

wetZIKON 

Grosser Gemeinderat

Stand der Dokumentation: 13. April 2017

Einladung zur 31. Sitzung des Grossen Gemeinderates

Wetzikon, 11. April 2017

Der Grosse Gemeinderat der Stadt Wetzikon wird sich am

Montag, 24. April 2017, um 19.00 Uhr¹

zur Behandlung der vorliegenden Geschäfte im Saal des Stadthauses versammeln.

1. Mitteilungen des Präsidenten
2. Genehmigung Traktandenliste
3. 16.05.4 17-5 Dringliche Interpellation Pascal Bassu (SP)²: "Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen" (Begründung)
4. 16.05.3 16-12 Postulat Peter Lanciano (CVP): "Gegen die Schliessung beider Poststellen in Oberwetzikon und Kempten" (Beratung Überweisung)
5. 16.05.4 16-4 Interpellation Stefan Lenz (FDP): "Grundlagen für Weihnachtsbeleuchtung der Stadt Wetzikon mit privater Trägerschaft" (Beantwortung)
6. 16.05.2 16-2 Motion Susanne Poschung (SVP): "Weihnachtsbeleuchtung" (Beratung Überweisung)
7. 16.05.3 15-6 Postulat Pascal Bassu (SP): "Gesamtverkehrskonzept Wetzikon" (Beratung)
8. 16.05.3 15-8 Postulat Thomas Egli (FDP): "Machbarkeit Einführung eines Einbahnverkehrs für Bahnhof- und Spitalstrasse: Verkehrsmanagement mit vorhandenem Strassenmaterial" (Beratung)
9. 16.05.3 15-9 Postulat Renzo Argiro (SVP): "Verbesserung Verkehr in Wetzikon" (Beratung)
10. 16.05.3 16-2 Postulat Renzo Argiro (SVP): "Spangenverbindung bei negativem ENHK Entscheid" (Beratung)
11. 16.05.3 16-3 Postulat Renzo Argiro (SVP): "Verbindung Schellerstrasse-Bertschikerstrasse" (Beratung)
12. 11/2016 Projektierungskredit Schulanlage Walenbach (Beratung)
13. 12/2016 Bauabrechnung Instandsetzung Liegenschaft Hinwilerstrasse 183 (Beratung)

¹ Dauert eine Sitzung länger als drei Stunden, so gilt diese als Doppelsitzung (Art. 15 Abs. 2 GO GGR).

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

14. 01/2017 Verkaufsermächtigung Ferienhaus Canetg (Beratung)

Präsident des Grossen Gemeinderates
Toni Zweifel

Eingang: 11. April 2017

Vorstoss Interpellation

Nr. 16.05.4 17-5

Grosser Gemeinderat Wetzikon
Herr Anton Zweifel
Bahnhofstrasse 167
8622 Wetzikon

Wetzikon, 9. April 2017

Dringliche Interpellation

Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

Die Erbringung von Integrationsmassnahmen für Menschen aus dem Flüchtlingsbereich beschäftigt grosse und kleine Zürcher Gemeinden seit längerem intensiv - sie stellt uns gesellschaftlich, aber auch finanziell vor grosse Herausforderungen. Umso wichtiger ist es, die Integration rechtzeitig und mit angemessenen Mitteln zu fördern. Deshalb müssen Bund, Kantone und Gemeinden zusammenarbeiten. Gemeinsam konnten in den letzten Jahren denn auch einige Verbesserungen erzielt werden.

Im Kanton Zürich beschloss die Stimmbevölkerung 2011, dass vorläufig Aufgenommene (Status F) fortan nach Sozialhilfegesetz und SKOS-Richtlinien unterstützt werden sollen. Dieser Entscheid ermöglicht es, Integrationsmassnahmen über die Sozialhilfe zu finanzieren. Zudem verfügen vorläufig Aufgenommene seither über die Mittel, um auf dem freien Wohnungsmarkt eine Bleibe zu finden. Das wiederum fördert die Integration, insbesondere auch in den Arbeitsmarkt und damit in die finanzielle Selbständigkeit. Mit der heute gültigen gesetzlichen Grundlage stehen also die gleichen Anreiz- und Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung, die sich in der Sozialhilfe bewährt haben. Wie bei allen Ausländerinnen und Ausländern vergütet der Kanton den Gemeinden die Sozialhilfaufwendungen während 10 Jahren.

Diese Verbesserungen sind nun gefährdet. Sollte die durch den Kantonsrat angestossene Änderung des Sozialhilfegesetzes (Vorlage 272/2014) umgesetzt werden, so hat dies unabsehbare Folgen für die Integrationsarbeit in den Zürcher Gemeinden. Die Vorlage will vorläufig Aufgenommene nur noch nach Asylfürsorge unterstützen und somit den Volksentscheid von 2011 rückgängig machen. Die tieferen Ansätze in der Asylfürsorge stellen aber lediglich das Existenzminimum bis zum Asylentscheid sicher und sehen keine Integrationsmassnahmen vor. Die Abgeltung des Kantons an die Gemeinden beschränkt sich deshalb auf eine Pauschale von 36 Franken pro Person und Tag. Zudem wird diese Pauschale den Gemeinden vom Kanton nur während sieben und nicht mehr während zehn Jahren ausgerichtet. Bereits dadurch würde eine erhebliche Kostenverlagerung vom Kanton auf die Gemeinden erfolgen. Doch die gravierendste Konsequenz eines solchen Systemwechsels wäre, dass die Finanzierung der Integrationsförderung nicht mehr gewährleistet ist.

