

## Einladung zur 7. Sitzung des Grossen Gemeinderates

Wetzikon, 5. November 2014

Der Grosse Gemeinderat der Stadt Wetzikon wird sich am  
**Montag, 17. November 2014, um 19.00 Uhr<sup>1</sup>**  
zur Behandlung der vorliegenden Geschäfte im Stadthaus versammeln.

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Mitteilungen des Präsidenten
3. 16.05.4 14-7 Interpellation Bigi Obrist (AW)<sup>2</sup> "Winterdienst" (Begründung)
4. 16.05.4 14-8 Interpellation Elmar Weilenmann (BDP) "Wetzikons Strassenraum sauber machen" (Begründung)
5. 38.02.2 Bahnhofzentrum Wetzikon; Weiterentwicklung Bushof (Beratung)
6. 04.03.2 Teilrevision Nutzungsplanung (Beratung)
7. 29.02.3 VZO, Neubau Busdepot und Kaufmännische Berufsschule Wetzikon, Verkauf von Baumasse ab dem Gaswerkareal (Beratung)
8. 16.05.02 14-01 Motion Andreas Erdin (GLP): "Tempo 30 in allen Wohnquartieren von Wetzikon" (Beratung)
9. 16.05.4 14-3 Interpellation FDP "Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Wetzikon" (Beantwortung)

Der Präsident des Grossen Gemeinderates:  
Stefan Kaufmann

---

<sup>1</sup> Doppelsitzung, mit einer Sitzungs- bzw. Verpflegungspause. Im Verlauf der Sitzung wird der Präsident (Büro) eine Standortbestimmung bezüglich Ablauf der Sitzung vornehmen.

<sup>2</sup> Bei den parlamentarischen Vorstössen wird jeweils die Erstunterzeichnende bzw. der Erstunterzeichnende des Vorstosses aufgeführt (die weiteren sind auf dem Vorstoss ersichtlich).

**EINGEGANGEN**

**13. Okt. 2014**

Grosser Gemeinderat Wetzikon  
Herr Stefan Kaufmann  
Bahnhofstrasse 167  
8622 Wetzikon

Wetzikon, 13. Oktober 2014

## **Interpellation**

### **Winterdienst**

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident  
Sehr geehrte Frau Stadträtin, sehr geehrte Herren Stadträte

Noch ist es Herbst, aber der Winter steht bald vor der Tür und es entstehen innerlich die bekannten Bilder von pflotschigen oder vereisten Gehwegen und von Velostreifen, die mit dem von den Strassen weggeräumten Schnee vollgepflügt sind. Es ist nachvollziehbar, dass Strassen, welche den Hauptverkehrsströmen und dem öffentlichen Verkehr dienen, schnee- und vor allem eisfrei sein müssen. Die Angestellten und die extern Beauftragten des Unterhaltsdienstes machen es bei jedem Schneefall von Neuem möglich, dass individueller und öffentlicher vier- und mehrrädiger Verkehr rollt.

### **Problem Langsamverkehr**

Für Velofahrende, mobilitätseingeschränkte Personen und FussgängerInnen ist die Situation allerdings oft desolat. Die Fahrradwege und -streifen bzw. die Trottoirs sind zugepflügt, und bei beginnendem Tauwetter sind sie voller seifigem, rutschigem Pflotsch. Wenn es wieder friert, sind sie tage- oder gar wochenlang mit eisigen Schollen bedeckt. Gerade dann, wenn es auf der Strasse am gefährlichsten ist, müssen FahrradfahrerInnen und manchmal sogar die FussgängerInnen auf die Strasse ausweichen und sich Gefahren aussetzen. Das ist für die geübten VelofahrerInnen und für die flinken FussgängerInnen zwar eine Herausforderung (wenn auch eine ärgerliche), sie können aber meist einigermaßen gut damit umgehen. Für ältere Menschen, Menschen mit mobilen Einschränkungen und Kinder ist es hingegen schwierig und oft gefährlich, diese ungewöhnlichen Verkehrssituationen zu meistern.

### Ökologische Aspekte

Es stellt sich zudem die Frage, ob die aktuelle Auslegung und Handhabung von Winterdienst zeitgemäss ist bzw. ob neue Erkenntnisse integriert werden. Bekanntermassen ist der Einsatz von Salz – und wenn viel Schnee fällt, dann sind das riesige Mengen, die auch zu Engpässen in der Versorgung führen können – aus ökologischer Sicht möglichst tief zu halten. Das Salzen darf erst nach der mechanischen Räumung erfolgen. Der Einsatz von Salz kann zudem reduziert werden, indem vermehrt Sole verwendet wird. Die Schwarzräumung mit Salz sollte nicht mehr umfassen, als wirklich notwendig ist. Sie betrifft vor allem die Hauptverkehrsachsen, und da sollte sie für alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichwertig durchgeführt werden.

### Reduzierter Winterdienst

Hingegen könnte in Quartieren und auf den Nebenachsen ein reduziertes, umweltfreundliches Schneeräumungskonzept seine Anwendung finden, welches für Fussgänger- und VelofahrerInnen trotzdem akzeptable Verhältnisse herstellt und entsprechend zu signalisieren und zu kommunizieren ist. Wenn immer möglich, sollte die mechanische Räumung ohne anschliessendes Salzen erfolgen.

Damit würde auch ein stimmigeres Bild einer winterlichen Landschaft wenigstens teilweise wieder aufleben und Jung und Alt freuen.

In Anbetracht dessen, dass Winterdienst an eine Saison gebunden ist, soll die Interpellation im Frühjahr 2015, nach Abschluss der Saison, beantwortet werden. Die Antworten sollen auf den Ergebnissen des Winters 2014/15 basieren und mit einem exemplarisch strengen und einem exemplarisch milden Winter verglichen werden.

### Die Fragen im Einzelnen

Der Stadtrat wird eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Nach welchen Grundsätzen wurde im Winter 2014/15 der Winterdienst durchgeführt? Was galt im Besonderen für Radwege und -streifen sowie Trottoirs? Seit wann wird dieses Konzept angewendet?
2. Welche Mittel (z.B.: Salz, Sole, Splitt, mechanische Räumung schwarz, mechanische Räumung weiss, aber auch z.B.: keine Räumung, Aufstellen von Warnschildern, Information der Bevölkerung etc.) wurden im Winter 2014/15 wo und in welchen Mengen eingesetzt? Es interessiert insbesondere auch die Begründung für die Verwendung der jeweiligen Mittel und ob neue Errungenschaften wie z.B. Sole vermehrt eingesetzt werden.
3. Wurden konkrete Anpassungen des Winterdiensts im Winter 2014/15 vorgenommen? Wenn ja, welche, in welchem Zeitraum und mit welchem Ziel und welchem Erfolg? Wenn nein, weshalb nicht?



4. Welche Kosten – unterschieden nach verschiedenen Positionen wie z.B. Schwarzräumung mit Salz, Schwarzräumung mit Sole, reduziertem Winterdienst etc. – sind im Winter 2014/15 bzw. in einem exemplarisch strengen und in einem exemplarisch milden Winter in der näheren Vergangenheit entstanden?
5. Wo und in welcher Form wurde ein reduzierter Winterdienst durchgeführt und welche Erfahrungen wurden mit ihm gemacht? Es interessieren Aspekte der Mach- und Umsetzbarkeit, es interessiert, ob mit dem reduzierten Winterdienst ein erhöhtes Gefahrenpotenzial ausgemacht werden kann, und es interessieren allfällige Reaktionen der verschiedenen StrassennutzerInnen.
6. Hat sich die Stadt Wetzikon je mit Klagen oder Schadenersatzforderungen konfrontiert gesehen, welche auf einen „falschen“ Winterdienst zurückzuführen waren? Und wenn ja, welche und wie wurden diese beurteilt?

Ich danke für die Beantwortung der Fragen und grüsse freundlich!

Bigi Obrist  
Gemeinderätin, Erstunterzeichnende

### Mitunterzeichnende

Barbara Spiess  
Gemeinderätin, 1. Vizepräsidentin



EINGEGANGEN

22. Okt. 2014



**EVP**  
Evangelische Volkspartei



GGR Wetzikon EVP/CVP/BDP - Fraktion

Grosser Gemeinderat Wetzikon  
Herr Stefan Kaufmann  
Präsident  
Bahnhofstrasse 167  
8623 Wetzikon

Wetzikon, 20. Oktober 2014

### Interpellation: Wetzikons Strassenraum sauber machen

Obwohl die mit farbigen Sicherheitswesten bekleideten Putzequipen häufig an der Arbeit zu sehen sind, fallen dem Auge der Fussgänger und Velofahrer an vielen Stellen in der Stadt die Zeugnisse von verantwortungslosem Littering auf, was dem gesunden Menschenverstand sicherlich betrüblich aufstösst. Offensichtlich gibt es genügend Autofahrer und Passanten, welche täglich die Verpackungen ihrer Konsumation einfach der Umwelt überlassen in der verwerflichen Haltung, das werde dann schon jemand auflesen. Vielleicht könnte dem mit mehr Nachdruck unsere Polizeiverordnung abhelfen, welche in Art. 25 jegliches Wegwerfen von Abfällen, ja sogar spucken, untersagt unter Androhung einer Busse in der Ordnungsbussenverordnung (unter Pkt 21 bei Verunreinigung durch Littering) mit CHF 50.-

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie kann der Stadtrat das Problem vom Littering (auch auf Kantonsstrassen) besser in den Griff bekommen damit die Wohnqualität verbessert werden kann?
2. Aus den Entsorgungsgebühren von Haushalt und Industrie hat sich mittlerweile eine Rückstellung von CHF 3'000'000 angehäuft. Kann diese Rückstellung für Massnahmen gegen das Littering verwendet werden? Wie gedenkt der Stadtrat dieses Kapital zu verwenden?
3. Ist es möglich, eine Motivationskampagne für ein sauberes Wetzikon zu lancieren? Wie sinnvoll erachtet der Stadtrat eine solche Kampagne? Welche Form von Kampagne (Plakate, Inserate, Flyer, Giveaway's) würde der Stadtrat vorziehen?
4. Könnten nicht unsere Schulkinder zu Putzeinsätzen geladen werden, parallel zu einem Umweltunterricht (die Stiftung Praktischer Umweltschutz „Pusch“ bietet Schulen seit 20 Jahren einen Abfallunterricht an), gefolgt von einer Belohnung in die Schulreiskasse?

Freundliche Grüsse  
EVP/CVP/BDP – Fraktion

Erstunterzeichner

Elmar Weilenmann  
Gemeinderat

Mitunterzeichner

Walter Kübler  
Gemeinderat

## Stadtrat

<b>Beschluss</b>	vom 17. September 2014
<b>Akten-Nummer</b>	38.02.2
<b>Betrifft</b>	Bahnhofzentrum Wetzikon Weiterentwicklung Bushof, Kreditantrag ans Parlament

---

IDG-Status: öffentlich

## Ausgangslage

Gemäss schriftlichen Stellungnahmen der VZO braucht Wetzikon einen grösseren Bushof beim Bahnhof Unterwetzikon. Dies begründet sich in der boomenden Region Zürcher Oberland, die ein stetig steigendes Mobilitätsbedürfnis zur Folge hat. Einen weiteren Ausbau des ÖV-Angebotes und damit den Erhalt der Erschliessungsqualität für Wetzikon und die umliegenden Gemeinden schliesst die VZO auf dem bestehenden Bushof jedoch aus. Entsprechend ist die Standortgemeinde Wetzikon gemäss den gesetzlichen Vorgaben (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr PVG 740.1 § 6) gefordert, den Bushof auszubauen. Zu den bestehenden acht Anlegекanten sind zwei bis vier zusätzliche Anlegекanten vorzusehen.

Dieser Umstand hat bereits eine jahrelange Planung ausgelöst, zu welcher der Gemeinderat (Exekutive) in den Jahren 2008 bis 2010 in mehreren Beschlüssen zum Thema Bushof sowie im Rahmen seines Legislatorschwerpunktes "Gebietsentwicklung Unterwetzikon" Stellung bezogen hat. Nebst zahlreichen technischen Abklärungen ist man eine partnerschaftliche Projektentwicklung mit der Hänseler Immokonzep AG und der SBB Immobilien AG unter Begleitung der SBB Infrastruktur eingegangen. Diese umfassenden Planungen zum Bushof und der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofareals haben zu zahlreichen Erkenntnissen, aber auch zum Rückzug des Investors, Hänseler Immokonzep AG, geführt.

Der Planungsprozess hat somit auf Grund der gescheiterten Gesamtentwicklung Ende 2013 einen Zwischenstopp erfahren. Dieser wurde seitens der Projektleitung - der Stadtplaner war für das ganze Projekt seitens SBB, Hänseler und Stadt für die operative Leitung zuständig - und den verbliebenen Partnern Stadt Wetzikon und SBB Immobilien für eine Überprüfung der Projektabsichten genutzt. Die SBB Immobilien hat strategische Entscheide gefällt und sie ist grundsätzlich an einer Projektweiterentwicklung interessiert. Seitens der Stadt Wetzikon ist nun der Stadtrat und anschliessend das Parlament gefordert, den notwendigen Entscheid zur weiteren Planung des Bushofs Wetzikon zu fällen.

## Rahmenbedingungen

Der Entscheid des Stadtrates steht in einem gesamtpolitischen Zusammenhang zum Standort Wetzikon und seinen künftigen, verkehrstechnischen Qualitäten. Zudem er hat verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

### *1. Situation öffentlicher Verkehr in Wetzikon*

Der Bahnhof Wetzikon stellt einen zentralen Punkt des öffentlichen Verkehrs dar, dem zumindest eine regionale Bedeutung zukommt. So kreuzen sich im Halbstundentakt fünf S-Bahnen. Dies ist eine Qualität, die kurze Umsteigezeiten sicherstellt und nach Aussage der SBB einen zentralen Fixpunkt bei der Angebotsplanung der S-Bahn darstellt. Ergänzt wird dieses Angebot durch weitere S-Bahnlinien, was in der Summe zu einem Viertelstundentakt führt. Seitens Bahn ist somit immer eine Pulkbildung feststellbar, welche sich auch beim Angebot der VZO widerspiegelt. Die bestehenden Buslinien haben somit das Ziel, den Bahnverkehr sowohl beim Zubringen als auch beim Wegbringen, optimal zu ergänzen. Daraus resultieren für jeden Bus Standzeiten beim Bahnhof von rund zehn Minuten - was wiederum für jeden Bus einen eigenen Standplatz erfordert.

Soll an dieser grundsätzlichen Qualität des ÖV-Knotens in und für Wetzikon festgehalten werden, so ist ein weiterer Ausbau des Busnetzes nur mit zusätzlichen Standplätzen möglich. Berücksichtigt man gleichzeitig das steigende Mobilitätsaufkommen - die VZO bezeichnet den Zuwachs an Buskunden auf jährlich bis zu 5 % - so ist ein Ausbau des Bushofes Wetzikon unumgänglich.

### *2. Stellungnahmen VZO*

Mit Schreiben vom 24. Januar 2008 haben die VZO die Planung der Stadt Wetzikon zum Ausbau des Bushofes ausgelöst. Darin fordern sie den Ausbau der heutigen acht Anlegekanten um zwei, besser gar um vier Standplätze für Gelenkbusse. Da mittlerweile einzelne Aussagen dieses Schreibens überholt sind, haben die VZO auf Bitte der Stadtplanung eine aktuelle Lagebeurteilung vorgenommen und diese mit Schreiben vom 25. Juni 2014 mitgeteilt. Das Fazit der VZO ist eindeutig:

- die Infrastruktur ist veraltet und entspricht in diversen Punkten nicht den gesetzlichen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes
- der heutige Bushof hat seine Kapazitätsgrenze erreicht
- ein weiterer Angebotsausbau am Bahnhof Wetzikon wird auf dem heutigen Bushof verneint

Im Weiteren ist festzuhalten, dass es seitens VZO klare Anforderungen an einen funktionierenden Bushof gibt. So müssen sämtliche Anlegekanten gelenkbustauglich (Typ Mercedes Citaro) und individuell befahrbar sein. Die betriebliche Flexibilität bei der Zu- und Wegfahrt ist für die VZO sehr wichtig. Ausserdem legen die VZO Wert darauf, dass bei den Standortüberlegungen auch dem Umsteiger Bus - Bus Beachtung geschenkt wird.

