlei Konsequenzen.
3.1.1	31	Teil Siedlung	Die Siedlungsentwicklung soll vor allem in den Zentren gefördert werden. Einkaufszentren abseits der Siedlungen sollen nicht weiter ermöglicht werden.	Die Siedlungsentwicklung findet nach wie vor flächendeckend statt, weil sich durch den gleichzeitigen Ausbau von Strassen- und Schieneninfrastruktur die Erreichbarkeiten auch in den Randgemeinden verbessern und dadurch die günstigeren Baulandgrundstücke besser erschlossen werden.

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
				In den Zentren stockt häufig die bauliche Verdichtung, meist wegen mangelnden planerischen Mitteln oder politischem Willen.
3.1.3	32	Verkehr	Die Verbesserung der Ortsdurchfahrt (Bahnhofstrasse) in Wetzikon darf keinesfalls abhängig von der Westtangente gemacht werden.	Es ist sehr unwahrscheinlich (und auch nicht wünschenswert), dass die Westtangente realisiert wird. Und wenn, dann ändert das wenig am örtlichen Ziel- und Quellverkehr.
3.3.1	34	Ausbau Bushof	Der Aus- und Umbau des Bushofes soll bis 2027 umgesetzt werden. Er soll nicht bloss behindertengerecht gebaut werden, sondern es soll auch seine Erreichbarkeit mit dem Velo verbessert werden. Er soll von den nordöstlich wie südöstlich der Geleise gelegenen Quartieren gut erreichbar sein.	Dass da bis anhin einiges schief gelaufen ist, soll sich nicht wiederholen.
4.2.1	61	Freiräume für die Erholung	Diese Freiräume müssen nicht nur durch den FVV gut erschlossen sein, sondern auch durch den ÖV. Eine bessere MIV – Erschliessung ist unerwünscht.	Nicht alle Leute können sich zu Fuss oder mit dem Velo ins Naherholungsgebiet begeben.
4.2.2	62	Luft- und Lärmbelastung	Die Lärmbelastung in Zentren und entlang von Hauptverkehrsachsen kann durch konsequente Einführung von T30 drastisch gesenkt werden.	Damit Innenstädte nicht veröden und damit die Architektur einer ansprechenden Stadtentwicklung gerecht wird, muss der Strassenlärm an der Quelle beruhigt werden.
4.2.2	64	Lärm	Die sog. «Lücke» Oberlandautobahn kann niemals als Lärmverursacherin bezeichnet werden.	Viele Berechnungen zeigen: auch mit der Oberlandautobahn würde sich der Lärm in der Siedlung kaum reduzieren. Deshalb ist auf den Bau weiterer Stras-

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
				sen konsequent zu verzichten und stattdessen die erlaubte Geschwindigkeit zu senken.
4.3.4	88	Netzausbauten	Auf Netzausbauten, insbesondere die Westtangente in Wetzikon ist zu verzichten	Diese neue Achse durchschneidet wieder die Siedlung. Statt als Tangente ist sie mittlerweile quer durch Quartiere geplant und schneidet die Stadt vom Naherholungsgebiet ab. Das ENHK Gutachten besagt zudem, dass das Naturschutzgebiet dadurch beschnitten wird. Sie würde höchstens mit aufwendigen flankierenden Massnahmen ein ganz klein wenig zur Verbesserung der Situation im Stadtzentrum beitragen.
4.3.4	90	Oberlandautobahn	Auf die Oberlandautobahn ist zu verzichten	Wenn der Bund diese Strasse will, so ist das nicht im Sinn einer nachhaltigen Entwicklung des Oberlandes, sondern er will damit eine neue Nord-Süd-Verbindung schaffen.
4.3.7	101	Fussverkehr	Das Kapitel ist noch unvollständig. Die Quelle Schwachstellen fehlt, ebenso Abbildung 45 Der Fussverkehr ist innerorts völlig vom Veloverkehr zu trennen.	Daraus ist ersichtlich, welcher Stellenwert dem Fussverkehr beigemessen wird. Velos (und E-Bikes) werden immer schneller und verunsichern die Zufussgehenden – insbesondere kleine Kinder können sich nicht mehr gefahrlos auf Fusswegen aufhalten.
4.3.8	104	Intermodale Angebote	Aussagen zu den Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen und Bushaltestellen fehlen. Diese müssen ausgebaut – bzw. erstellt werden.	Den Veloabstellplätzen muss eine grössere Beachtung gegeben werden.