Als Argument für die Rückkehr zur Asylfürsorge wird ein am 1. Oktober 2016 in Kraft gesetzter Passus im Ausländergesetz ins Feld geführt, wonach vorläufig Aufgenommene zu tieferen Ansätzen als Einheimische zu unterstützen sind. Dies ist jedoch auch ohne Systemwechsel möglich - und damit, ohne dass Mittel zur

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Dringliche Interpellation Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

Integration fehlen und die Gemeinden finanziell schlechter gestellt werden. Nötig wäre hierzu im Kanton Zürich lediglich eine massvolle Senkung des Grundbedarfs im Rahmen des Sozialhilfegesetzes und der SKOS Richtlinien. Eine solche Lösung würde die Integrationsbemühungen nicht gefährden und wäre für die Finanzen der Gemeinden weit weniger einschneidend.

Die vorberatende Kommission des Kantonsrates hat darauf verzichtet, die Gemeinden anzuhören, obwohl dies die Kantonsverfassung in Art. 85, Abs. 3 vorschreibt – der Gemeindepräsidentenverband hat die Geschäftsleitung des Kantonsrates in einem Schreiben auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. So war es den Gemeinden bisher nicht möglich, sich inhaltlich in die Vorlage einzubringen. Das Plenum des Kantonsrates hat seinerseits in der ersten Lesung darauf verzichtet, dieses Versäumnis nachzuholen, indem es einen zur Diskussion gestellten Rückweisungsantrag abgelehnt hat.

Die erste Lesung der Vorlage im Kantonsrat hat deutlich gezeigt, dass die Nichtberücksichtigung der Gemeinden – neben der verfassungsrechtlichen Problematik – auch inhaltliche Konsequenzen hat: Entscheidende materielle Fragestellungen sind nicht geklärt – insbesondere in Bezug auf die Integration der betroffenen Menschen und die finanziellen Konsequenzen für die Gemeinden.

Wir erachten eine Gesetzgebung ohne vorgängige Anhörung der Gemeinden und ohne Klärung zentraler inhaltlicher Fragen als fahrlässig. Ungeklärt bleibt insbesondere, wie die Integrationsleistungen nach dem Wechsel zur Asylfürsorge finanziert werden sollen. Die über die Integrationspauschale des Bundes zur Verfügung stehenden Mittel von 6'000 Fr. pro Person reichen dafür bei weitem nicht aus – dies bestätigte auch kürzlich die Konferenz der Kantonsregierungen, die von einem Bedarf von durchschnittlich 18'000 Fr. pro Person ausgeht. Wie wird sichergestellt, dass die zusätzlich notwendigen Massnahmen im Falle eines Systemwechsels auch tatsächlich erbracht und finanziert werden?

Aus unserer Sicht sollte der Stadtrat Wetzikon die Ergreifung des Gemeindereferendums in Betracht ziehen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich der Stadtrat zu der geplanten Änderung des Sozialhilfegesetzes, insbesondere in Bezug auf den im Ausländergesetz (Art. 55 Abs. 2 AuG) und in der Verordnung zur Integration von Ausländerinnen und Ausländern (Art. 18 VIntA) vorgesehen Anspruch auf Integrationsmassnahmen vorläufig Aufgenommener?
2. Welche finanziellen Auswirkungen hätte die geplante Änderung des SHG für die Stadt Wetzikon, wenn diese den bundesrechtlich vorgesehenen Integrationsanspruch vorläufig Aufgenommener weiterhin erfüllen würde?
3. Hätte diese Änderung des SHG weitere finanzielle Konsequenzen für die Stadt Wetzikon?
4. Will der Stadtrat die Interessen von Wetzikon in finanzieller Hinsicht und auch bezüglich des nicht gewährten Rechts auf Anhörung (Kantonsverfassung Art. 85, Abs. 3) wahrnehmen und ergreift deshalb das Städtereferendum gegen den Beschluss (Vorlage 272/2014) des Kantonsrats vom 3. April 2017?

Freundliche Grüsse



Pascal Bassu,
Gemeinderat Wetzikon

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Dringliche Interpellation Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

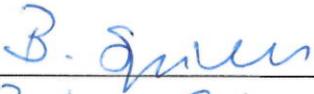
Mitunterzeichner



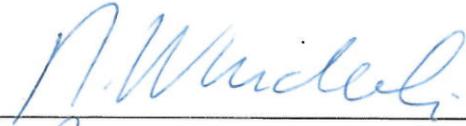
Martin Fritwegg



Stefan Burch



Barbara Spiess



Nathaly Wunderli

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Dringliche Interpellation Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

Mitunterzeichner

A. Erdin

Andreas Erdin (glp)

B. Rohrbach

Brigitte Rohrbach

NOBIST

Bigi OBRIST

Anna

Christoph Wädler

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Dringliche Interpellation Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

Mitunterzeichner

P. Lenciano

Peter Lenciano

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Dringliche Interpellation Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

Mitunterzeichner

Anton Zweifel

A. Zweifel

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Dringliche Interpellation Keine Sozialhilfe nach SKOS mehr für vorläufig aufgenommene AusländerInnen

Mitunterzeichner

Esther Kündig
E. Kündig

Stephan Mathiez
S. Mathiez

Mitteilung an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 16-12

Stadtratsbeschluss vom 8. März 2017

Erklärung

Der Stadtrat ist bereit, das Postulat "Gegen die Schliessung beider Poststellen in Oberwetzikon und Kempton" entgegenzunehmen (zuständig im Stadtrat ist Stadtpräsident Ruedi Rüfenacht).

Stellungnahme

Ausgangslage

Das nachfolgende Postulat von Peter Lanciano (CVP) und 10 Mitunterzeichnenden ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 23. Januar 2017 begründet worden.