### *3. Regelung der Zuständigkeiten und Finanzierung*

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) regelt u. a. die Zuständigkeiten zur Erstellung der Infrastruktur. Gemäss § 6 PVG ist die Standortgemeinde für den Zubringerverkehr - und somit auch für den Bushof - verantwortlich. Ist ein Vorhaben für Nachbargemeinden von Bedeutung, so haben sich diese finanziell zu beteiligen. Sofern keine Einigung zu einem Kostenschlüssel gefunden werden kann, wird dieser durch den Regierungsrat festgelegt. Gleichzeitig beteiligt sich der Kanton (ZVV) mit maximal 30 % an Ausgaben, die direkt den Bushof betreffen (Anlegekanten, Verkehrsfläche, Wart- und Haltestelleninfrastruktur usw.). Der Kostenbeitrag des Kantons erfolgt nur an regionale Buslinien, Ortsbuslinien werden nicht unterstützt.

Der Ausbau des Bushofes zieht nach Vorgaben der SBB Infrastruktur einen Ausbau der Personenunterführungen mit sich. Dies wird mit der Sicherstellung der Personenhydraulik begründet und kann je nach Bushofvariante mit einer Erweiterung der bestehenden Personenunterführung oder mit einer zusätzlichen Anlage sichergestellt werden. Nach Angaben der SBB Infrastruktur sind die finanziellen Aufwendungen für beide Varianten vergleichbar. Die Finanzierungspflicht ist im Eisenbahngesetz des Bundes § 18 und im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) § 6 geregelt. Die Finanzierung ist Aufgabe der Standortgemeinde.

Der Gemeinderat (Exekutive) hat sich bereits intensiv mit einem möglichen Kostenteiler mit den Nachbargemeinden auseinandergesetzt und in seinem Beschluss vom 15. Mai 2013 einen Verteilschlüssel festgesetzt. Dieser bildet die Basis für die Verhandlungen; wobei eine erste Information der Nachbargemeinden am 8. Juli 2013 bereits stattgefunden hat.

#### *4. Agglomerationsprogramm des Bundes*

Die Stadt Wetzikon hat den Ausbau des Bushofes ins Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland eingereicht. Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 soll das Oberland von total 33,02 Mio. Franken profitieren, wovon maximal 16,66 Mio. Franken für den Ausbau des Bushofes und die Personenunterführung vorgesehen sind. Dabei handelt es sich um einen Maximalbetrag. Die definitive Kostenbeteiligung beträgt 40 % der effektiven Erstellungskosten.

Der Bushof ist eine Massnahme der A-Liste. Entsprechende Projekte haben innerhalb der Vierjahresperiode 2015 - 2018 eine Bau- und Finanzreife zu erlangen. Die Stadt Wetzikon hat sich per Beschluss des Gemeinderates vom 21. März 2012 entschieden, das Projekt weiter zu bearbeiten und umzusetzen.

#### *5. Eigentumsverhältnisse*

Im gesamten Bahnhofumfeld ist die Stadt Wetzikon kein wesentlicher Grundeigentümer. Südlich der Geleise ist keine Bauparzelle im Besitze der Stadt. Nördlich der Geleise, zwischen Post-, Rapperswiler- und Grüningerstrasse verteilt sich die Arealfläche von total 28'687 m<sup>2</sup> auf 14 Grundeigentümer. Mit 15'921 m<sup>2</sup> ist die SBB der grösste Grundeigentümer. Die Stadt Wetzikon ist Eigentümerin der Parzelle Kat. Nr. 6506 mit einer Grundfläche von 2'287m<sup>2</sup>. Davon werden rund 700 m<sup>2</sup> durch die Poststrasse beansprucht und rund 1'600 m<sup>2</sup> durch den Bushof. Dies entspricht jedoch nur rund der Hälfte des heutigen Bushofes, die übrige Fläche des heutigen Bushofes ist im Besitz der SBB (vgl. Planbeilage Eigentümerparzellen im Bestand).

#### *6. Freiwillige Einigung oder Rechtsweg*

Auf Grund der Eigentumsverhältnisse ist die Stadt Wetzikon für den notwendigen Ausbau des Bushofes auf Grundstücke Dritter angewiesen. Dabei stehen verschiedene Optionen zur Verfügung:

- Einigung mit Grundeigentümer
- Enteignung zur Wahrung der öffentlichen Interessen

Das primäre Ziel dürfte die Einigung mit den Grundeigentümern sein. Sollte sich diese nicht ergeben, so steht der Stadt die Möglichkeit offen, für die notwendigen Schritte ein Enteignungsverfahren einzuleiten. Hierfür wurde im kommunalen Richtplan der nachfolgend erklärte, neue Standort des Bushofes eingetragen. Der Richtplaneintrag ist die rechtliche Voraussetzung, um einen Werkplan nach § 114 ff.



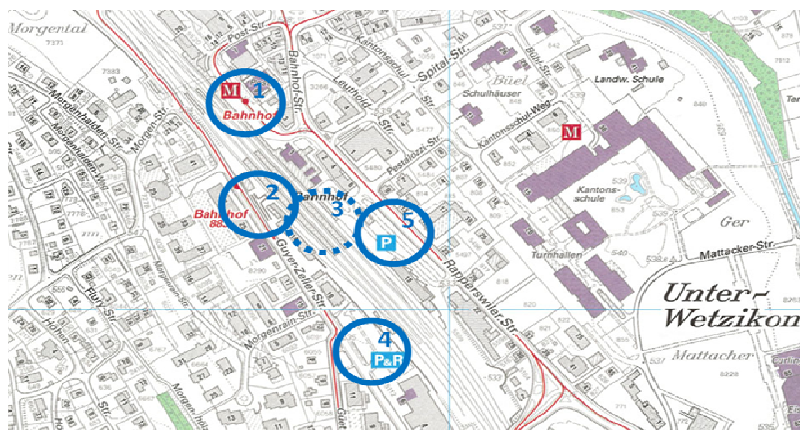
PBG durchzuführen. Via Werkplan kann sich die Stadt Land sichern, welches sie zur Erstellung einer Anlage des öffentlichen Interesses benötigt. Die Genehmigung des Werkplanes schliesst die Erteilung des Enteignungsrechts ein.

## 6. Stellungnahme SBB

Die SBB stellen bei der Planung und Realisation des Bushofes - unabhängig von Grösse oder Lage des Projektes - den zentralen Partner dar. Dabei definiert die SBB Infrastruktur die technischen und betrieblichen Anforderungen an einen funktionierenden ÖV-Knoten. Die SBB Immobilien kann ihr Land nur in Projekte einwerfen, wenn die Auflagen der SBB Infrastruktur erfüllt sind und sie bei einer Projektentwicklung einen positiven Ertrag erwirtschaften.

### Rückblick: getätigte Abklärungen und Erkenntnisse

Das Projekt Bushof startete mit dem Ziel, die steigende Nachfrage mit gleicher ÖV-Qualität kurz- bis mittelfristig zu sichern. Zu fünf verschiedenen, potenziellen Standortvarianten erfolgten schrittweise verschiedene Abklärungen.



Übersichtplan mit potenziellen Standorten

#### a) Standort 1: heutiger Bushof

Die Überprüfung der Ausbaumöglichkeiten des heutigen Standorts, via Machbarkeitsstudie und Vorprojekt, war der erste Planungsschritt. Es zeigt sich, dass auf der vorhandenen Fläche des Bushofes das gewünschte Angebot von 12 Busstandplätzen nicht realisierbar ist. Entsprechend hat man das Areal auf Ausweitungen geprüft sowie Flächen der Rangiergeleise und der Liegenschaft Poststrasse 7 in die Betrachtung integriert.

Weitere Abklärungen zeigten, dass das Projekt in einem schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis stand und dass die MIV-Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr) via Poststrasse zum unlösbaren Problem dieser Standortvariante wird. Die Bushofvariante 01A funktioniert nur, wenn der ganze Bushof unabhängig vom MIV betrieben werden kann. Entsprechend hätte zur Sicherstellung der Erschliessung der bestehenden Liegenschaften die Poststrasse neu im Gegenverkehr betrieben werden müssen. Abklärungen zusammen mit dem Kanton zeigten jedoch, dass dies weder mit einem Kreisell noch mit einer ausgebauten Kreuzung mit LSA möglich ist. Entsprechend hat der Gemeinderat (Exekutive) am 10. Juni 2009

den Auftrag zur Vervollständigung der Grundlagenplanung bewilligt. Das Bahnhofsumfeld sollte umfassend auf seine Potenziale für den Ausbau des Bushofes geprüft werden.

*b) Standort 2: Bushof SUVA (Guyer-Zeller-Strasse)*

Als Ergänzung zum heutigen Bushof mit 8 Standplätzen untersuchte man, ob sich vor dem SUVA-Gebäude auf der Guyer-Zeller-Strasse ein einfacher Bushalt einrichten lässt. Bis anhin findet an dieser Stelle lediglich ein Ausstieg der Passagiere statt. Die Überprüfung zeigte jedoch, dass der Taktausgleich der Busse an der Schellerstrasse zwar möglich ist, dass aber aus logistischen Gründen der Einstieg der Passagiere mit drei bis vier Bussen gleichzeitig auf dem Fahrbahnhof nicht möglich ist. Ein effektiver Ausbau des Standortes mit Wartebuchten wäre die Konsequenz.

Der mögliche Ausbau auf äusserst beengtem Raum wurde in vier Varianten überprüft - jede Organisationsform weist jedoch gewichtige Nachteile auf. Der an der Planung beteiligte Verkehrsplaner gab somit auch ein eindeutig negatives Fazit zum Standort Bushof SUVA, ab. Die SBB hätte zwingend die folgenden Massnahmen verlangt:

- bedachter Warteraum für ca. 300 Personen mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastführung
- Abfahrtsanzeiger
- Lichtsignalanlage (LSA) für Ausfahrt der Busse in die Guyer-Zeller-Strasse
- Massnahmen Tempo 30 für den Bus
- Lichtsignalanlage (LSA) Kreuzung Alpenblick

Entsprechend stellt die Variante Bushof SUVA für den strategischen Entscheid des Stadtrates keine effektive Option dar. Die Lösung führt zu gewichtigen Nachteilen, das Kosten- / Nutzenverhältnis ist schlecht.

*c) Standort 3: Bushof über den Geleisen*

An der Gemeindeversammlung zur Richtplanung vom Dezember 2012 wurde der Gemeinderat aufgefordert den Standort "Bushof über den Gleisen" durch eine Zweckmässigkeitsbeurteilung überprüfen zu lassen. Entsprechend dem Antrag des Souverän erfolgte im August 2013 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung. Die Beurteilung durch das Büro ewp AG, Effretikon, ergab folgende Erkenntnis.

- Eine spürbare Verbesserung würde lediglich durch die Anordnungsvariante Mitteldock erreicht. Aufgrund des historischen Bahnhofgebäudes ist jedoch eine Realisierung nicht möglich.
- Für Velo oder Fussgänger ist der Höhenunterschied unattraktiv.
- Die Variante mit schlanken Stützen, analog dem Bahnhof Chur, könnte lediglich unter Einbindung der angrenzenden Gebäude erreicht werden, welche wiederum Abhängigkeiten verursacht.
- Es ist mit einem Finanzbedarf in der Grössenordnung rund Fr. 120 Mio. zu rechnen.
- Die grossstädtischen Dimensionen des Bushofs über den Gleisen schaffen zwar eine eindrückliche Atmosphäre, widersprechen in ihrer Ausprägung jedoch der Massstäblichkeit Wetzikon's.

Ein Bushof über den Gleisen ist grundsätzlich machbar. Die immensen Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskosten des Bushofs über den Gleisen sind jedoch weder durch die Mehrflächen am Boden noch

durch die Vorteile der Umsteigebeziehungen zu rechtfertigen. Ein Bushof über den Gleisen wird daher als unzweckmässig beurteilt.

Das Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung bestätigte die Einschätzung des Stadtplaners und des damaligen Planungsvorstandes, diese Variante nicht weiter zu verfolgen. Sie vermag weder inhaltlich zu überzeugen, noch ist sie mit prognostizierten Investitionskosten von Fr. 120 Mio. Franken auch nur im Entferntesten finanzierbar. Entsprechend ist das Projekt „Bushof über den Gleisen“ nicht weiter zu verfolgen.

#### *d) Standort 4: Bushof P+R Süd (Guyer-Zeller-Strasse)*

Der Standort des heutigen P+R Süd wurde auf seine Kapazität als Bushof überprüft. Ziel dieser Überlegung ist es, die von Süden zufahrenden Busse auf dieser Seite des Bahnhofes zu parkieren. Damit kann diese Variante nur als Ergänzung eines weiteren Standortes konzipiert werden.

Problematisch ist bei diesem Standort die Erschliessung zu den Perrons der SBB. Die Wegführung via die bestehende Unterführung und dem Trottoir Guyer-Zeller-Strasse ist nicht akzeptabel. Die Umsteigzeiten werden zu gross. Entsprechend hat dieser Standort zur Folge, dass die zusätzliche Personenunterführung (PU) Ost realisiert werden muss.

Als Ergänzung zum heutigen Standort des Bushofes ist der Bushof P+R Süd nur bedingt geeignet. Aus Sicht der ÖV-Planung ist die Splittung des Bushofes diagonal über das Gelände sehr problematisch. Der Umstieg Bus – Bus (z. B. Bus Grüningen nach Bus Bäretswil) führt zu bis zu 400 Meter langen Fusswegdistanzen und die Orientierung für die Passagiere der SBB, welche erstmals in Wetzikon aussteigen, wird erschwert.

Mit seinem Beschluss vom 16. Juni 2010 zur weiteren Projektentwicklung hat sich der Gemeinderat (Exekutive) entschieden, den Standort P+R Süd nicht mehr weiter zu verfolgen. Dies hatte Konsequenzen auf die weitere Planung: auf dem Areal P+R Süd erfolgte in der Richtplanung keine Anmerkung zum Ausbau des Bushofes. Entsprechend fehlt nach Ablauf der Planungszone im September 2014 die rechtliche Grundlage, dieses Grundstück für den Bushof zu beanspruchen.

#### *e) Standort 5: Bushof P+R Nord (Rapperswilerstrasse)*

Dieser Standort hat auf Grund seiner Grösse und seiner Lage am meisten Potenzial, eine langfristige Lösung darzustellen. Leider bestehen auch an diesem Standort viele Abhängigkeiten. Unter Berücksichtigung der bestehenden Bauten lassen sich auf der Fläche des heutigen P+R lediglich acht Anlegekanten realisieren, dies zeigt die entsprechende Machbarkeitsstudie (Variante 1). Mit einem geringfügigen Eingriff in dieses Areal lässt sich somit kein kompakter Bushof realisieren. Es würde eine gesplittete Variante mit dem bestehenden Bushof resultieren. Gleichzeitig ist eine Lösung auf dem P+R Nord nur möglich, wenn die Auflagen der SBB (siehe Abschnitt Rahmenbedingungen) erfüllt sind.

Geht man von der Annahme aus, dass das Gebäude des Güterverlades der SBB aufgehoben werden kann, so ergeben sich ganz neue Varianten (Machbarkeitsstudie Varianten 2 bis 4). So lassen sich auf dem P+R Nord zwölf Anlegekanten ausbilden. Damit stellt dies die einzige Lösung dar, um die von den VZO geforderten Plätze zu erstellen. Dies verlangt jedoch eine Zusammenarbeit mit den SBB, unter Berücksichtigung der damit verbundenen Vorgaben.

#### f) *Fazit zu den Standortvarianten 1 bis 5*

Mit Beschluss vom 10. März 2010 hat der Gemeinderat (Exekutive) Kenntnis von der Grundlagenplanung genommen und entschieden, dass das Grundstück P+R Nord die strategisch beste Variante als zukünftiger Standort des Bushofes darstellt. Entsprechend erfolgte die weitere Planung auf dieses Grundstück fokussiert.

#### **Projekt Bahnhofzentrum Wetzikon**

Wie die Grundlagenplanung zeigt, lässt sich ein kompakter, optimal funktionierender Bushof nur unter Einbezug der bestehenden Bauten lösen. Es gilt, Grundstücke zu erwerben und Gebäude zurückzubauen, um den Bushof zu optimieren. Dies ist alles mit hohen Kosten verbunden. Gleichzeitig stellt ein Bahnhofgebiet eine einmalige Chance dar, eine städtebaulich sinnvolle Verdichtung an zentraler Lage zu verwirklichen. Dies ist jedoch nicht die primäre Aufgabe der Stadt, sondern die von Investoren. Mit Beschluss vom 16. Juni 2010 hat sich daher der Gemeinderat (Exekutive) entschieden, eine Zusammenarbeit mit der Firma Hänseler Immokonzept AG einzugehen. Dieser Zusammenarbeit hat sich die SBB Immobilien angeschlossen - fortan trieb man die Planung gemeinsam voran und drittelt die Planungskosten unter Verzicht auf die Verrechnung von Eigenleistungen der Parteien.