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
4.3.9	105	Parkierung	<p>Auch in den Naherholungsgebieten müssen PP bewirtschaftet werden und das Abstellen von Autos auf Waldwegen und in der Landschaft muss gebüsst werden.</p> <p>Das öffentliche PP-Angebot ist zu reduzieren</p>	<p>Der «Weg zurück zur Natur - aber ja nicht zu Fuss» schadet der Natur. Wer mit dem Auto die Umwelt belastet, soll dafür zur Kasse gebeten werden.</p> <p>Gut erschlossenen Zentren sollen primär mit dem ÖV erschlossen werden.</p>
6.4.2	147	Motorisierter individual verkehr HB-MIV6	Kapazitätsengpässe sind durch Temporeduktion zu beheben und nicht durch Ausbauten	Um unerwünschten Ausweichverkehr auf Nebenstrassen zu verhindern, muss auch in Weilern T30 gelten.
7.4.1	166	Öffentlicher Verkehr TS-ÖV1	Das Park+Ride-Angebot an Bahnhöfen ist zu reduzieren.	Alle Bahnhöfe (ausser Kempten) sind mit dem Bus gut erschlossen.

Stellungnahmen zu Teil 2 Massnahmenband

Massnahmen-nummer	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
GV-P1 (1141)	Aufwertung Sicherheit / Strassenraum	<p>Tempo-30 flächendeckend in den Siedlungsgebieten und auch auf Ortsdurchfahrten.</p> <p>Gemäss Teilstrategie TS-S1 sollen Ortsdurchfahrten als Voraussetzung für Innenentwicklung und Stärkung der Zentren aufgewertet werden. Um in diesen Gebieten die geforderte Verdichtung zu erreichen, muss die Erstellung von Wohnraum auch an Ortsdurchfahrten möglich sein.</p>	<p>Diese Massnahme ist die einfachste, übersichtlichste, billigste und wirksamste.</p> <p>Damit die aktuellen Lärmvorschriften auch eingehalten und nicht mit Ausnahmegewilligungen unterlaufen werden können, braucht es auch auf Ortsdurchfahrten eine Verkehrsberuhigung resp. eine Lärmreduktion. Beispiele: Bahnhofsgelände Unterwetzikon, Projekt Newsstreet One resp. GPs Pestalozzistrasse und Mattacher.</p> <p>Die Anlage von einzelnen T-30-Zonen ist für die Gemeinden mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden.</p> <p>Die heutige Situation mit dem Vorschriften-Flickenteppich ist für alle Verkehrsteilnehmerinnen unübersichtlich.</p>
GV-P1d Wetzikon	Umgestaltung Ortsdurchfahrt	Der Perimeter ist bis zum Kreisler Widum zu erweitern. Eine Spange Pappelstrasse oder Binzackerstrasse ist nochmals zu prüfen. Die Gesamtkapazität für den MIV darf dadurch nicht erhöht werden.	Eine siedlungsverträgliche Umgestaltung dieses Raums ist nur machbar, wenn im ganzen Perimeter T30 eingeführt wird.
GV4 (1198)	Wetzikon – Städtisches Gesamtverkehrskonzept	<p>Eine grundlegende Neubearbeitung soll einen besseren Modalsplit zur Folge haben und den ÖV priorisieren.</p> <p>Die Sportanlagen sollen mit dem ÖV erreicht werden können.</p>	Das Haupt-Augenmerk soll auf dem ÖV und dem LV liegen. Der von der Usterstrasse bis zum Bahnhof Kempten westlich der Bahnlinie geplante Velo –