Postulat "Gegen die Schliessung beider Poststellen in Oberwetzikon und Kempton"

Gegen das Vorhaben der Post, Wetzikon mit nur noch einer Hauptpoststelle und zwei Agenturen in der Stadt zu betreiben soll der Stadtrat bei der Post Com entsprechend intervenieren.

Die Qualität der Grundversorgung mit Postdiensten und Zahlungsverkehr in einer Stadt zeichnet sich auch durch die unmittelbare Verfügbarkeit der Grundversorgung und somit zeitlich kurze Wege aus, was den Unterschied zu der Versorgung auf dem Lande ausmacht. Insbesondere die Stadt Wetzikon, welche mit erheblichen Distanzen für einen Gang zur Hauptpoststelle in Unterwetzikon belasten würde, den die Wege von der Industrie, Gewerbezone, Wohnzone im Norden weisen zu einer entgegen gelegenen Poststelle in Unterwetzikon erhebliche Distanzen und Zeitaufwendungen auf. Weiter ist der absehbare zusätzliche Verkehr im Zusammenhang mit der Poststelle in Unterwetzikon nicht gelöst und hier muss die Post von der Stadt als Betreiber in die Pflicht genommen werden!

Auftrag an den Stadtrat:

- 1. Es muss zwingend eine Poststelle im Zentrum oder in Kempton betrieben werden, damit die bestehende Qualität im Umgang mit der Poststelle hinsichtlich Wegstrecke, Zeitaufwand und Angebotsumfang für alle Haushaltungen und das Gewerbe im Norden der Stadt gehalten werden kann.*
- 2. Der Stadtrat soll aufzeigen, seit wann er Kenntnis über die Schliessungen der Poststellen "Kempton" und "Oberwetzikon" hatte und was dagegen unternommen wurde?*
- 3. Der Stadtrat soll von der Post ein Betriebskonzept verlangen aus welchem ersichtlich ist, wie hoch die Kundenfrequenzen in den vergangenen 3 Jahren auf den bestehenden Poststellen in Wetzikon waren und welche Massnahmen ergriffen werden damit das Mehraufkommen im Personen- sowie im individuellen Strassenverkehr seitens der Postkunden wie auch seitens des Betriebes (An- und Ablieferungen) im Zusammenhang mit der Poststelle Unterwetzikon aufgenommen werden kann.*
- 4. Der Stadtrat soll aufzeigen, wie der Mehrverkehr durch die Schliessung einer Poststelle und die damit verbundene Verlegung der Dienstleistungen zur Hauptpost nach Unterwetzikon am Busbahnhof bewältigt werden soll.*

5. *Der Stadtrat soll im Zusammenhang mit der Schliessung einer Poststelle mit dem neuen Postregime 2017 bereits heute die regulatorischen Massnahmen ergreifen, damit der Verkehr im Zusammenhang mit der Bahn, Bus und Ein- und Austeigen im Bereich des Busbahnhofes in Unterwetzikon jederzeit gewährleistet ist.*

Formelles

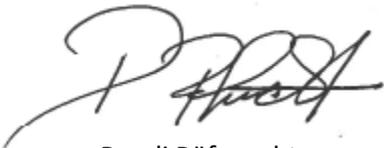
Das Postulat ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 2 GeschO GGR teilt der Stadtrat innert zwei Monaten mit, ob er bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Erwägungen des Stadtrates

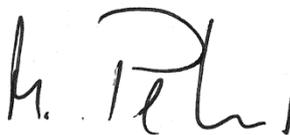
Seit der Einreichung des Postulats sind einerseits durch die mediale Berichterstattung und andererseits durch die von über 3'300 Personen unterschriebene Petition zum Erhalt der Poststelle Kempton verschiedene Gespräche mit Vertretern der Post, der Stadt und den Petitionären geführt worden. Am 10. Februar 2017 konnte eine Delegation der Petitionäre resp. Postulanten mit dem Stadtpräsidenten die Petition dem zuständigen Konzernleitungsmitglied der Post, Thomas Baur, übergeben. Dabei fand auch ein intensiver Austausch über die Situation in Wetzikon statt.

Dem Stadtrat ist es, wie vielen Einwohnerinnen und Einwohnern von Wetzikon, ein Anliegen, dass zumindest die Poststelle Kempton erhalten werden kann. Zu erwähnen gilt es aber, dass die betroffenen Gemeinden bei Poststellenschliessungen zwar begrüsst werden, aber keinerlei Mitspracherecht bei der Entscheidung besitzen. Trotzdem ist der Stadtrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.03.2017



Grosser Gemeinderat

Eingang: 12. Dez. 2016

Vorstoss Postulat

Nr. 16.05.3 16-12

Fraktion GGR Wetzikon

Grosser Gemeinderat Wetzikon
Herr Anton Zweifel
Präsident
Bahnhofstrasse 167
8623 Wetzikon

Wetzikon, 12. Dezember 2016

Postulat

Gegen die Schliessung beider Poststellen in Oberwetzikon und Kempten

Gegen das Vorhaben der Post, Wetzikon mit nur noch einer Hauptpoststelle und zwei Agenturen in der Stadt zu betreiben soll der Stadtrat bei der Post Com entsprechend intervenieren.

Die Qualität der Grundversorgung mit Postdiensten und Zahlungsverkehr in einer Stadt zeichnet sich auch durch die unmittelbare Verfügbarkeit der Grundversorgung und somit zeitlich kurze Wege aus, was den Unterschied zu der Versorgung auf dem Lande ausmacht. Insbesondere die Stadt Wetzikon, welche mit erheblichen Distanzen für einen Gang zur Hauptpoststelle in Unterwetzikon belasten würde, den die Wege von der Industrie, Gewerbezone, Wohnzonen im Norden weisen zu einer entgegen gelegenen Poststelle in Unterwetzikon erhebliche Distanzen und Zeitaufwendungen auf. Weiter ist der absehbare zusätzliche Verkehr im Zusammenhang mit der Poststelle in Unterwetzikon nicht gelöst und hier muss die Post von der Stadt als Betreiber in die Pflicht genommen werden!