#### a) *Machbarkeitsstudie*

Für die Phase der Machbarkeitsstudie wurde das Planerteam erweitert. Folgende Parteien waren daran beteiligt:

- SBB Infrastruktur
- SBB Immobilien
- Hänseler Immokonzept AG
- Stadt Wetzikon
- CH Architekten (Städtebau)
- ASA AG (Verkehrsplanung)
- VZO

Zusätzliche Besprechungen zu einzelnen Projektvarianten fanden mit dem kantonalen Amt für Verkehr, dem kantonalen Tiefbauamt, der kantonalen Denkmalpflege, dem BFU und der ProVelo statt. Damit resultierte eine breit abgestützte Planung.

Aus rund 70 geprüften Varianten resultierte der Favorit "Bushof Mitte 10+2". Diese Variante beinhaltet die Anordnung des Bushofes entlang der Rapperswilerstrasse in einer Kamm-Aufstellung auf dem Grundstück P+R. Entlang der Geleise bleibt Raum für eine städtebauliche Entwicklung mit entsprechender Wertschöpfung. Die Areale bei der Clientis bis zur Poststrasse, respektive beim VeloPlus bis zur Grüningerstrasse, können separat realisiert werden.

Mit dieser Variante, dokumentiert im Bericht Machbarkeitsstudie Bahnhofzentrum Wetzikon vom 7. Dezember 2011, konnten die Bedürfnisse sämtlicher Parteien befriedigt werden.

### *b) Überprüfung der Machbarkeitsstudie*

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie hinterfragte die Projektgruppe das erreichte Resultat nochmals kritisch. Die Hänseler Immokonzert AG und SBB Immobilien AG beurteilten das Projekt positiv.

Man hat aber auch die grundsätzliche Konzentration des Bushofes auf dem Areal des heutigen P+R nochmals kritisch hinterfragt. Dies geschah im Rahmen einer Machbarkeitsstudie über die Standorte des heutigen Bushofes, über den Standort SUVA und über den Standort P+R Nord. Diese wurden mit unterschiedlichen Bushofsystemen und Kombinationen betrachtet - es resultierten 6 Vergleichsvarianten. Die Bewertung der Varianten erfolgte im Rahmen einer Nutzwertanalyse zu den Kriterien:

1. VZO - Qualität Bushof (Sicht Kunde und Betreiber)
2. SBB - Qualität ÖV-Knoten (Umstieg Zug/Bus, LV-Qualität, MIV-Qualität)
3. Stadträumlicher Kontext
4. Wirtschaftsfaktoren (Kosten/Nutzen, Attraktivität, Wirtschaftlichkeit)

Dabei erreichte der Standort Mitte auf dem heutigen P+R Nord klar das beste Ergebnis - unabhängig davon, ob 10 oder 12 Anlegekanten realisiert werden (vgl. Nutzwertanalyse für Bushof West und Mitte vom 04/2012).

### *c) Studienauftrag*

Die Hänseler Immokonzert AG, die SBB Immobilien und die Stadt Wetzikon haben 2013 zusammen ein städtebauliches Konkurrenzverfahren über das Bahnhofsareal nördlich der Bahngelise auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie durchgeführt. Es haben sich vier Teams aus den Bereichen Verkehrsplanung und Architektur beteiligt. Am Schluss des Verfahrens vermochte keine der Studien sämtliche Kriterien vollumfänglich zu erfüllen, weshalb die Jury eine Weiterbearbeitung von zwei Teams empfohlen hat (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag Bahnhofzentrum Wetzikon vom 25. Oktober 2013). Auf Grund der gescheiterten Zusammenarbeit mit der Hänseler Immokonzert AG hat diese Weiterbearbeitung jedoch nicht stattgefunden.

Als Ergebnis resultierten zwei konkrete Projektansätze, die der Stadt wesentliche Optionen im weiteren Vorgehen offen lassen. Gleichzeitig stellt das Verfahren eine Absicherung dar, dass das Potenzial für den öffentlichen Verkehr und für die städtebauliche Entwicklung optimal ausgeschöpft ist.

### *d) Kosten des Verfahrens Bahnhofzentrum (Nachtragskredit z. Hd. Stadtrat in eigener Kompetenz)*

Der Gemeinderat (Exekutive) hat am 19. September 2012 den Betrag von Fr. 150'000.-- bewilligt und später diskussionsweise weitere Fr. 100'000.-- für die Planungen zum Bahnhofzentrum in Aussicht gestellt. Ein eigentlicher Kreditbeschluss über diese Fr. 100'000.-- erfolgte auf Grund der Kündigung der Zusammenarbeit durch Hänseler Immokonzert nicht; das weitere Vorgehen ist seit Januar 2014 offen. Deshalb ist nun ein entsprechender Kredit durch den Stadtrat zusammen mit dem Entscheid zum weiteren Vorgehen zu fällen. Aktuell hat die Stadt Wetzikon bislang Fr. 219'666.35 in das Projekt Bahnhofzentrum investiert. Die Aufteilung gliedert sich wie folgt:

Phase Machbarkeitsstudie (Rechnungen 03.10.2011 – 30.06.2012)	
- CH Architekten	Fr. 89'692.50
- ASA AG	Fr. 91'959.85
- Diverses	Fr. 3'868.30
Phase Studienauftrag (Rechnungen 29.08.2012 – 27.01.2014)	
- Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG	Fr. 84'225.05
- ASA AG	Fr. 24'244.65
- GSP, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG	Fr. 22'474.80
- Architekten	Fr. 140'000.00
- Fachpreisrichter	Fr. 19'833.65
- Modellbau	Fr. 9'547.20
- ECAS AG	Fr. 27'216.00
- EBENBERGER.KOMMUNIKATION	Fr. 49'816.55
- Diverses	Fr. 5'590.85
Phase Richtprojekt (Rechnungen 18.11.2013 – 29.05.2014)	
- Ernst Basler + Partner	Fr. 75'693.25
- EBENBERGER.KOMMUNIKATION	Fr. 7'242.75
- Friedlipartner AG	Fr. 3'283.20
Kosten Gesamtprojekt Bahnhofzentrum (2011-2014)	Fr. 654'688.60
Abzug Rechnung Ernst Basler + Partner	Fr. <u>8'621.10</u>
Total	Fr. <u>646'067.50</u>

Diese Kosten wurden anteilmässig verteilt und wie folgt aufgegliedert:

⅓ Anteil Häseler Immokonzert AG	Fr. 215'355.85
⅓ Anteil SBB Immobilien zuzüglich ⅓ Rechnung Ernst Basler + Partner	Fr. 219'666.35
⅓ Anteil Stadt Wetzikon zuzüglich ⅓ Rechnung Ernst Basler + Partner	Fr. <u>219'666.35</u>
Total	Fr. <u>654'688.60</u>

Für die Planungsleistungen bewilligte der Gemeinderat (Exekutive) am 19. September 2012 einen Kredit von Fr. 150'000.--. Zum Zeitpunkt der Liquidation der Zusammenarbeit zur koordinierten gemeinsamen Entwicklungsplanung der Parteien per 30. Mai 2014 liegen von allen Parteien akzeptierte, berechnete Kosten für das erarbeitete bisherige Gesamtprojekt von Fr. 654'688.60 inkl. MWSt. vor. Im Rahmen dieser vertraglich abgeschlossenen Leistungen, soll ein Nachtragskredit von Fr. 80'000.-- in eigener Kompetenz des Stadtrats bewilligt werden. Die Stadt und alle weiteren Parteien haben die Auflösung der kooperativen Planungsgemeinschaft schriftlich bestätigt.

### Aktueller Planungsstand

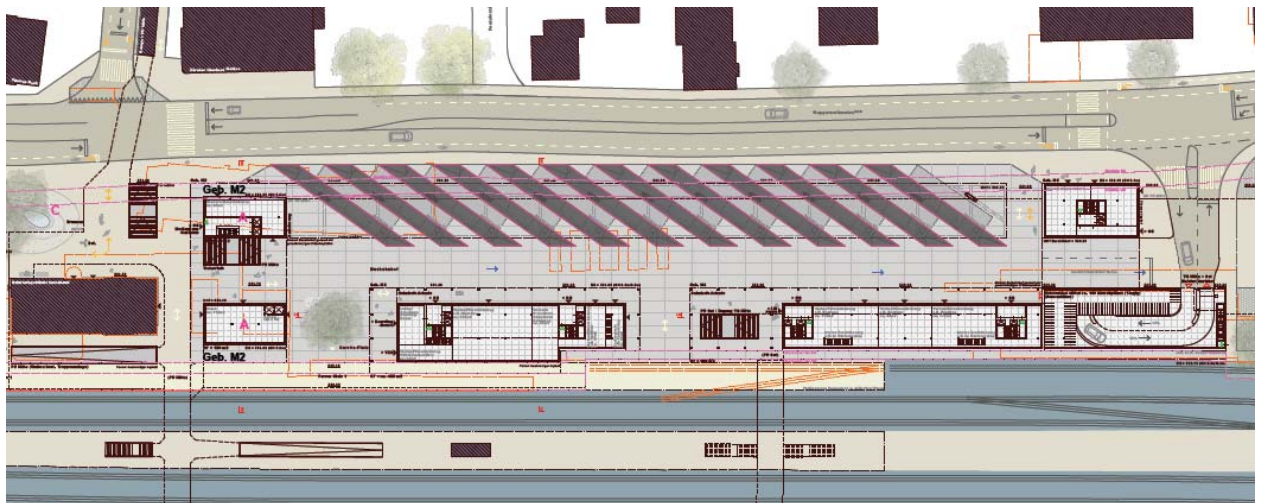
Nach Ausstieg der Häseler Immokonzert AG überprüfte man das Ergebnis des Studienauftrages auf die geänderten Rahmenbedingungen hin. Dabei stellten die Anzahl zur Projektweiterentwicklung notwendigen Grundeigentümer, die Etappierbarkeit des Gesamtprojektes und die Finanzierung zentrale Aspekte



der Überlegungen dar. An der Sitzung vom 22. Mai 2014 wurden mit der SBB Immobilien und der SBB Infrastruktur eine Auslegeordnung getätigt und das Studienauftragsprojekt von Feddersen & Klostermann als Grundlage für die weiteren Überlegungen bestimmt (vgl. Protokoll vom 22. Mai 2014 inkl. Folien).

Das Projekt von Feddersen & Klostermann positioniert auf dem Areal des heutigen P+R zwölf Busanlegekanten in der "Kammaufstellung". Die Busbuchten werden direkt aus der Rapperswilerstrasse angefahren, was die von den VZO geforderte betriebliche Flexibilität erfüllt. Der Bushof ist kompakt, die Orientierung für die ÖV-Kunden äusserst einfach und die Wegstrecken ab der PU-Mitte und der neu zu erstellenden PU-Ost sind kurz. Das Projekt erfüllt generell sämtliche Kriterien an einen optimal funktionierenden Bushof.

Planungsrechtlich ist für dieses Projekt ein Gestaltungsplan, Perimeter Bahnbetriebsgebäude bis Ausfahrt P+R, erforderlich. Dies entspricht den Vorgaben der revidierten Bau- und Zonenordnung.



Projekt Feddersen & Klostermann, Abschnitt Clientis bis Ausfahrt heutiger P+R/Rückbau Schweizerhof

### **Kosten öffentliche Hand**

Verschiedene Kostenplaner haben das Projekt Feddersen & Klostermann bezüglich Erstellungskosten und Ertragswert geprüft. Die SBB gehen von einer Investition von rund 78 Millionen Franken aus. Die Kostenabgrenzung für die Infrastrukturanlagen der öffentlichen Hand ist hingegen wesentlich komplexer. Die Rahmenbedingungen betreffen den Erwerb privater Liegenschaften, Landerwerb SBB, Abgrenzung Rückbau- und Erstellungskosten zum Hochbau. Diese noch unklaren Rahmenbedingungen und die Diskussion zur angestrebten Qualität der öffentlichen Räume und der Bushofüberdachung sind noch nicht geführt.

Bezüglich der Kosten liegt eine Grobschätzung (+/- 30 %) zum Projekt Feddersen & Klostermann, Bereich Mitte, vor. Diese weist das Sparpotenzial der Infrastrukturkosten gegenüber der Eingabe des Agglomerationsprogramms aus.

Was	Kostenschätzung Agglomerationsprogramm	Schätzung Sparpotential Richtprojekt F & K	Abzug Landerwerb (gerundet)	Erwerb Flächen und Gebäude (Annahme)	Schätzung Kosten Richtprojekt F & K (gerundet)
AP-Massnahme 1 Bushof 10+2 mit PU Ost	38'600'000	0	- 17'000'000	+ 6'000'000	27'600'000
AP-Massnahme 2 Veloparkierung	9'700'000	- 9'200'000	0	0	500'000
AP-Massnahme 3 PP-Anlagen MIV	300'000	0	0	0	300'000
AP-Massnahme 4 Stadtaufwertung	9'500'000	- 1'000'000	0	0	8'500'000
<b>Total</b>	<b>58'100'000</b>	<b>- 10'200'000</b>	<b>- 17'000'000</b>	<b>+ 6'000'000</b>	<b>36'900'000</b>

Die Erstellungskosten sind unter den Kostenträgern Bund, ZVV, Nachbargemeinden und Stadt Wetzikon aufzuteilen. Auch hier ist nur eine grobe Annäherung möglich. Diese erfolgt unter folgenden Annahmen:

- Der Bund beteiligt sich mit 40 % gemäss Prüfbericht vom 26. Februar 2014.
- Der ZVV beteiligt sich mit 30 % an den verbleibenden Kosten für den Bushof (Kostenbeteiligung an 10 von 12 Standplätzen, ohne PU).
- Die Nachbargemeinden akzeptieren den Kostenschlüssel, welcher der Gemeinderat am 15. Mai 2013 festgelegt hat und beteiligen sich auch an den Kosten der PU (Personenunterführung).

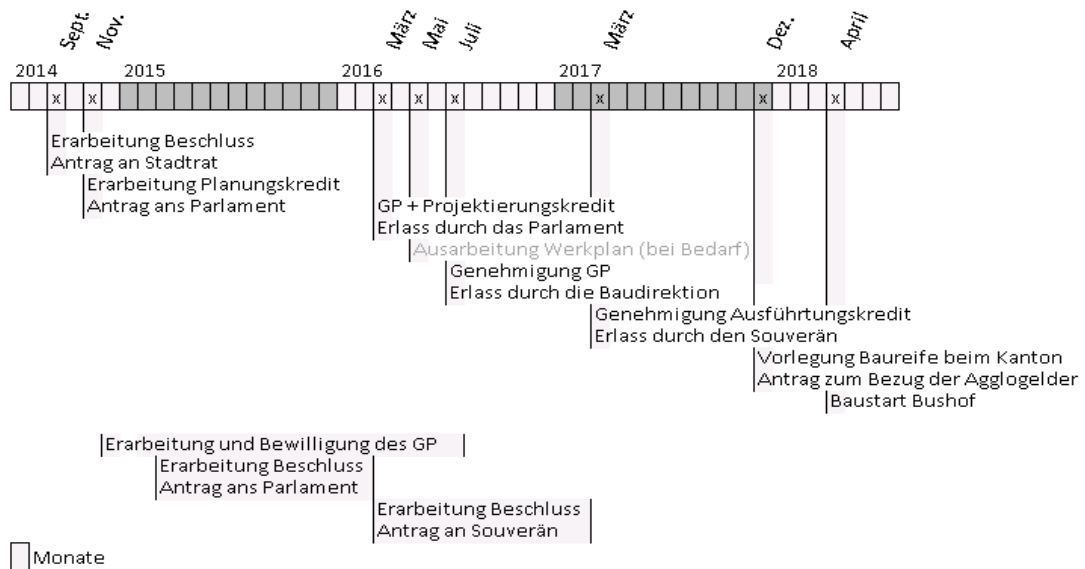
Was	Schätzung Kosten Richtprojekt F & K (gerundet)	Beteiligung Bund	Beteiligung ZVV (Abschätzung)	Beteiligung Nachbargemeinden (gem. GRB)	Schätzung Kosten Wetzikon
AP-Massnahme 1 Bushof 10+2 mit PU Ost	27'600'000	- 9'500'000	- 2'800'000	- 8'400'000	6'900'000
AP-Massnahme 2 Veloparkierung	500'000	-170'000	0	0	330'000
AP-Massnahme 3 PP-Anlagen MIV	300'000	- 100'000	0	0	200'000
AP-Massnahme 4 Stadtaufwertung	8'500'000	-2'900'000	0	0	5'600'000
<b>Total</b>	<b>36'900'000</b>	<b>-12'670'000</b>	<b>- 2'800'000</b>	<b>- 8'400'000</b>	<b>13'030'000</b>

Die Finanzierung der genannten Kosten kann im heutigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden.