Massnahmen-nummer	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
			Fussweg soll erstellt werden. (Aggloprogramm 2). Auf der Ostseite im Quartierplan Zentrum ist – abgesehen von der Strandbadstrasse – davon abzusehen. Dort reicht eine unbefestigte Durchwegung für den Fussverkehr.
ARE-Code 0121.2.043	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velostation	Anpassung des Projekts durch den Ausbau der Veloabstellplätze Bessere Erreichbarkeit mit dem Velo (Leider fehlt in diesem Programm eine genaue Darstellung der Massnahme)	Mit der Aufwertung des Bahnhofes Kempten (S19, Busanbindung und MIV-freie Achse bis Usterstrasse) kann auch der Bahnhof Wetzikon profitieren. Das Defizit an Veloabstellplätzen am Bahnhof Wetzikon soll gedeckt werden.
ÖV5 (1202)	Wetzikon - Infrastruktur-massnahmen ÖV-Konzept	Grundlegende Neubearbeitung zu einem Stadtbuskonzept Die Sportanlagen sollen mit dem Bus erreicht werden können. Innerstädtische Querverbindungen sind anzubieten.	Nötig ist ein neues Konzept, das auf heutige und künftige Siedlungsentwicklungen und Mobilitätsbedürfnisse eingeht. Der Knoten am Bahnhof Wetzikon ist auf den Pendlerverkehr ausgerichtet und berücksichtigt die innerstädtischen Bedürfnisse ungenügend.
MIV3	Bund - Oberlandautobahn	Die Lückenschliessung ist zu streichen.	Der so genannte Lückenschluss würde erstens die Ortschaften nicht von ihren MIV-Problemen entlasten, weil der Durchgangsverkehr gegenüber dem Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr anteilmässig immer kleiner wird und zweitens vor allem für den GSV eine neue Achse in Richtung San Bernardino – Italien eröffnen.

Massnahmen-nummer	Thema / Betreff	Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung / Bemerkung
FVV-P1h Wetzikon	Veloverbindung Neuguet - Wetzikon	Hinweis: Auf S. 94 ist offensichtlich ein falscher Plan gedruckt	Es wäre interessant zu erfahren, wie diese Verbindung aussehen soll.
FVV-P1i Wetzikon	Fuss- Radwegunterführung Kempten	Die Personen – und Velounterführung zum Bahnhof Kempten ist dringend nötig – aber es braucht auch einen Velo-AP westlich des Bahnhofs Kempten.	Es wäre unattraktiv, mit dem Velo die Gleise unterqueren zu müssen. Südlich der Bahn braucht es einen durchgehenden Fussweg.
FVV-P1k Wetzikon	Rückwärtige Fuss- und Radverkehrserschliessung Zentrum	Die Massnahme ist auf den fussläufigen Verkehr zu beschränken.	Eine Velowegverbindung macht hier absolut keinen Sinn und würde den Fussweg, bzw. die mögliche Flaniermeile empfindlich stören. Zudem ergäbe sich kein Fahrzeitgewinn, während auf der gemäss Massnahme GV-P1d - Wetzikon umgestalteten Hauptstrasse sowie parallel dazu mit der Massnahme FVV-P1I Wetzikon ein zügiges und sicheres Fortkommen ermöglicht wird.
FVV-P1I Wetzikon	Rad- + Gehweg Widum West bis Strandbadstrasse (Abschnitt Färberwiese)	Die Massnahme ist zeitlich zu priorisieren.	Die Umsetzung ist zeitlich massiv im Rückstand und wird für die Erschliessung der Gebiete Widum und Oberwetzikon sowie zum Anschluss an den Bahnhof Kempten dringend gebraucht.