Auftrag an den Stadtrat:

1. Es muss zwingend eine Poststelle im Zentrum oder in Kempten betrieben werden, damit die bestehende Qualität im Umgang mit der Poststelle hinsichtlich Wegstrecke, Zeitaufwand und Angebotsumfang für alle Haushaltungen und das Gewerbe im Norden der Stadt gehalten werden kann.
2. Der Stadtrat soll aufzeigen, seit wann er Kenntnis über die Schliessungen der Poststellen „Kempten“ und „Oberwetzikon“ hatte und was dagegen unternommen wurde?
3. Der Stadtrat soll von der Post ein Betriebskonzept verlangen aus welchem ersichtlich ist, wie hoch die Kundenfrequenzen in den vergangenen 3 Jahren auf den bestehenden Poststellen in Wetzikon waren und welche Massnahmen ergriffen werden damit das Mehraufkommen im Personen- sowie im individuellen Strassenverkehr seitens der Postkunden wie auch seitens des Betriebes (An- und Ablieferungen) im Zusammenhang mit der Poststelle Unterwetzikon aufgenommen werden kann.
4. Der Stadtrat soll aufzeigen, wie der Mehrverkehr durch die Schliessung einer Poststelle und die damit verbundene Verlegung der Dienstleistungen zur Hauptpost nach Unterwetzikon am Busbahnhof bewältigt werden soll.
5. Der Stadtrat soll im Zusammenhang mit der Schliessung einer Poststelle mit dem neuen Postregime 2017 bereits heute die regulatorischen Massnahmen ergreifen, damit der



Fraktion GGR Wetzikon

Verkehr im Zusammenhang mit der Bahn, Bus und Ein- und Aussteigen im Bereich des Busbahnhofes in Unterwetzikon jederzeit gewährleistet ist.

Erstunterzeichner

P. Lanciano

Peter Lanciano
Gemeinderat

Mitunterzeichner

W. Käbler

Walter Käbler
Gemeinderat

Mitunterzeichner

Stefan Burch

Stefan Burch
Gemeinderat

Mitunterzeichner

Elmar Weilenmann

Elmar Weilenmann
Gemeinderat

Mitunterzeichner

Jürg Joos

Jürg Joos
Gemeinderat

Mitunterzeichner

Toni Zweifel

Toni Zweifel
Gemeinderat

Mitunterzeichner

P. Basser

P. Basser
Gemeinderat

Mitunterzeichner

C. Badtke

C. Badtke
Gemeinderat

Mitunterzeichner

B. Spiess

Babara Spiess
Gemeinderätin

*BRIGITTE OBERST
GEMEINDERÄTIN*

*Martin Atwegg
M. Atwegg*

*A. Wunderli
GP-Wetzikon*

Antwort an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.4 16-4

Stadtratsbeschluss vom 22. März 2017

Ausgangslage

Die nachfolgende Interpellation von Stefan Lenz (FDP) und fünf Mitunterzeichnenden ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 23. Januar 2017 begründet worden.

Grundlagen für Weihnachtsbeleuchtung mit privater Trägerschaft

Unsere Stadt Wetzikon verfügt seit 2015 über keine öffentliche Weihnachtsbeleuchtung mehr. Die alte Beleuchtung war nicht mehr einsatzfähig und wurde durch den Gewerbeverein verkauft. In den letzten Jahren wurden Projekte zur Konzeption und Beschaffung einer Weihnachtsbeleuchtung mehrfach gestartet – aber nicht erfolgreich durchgeführt. Die Gründe für das Scheitern der Projekte waren Uneinigheiten über Art und Weise der Weihnachtsbeleuchtung oder auch die Finanzen.

Im ersten Halbjahr 2016 wurden mehrere Sitzungen von einer Interessengemeinschaft (IG) Weihnachtsbeleuchtung durchgeführt. Wir haben in diesem Projekt aktiv mitgearbeitet und Varianten entwickelt.

Zur Bestimmung des weiteren Vorgehens haben wir über Esther Schlatter (Mitglied IG Weihnachtsbeleuchtung) eine Anfrage an den Stadtrat gestellt, aus welcher folgende Antwort resultiert: Zitat E-Mail von Esther Schlatter vom 05.09.2016 "Der Stadtrat hat auf meine Anfrage am 24. August entschieden, dass er sich mit dem Thema Weihnachtsbeleuchtung erst wieder befassen wird, wenn ein fertig ausgearbeitetes Konzept vorliegt. Dieses könnte dann konkret beurteilt werden."

Für uns als freisinnige Gemeinderäte und Volksvertreter ist es wichtig, die Thematik einer neuen Weihnachtsbeleuchtung Wetzikon breit zu diskutieren und konkreter zu konzipieren – bevor ein politischer Vorstoss lanciert wird.

Am 23. November 2016 haben wir deshalb mit verschiedenen Vereins-Vertretern (Wetrikontakt, Gewerbeverein, Quartiervereine Kempten und Robenhausen, Sängerbund, Turnverein, Parteivertretern der EVP, CVP und FDP) eine Sitzung durchgeführt, um deren Meinung zu erfahren und die notwendige Unterstützung zu erhalten.

In dieser Besprechung wurden folgende Grundsätze diskutiert und bestätigt.