### Notwendige nächste Schritte

Um die Entrichtung der Bundesbeiträge zu sichern, ist gemäss Terminplan die Baureife des Projektes vorzuweisen.

Terminplan:



Notwendige Meilensteine (Phasenplan)

Das vorgegebene Terminprogramm, mit dem Ziel, dass im März 2016 der genehmigte Gestaltungsplan vorliegt, beinhaltet keine Reserven und setzt eine Kreditvergabe für die Erarbeitung des Gestaltungsplans im November 2014 voraus.

Erwartete Kosten zur Ausarbeitung des Gestaltungsplans:

- Gestaltungsplan gemäss Offerte R+K	Fr. 105'000.--
- Zusatzaufwendungen zu GP	Fr. 15'000.--
- Geologe	Fr. 30'000.--
- Verkehrsplaner	Fr. 40'000.--
- Architekt	Fr. 40'000.--
- Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 30'000.--
- Jurist	Fr. 30'000.--
- Unvorhergesehenes	Fr. 10'000.--
<b>Total</b>	<b><u>Fr. 300'000.--</u></b>

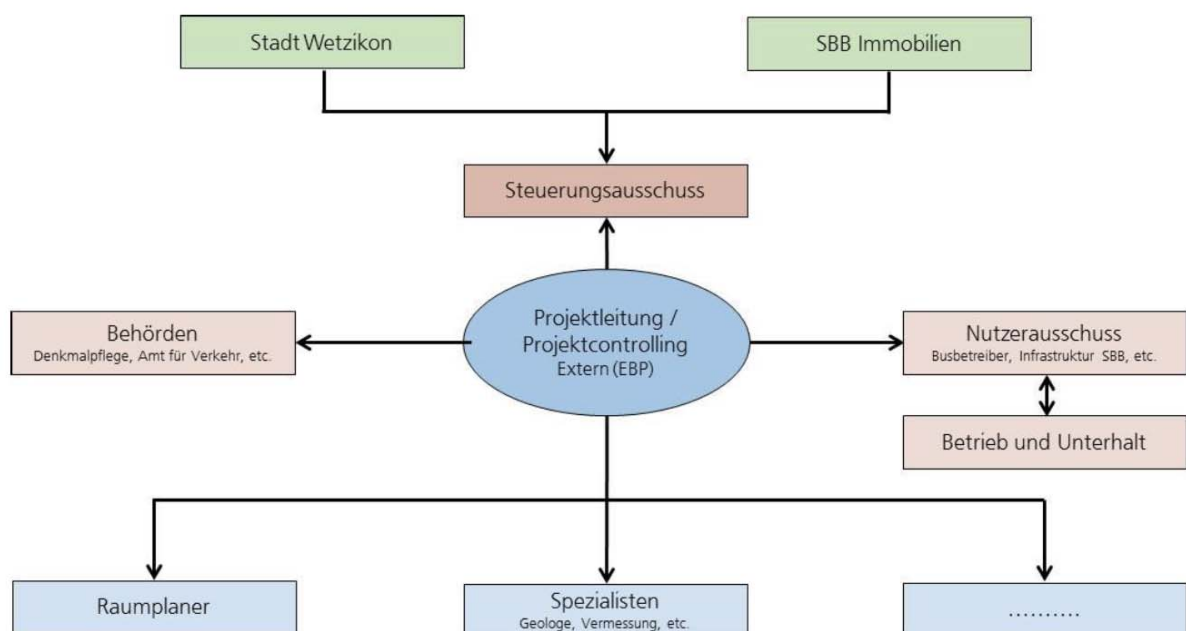
Die Kosten zur Ausarbeitung des Gestaltungsplans basieren auf Erfahrungswerten der Stadt-/Fachplaner. Es wird erwartet, dass sich die Kosten im Rahmen von +/- 15 % bewegen, was einen Antrag an den Grossen Gemeinderat voraussetzt. Ausgenommen sind mögliche Kosten für ein Enteignungsverfahren oder die Erstellung eines Werkplans.

Gleichzeitig sind mit den SBB Immobilien die weiteren Planungen sowie die Landrechte für den Bushof vertraglich zu sichern. Sobald die Regelungen vorliegen, können die Kredite zur Finanzierung des Bushofes berechnet und dem Grossen Gemeinderat zum Entscheid vorgelegt werden.

Der Ausführungskredit ist auf die Kreditentscheide der Nachbargemeinden abzustimmen. Die Verhandlungen mit den Nachbargemeinden sind unmittelbar nach dem Kreditantrag ans Parlament aufzunehmen.

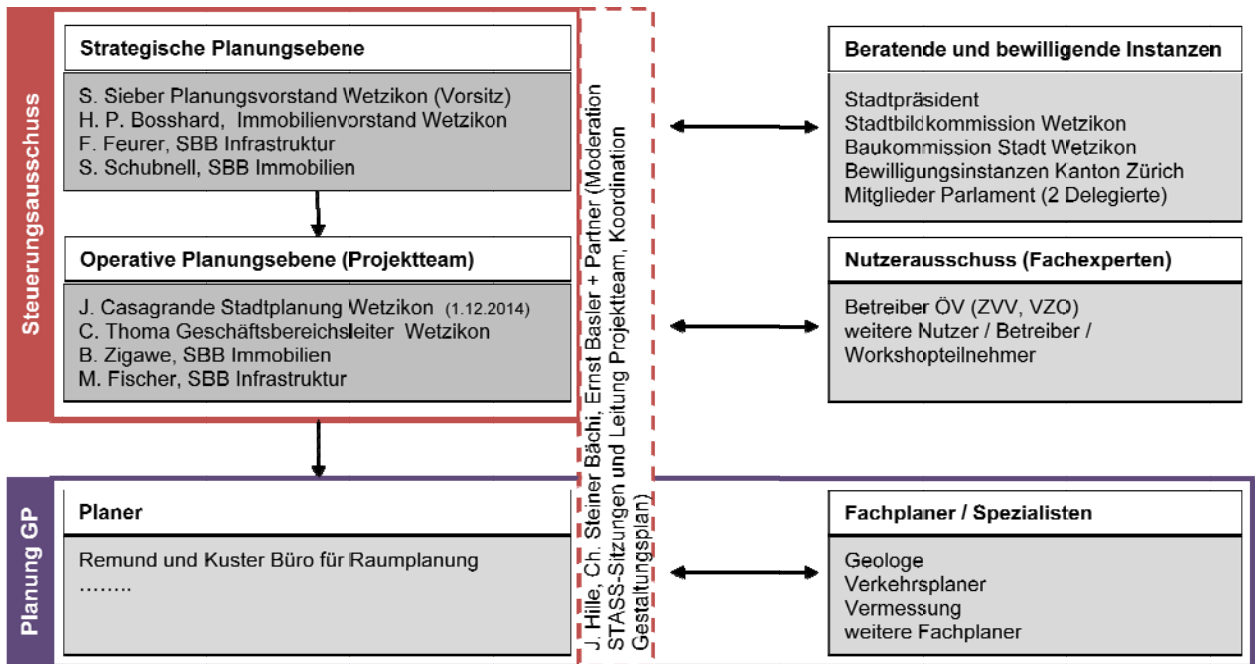
### Zuständigkeiten

Für die Weiterführung des Projekts Bushof wird eine Projekt-/Steuergruppe durch die Planungsvorsteherin einberufen. Die eingeladenen Personen sind angehalten, das Projekt mit bestem Wissen und Gewissen zu begleiten und zu unterstützen.



### Projektorganisation

Die vakante Stelle „Stadtplanung“ wird erst im Dezember 2014 neu besetzt. Bis Ende Dezember 2014 wird das Projekt deshalb in einem Mandat durch Ernst Basler + Partner begleitet. Ernst Basler + Partner wurde bereits in der Zusammenarbeit Hänsseler Immokonzep AG, SBB Immobilien AG und der Stadt Wetzikon in der Funktion als Vermittler eingesetzt.



Steuerungsausschuss geleitet durch die Planungsvorsteherin der Stadt Wetzikon

## Erwägungen

Die Kostenüberschreitung für das Verfahren Bahnhofszentrum 2011 - 2014 gemäss der vorliegenden Abrechnung haben alle Vertragspartner (Hänseler Immokonzert AG und SBB Immobilien AG sowie die Stadt Wetzikon) gleichermassen akzeptiert. Im Hinblick auf die Agglomerations-Gelder war ein Planungsstopp zum Zeitpunkt der Überschreitung nicht angezeigt.

Die Auswertung der verschiedenen Varianten zum Bushof erfolgte äusserst seriös, war anspruchsvoll und zeitintensiv. Das Projekt Bushof über den Gleisen mit Kosten von bis zu Fr. 120 Mio. wird als unrealistisch befunden. Es gelten jedoch auch weitere Positionen dieser Variante als nicht zielführend. Der Nutzen und Aufwand kann in keiner Weise gerechtfertigt werden. Aus Sicht des Stadtrates vermochte schliesslich einzig das Projekt von Feddersen & Klostermann zu überzeugen. Dieses Projekt bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Gestaltungsplans.

Im Hinblick auf den Terminplan gilt es nun, den Gestaltungsplan für das Areal Mitte (Bushof) auszuarbeiten.

Der straffe Zeitplan lässt es nicht zu, dass mit der Fortführung der Arbeiten zugewartet wird, bis die vakante Stelle "Stadtplaner" besetzt und diese Person eingearbeitet ist. Deshalb ist es richtig, als Überbrückung bis Ende Dezember 2014 diese Arbeiten im Mandat an die Ernst Basler + Partner zu vergeben. Die dafür anfallenden Kosten von total Fr. 50'000.-- sind im Budget 2014 enthalten (Konti 1.104.5810.03 und 1.104.3181.00).

### Der Stadtrat beschliesst:

1. Gemäss vorliegender Abrechnung wird zu den bewilligten Planungskosten (2011 - 2014) von Fr. 150'000.-- gemäss Beschluss vom 19. September 2012 zu Lasten Konto 1.104.5810.02 ein Nachtragskredit von Fr. 80'000.-- in eigener Kompetenz durch den Stadtrat bewilligt.
2. Zur umgehenden Projektbegleitung durch ein externes Planungsbüro wird ein Mandat an Ernst Basler + Partner vergeben und dafür zu Lasten der Laufenden Rechnung ein Kredit von total Fr. 50'000.-- (je Fr. 25'000.-- auf den Konti 1.104.5810.03 und 1.104.3181.00) bewilligt.
3. Das Projekt Bushof von Feddersen & Klostermann mit dem angestrebten Ausbau auf 12 Anleganten ist weiterzuverfolgen.
4. In Anlehnung an die Zweckmässigkeitsbeurteilung durch die Firma ewp AG, Effretikon, verzichtet der Stadtrat auf die weitere Planung "Bushof über den Gleisen".
5. Die Hochbau- und Planungsvorsteherin und der Finanz- und Immobilienvorstand werden beauftragt, mit den Grundeigentümern die Verhandlungen aufzunehmen.
6. Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, er möchte folgenden Beschluss fassen:  
(Referent: Stadträtin Susanne Sieber)

*Kreditbewilligung Fr. 300'000.-- für die Weiterführung des Projektes Bushof sowie für die Ausarbeitung eines öffentliche Gestaltungsplans im Abschnitt Bahnbetriebsgebäude bis Ausfahrt P + R*

### Stadtrat Wetzikon



Ruedi Rüfenacht  
Präsident



Kurt Utzinger  
Stadtschreiber i. V.

### Mitteilung an

- Parlamentssekretär (mit Akten)
- Ressortvorsteherin Hochbau + Planung
- Stadtpräsident
- Stadtplaner
- Abteilung Bau + Planung
- Geschäftsbereichsleiter Finanzen + Immobilien
- Geschäftsbereichsleiter Bau, Infrastruktur + Sport

cth/kut/ssi/mpe



**Geschäftsprüfungskommission**

**Geschäft 38.02.2 Bahnhofzentrum Wetzikon: Weiterentwicklung Bushof;  
Kreditantrag ans Parlament**

**4/2014**

**Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission beantragt:**

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Zustimmung zum beantragten Kredit gemäss Antrag des Stadtrates vom 17. September 2014.

**Begründung**

- Der Mitbericht der Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte (KRLG) vom 31. Oktober 2014 empfiehlt aus planerischer Sicht einstimmig die Zustimmung zum Kredit.
- Die GRPK beantragt aus ihrer finanziellen Sicht zwar ebenfalls Zustimmung zum Antrag des Stadtrates, der Entscheid fällt allerdings denkbar knapp mit dem Stichentscheid des Präsidenten.
- Bedenken weckt beispielsweise, dass der Standort 2 (Bushof SUVA) mit der Behauptung verworfen wird, das Kosten- / Nutzenverhältnis sei schlecht, diese Kosten aber gar nie gerechnet wurden.
- Nicht ausgelotet wurde beim Bund, wie weit (Standort-)Änderungen am - mit Variante 5 eingegebenen - Ausbau des Bushofes noch möglich sind. Die Konsequenzen einer Änderung, insbesondere der vom Stadtrat angegebene Verlust der 40 %-Beteiligung aus dem Agglomerationsprogramm, sind deshalb ungewiss. Damit ist auch ungewiss, ob eine Zustimmung zur jetzigen Variante 5 aus finanziellen Gründen fast zwingend ist.
- Allgemein empfindet die GRPK den aufgesetzten zeitlichen Druck als unangemessen. Die Planung zum Thema Bushof läuft seit dem Jahre 2008. Am 17. September 2014 beschliesst der Stadtrat, den Projektierungskredit vorzulegen, bei welchem es um einen Grundsatzentscheid des zukünftigen Standortes des Bushofes geht (vgl. Mitbericht KRLG). Erst am 8. Oktober 2014 erhält die GRPK den Stadtratsbeschluss samt Unterlagen und sie muss schon am 3. November 2014 - nach Einholung des noch rascher geforderten Mitberichts - entscheiden, damit die Kreditvergabe im November 2014 erfolgen kann (vgl. Beschluss S. 12). Eine so kurze Prüfungsfrist ist für eine nebenamtlich tätige Kommission kein gehöriger Zeitrahmen.

Wetzikon, 3. November 2014

Grosser Gemeinderat

Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte

**Geschäft 38.02.2 Bahnhofzentrum Wetzikon Weiterentwicklung; Bushof,  
Kreditantrag ans Parlament**

**Mitbericht an die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission<sup>1</sup>**

Für die Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte (KRLG) ist die Ablehnung des beantragten Kredits keine erstrebenswerte Option, da es sich hierbei auch um einen Grundsatzentscheid des zukünftigen Standortes des Bushofes geht. Die Konsequenzen einer Ablehnung wären: Keine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, die Planung müsste wieder von vorne beginnen, das Parlament müsste die neu einzuschlagende Richtung definieren, wiederkehrende Grundsatzentscheide bedürften einer erneuten Erarbeitung, welche sehr Zeit- und Ressourcenintensiv ausfallen dürften.

Die Kommission befürwortet und unterstützt demzufolge die Weiterführung des vorliegenden Projektes Bushof sowie die Ausarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans im Abschnitt des heutigen Areal P&R (Standortvariante 5). Diese Variante würde die Vorgaben der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) erfüllen, die einen grösseren Bushof beim Bahnhof Unterwetzikon benötigen; dies verlangt jedoch eine enge Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und den privaten Partnern.

Im Weiteren würde es die Kommission sehr begrüssen, wenn zusätzlich bereits die beiden Gebiete östlich als auch westlich davon in die weiteren, zukünftigen gestaltungsplanerischen Überlegungen einfliessen würden. Dadurch liesse sich eine erweiterte Gesamtsicht erzielen und eine isolierte Betrachtung vermeiden.

Stimmt der Grosse Gemeinderat dem beantragten Kredit zu, werden die bereits seit längeren stattfindenden Verhandlungen mit den verschiedenen Vertragspartnern weitergeführt und intensiviert. Durch die Erstellung eines Gestaltungsplanes, werden die Vertragspartner – die SBB oder die VZO – zwangsläufig stärker in das Projekt einbezogen und die Verbindlichkeiten werden erhöht.