- Die Stadt Wetzikon soll eine Weihnachtsbeleuchtung bekommen*
- Ein Konzept soll ausgearbeitet werden, das langfristig ausgerichtet ist und in Etappen realisiert werden kann*
- Das Projekt ist breit abzustützen: Vereine, Unternehmen, Private und die Stadt sind einzubinden*
- Verschiedene Arten der Beleuchtung sollen evaluiert werden*
- Die Trägerschaft soll privatrechtlich organisiert werden, eine Genossenschaft ist als Arbeitsthese der aktuelle Favorit*
- Der Einbezug der Stadt ist zentral, die Stadt soll in der Trägerschaft mitwirken, aber auch in Bezug auf Infrastruktur und Unterhalt*

- Die Weihnachtsbeleuchtung soll mit Anlässen kombiniert werden, die Emotionen und die Verbundenheit zu Wetzikon fördern
- Die Umsetzung ist auf den Advent 2018 geplant

Die erwähnten Vereinsvertreter haben uns ihre Unterstützung und Mitarbeit zur Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes zugesichert, unter der Prämisse, dass der Stadtrat dieses Vorgehen ebenfalls unterstützt.

Damit die Konzeptarbeiten nun fortgesetzt werden können und unsere Stadt Wetzikon auch in der Adventzeit bald wieder in besinnlich schöner Stimmung erleuchtet werden kann, wird der Stadtrat aufgefordert, folgende Aspekte zu prüfen und zu beantworten:

- Ist der Stadtrat bereit, mit einer Delegation in einem Projekt für eine Weihnachtsbeleuchtung mit privater Trägerschaft mit Vereinsvertretern, Quartiervereinen, Unternehmern, Privatpersonen usw. mitzuarbeiten?
- Ist der Stadtrat bereit, die städtische Infrastruktur (z. B. Kandelaber, Kreisel, öffentliche Gebäude usw.) zur Einrichtung einer Weihnachtsbeleuchtung grundsätzlich zur Verfügung zu stellen?
- Ist der Stadtrat bereit, in der Montage, Demontage, Wartung und Unterhalt sowie Lagerung der Weihnachtsbeleuchtung entsprechende Leistungen zu übernehmen?
- Ist der Stadtrat bereit, die Energiekosten der Weihnachtsbeleuchtung zu übernehmen?

Formelles

Die Interpellation ist gemäss Art. 46 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Anfrage an den Stadtrat über einen in den Aufgabenbereich der Gemeinde fallenden Gegenstand". Sie ist gestützt auf Art. 47 Abs. 2 GeschO GGR innert vier Monaten nach der Begründung schriftlich zu beantworten. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Beantwortung der Interpellation

Die Interpellation "Grundlagen für Weihnachtsbeleuchtung der Stadt Wetzikon mit privater Trägerschaft" wird wie folgt beantwortet (zuständig im Stadtrat ist Esther Schlatter):

Der Stadtrat kann den Wunsch der Bevölkerung nach einer stimmungsvollen Beleuchtung in der Adventszeit gut nachvollziehen. In den vergangenen Jahren wurden aber unzählige Konzepte und Projekte erarbeitet, die aus unterschiedlichen Gründen gescheitert sind. Der Stadtrat ist ohne konkrete Projektvorschläge nicht bereit, finanzielle Beiträge in Aussicht zu stellen. Es geht ihm nicht darum, eine Weihnachtsbeleuchtung zu verhindern. Die Initiative für ein konkretes Projekt soll allerdings von einer privaten Trägerschaft kommen. Erst wenn ein Projekt konkret vorliegt und dessen Realisierung auch wahrscheinlich ist, kann ein massvoller Beitrag daran gesprochen werden. Denn auch in anderen Gemeinden wird die Weihnachtsbeleuchtung nicht durch die Gemeinde, sondern beispielsweise durch den Gewerbeverein oder durch Private betrieben.

Zu Frage 1: Ist der Stadtrat bereit, mit einer Delegation in einem Projekt für eine Weihnachtsbeleuchtung mit privater Trägerschaft mit Vereinsvertretern, Quartiervereinen, Unternehmern, Privatpersonen usw. mitzuarbeiten?

Antwort: Nein, der Stadtrat ist nicht bereit, mit einer Delegation in einem Projekt für eine Weihnachtsbeleuchtung mitzuarbeiten.

Zu Frage 2: Ist der Stadtrat bereit, die städtische Infrastruktur (z. B. Kandelaber, Kreisel, öffentliche Gebäude usw.) zur Einrichtung einer Weihnachtsbeleuchtung grundsätzlich zur Verfügung zu stellen?

Antwort: Dies kann erst beurteilt werden, wenn ein konkreter Vorschlag vorliegt.

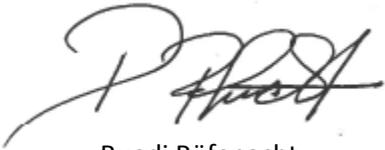
Zu Frage 3: Ist der Stadtrat bereit, in der Montage, Demontage, Wartung und Unterhalt sowie Lagerung der Weihnachtsbeleuchtung entsprechende Leistungen zu übernehmen?

Antwort: Nein, der Stadtrat ist nicht bereit, die oben aufgeführten Leistungen zu übernehmen.

Zu Frage 4: Ist der Stadtrat bereit, die Energiekosten der Weihnachtsbeleuchtung zu übernehmen?