Die Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte beurteilt es als grosse Chance, mit der Weiterführung des Projektes die städtebauliche (Weiter-)Entwicklung im Bereich Unterwetzikon zu fördern. Sie beantragt einstimmig Zustimmung zum Kredit.

Wetzikon, 31.Oktober 2014

<sup>1</sup> Der Bericht wird zusätzlich den Mitgliedern des Grossen Gemeinderates zur Verfügung gestellt.

## Stadtrat

<b>Beschluss</b>	vom 1. Oktober 2014
<b>Archiv-Nummer</b>	29.02.3
<b>Betrifft</b>	VZO, Neubau Busdepot und Kaufmännische Berufsschule Wetzikon Verkauf von Baumasse ab dem Gaswerkareal Vorlage an Grossen Gemeinderat

---

IDG-Status: öffentlich

## Ausgangslage

### *Fahrplanausbau hat Folgen*

In den vergangenen Jahren haben die VZO den Fahrplan kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile können 94 % der Bevölkerung im Zürcher Oberland während der Hauptverkehrszeiten von Verbindungen im 15-Minuten-Takt zu den S-Bahnen profitieren. Im 2014 werden die VZO über 22 Mio. Passagiere befördern und die kantonalen Prognosen gehen weiterhin von einer starken Entwicklung aus. Im Zusammenhang mit dem Ausbau wurde und wird die Busflotte der VZO erweitert. Zudem werden dank der grossen Nachfrage vermehrt Standardbusse durch Gelenkbusse ersetzt, was zu zusätzlichem Platzbedarf führt, um die Busse nachts garagieren zu können.

Die VZO sind dezentral organisiert, indem Fahrpersonal und Fahrzeuge auf vier Standorte verteilt sind. Damit können unproduktive Leerfahrten auf ein Minimum reduziert werden. Die heutigen Standorte sind jedoch vollständig ausgelastet und mit dem geplanten weiteren Ausbau ist die Schaffung zusätzlicher Abstellplätze unumgänglich. Da ein Ausbau der bestehenden Einstellhallen nicht möglich ist, haben die VZO vor Jahren mit der Planung eines neuen Standortes begonnen.

### *Wetzikon als idealer Standort*

Wetzikon ist der grösste Knotenpunkt im Netz der VZO und eignet sich deshalb auch künftig als Depotstandort für die VZO. Da das bestehende, lediglich für 12 Fahrzeuge Platz bietende Depot an der Motoenstrasse nicht ausbaufähig ist, wurde ein grösseres Grundstück gesucht, auf dem die Busse abgestellt werden können. Schliesslich konnten die VZO an der Schellerstrasse von der Post ein Grundstück übernehmen, das alle Anforderungen des Betriebes erfüllt, indem Abstellplätze für 42 Busse und Räumlichkeiten für knapp 100 Fahrer und Fahrerinnen gebaut werden können. Die nahe Lage zum Bahnhof erspart den VZO gegenüber dem heutigen Standort in Robenhausen jährlich über 150'000 Leerkilometer, was ökonomische und ökologische Vorteile bringt. Gleichzeitig haben die VZO das Interesse der Stadt Wetzikon am alten Depot berücksichtigen können, indem bereits im Jahr 2012 die Liegenschaft mittels eines Vorvertrages zu einem Fixpreis von 1,5 Mio. Franken der Stadt zugesichert wurde (Projekt für neue Wertstoffsammelstelle anstelle der bisherigen Wertstoffsammelstelle Flos).

## *Doppelnutzung als Ziel*

Schon beim Kauf der neuen Liegenschaft haben sich die VZO das Ziel gesetzt, die Möglichkeiten einer Doppelnutzung zu prüfen. Der Verwaltungsrat der VZO wollte verhindern, dass an einer vom ÖV ausgezeichnet erschlossenen Liegenschaft eine Einstellhalle gebaut wird, die nur nachts während weniger Stunden genutzt wird. Eine Doppelnutzung mit einem Partner, möglichst aus dem öffentlichen Bereich, wurde angestrebt. Wobei nachgewiesen werden sollte, dass der Bau mit einem Partner mindestens nicht zu höheren Investitionskosten führen würde, als wenn die VZO nur für sich eine Einstellhalle bauen liessen. Dieses Vorhaben wurde auch vom Stadtplaner und dem damaligen Gemeindepräsidenten stark unterstützt. Dank ihrem Engagement entstand die Zusammenarbeit mit dem Verband Holzbau Schweiz, der beabsichtigte, auf dem Dach der VZO-Einstellhalle ein Berufsschulhaus zu bauen. Kurz vor dem eigentlichen Projektstart hat sich der Verband jedoch zurückgezogen. Mit der Kaufmännischen Berufsschule Wetzikon begannen im letzten Jahr vielversprechende Gespräche, die sich in der Folge zu einem konkreten Vorhaben entwickelten. Da die Kaufmännische Berufsschule die benötigten Liegenschaften vom Kanton zur Verfügung gestellt bekommt, wurden die Verhandlungen mit verschiedenen kantonalen Stellen fortgeführt. Der Kanton zeigte schliesslich sein konkretes Interesse an einem Berufsschulhaus, das er für das KV Wetzikon und für weitere Zwecke von den VZO zu mieten gedenkt.

Zusammen mit den involvierten Stellen des Kantons wurde im Herbst 2013 ein Architekturwettbewerb lanciert, der den Bau einer Einstellhalle für 42 Busse und ein Schulhaus mit 36 Klassenzimmern, 2 Turnhallen und entsprechenden Lehrer- und Aufenthaltsräume, beinhaltete. Mit dem von der Jury ernannten Siegerprojekt wird nun ein Bau erstellt, der überregionale Beachtung finden wird. Den Benutzern wird ein aussergewöhnliches Schulhaus zur Verfügung stehen, das mit ökologisch höchsten Standards (Mikroenergie P - Eco) ideale Lernbedingungen schafft und mit einer stringenten Formensprache und dem gestalterisch einbezogenen Strassenraum für einen attraktiven städtebaulichen Akzent sorgen wird.

Ebenso positiv sind die aktuell vorliegenden Kostenschätzungen, die aufzeigen, dass der Bau einer allein genutzten Abstellhalle teurer würde als die nun im Erdgeschoss liegenden Parkflächen für die Busse. Ausserdem liegen die Kosten pro Schulzimmer über 20 % unter jenen, die der Kanton in den letzten Jahren selber gebaut hat, was sich in der Folge positiv auf die künftig vom Kanton an die VZO zu zahlenden Mieten niederschlagen wird.

Das Projekt wird auch vom Regierungsrat unterstützt. Er begrüsst die ideale Lage für ein Schulhaus, die finanziellen Vorteile für die öffentliche Hand und den schonenden Umgang mit Landreserven dank der Doppelnutzung. Ausserdem kann ein seit Jahren bestehendes Platzproblem bei den gewerblichen Berufsschulen in Wetzikon nun innert nützlicher Frist befriedigend gelöst werden.

## **Lösungsweg**

Bei der Ausschreibung des Architekturwettbewerbs nach GATT-WTO-Normen wurde vorgegeben, dass die maximal zulässige Baumasse von 46'660 m<sup>3</sup> nicht überschritten werden dürfe. Basis für diese Baumasse bildete eine von der Abteilung Bau bestätigte Berechnung, die schon bei früher erlassenen Baubewilligungen für Überbauungen auf dem Grundstück angewendet wurden:

Landfläche Kat. 8409 = 7'568 m <sup>2</sup> x MBZ 4.0 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> =	30'272 m <sup>3</sup>
+ Option Gewerbe-Baumasse aus Überbauung Süd	8'987 m <sup>3</sup>
(davon Anteil Gemeinde Wetzikon:	2'452 m <sup>3</sup> )
+ Gewerbebaumasse von Kat. 8291 (Areal Gaswerk)	7'401 m <sup>3</sup>
<b>Total</b>	<b>46'660 m<sup>3</sup></b>

Um diese wichtige Planungsgrösse absichern zu können, haben die VZO den damaligen Gemeinderat Wetzikon nochmals um eine klare Haltung gebeten. Mit Schreiben vom 12. März 2012 hat ihnen die Stadt Wetzikon schliesslich signalisiert, dass der Gemeinderat dieser Baumassen-Übertragung wie bei anderen früheren Projekten positiv gegenüberstehe. Die VZO wurden aufgefordert, bei Bedarf eine entsprechende Offerte einzureichen und allenfalls zusätzlichen Bedarf ab dem Gaswerkareal explizit zu benennen.

Um den Spielraum für den zusätzlichen Bedarf vom Gaswerkareal ausloten zu können, haben die VZO im Juni 2013 Gespräche mit dem damaligen Immobilienvorstand geführt. Dieser hat den VZO am 29. August 2013 mitgeteilt, dass sich der Gemeinderat bei ausgewiesenem Bedarf nicht grundsätzlich gegen einen zusätzlichen Anteil der Baumasse stelle und die VZO einen entsprechenden Antrag stellen sollten. Mit einem konkreten Antrag wurde zugewartet bis klar war, wer den Wettbewerb gewinnt und mit welchen Baumassen konkret zu rechnen ist.

Mit dem Abschluss des Wettbewerbs wurde der Sieger als Gesamtplaner für den Bau beauftragt. Seine Studie erfüllte die Vorgaben des Pflichtenheftes am besten und lag auch betreffend der genutzten Baumassen innerhalb der Vorgaben von 46'660 m<sup>3</sup>. Bei der Bearbeitung der Schwachstellen am Projekt zeigte sich hingegen, dass rund 3'000 m<sup>3</sup> zusätzlich nötig wären, um die Bedürfnisse der Schulanlage optimal abdecken zu können.

Wie vom damaligen Gemeinderat empfohlen, haben die VZO mit Schreiben vom 24. Juni 2014 der Stadt folgenden Übertrag an Baumasse beantragt:

Gewerbebaumasse Süd, Anteil Stadt Wetzikon, wie bisher	2'452 m <sup>3</sup>
Baumasse aus Kat. 8291 (Gaswerkareal), wie bisher	7'401 m <sup>3</sup>
Zusätzlich benötigte Baumasse aus Kat. 8291	3'000 m <sup>3</sup>
<b>Total</b>	<b>12'853 m<sup>3</sup></b>

#### *Potenzialanalyse Gaswerkareal*

Das Gaswerkareal in Medikon, welches von 1901 bis 1965 zur Herstellung von Gas aus Steinkohle genutzt wurde, liegt seit Jahren ungenutzt brach. Fast 30 Mieter nutzen momentan das Areal und dessen alte Gebäude als Lager, Auto- und Wohnmobilparkplätze oder zu anderen Zwecken. Verschiedene Bestrebungen, das Grundstück sinnvoll zu nutzen, scheiterten an finanziellen, politischen oder sonstigen Gründen, so dass das Gaswerkareal trotz seiner Grösse immer mehr zu einem grauen Fleck auf der Wetziker Karte wurde. Erschwerend kommt hinzu, dass der Boden wegen der damaligen Gasproduktion lokal stark mit Schadstoffen belastet ist. Zudem sind verschiedene Infrastrukturanlagen ober- und unterirdisch (Gasdruckreduzierstation, Regenwasserrückhaltebecken, Sammelkanäle, usw.) auf dem Grundstück vorhanden, so dass eine grossflächige und zusammenhängende Produktionsstätte kaum realisierbar wäre und eine sinnvolle Nutzung des Areales massiv erschweren. Im von der Abteilung Immobilien in Auftrag gegebenen Bericht "Gaswerkareal-wie weiter?" der meierpartner Architekten vom September 2014 ist das Potenzial des Gaswerkareales aufgrund der diversen Prämissen und Einschränkungen transparent aufgezeigt worden.

Es lässt sich zusammenfassend zur möglichen Baumasse folgendes Fazit ziehen:

Gemäss Gestaltungsplan bereits reservierte Baumasse für Neubau VZO:	7'401 m <sup>3</sup>
Mögliche restliche rechnerische Baumasse Grundstück:	36'588 m <sup>3</sup>

Bestehendes Wohn- und Verwaltungsgebäude	-	912 m <sup>3</sup>
Bestehende Druckreduzierstation Gas	-	<u>1'184 m<sup>3</sup></u>
Verbleibende restliche Baumasse, die noch zur Verfügung steht		34'462 m <sup>3</sup>
Zusatzverkauf Baumasse an VZO gemäss Antrag	-	<u>3'000 m<sup>3</sup></u>
Total verbleibende Baumasse		31'462 m <sup>3</sup>
Beispiel Baumassenbedarf für Werkhof oder Ähnliches		<u>10'500 m<sup>3</sup></u>
<b>Verbleibende Baumasse für zukünftige Projekte</b>		<b><u>20'962 m<sup>3</sup></u></b>

Damit kann gesagt werden, dass den VZO für die Realisierung ihres Neubauvorhabens die angefragte Baumasse von insgesamt 10'400 m<sup>3</sup> ohne namhafte Einschränkung der zukünftigen Nutzung des Gaswerkareals abgetreten werden kann.

### Finanzielles

Die VZO haben beim Kauf des Grundstücks Kat. Nr. 8409 die beurkundeten Rechte und Pflichten einer Vereinbarung zwischen dem ehemaligen Eigentümer Post und der Firma Halter (ehemaliger Eigentümer der Wohnüberbauung "Choice") übernommen, wonach auf dem Grundstück eine Option betreffend Ausnutzungsübertrag von Gewerbervolumen über 8'987 m<sup>3</sup> zu einem fixen Preis von Fr. 60.--/m<sup>3</sup> Baumasse besteht. Der Anteil der Gemeinde Wetzikon beträgt hier 2'452 m<sup>3</sup>, der Anteil der Erben des Max Homberger beträgt 3'421 m<sup>3</sup> und jener der katholischen Pfarrkirchenstiftung 3'114 m<sup>3</sup>.

Bei den übrigen 7'401 m<sup>3</sup> Baumassen aus dem Gaswerkareal kann davon ausgegangen werden, dass die Stadt Wetzikon den VZO die gleichen Konditionen gewähren wird, wie den Bryner Architekten & Co, denen die Baukommission am 14. März 2007 ein Bauprojekt bewilligte und die diese zusätzliche Baumasse ebenfalls für Fr. 60.--/m<sup>3</sup> hätten erwerben können.

Den gleichen Preis haben die VZO nun auch für die zusätzlich gewünschten 3'000 m<sup>3</sup> eingesetzt, sodass der Stadt Wetzikon für total 12'853 m<sup>3</sup> insgesamt Fr. 771'180.-- bezahlt würde.

Es ist nachvollziehbar, wenn Zweifel darüber bestehen, ob der seit Jahren fixierte Preis von Fr. 60.-- auch heute noch marktgerecht ist. Klar für die Beibehaltung des Preises sprechen folgende Argumente:

#### *Verkauf altes Depot Robenhausen*

Die Stadt Wetzikon hat im 2010 signalisiert, dass sie von den VZO das alte Depot Robenhausen erwerben möchten, nachdem die neue Einstellhalle an der Schellerstrasse bezogen ist. Der Verwaltungsrat der VZO hat zugestimmt, mit der Gemeinde einen Vorvertrag auf Basis einer Schätzung durch die ZKB abzuschliessen. Damit wurde bewusst darauf verzichtet, den Höchstwert am Markt durch eine Ausschreibung zu suchen. Zusammen mit der Stadt einigten sich die VZO auf die Summe von 1,5 Mio. Franken, was in einem beurkundeten Vertrag festgehalten ist, der so lange gilt, bis die VZO das neue Depot ca. im 2018 beziehen. Der Verkaufspreis ist nicht indexiert.

#### *Preis ist auch heute noch knapp marktkonform*

Geht man davon aus, dass die Ausnutzung eines Grundstückes rund die Hälfte des Wertes ausmacht, ergibt sich bei einem Preis von Fr. 60.--/m<sup>3</sup> Baumasse und bei einer Baumasse von 4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> pro m<sup>2</sup> Grundstückfläche ein m<sup>2</sup>-Wert des Gewerbegrundstückes von Fr. 480.--/m<sup>2</sup>, welcher als annähernd marktkonform bezeichnet werden kann.



### *Weitere Argumente*

Sowohl beim Angebot für die Baumasse wie auch beim Vorvertrag des alten Depots stehen für die VZO die Verbindungen zur Stadt Wetzikon im Vordergrund. Wetzikon ist Aktionär der VZO und finanziert über die Rechnung des ZVV auch die ungedeckten Kosten der VZO. Für die Entwicklung des Busnetzes arbeiten die VZO mit verschiedenen Stellen in der Verwaltung schon seit Jahren zusammen. Und das mit Erfolg: Im Dezember 2013 wurde das Angebot massiv ausgebaut, was bei den VZO zu jährlich Franken 475'000.-- zusätzlichen Kosten führt.