Antwort: Auch diese Frage kann erst beurteilt werden, wenn ein konkreter Vorschlag vorliegt.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 27.03.2017

Grosser Gemeinderat Wetzikon
Präsident
Herr Toni Zweifel
Bahnhofstrasse 167
8622 Wetzikon

Wetzikon, 28.11.2016

Grosser Gemeinderat	
Eingang: 30. Nov. 2016	
Vorstoss	<u>Interpellation</u>
Nr.	<u>16.05.4 16-4</u>

Interpellation

Grundlagen für Weihnachtsbeleuchtung der Stadt Wetzikon mit privater Trägerschaft

Unsere Stadt Wetzikon verfügt seit 2015 über keine öffentliche Weihnachtsbeleuchtung mehr. Die alte Beleuchtung war nicht mehr einsatzfähig und wurde durch den Gewerbeverein verkauft. In den letzten Jahren wurden Projekte zur Konzeption und Beschaffung einer Weihnachtsbeleuchtung mehrfach gestartet – aber nicht erfolgreich durchgeführt. Die Gründe für das Scheitern der Projekte waren Uneinigkeiten über Art und Weise der Weihnachtsbeleuchtung oder auch die Finanzen.

Im ersten Halbjahr 2016 wurden mehrere Sitzungen von einer Interessengemeinschaft (IG) Weihnachtsbeleuchtung durchgeführt. Wir haben in diesem Projekt aktiv mitgearbeitet und Varianten entwickelt.

Zur Bestimmung des weiteren Vorgehens haben wir über Esther Schlatter (Mitglied IG Weihnachtsbeleuchtung) eine Anfrage an den Stadtrat gestellt, aus welcher folgende Antwort resultiert: Zitat E-Mail von Esther Schlatter vom 05.09.2016 «Der Stadtrat hat auf meine Anfrage am 24. August entschieden, dass er sich mit dem Thema Weihnachtsbeleuchtung erst wieder befassen wird, wenn ein fertig ausgearbeitetes Konzept vorliegt. Dieses könnte dann konkret beurteilt werden.»

Für uns als freisinnige Gemeinderäte und Volksvertreter ist es wichtig, die Thematik einer neuen Weihnachtbeleuchtung Wetzikon breit zu diskutieren und zu konkreter zu konzipieren – bevor ein politischer Vorstoss lanciert wird.

Am 23. November 2016 haben wir deshalb mit verschiedenen Vereins-Vertretern (Wetzikontakt, Gewerbeverein, Quartiervereine Kempten und Robenhausen, Sängerbund, Turnverein, Parteivertretern der EVP, CVP und FDP) eine Sitzung durchgeführt, um deren Meinung zu erfahren und die notwendige Unterstützung zu erhalten.

In dieser Besprechung wurden folgende Grundsätze diskutiert und bestätigt:

- Die Stadt Wetzikon soll eine Weihnachtsbeleuchtung bekommen
- Ein Konzept soll ausgearbeitet werden, das langfristig ausgerichtet ist und in Etappen realisiert werden kann
- Das Projekt ist breit abzustützen: Vereine, Unternehmen, Private und die Stadt sind einzubinden
- Verschiedene Arten der Beleuchtung sollen evaluiert werden

- Die Trägerschaft soll privatrechtlich organisiert werden, eine Genossenschaft ist als Arbeitsthese der aktuelle Favorit
- Der Einbezug der Stadt ist zentral, die Stadt soll in der Trägerschaft mitwirken, aber auch in Bezug auf Infrastruktur und Unterhalt
- Die Weihnachtsbeleuchtung soll mit Anlässen kombiniert werden, die Emotionen und die Verbundenheit zu Wetzikon fördern
- Die Umsetzung ist auf den Advent 2018 geplant

Die erwähnten Vereinsvertreter haben uns Ihre Unterstützung und Mitarbeit zur Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes zugesichert, unter der Prämisse, dass der Stadtrat dieses Vorgehen ebenfalls unterstützt.

Damit die Konzeptarbeiten nun fortgesetzt werden können und unsere Stadt Wetzikon auch in der Adventzeit bald wieder in besinnlich schöner Stimmung erleuchtet werden kann, wird der Stadtrat aufgefordert, folgende Aspekte zu prüfen und zu beantworten:

- Ist der Stadtrat bereit, mit einer Delegation in einem Projekt für eine Weihnachtsbeleuchtung mit privater Trägerschaft mit Vereinsvertretern, Quartiervereinen, Unternehmern, Privatpersonen usw. mitzuarbeiten?
- Ist der Stadtrat bereit, die städtische Infrastruktur (z. B. Kandelaber, Kreisel, öffentliche Gebäude usw.) zur Einrichtung einer Weihnachtsbeleuchtung grundsätzlich zur Verfügung zu stellen?
- Ist der Stadtrat bereit, in der Montage, Demontage, Wartung und Unterhalt sowie Lagerung der Weihnachtsbeleuchtung entsprechende Leistungen zu übernehmen?
- Ist der Stadtrat bereit, die Energiekosten der Weihnachtsbeleuchtung zu übernehmen?

Freundliche Grüsse

FDP Die Liberalen Wetzikon

Erstunterzeichner



Stefan Lenz
Gemeinderat

Mitunterzeichnerin



Sandra Elliscasis-Fasani
Gemeinderätin

Mitteilung an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.2 16-2

Stadtratsbeschluss vom 22. März 2017

Erklärung

Der Stadtrat empfiehlt, die Motion "Weihnachtsbeleuchtung" nicht zu überweisen (zuständig im Stadtrat ist Esther Schlatter).

Stellungnahme

Ausgangslage

Die nachfolgende Motion von Susanne Poschung (SVP) und zwölf Mitunterzeichnenden ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 23. Januar 2017 begründet worden.

Weihnachtsbeleuchtung

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Weihnachtsbeleuchtung für ganz Wetzikon auf spätestens Advent 2017 zu beschaffen. Diese soll kostengünstig, einfach zu erweitern sein in allenfalls 2 – 3 Etappen und energetisch auf dem aktuellen Stand sein.