Und im Zusammenhang mit dem Bauprojekt haben die VZO mit ihrer Idee und Bereitschaft für eine Doppelnutzung erreicht, dass Wetzikon Standort der Kaufmännischen Berufsschule bleibt und die Platzprobleme der gewerblichen Berufsschulen entlastet werden können.

### **Erwägungen**

Ohne die zusätzliche Baumasse ist der Bau eines Schulhauses nicht möglich. Die VZO werden sich in diesem Fall darauf beschränken müssen, im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen eine Einstellhalle ausschliesslich für ihre eigenen Zwecke zu bauen. Die dafür nötigen Studien zeigen, dass ein solches Vorhaben realisierbar ist. Dies würde jedoch dem Grundsatz des schonungsvollen Umgangs mit den knappen Landreserven sowie dem Gedanken des verdichteten Bauens diametral zuwider laufen.

Um trotz des politisch korrekten Ablaufs keine wesentlichen Verzögerungen in Kauf nehmen zu müssen, wurde die Planung für das Vor- und schliesslich das Bauprojekt in Auftrag gegeben. Bis Ende Mai 2015 soll die Baueingabe erfolgen.

Parallel dazu laufen die Verhandlungen für die Finanzierung und die Mietverträge, die dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt werden müssen. Danach soll mit der Realisierung gestartet werden, sodass die VZO die Einstellhalle im Herbst 2018 und die Kaufmännische Berufsschule das Schulhaus im Frühjahr 2019 beziehen kann.

Ende Oktober wird ein Informationsanlass für die Anwohner organisiert. Hauptproblempunkt für die Anwohner ist der befürchtete Lärm durch die aus- und einfahrenden Busse am frühen Morgen bzw. späten Abend. Die VZO haben Lösungen schon beim Parkierungskonzept berücksichtigt, sodass möglichst wenig Lärm-Emissionen entstehen. Um den Lärm so klein wie möglich zu halten, verpflichtet sich die VZO, auf der Schellerstrasse für alle Busse eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h einzuhalten.

Der Stadtrat erachtet das vorliegende Neubauprojekt als zielführend, zukunftsorientiert und absolut vernünftig. Einem entsprechenden Antrag um Zukauf der ausgewiesenen Baumasse kann ohne nennenswerte Einschränkung der Gaswerkarealnutzung zugestimmt werden. Durch die Doppelnutzung kann der schonungsvolle Umgang mit den verbliebenen Landreserven Wetzikons als auch das verdichtete Bauen geradezu ideal unterstützt werden. Zudem kann der Raumnot der Kaufmännischen Berufsschule in optimaler Weise entgegen gewirkt werden. Ein Wegzug ist damit vom Tisch.

Gemäss Art. 20 der Gemeindeordnung ist der Grosse Gemeinderat für Verfügungen über Grundeigentum und beschränkte dingliche Rechte von mehr als Fr. 500'000.-- zuständig. Deshalb wird dieses Geschäft dem Grossen Gemeinderat unterbreitet.

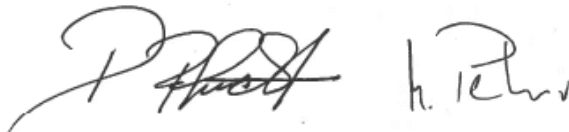
### **Der Stadtrat beschliesst:**

1. Der vorliegende Antrag für den Zukauf von zusätzlicher Baumasse für den Neubau Busdepot/ Kaufmännische Berufsschule Wetzikon wird zuhanden des Grossen Gemeinderates verabschiedet.
2. Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, er möchte folgenden Beschluss fassen:  
(Referent: Stadtrat Hanspeter Bosshard)

*Bewilligung des Verkaufs von 12'853 m<sup>3</sup> Baumasse im Totalbetrag von Fr. 771'180.-- für den Neubau Busdepot VZO und Kaufmännische Berufsschule Wetzikon.*

3. Der Geschäftsbereich Leitung + Recht wird beauftragt, eine Medienmitteilung zu diesem Geschäft zu verfassen. Die Abteilung Immobilien wird die VZO über den Beschluss des Stadtrates orientieren.

### **Stadtrat Wetzikon**



Ruedi Rüfenacht  
Präsident

Marcel Peter  
Stadtschreiber

### **Mitteilung an**

- Parlamentssekretär (mit Akten)
- Finanz- + Immobilienvorstand
- Geschäftsbereich Finanzen + Immobilien
- Abteilung Immobilien

bod

**Geschäftsprüfungskommission**

**Geschäft 29.02.3 VZO, Neubau Busdepot und Kaufmännische Berufsschule Wetzikon, Verkauf von Baumasse ab dem Gaswerkareal**

**5/2014**

**Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission beantragt:**

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Zustimmung zum Verkauf der Baumasse gemäss Antrag des Stadtrates vom 1. Oktober 2014.

Wetzikon, 3. November 2014

## Wetzikon, Grosser Gemeinderat

### MOTION

#### **Tempo 30 in allen Wohnquartieren von Wetzikon**

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Gemeinderat vor dem Jahresende 2015 ein Konzept zur Einführung von Tempo 30 in allen Wohn- und Schulquartieren von Wetzikon und einen Kostenvoranschlag vorzulegen.

#### Begründung:

1. Der Zürcher Oberländer vom 20.09.2013 berichtete, dass der Stadtrat (damals: Gemeinderat) dies selber zu tun gedenkt. Auf der Titelseite ist unter dem Titel „Tempo 30 für ganz Wetzikon“ nämlich zu lesen: „Der Gemeinderat (heute: Stadtrat) empfiehlt die Initiative von Robert Widmer (zur Einführung von Tempo 30 in Robenhausen) zur Annahme, allerdings ohne Enthusiasmus. Die schrittweise Einführung Quartier für Quartier ist nicht in seinem Sinn. Die Behörde hat grössere Pläne: Sie will Tempo 30 flächendeckend in den Quartieren einführen, wie Planungsvorstand Ruedi Rüfenacht sagt.“

Und auf die Nachfrage des ZO (im Interview, Seite 3 derselben Ausgabe des ZO), ob die Wetziker Exekutive die Einführung von Tempo 30 tatsächlich auf dem ganzen Stadtgebiet plant, erläutert der heutige Stadtpräsident Ruedi Rüfenacht: „Ja, das ist ein Ziel, das wir uns für die nächste Legislaturperiode (2014-2018) gesetzt haben. Natürlich unter der Voraussetzung, dass der neue Stadtrat personell dem Gemeinderat entspricht. ... Nun ist es Zeit für einen neuen Anlauf. Wir glauben, dass sich das Bewusstsein seither (seit dem Urnenentscheid von 2004) verändert hat. Der Verkehr und damit der Leidensdruck in den Quartieren hat zugenommen. Gleichzeitig ist Tempo 30 nach meinen Eindrücken nicht mehr das Reizwort, das es einst war.“ (Alle Zitate aus dem ZO vom 20.09.2013; entsprechende Zitate sind zu finden im ZO online vom 20.09.2013)

2. Weil es gemäss den Aussagen des Stadtpräsidenten Ruedi Rüfenacht „Zeit für einen neuen Anlauf ist“ und „der Leidensdruck in den Quartieren zugenommen hat“, soll der Stadtrat das Vorhaben unverzüglich angehen - auch wenn die vom Stadtpräsidenten genannte Voraussetzung der „personellen Entsprechung“ nicht erfüllt ist, denn bei Tempo 30 sollte es eigentlich nicht um die personelle Zusammensetzung des Stadtrats gehen. Die wichtigste und einzig notwendige Voraussetzung besteht unserer Meinung nach darin, dass „sich das Bewusstsein (der Bevölkerung) verändert hat (seit 2004)“ gegenüber Tempo 30, was ja auch den „Eindrücken“ des Stadtpräsidenten entspricht.

3. Wie Beispiele in anderen Gemeinden zeigen, kann Tempo 30 tatsächlich Verkehr (auch Schleichverkehr) fernhalten von den Wohnquartieren.

4. Wenn Tempo 30 nur in einem Teil der Wohnquartiere eingeführt würde, hätte das mehrere Nachteile, wie deutlich höhere Kosten, eine Ungleichbehandlung der Wohnquartiere und Aussenwachen sowie nicht steuerbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss des gesamten Stadtgebiets.

5. Erfahrungen aus schweizweit über 600 Gemeinden belegen, dass bei Tempo 30 die Anzahl und Schwere von Unfällen abnimmt und sich langsamere Verkehrsteilnehmer – wie Schulkinder, ältere Personen und Velofahrer – deutlich sicherer fühlen.

Das Konzept (Einführung von Tempo 30 in allen Wohn- und Schulquartieren von Wetzikon) soll folgende Punkte berücksichtigen:

1. Auf verkehrsorientierten Strassen gilt Tempo 50 und auf siedlungsorientierten Strassen in Wohnquartieren sowie in Aussenwachten und in der Nähe von Schulhäusern und Kindergärten gilt Tempo 30.

2. Die Umsetzung des Konzepts erfolgt möglichst kostengünstig und beinhaltet ausschliesslich die zwingend notwendigen baulichen Massnahmen zur Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben. Bei der Realisierung soll der Schwerpunkt möglichst auf Signalisationsmassnahmen liegen, statt auf festen Verbauungen. Eine solche kostengünstige Lösung hat beispielsweise Illnau-Effretikon umgesetzt: Gemäss dem Konzeptplan der Suter / von Känel / Wild AG (Beilage) kosten die 23 Tempo 30-Zonen auf insgesamt 300 ha mit insgesamt 35 km Strasse ca. Fr. 610'000.- (bis zur Fertigstellung werden sie auf ca. Fr. 830'000.- zu stehen kommen, ergab eine kürzliche telefonische Nachfrage).

3. Die günstigen Massnahmen werden zu Beginn ausgeführt; weniger günstige, jedoch zwingend notwendige, bauliche Massnahmen können etappenweise und in Koordination mit notwendigen, geplanten Strassenunterhaltsarbeiten ausgeführt werden. Eine Abstimmung zwischen den weniger günstigen baulichen Massnahmen und notwendigen baulichen Unterhaltsarbeiten ermöglicht eine deutliche Senkung der Kosten.

4. Da Konzepte von Planungsbüros erfahrungsgemäss eher grosszügig ausfallen, soll das Konzept frühzeitig mit der Kantonspolizei besprochen und überarbeitet werden mit dem Ziel, die baulichen Massnahmen so weit wie möglich zu redimensionieren. Eine enge Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei ermöglicht ebenfalls eine Senkung der Kosten.

5. Im Kostenvoranschlag sind die voraussichtlichen Kosten getrennt aufgeführt: für die Planung, für die Bauleitung, für die baulichen Massnahmen, für die Signalisation und für die Markierung.

Andreas Erdin (Grünliberale)

Esther Schlatter (Grünliberale)

Raphael Zarth (Grünliberale)

eingereicht am 1. August 2014

An die  
Mitglieder des Grossen Gemeinderates

Stadtrat  
Kontakt Marcel Peter  
Direktwahl 044 931 32 70  
marcel.peter@wetzikon.ch

23. Oktober 2014

**Motion Nr. 16.05.2 2014/1 der Ratsmitglieder Andreas Erdin, Esther Schlatter und Raphael Zarth  
"Tempo 30 in allen Wohnquartieren von Wetzikon"**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die nachfolgende Motion der Ratsmitglieder Andreas Erdin (Grünliberale) als Erstunterzeichner und Mitunterzeichner Esther Schlatter (Grünliberale) sowie Raphael Zarth (Grünliberale) ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 25. August 2014 begründet worden:

*Tempo 30 in allen Wohnquartieren von Wetzikon*

*Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Gemeinderat vor dem Jahresende 2015 ein Konzept zur Einführung von Tempo 30 in allen Wohn- und Schulquartieren von Wetzikon und einen Kostenvoranschlag vorzulegen.*

*Begründung:*

- 1. Der Zürcher Oberländer vom 20.09.2014 berichtete, dass der Stadtrat (damals Gemeinderat) dies selber zu tun gedenkt. Auf der Titelseite ist unter dem Titel "Tempo 30 für ganz Wetzikon" nämlich zu lesen: "Der Gemeinderat (heute: Stadtrat) empfiehlt die Initiative von Robert Widmer (zur Einführung von Tempo 30 in Robenhausen) zur Annahme, allerdings ohne Enthusiasmus. Die schrittweise Einführung Quartier für Quartier ist nicht in seinem Sinn. Die Behörde hat grössere Pläne: Sie will Tempo 30 flächendeckend in den Quartieren einführen, wie Planungsvorstand Ruedi Rüfenacht sagt."*

*Und auf die Nachfrage des ZO (im Interview, Seite 3 derselben Ausgabe des ZO), ob die Wetziker Exekutive die Einführung von Tempo 30 tatsächlich auf dem ganzen Stadtgebiet plant, erläutert der heutige Stadtpräsident Ruedi Rüfenacht: "Ja, das ist ein Ziel, das wir uns für die nächste Legislaturperiode (2014-2018) gesetzt haben. Natürlich unter der Voraussetzung, dass der neue Stadtrat personell dem Gemeinderat entspricht."*

*...Nun ist es Zeit für einen neuen Anlauf. Wir glauben, dass sich das Bewusstsein seither (seit dem Urnenentscheid von 2004) verändert hat. Der Verkehr und damit der Leidensdruck in den Quartieren hat zugenommen. Gleichzeitig ist Tempo 30 nach meinen Eindrücken nicht mehr das Reizwort, das es*

einst war.» (Alle Zitate aus dem ZO vom 20.09.2013; entsprechende Zitate sind zu finden im ZO online vom 20.09.2013).

2. Weil es gemäss den Aussagen des Stadtpräsidenten Ruedi Rüfenacht "Zeit für einen neuen Anlauf ist" und "der Leidensdruck in den Quartieren zugenommen hat", soll der Stadtrat das Vorhaben unverzüglich angehen - auch wenn die vom Stadtpräsidenten genannte Voraussetzung der "personellen Entsprechung" nicht erfüllt ist, denn bei Tempo 30 sollte es eigentlich nicht um die personelle Zusammensetzung des Stadtrats gehen. Die wichtigste und einzig notwendige Voraussetzung besteht unserer Meinung nach darin, dass "sich das Bewusstsein (der Bevölkerung) verändert hat (seit 2004)" gegenüber Tempo 30, was ja auch den "Eindrücken" des Stadtpräsidenten entspricht.
3. Wie Beispiele in anderen Gemeinden zeigen, kann Tempo 30 tatsächlich Verkehr (auch Schleichverkehr) fernhalten von den Wohnquartieren.
4. Wenn Tempo 30 nur in einem Teil der Wohnquartiere eingeführt würde, hätte das mehrere Nachteile, wie deutlich höhere Kosten, eine Ungleichbehandlung der Wohnquartiere und Aussenwachten sowie nicht steuerbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss des gesamten Stadtgebiets.
5. Erfahrungen aus schweizweit über 600 Gemeinden belegen, dass bei Tempo 30 die Anzahl und Schwere von Unfällen abnimmt und sich langsamere Verkehrsteilnehmer - wie Schulkinder, ältere Personen und Velofahrer - deutlich sicherer fühlen.