Begründung

Seit 2015 hat Wetzikon keine Weihnachtsbeleuchtung mehr. Für eine Ortschaft mit Zentrumsfunktion und in der Grösse von Wetzikon ist das eine Ausnahme. Die Reaktionen aus der Bevölkerung zeigen deutlich, dass eine Stadt ohne Weihnachtsbeleuchtung nicht dem Wunsch der Wetzikerinnen und Wetziker entspricht und dieser Zustand somit nicht befriedigend ist.

Eine Weihnachtsbeleuchtung hat in der Schweiz Tradition. Sie erfreut die Bevölkerung mit ihrem warmen Licht, verbreitet eine weihnachtliche Stimmung, wertet die Stadt auf und lädt nicht zuletzt zum Einkaufen ein.

Die alte Weihnachtsbeleuchtung bestand aus 160 Elementen. Schätzungen gehen für eine Neubeschaffung von 800 bis 1000 Franken pro Kandelaber aus. Der Stadtrat sollte eine Neubeschaffung somit in eigener Kompetenz beschliessen können.

Die IG würde gerne in der Projektgruppe mitarbeiten, sollte eine für die Umsetzung gegründet werden.

Der Gewerbeverein hat sich wohlwollend in die IG eingebracht und an den Sitzungen teilgenommen, ist aber nicht in der Verantwortung für die Beschaffung einer neuen Beleuchtung.

Formelles

Die Motion ist gemäss Art. 41 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) ein "selbständiger Antrag, welcher den Stadtrat verpflichtet, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Kompetenz der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt". Nach Art. 42 Abs. 2 GeschO GGR teilt der Stadtrat innert zwei Monaten mit, ob er bereit ist, die Motion entgegenzunehmen. Einen Ablehnungsantrag oder einen Antrag auf Umwandlung in ein Postulat hat er schriftlich zu begründen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Erwägungen des Stadtrates

Nach dem Winter 2014/2015 hätte die alte Weihnachtsbeleuchtung ersetzt werden müssen. Der Stadtrat entschied sich in seiner Aussprache vom 25. Oktober 2015 jedoch bewusst dagegen. Ausschlaggebend für den Entscheid war die angespannte Finanzlage.

Daraufhin bildete sich eine Interessensgemeinschaft (IG) Weihnachtsbeleuchtung Wetzikon, die zum Ziel hatte, in Wetzikon wieder eine Weihnachtsbeleuchtung zu ermöglichen. In dieser IG vertreten waren die Motionärin sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Quartiervereinen, aus dem Gewerbeverein und aus dem Parlament. Am 24. August 2016 gelangte die IG mit der Anfrage an den Stadtrat, ob er zu einer Wiedererwägung bereit wäre und ob er die Ideen und Lösungsvorschläge der IG anhören und auf dieser Basis eine Neubeurteilung vornehmen würde. Dabei wies die IG darauf hin, dass der Stadtrat bereit sein müsste, sich ideell und finanziell an einer Weihnachtsbeleuchtung zu beteiligen, wenn auch über den Umfang einer Beteiligung noch keine Aussage gemacht werden könne.

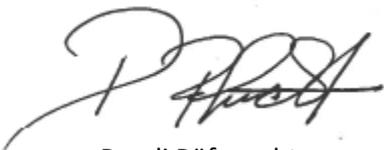
Der Stadtrat beantwortete die Anfrage sinngemäss, dass er erst bei Vorliegen eines fertig ausgearbeiteten Konzeptes bereit wäre, sich mit dem Thema Weihnachtsbeleuchtung zu befassen. Die IG Weihnachtsbeleuchtung verfolgte ihr Anliegen darauf hin weiter. Neben der vorliegenden Motion reichten weitere Parlamentarier eine Interpellation ein, die – unter etwas anderer Voraussetzung – ebenfalls eine Beleuchtung mit Beteiligung der Stadt fordert.

Die Motionäre fordern den Stadtrat auf, in eigener Kompetenz eine Weihnachtsbeleuchtung für ganz Wetzikon auf spätestens Advent 2017 zu beschaffen. Sie bieten dabei ihre Mitarbeit in einer allfällig geschaffenen Projektgruppe an.

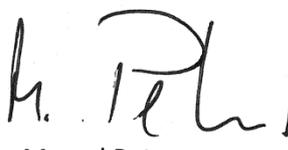
Der Stadtrat kann den Wunsch der Bevölkerung nach einer stimmungsvollen Beleuchtung in der Adventszeit gut nachvollziehen. In den vergangenen Jahren wurden aber unzählige Konzepte und Projekte erarbeitet, die aus unterschiedlichen Gründen gescheitert sind. Der Stadtrat ist ohne konkrete Projektvorschläge nicht bereit, finanzielle Beiträge in Aussicht zu stellen. Es geht ihm nicht darum, eine Weihnachtsbeleuchtung zu verhindern. Die Initiative für ein konkretes Projekt soll allerdings von einer privaten Trägerschaft kommen. Erst wenn ein Projekt konkret vorliegt und dessen Realisierung auch wahrscheinlich ist, kann ein massvoller Beitrag daran gesprochen werden. Denn auch in anderen Gemeinden wird die Weihnachtsbeleuchtung nicht durch die Gemeinde, sondern beispielsweise durch den Gewerbeverein oder durch Private betrieben.

Aus den genannten Gründen empfiehlt der Stadtrat, die Motion nicht entgegen zu nehmen.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht



Marcel Peter

Präsident

Stadtschreiber

versandt am: 27.03.2017

Susanne Poschung

Tödistrasse 8

8620 Wetzikon, 10.09.2016

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Parlamentspräsident

Anton Zweifel

Bahnhofstrasse 167

8622 Wetzikon

Grosser Gemeinderat

Eingang: 0 1. Nov. 2016

Vorstoss Motion

Nr. 16.05.2 16-2

Motion

Weihnachtsbeleuchtung

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Weihnachtsbeleuchtung für ganz Wetzikon auf spätestens Advent 2017 zu beschaffen. Diese soll kostengünstig, einfach zu erweitern sein in allenfalls 2 – 3 Etappen und energetisch auf dem aktuellen Stand sein.