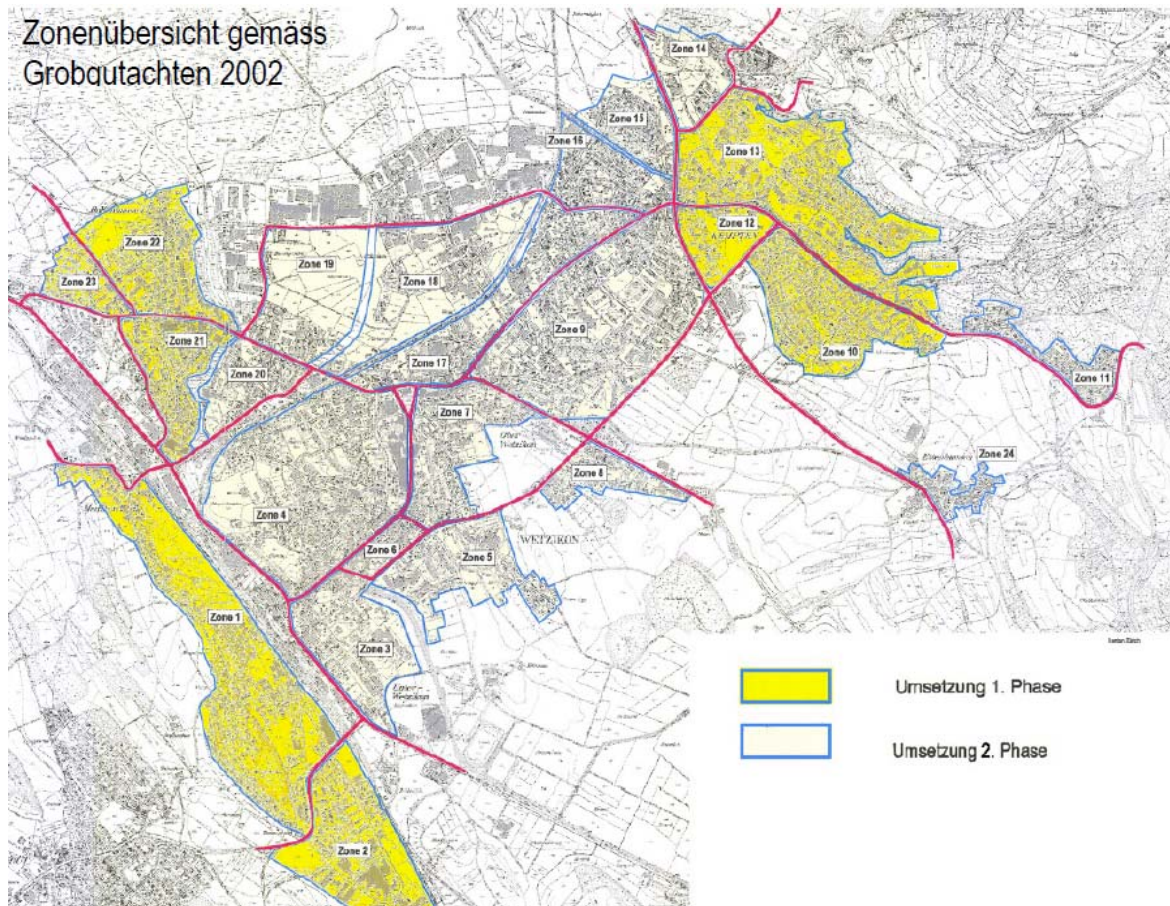
Das Konzept (Einführung von Tempo 30 in allen Wohn- und Schulquartieren von Wetzikon soll folgende Punkte berücksichtigen:

1. Auf verkehrsorientierten Strassen gilt Tempo 50 und auf siedlungsorientierten Strassen in Wohnquartieren sowie in Aussenwachten und in der Nähe von Schulhäusern und Kindergärten gilt Tempo 30.
2. Die Umsetzung des Konzepts erfolgt möglichst kostengünstig und beinhaltet ausschliesslich die zwingend notwendigen baulichen Massnahmen zur Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben. Bei der Realisierung soll der Schwerpunkt möglichst auf Signalisationsmassnahmen liegen, statt auf festen Verbauungen. Eine solche kostengünstige Lösung hat beispielsweise Illnau-Effretikon umgesetzt: Gemäss dem Konzeptplan der Suter / von Känel / Wild AG (Beilage) kosten die 23 Tempo 30-Zonen auf insgesamt 300 ha mit insgesamt 35 km Strasse ca. Fr. 610'000.- (bis zur Fertigstellung werden sie auf ca. Fr. 830'000.- zu stehen kommen, ergab eine kürzliche telefonische Nachfrage).
3. Die günstigen Massnahmen werden zu Beginn ausgeführt; weniger günstige, jedoch zwingend notwendige, bauliche Massnahmen können etappenweise und in Koordination mit notwendigen, geplanten Strassenunterhaltsarbeiten ausgeführt werden. Eine Abstimmung zwischen den weniger günstigen baulichen Massnahmen und notwendigen baulichen Unterhaltsarbeiten ermöglicht eine deutliche Senkung der Kosten.
4. Da Konzepte von Planungsbüros erfahrungsgemäss eher grosszügig ausfallen, soll das Konzept frühzeitig mit der Kantonspolizei besprochen und überarbeitet werden mit dem Ziel, die baulichen Massnahmen so weit wie möglich zu redimensionieren. Eine enge Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei ermöglicht ebenfalls eine Senkung der Kosten.
5. Im Kostenvoranschlag sind die voraussichtlichen Kosten getrennt aufgeführt: für die Planung, die Bauleitung, für die baulichen Massnahmen, für die Signalisation und für die Markierung.

## Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

### *Bisherige Planungen Tempo 30*

Aufgrund von verschiedenen Anregungen seitens der Bevölkerung hat die Stadt Wetzikon schon vor rund 15 Jahren eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 geprüft. Im Jahre 1992 liess der Gemeinderat für einzelne Gebiete ein Tempo 30-Gutachten ausarbeiten. Die Gemeindeversammlung bewilligte damals aber den entsprechenden Kredit nicht. Im Jahr 2003 wurde ein Grobgutachten für die flächendeckende Einführung erstellt. Die Kreditvorlage für die erste Etappe dazu kam am 8. Februar 2004 an die Urne, fand beim Souverän aber keine Mehrheit.





### *Tempo 30 südlich der Eisenbahn*

Aufgrund der Initiative „Einführung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindestrassen südlich der Eisenbahnlinie Zürich - Wetzikon - Rapperswil im Sinne eines Pilotprojektes vom 21. April 2007“ griff Wetzikon das Thema Tempo 30 erneut auf. Die Gemeindeversammlung vom 3. März 2008 hiess die Initiative gut, worauf die Umsetzung der Tempo 30 Zonen 1 und 2 erfolgte. Dabei konnte die Guyer-Zeller-Strasse wegen der Sanierungsarbeiten an der Rapperswilerstrasse noch nicht einbezogen werden.

### *Tempo 30 in Robenhausen*

Zwischenzeitlich hat die Gemeindeversammlung auch der Initiative für die Einführung von Tempo 30 für das Gebiet Robenhausen (Zonen 21, 22, 23) zugestimmt. Das erforderliche Gutachten liegt nun vor und die Kantonspolizei hat dieses Gutachten im Rahmen eines Signalisationsvorentschides für gut befunden. Da die Eigentümerschaft der Privatstrasse in der Zone 23 eine Einführung von Tempo 30 auf ihrer Privatstrasse abgelehnt hat, wird die Zone 23 nicht umgesetzt werden können. Die geplanten signalisatorischen und baulichen Massnahmen entsprechen dem Konzept „Tempo 30 südlich der Eisenbahnlinie“.

### *Grundsätzliches zu den signalisatorischen und baulichen Massnahmen für die Einführung von Tempo 30*

Ob signalisatorische Massnahmen genügen oder bauliche Massnahmen erforderlich sind, geht jeweils aus den entsprechenden Gutachten hervor. Dabei sind die Messungen des Geschwindigkeitsniveaus v50 und v85 entscheidend. Die Geschwindigkeiten müssen dabei bei signalisierten 50km/h gemessen werden. Pro Standort und Richtung müssen mindestens 100 Fahrzeuge gemessen werden.

Wenn ein v85 (v85 = Geschwindigkeit, die durch 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von maximal 41km/h ermittelt wird, geht die Kantonspolizei aufgrund von Studien davon aus, dass für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig sind. Alleine durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein v85 von ca. 35 km/h einstellen. Beträgt der v85 mehr als 41 km/h, sind bauliche Massnahmen zwingend erforderlich, welche das Tempo 30-Regime unterstützen. Die Umsetzung allfälliger baulicher Massnahmen ist also zwingender Bestandteil des Gesamtprojektes und kann nicht schrittweise oder nachträglich wie dies die Motion verlangt (z. B. bei Sanierungsarbeiten) realisiert werden.

### *Kosten*

Die Abteilung Sicherheit beauftragte das Planungsbüro Suter • von Känel • Wild AG, Zürich, auf dem ehemaligen Grobgutachten vom 8. September 2003 ein Arbeitsprogramm inkl. Kostenschätzung für die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in allen Wohnquartieren in Wetzikon auszuarbeiten. Die aufgrund des damaligen Gutachtens neu geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 1.6 Mio. Franken (300.1 ha), ohne die bereits eingeführte Tempo 30-Zone südlich der Bahnlinie und ohne die geplante Tempo 30-Zone in Robenhausen). Die Kosten belaufen sich somit auf rund Fr. 5'330.-- je Hektare und halten sich damit sogar unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt von Fr. 5'500.-- bis Fr. 6'000.--.

Ein losgelöster Kosten-Vergleich mit der Einführung von Tempo 30 in Illnau-Effretikon hält einer Prüfung nicht stand, da die kostspieligen baulichen Massnahmen je nach Strassenraumgestaltung bzw. gefahrener Geschwindigkeit realisiert werden müssen oder eben nicht. Und vor dem Hintergrund, dass auch das Projekt Tempo 30 in Illnau-Effretikon unter den gleichen Bedingungen wie überall im Kanton Zürich (ausser Städte Zürich und Winterthur) durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei geprüft und bewilligt wird und vorliegend dasselbe Planungsbüro beauftragt ist, weichen auch die geplanten Massnahmen und Kosten nicht voneinander ab.

Die Überprüfung der Wirksamkeit bzw. die Nachkontrolle bei den bisher eingeführten Tempo 30-Zonen südlich der Bahnlinie haben Werte (v85) zwischen 33 km/h und 38 km/h ergeben. Das wiederum bedeutet, dass die umgesetzten signalisatorischen und baulichen Massnahmen perfekt aufeinander abgestimmt sind. Weder sind die Geschwindigkeitswerte zu tief, so dass man davon ausgehen könnte, es wären zu viele bauliche Massnahmen umgesetzt worden, noch sind sie zu hoch (über 38 km/h), so dass weitere bauliche Massnahmen nachzurüsten wären.

#### *Schlussfolgerung und Antrag*

Aus dem Verkehrsrichtplan geht hervor, dass mit geeigneten Massnahmen die Geschwindigkeiten an die jeweilige Situation angepasst werden sollen. Die Umsetzung soll durch neue Signalisationen (z. B. Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen) oder durch bauliche und gestalterische Massnahmen erfolgen. Andererseits geht aber aus dem aktuellen Finanzplan und dem Voranschlag 2015 hervor, dass das derzeit geplante Investitionsvolumen der Stadt Wetzikon zu hoch ist. Zudem zeigt auch die aktuelle Verkehrsunfallstatistik keine Auffälligkeiten bezüglich Verkehrsunfällen.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Massnahmen aus dem Richtplan behördenverbindlich sind und mittelfristig umgesetzt werden sollen. In Anbetracht der angespannten finanziellen Lage ist der Stadtrat aber im heutigen Zeitpunkt nicht gewillt, die Aufwendungen von Fr. 80'000.-- für die Ausarbeitung des Konzeptes bereits im Voranschlag 2015 einzustellen.

Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, der vorliegenden Beantwortung der Motion "Tempo 30 in allen Wohnquartieren von Wetzikon" zuzustimmen und die Motion als erledigt abzuschreiben.

#### **Stadtrat Wetzikon**



Ruedi Rüfenacht  
Präsident



Marcel Peter  
Stadtschreiber

Grosser Gemeinderat Wetzikon  
Herrn Stefan Kaufmann  
Präsident  
Bahnhofstrasse 167  
8622 Wetzikon

Wetzikon,  
12. Juni 2014

### **Interpellation: Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Wetzikon**

Die Stadt Wetzikon erhielt im Jahr 2011 ein Energiekonzept, welches vom Planungsbüro Basler & Hofmann in Zürich erarbeitet wurde. Als energiepolitische Zielsetzungen wurden darin folgende Punkte mit Referenzjahr 2010 festgehalten:

- Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person um 30 %
- Senkung des Stromverbrauchs pro Person um 5 %
- Verdoppelung der Produktion von erneuerbaren Energien

Im gleichen Jahr wurde daraus ein Massnahmenplan abgeleitet und publiziert, welcher auf verschiedenen Ebenen und Bereichen Aktivitäten und Prozesse beschreibt, um die genannten Ziele zu erreichen. Diese Aktivitäten erstrecken sich über einen sehr grossen Bereich. Sie umfassen von Schulungen bis beispielsweise zur Nutzung der Fernwärme der KEZO diverse Bereiche.

In Anbetracht der sehr ambitionierten energiepolitischen Zielsetzungen verlangte die FDP Wetzikon bereits 2012 erstmals konkrete und quantifizierbare Angaben über Wirkungsgrad und Finanzbedarf der in diesem Massnahmenplan aufgezeigten Aktivitäten.

Zu diesem Zeitpunkt erklärte sich die Stadt Wetzikon nicht in der Lage, entsprechende Aussagen zur Verfügung zu stellen. Als erstmaliger Zeitpunkt für konkrete Zahlen wurde der FDP Wetzikon der Herbst 2013 genannt. Zu diesem Zeitpunkt soll das entsprechende Controllingssystem aufgebaut sein. Bis heute wurden der FDP keine Ergebnisse eines Controllingystems (z. B. mit Darstellung des Wirkungsgrads der eingesetzten Mittel) zur Verfügung gestellt.

Die Fraktion der FDP Wetzikon fragt deshalb den Stadtrat an, einen umfassenden Zwischenbericht bezüglich der bereits umgesetzten sowie der geplanten Massnahmen und der erreichten Ziele zu erstellen.

Konkret erwarten wir in diesem Zwischenbereich Auskunft zu den folgenden Punkten:

- Ist die Erreichung der vom Stadtrat (damals Gemeinderat) definierten energiepolitische Zielsetzungen für 2020 noch realistisch? Was geschieht falls nicht?
- Mit welchen Ressourcen (finanziell und personell) und welchen Massnahmen sollen diese Ziele erreicht werden?
- Welche Massnahme aus dem Massnahmenkatalog trägt welchen Anteil zur Zielerreichung bei, und wie wird dabei das Kosten/Nutzenverhältnis pro Massnahme eingeschätzt?



- Ist bei den definierten Massnahmen, welche zur Zielerreichung geplant sind gewährleistet, dass die kritische finanzielle Situation der Stadt Wetzikon mitberücksichtigt wird?
- Ist der publizierte Massnahmenkatalog noch aktuell, oder sind neue Aktivitäten hinzugekommen bzw. wurden Massnahmen zurückgestellt oder eliminiert?
- Wie beurteilt die Stadt Wetzikon die im Massnahmenkatalog unter «Zweckgebundene Abgabe der Stadtwerke» (V2) gemachte Aussage, dass eine solche Abgabe erhoben werden soll? Faktisch kommt dies einer simplen Erhöhung des Strompreises gleich und fördert die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Wetzikon nicht

Ein wichtiger Punkt in diesem Massnahmenplan stellt die Nutzung der KEZO-Fernwärme dar, welche der Stadtrat im Frühjahr 2013 als zu teuer zurückstellte. Der Souverän von Wetzikon, lehnte infolge unabwägbarer finanzieller Risiken für die Stadt Wetzikon an der Gemeindeversammlung vom März 2014 eine Initiative von Stephan Mathez ebenfalls ab. Welche Alternativen werden durch die Stadt Wetzikon in diesem Zusammenhang geprüft?

Für eine fristgerechte und vollständige Beantwortung unserer Fragen bedanken wir uns bereits jetzt.

Mit freundlichem Gruss

FDP.Die Liberalen Wetzikon

Erstunterzeichner

Thomas Egli  
Gemeinderat



Mitunterzeichner

Stefan Lenz  
Gemeinderat



An die  
Mitglieder des Grossen Gemeinderates

Stadtrat  
Kontakt Marcel Peter  
Direktwahl 044 931 32 70  
marcel.peter@wetzikon.ch

29. Oktober 2014

**Beantwortung Interpellation Nr. 16.05.4 14-3  
Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Wetzikon**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die nachfolgende Interpellation der Ratsmitglieder Thomas Egli und Stefan Lenz ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 9. Juli 2014 begründet worden:

*Die Stadt Wetzikon erhielt im Jahr 2011 ein Energiekonzept, welches vom Planungsbüro Basler & Hofmann in Zürich erarbeitet wurde. Als energiepolitische Zielsetzungen wurden darin folgende Punkte mit Referenzjahr 2010 festgehalten:*

- *Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person um 30 %*
- *Senkung des Stromverbrauchs pro Person um 5 %*
- *Verdoppelung der Produktion von erneuerbaren Energien*

*Im gleichen Jahr wurde daraus ein Massnahmenplan abgeleitet und publiziert, welcher auf verschiedenen Ebenen und Bereichen Aktivitäten und Prozesse beschreibt, um die genannten Ziele zu erreichen. Diese Aktivitäten erstrecken sich über einen sehr grossen Bereich. Sie umfassen von Schulungen bis beispielsweise zur Nutzung der Fernwärme der KEZO diverse Bereiche.*

*In Anbetracht der sehr ambitionierten energiepolitischen Zielsetzungen verlangte die FDP Wetzikon bereits 2012 erstmals konkrete und quantifizierbare Angaben über Wirkungsgrad und Finanzbedarf der in diesem Massnahmenplan aufgezeigten Aktivitäten.*

*Zu diesem Zeitpunkt erklärte sich die Stadt Wetzikon nicht in der Lage, entsprechende Aussagen zur Verfügung zu stellen. Als erstmaliger Zeitpunkt für konkrete Zahlen wurde der FDP Wetzikon der Herbst 2013 genannt. Zu diesem Zeitpunkt soll das entsprechende Controllingssystem aufgebaut sein. Bis heute wurden der FDP keine Ergebnisse eines Controllingsystems (z. B. mit Darstellung des Wirkungsgrads der eingesetzten Mittel) zur Verfügung gestellt.*

*Die Fraktion der FDP Wetzikon fragt deshalb den Stadtrat an, einen umfassenden Zwischenbericht bezüglich der bereits umgesetzten sowie der geplanten Massnahmen und der erreichten Ziele zu erstellen.*

Konkret erwarten wir in diesem Zwischenbereich Auskunft zu den folgenden Punkten:

1. *Ist die Erreichung der vom Stadtrat (damals Gemeinderat) definierten energiepolitische Zielsetzungen für 2020 noch realistisch? Was geschieht falls nicht?*
2. *Mit welchen Ressourcen (finanziell und personell) und welchen Massnahmen sollen diese Ziele erreicht werden?*
3. *Welche Massnahme aus dem Massnahmenkatalog trägt welchen Anteil zur Zielerreichung bei, und wie wird dabei das Kosten/Nutzenverhältnis pro Massnahme eingeschätzt?*
4. *Ist bei den definierten Massnahmen, welche zur Zielerreichung geplant sind gewährleistet, dass die kritische finanzielle Situation der Stadt Wetzikon mitberücksichtigt wird?*
5. *Ist der publizierte Massnahmenkatalog noch aktuell, oder sind neue Aktivitäten hinzugekommen bzw. wurden Massnahmen zurückgestellt oder eliminiert?*
6. *Wie beurteilt die Stadt Wetzikon die im Massnahmenkatalog unter «Zweckgebundene Abgabe der Stadtwerke» (V2) gemachte Aussage, dass eine solche Abgabe erhoben werden soll? Faktisch kommt dies einer simplen Erhöhung des Strompreises gleich und fördert die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Wetzikon nicht.*
7. *Ein wichtiger Punkt in diesem Massnahmenplan stellt die Nutzung der KEZO-Fernwärme dar, welche der Stadtrat im Frühjahr 2013 als zu teuer zurückstellte. Der Soverän von Wetzikon lehnte infolge unabwägbarer finanzieller Risiken für die Stadt Wetzikon an der Gemeindeversammlung vom März 2014 eine Initiative von Stephan Mathez ebenfalls ab. Welche Alternativen werden durch die Stadt Wetzikon in diesem Zusammenhang geprüft?*

## **Formelles**

Die am 9. Juli 2014 begründete Interpellation ist gemäss Art. 46 Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates eine "Anfrage an den Stadtrat über einen in den Aufgabenbereich der Gemeinde fallenden Gegenstand". Sie ist innert vier Monaten nach der Begründung, d.h. bis 9. November 2014, schriftlich zu beantworten. Mit dem vorliegenden Beschluss wird diese Frist eingehalten.

Gestützt auf Art. 44 Abs. 1 der Gemeindeordnung ist die Energiekommission für die Erarbeitung und Umsetzung der Energiepolitik der Stadt Wetzikon zuständig. Damit fällt ihr die Aufgabe zu, parlamentarische Vorstösse zu diesem Themenbereich zuhanden des Stadtrates zu beantworten, welcher die Antworten an das Parlament überweist.

Die Energiekommission hat die vorliegende Interpellation mit Zirkularbeschluss vom 22. Oktober 2014 beantwortet.

## **Der Stadtrat beschliesst:**

Der Stadtrat nimmt den Beschluss der Energiekommission vom 22. Oktober 2014 zur Beantwortung der Interpellation zur Kenntnis und überweist diesen ohne ergänzende Anmerkungen an das Parlament:

Die am 9. Juli 2014 begründete Interpellation von Thomas Egli und Stefan Lenz betreffend "Umsetzung des Energiekonzeptes der Stadt Wetzikon" wird wie folgt beantwortet:

*Zu Frage 1: Ist die Erreichung der vom Stadtrat (damals Gemeinderat) definierten energiepolitischen Zielsetzungen für 2020 noch realistisch? Was geschieht falls nicht?*

Aufgrund der Umsetzungsarbeiten im Rahmen des Massnahmenplans Energie hat sich gezeigt, dass die ambitionierten Ziele innert weniger Jahre nur mit einem sehr grossen Effort und unter Bereitstellung grosser finanzieller Mittel erreichbar sind. Aufgrund dieser Erkenntnis erteilte der damalige Gemeinderat im Februar 2014 den Auftrag, die Ziele zu überarbeiten. Es ist vorgesehen, den entsprechenden Antrag bis Ende 2014 der nun zuständigen Energiekommission zum Entscheid vorzulegen.

*Zu Frage 2: Mit welchen Ressourcen (finanziell und personell) und welchen Massnahmen sollen diese Ziele erreicht werden?*

### Massnahmen

Städte und Gemeinden haben den grössten Einfluss im Bereich der Gebäude (Energieverbrauch, Sanierungen, Nutzung erneuerbarer Energien) und der Bereitstellung von (erneuerbarer) Energie. Bei der Massnahmenumsetzung wurde deshalb bis jetzt der Schwerpunkt auf diese Bereiche gesetzt.

<b>Massnahme</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Zeitplan</b>
Energieplan Wetzikon	Festlegen der Wärmeversorgung der Gebäude in definierten Gebieten	Festsetzung voraussichtlich im Frühling 2015
Betrieb, Bau und Sanierung der Stadt eigenen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Standards für Planung und Bau (Gebäudestandard 2011)</li> <li>– Erhöhung Anteil erneuerbare Energien</li> <li>– energetische Sanierung Stadt eigener Gebäude</li> </ul>	<p>in Kraft seit 01.05.2012</p> <p>laufend</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 100 % Wasserstrom seit 01.01.2013</li> <li>– 5 % Biogasanteil ab 2015, jährliche Steigerung um weitere 5 % bis auf 40 %)</li> </ul> <p>Konzept liegt vor, laufende Umsetzung</p>
erneuerbare Energien und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kommunales Förderreglement erneuerbare Energien und Energieeffizienz</li> <li>– Bau städtischer Photovoltaik-Anlagen</li> </ul>	<p>in Kraft seit 01.01.2013</p> <p>Mit Fördergeldern unterstützte Anlagen Dritter (2013):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– PV-Anlagen: realisierte Leistung 250 kWp</li> <li>– Kollektoranlagen: realisierte Fläche 20 m<sup>2</sup></li> <li>– Wärmepumpen(boiler): 3 Anlagen</li> </ul> <p>Laufend weitere geförderte Projekte</p> <p>in Betrieb: Schulhäuser Egg und Walenbach, Solarcarport mit E-Tankstelle. Realisierte Leistung: 130 kWp.</p> <p>Laufend weitere Projekte.</p>



	– Ökologisierung Energiemix Stadtwerke	– 70 % Wasserstrom in der Grundversorgung seit 01.01.2014; – ab 01.01.2015: 100 % Wasserstrom in der Grundversorgung – Angebot an Biogas (5 %/20 %/100 %) seit 01.01.2014
	– Abwärmenutzung KEZO – Abwärmenutzung ARA	Projekt sistiert Projektstudie liegt vor
Förderung Elektro- und Gasfahrzeuge durch Stadtwerke	– Förderbeitrag neue Gasfahrzeuge – Einsatz Elektro- und Gasfahrzeuge durch Stadtwerke	Fördermodell Erdgasmobil  Betriebspilot E-Fahrzeug mit Solarstrom
Energieberatung	– Beratung zu Energiefragen und energetischen Sanierungen für Private und KMU	seit Juni 2012
Information und Kommunikation	– Information via Medien und Homepage	laufend
	– Durchführung diverser Veranstaltungen	laufend
Controlling	– Übersicht über Wirkung der Massnahmen	jährlich

Eine halbjährlich aktualisierte Übersicht über die Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenplans Energie ist unter [www.energie-wetzikon.ch](http://www.energie-wetzikon.ch) zu finden.

#### Personelle und finanzielle Ressourcen

Die Arbeiten an der Umsetzung des Energiekonzeptes werden im Wesentlichen mit ca. 100 Stellenprozenten für Massnahmenplanung und -umsetzung, Projekte und Controlling in der Abteilung Umwelt der Stadtverwaltung und mit ca. 15 – 20 Stellenprozenten für Projektmitarbeit und Konzeptumsetzung durch die Stadtwerke erbracht. Punktuell wird Fachwissen zur Grundlagenerarbeitung eingekauft. Bisher betraf dies z. B. die Begleitung bei der Energieplanung oder die Projektstudien zur Nutzung der Abwärme aus KEZO und ARA.

Die eingesetzten finanziellen Mittel schwanken von Jahr zu Jahr relativ stark, je nach umgesetzten Projekten. Die Ausgaben sind vorab in den Voranschlägen und Rechnungen der Abteilungen Umwelt (bis Mitte 2014 Umwelt + Dienste), Immobilien und bei den Stadtwerken enthalten.

Die bisher grössten Ausgaben sind für die Beiträge aus dem in der Volksabstimmung angenommenen Rahmenkredit 2013 - 2017 über total Fr. 2.75 Mio. für Photovoltaikförderung zu finden. Für den Bau eigener Anlagen wurden bisher rund Fr. 190'000.-- verwendet, für Förderbeiträge an Dritte rund Fr. 140'000.--.

*Zu Frage 3: Welche Massnahme aus dem Massnahmenkatalog trägt welchen Anteil zur Zielerreichung bei, und wie wird dabei das Kosten/Nutzenverhältnis pro Massnahme eingeschätzt?*

Bei der Umsetzung der Ziele des Energiekonzeptes bilden Überlegungen zu Kosten/Nutzen bzw. Aufwand/Wirkungs-Abschätzungen ein wichtiges Element. Aus Effizienzgründen werden diese aber jeweils stufengerecht in Abstimmung mit den damit verbundenen Prozessen vorgenommen. Oft werden sie zu Beginn aufgrund von Annahmen abgeschätzt. Liegt ein konkretes Projekt vor, können daraus entsprechende Kosten/Nutzen-Aussagen abgeleitet werden. Ganz konkrete Zahlen liegen allerdings immer erst dann vor, wenn ein Projekt umgesetzt ist.



Zu beachten ist aber, dass nicht für alle Massnahmen des Massnahmenplans Energie zuverlässige Aussagen zu Kosten und Nutzen respektive Anteil zur Zielerreichung gemacht werden können. Die Messbarkeit hängt stark von der Art der Massnahme ab. Quantifizierbar sind Massnahmen im baulichen Bereich oder Umstellungen in der Energieversorgung (Nutzung und Produktion erneuerbarer Energien). Andere Massnahmen wie allgemeine Energieberatung oder Informationskampagnen dienen der Sensibilisierung, die Wirkung ist aber nicht direkt messbar. Trotzdem sind solche Massnahmen mittel- und längerfristig wertvoll und unterstützen das Ziel. Zu beachten ist auch, dass bei der Umsetzung des Energiekonzepts viele Arbeiten und Massnahmen nötig sind, mit denen Grundlagen erarbeitet werden, die sicherstellen, dass zielgerichtet und nachhaltig vorgegangen wird und die Stadt ihren Handlungsspielraum ausschöpft. Diese Grundlagenarbeiten in Form von Planungen (z. B. Energieplan), Vorschriften (z. B. Standards für öffentliche Gebäude) oder Zustandserhebungen (z. B. Wärmebedarf der Wetziker Gebäude) sind für spätere konkrete Massnahmen notwendig, weshalb diese Investitionen unumgänglich sind. Gleichzeitig ist der Nutzen der darauf aufbauenden und später umgesetzten Massnahmen in der Regel gross, aber oft erst dann messbar.

Die Massnahmenumsetzung wird zudem nicht nur von Kosten-/Nutzenüberlegungen gesteuert, sondern ganz wesentlich von den politischen Prozessen bzw. den finanziellen Möglichkeiten beeinflusst. Das heisst, dass Massnahmen mit einem sehr guten Kosten-/Nutzenverhältnis nicht immer prioritär umgesetzt werden können, weil z. B. grosse Anfangsinvestitionen nötig wären, welche die Stadt nicht finanzieren kann oder will.

*Zu Frage 4: Ist bei den definierten Massnahmen, welche zur Zielerreichung geplant sind gewährleistet, dass die kritische finanzielle Situation der Stadt Wetzikon mitberücksichtigt wird?*

Die finanzielle Situation der Stadt wird jederzeit mitberücksichtigt. Wie bereits bei Frage 1 erwähnt, wurde ein Auftrag zur Neudefinition der Ziele erteilt. Dieser Auftrag erfolgte aus rein finanzpolitischen Gründen.

*Zu Frage 5: Ist der publizierte Massnahmenkatalog noch aktuell, oder sind neue Aktivitäten hinzugekommen bzw. wurden Massnahmen zurückgestellt oder eliminiert?*

Der Massnahmenkatalog ist noch aktuell. Einzig die Massnahmen V6, Abwärmenutzung aus der KEZO wurde aus dem Katalog gestrichen. Wie bereits erwähnt, wurden die Prioritäten bei der Massnahmenumsetzung aufgrund beschränkter finanzieller und personeller Ressourcen in den Bereich Gebäude und Nutzung erneuerbarer Energien gelegt, da dort die grösste Wirkung zu erwarten ist.

*Zu Frage 6: Wie beurteilt die Stadt Wetzikon die im Massnahmenkatalog unter «Zweckgebundene Abgabe der Stadtwerke» (V2) gemachte Aussage, dass eine solche Abgabe erhoben werden soll? Faktisch kommt dies einer simplen Erhöhung des Strompreises gleich und fördert die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Wetzikon nicht.*

Mit der Massnahme V2 sollen lediglich Grundlagen für eine mögliche Erhebung einer zweckgebundenen Abgabe auf Strom und Gas bereitgestellt werden (rechtliche Zulässigkeit, Abgabenart, Abgabenhöhe). Dies insbesondere vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel für die Massnahmenumsetzung. Ob und in welcher Art eine solche Abgabe je erhoben werden kann und soll ist im heutigen Zeitpunkt nicht entscheidungsreif. Der Entscheid würde aber selbstverständlich unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten (wie beispielsweise bestehende Abgaben auf Strom und Erdgas, Höhe der CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe) und Auswirkungen gefällt.

*Zu Frage 7: Ein wichtiger Punkt in diesem Massnahmenplan stellt die Nutzung der KEZO-Fernwärme dar, welche der Stadtrat im Frühjahr 2013 als zu teuer zurückstellte. Der Souverän von Wetzikon lehnte infolge unabwägbarer finanzieller Risiken für die Stadt Wetzikon an der Gemeindeversammlung vom März*

*2014 eine Initiative von Stephan Mathez ebenfalls ab. Welche Alternativen werden durch die Stadt Wetzikon in diesem Zusammenhang geprüft?*

Der damalige Gemeinderat erteilte nach der Ablehnung des Projektes den Auftrag, Wege aufzuzeigen, wie die Ziele des Energiekonzeptes mit einem Mix aus anderen Massnahmen erreicht werden können. Dies stellt eine grosse Herausforderung dar. Allfällige neue Massnahmen oder verstärkte Anstrengungen beim bereits bestehenden Massnahmenmix sind derzeit in Prüfung und werden der Energiekommission nach der Festsetzung der neuen energiepolitischen Ziele (siehe bei Frage 1) zum Beschluss unterbreitet.

Der Stadtrat bittet den Grossen Gemeinderat, von der Antwort auf die Interpellation 16.05.4 14-3 der Ratsmitglieder Thomas Egli und Stefan Lenz betreffend «Umsetzung des Energiekonzeptes der Stad Wetzikon» Kenntnis zu nehmen.

**Stadtrat Wetzikon**



Ruedi Rüfenacht  
Präsident



Marcel Peter  
Stadtschreiber