Begründung

Seit 2015 hat Wetzikon keine Weihnachtsbeleuchtung mehr. Für eine Ortschaft mit Zentrumsfunktion und in der Grösse von Wetzikon ist das eine Ausnahme. Die Reaktionen aus der Bevölkerung zeigen deutlich, dass eine Stadt ohne Weihnachtsbeleuchtung nicht dem Wunsch der Wetzikerinnen und Wetziker entspricht und dieser Zustand somit nicht befriedigend ist.

Eine Weihnachtsbeleuchtung hat in der Schweiz Tradition. Sie erfreut die Bevölkerung mit ihrem warmen Licht, verbreitet eine weihnachtliche Stimmung, wertet die Stadt auf und lädt nicht zuletzt zum Einkaufen ein.

Die alte Weihnachtsbeleuchtung bestand aus 160 Elementen. Schätzungen gehen für eine Neubeschaffung von 800 bis 1000 Franken pro Kandelaber aus. Der Stadtrat sollte eine Neubeschaffung somit in eigener Kompetenz beschliessen können.

Die IG würde gerne in der Projektgruppe mitarbeiten, sollte eine für die Umsetzung gegründet werden.

Der Gewerbeverein hat sich wohlwollend in die IG eingebracht und an den Sitzungen teilgenommen, ist aber nicht in der Verantwortung für die Beschaffung einer neuen Beleuchtung.

Freundliche Grüsse

Erstunterzeichnerin



Susanne Pöschung

Gemeinderätin



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Joachim Meissner



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Ramon Arjona



Mitunterzeichner

Gemeinderätin

Tina Fritsche



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Rolf Luginbuhl



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Peter Haerli



Mitunterzeichner

Gemeinderätin

Bigli Orli



Mitunterzeichner

Gemeinderat

J. Joos



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Michel Hager



Mitunterzeichner

Gemeinderätin

Martin Pitzwegg



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Elmar Heilmann

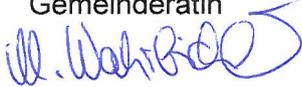


Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderätin



Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderätin

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderätin

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderätin

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Mitunterzeichner

Gemeinderat

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 15-6

Stadtratsbeschluss vom 5. April 2017

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat dem Stadtrat am 25. Januar 2016 das Postulat "Gesamtverkehr Wetzikon" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Der Stadtrat beantragte am 21. September 2016 beim Grossen Gemeinderat Fristerstreckung zur Berichterstattung und Antragstellung um sechs Monate. Am 31. Oktober 2016 verlängerte der Grosse Gemeinderat die Frist bis am 25. April 2017. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob er bereit ist, ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, das als behördenverbindliche Grundlage bei der Planung und Umsetzung von Einzelmassnahmen dient. Mit einem Gesamtverkehrskonzept soll eine gemeinsame Vorstellung geschaffen werden, wie mit den Verkehrsanforderungen umgegangen werden soll. Folgende Themenbereiche sollen untersucht werden:

- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Langsamverkehr
- Bahnverkehr der SBB
- Busverkehr VZO (Buskonzept)
- Positionierung der Bahnhöfe Wetzikon und Kempten wie auch des Bushofs
- mögliche Stadtbahn

Massnahmen des Stadtrates

Die langfristigen Raumentwicklungsstrategien von Bund und Kanton geben vor, das prognostizierte Bevölkerungswachstum in die Zentrumsgebiete zu lenken. Der Anspruch des Kantons Zürich ist, 80 % des Wachstums in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften aufzunehmen. Mit dem Wachstum der Arbeitsplätze und der Bevölkerung wird auch die Verkehrsbelastung und damit der Druck auf die vorhandenen Infrastruktursysteme zunehmen.

Motorisierter Individualverkehr

Der Stadtrat hat bei Entgegennahme aller parlamentarischen Verkehrsvorstösse entschieden, die Postulate zusammengefasst unter dem Thema "Mobilitätskonzept" zu beantworten. Im 2016 erarbeitete das Planungsbüro Ernst Basler Partner AG (EBP AG) fünf verschiedene Entwicklungsszenarien für ein Gesamtverkehrskonzept (GVK). Im Juni 2016 diskutierten Vertreter der Parteien in einem partizipativen Prozess (Runder Tisch) diese Entwicklungsmöglichkeiten mit dem Kanton und den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland AG (VZO). Von den vorgeschlagenen Möglichkeiten erhielt die Variante 4,

"Urbane Mobilität – Wetzikon steuert und beeinflusst das Verkehrsaufkommen" am meisten Zuspruch. Dieses Ergebnis bringt zum Ausdruck, dass die Stadt die Verkehrssituation auf verschiedenen Ebenen angehen soll: Einerseits soll der vorhandene Verkehr verträglicher abgewickelt und das Zentrum verkehrsberuhigt werden, andererseits soll auch ein Umdenken bezüglich Mobilitätsverhalten stattfinden bzw. gefördert werden (z. B. autoarmes Wohnen, Verbesserung des ÖV und der Langsamverkehrsinfrastruktur). Der Stadtrat entschied in seiner Aussprache vom 7. September 2016 auf Basis der Verkehrsentwicklungsmöglichkeiten der EBP AG und vor allem der Ergebnisse des Runden Tisches, dass gegenwärtig der Fokus auf ein verkehrsaarmes Zentrum Oberwetzikon gelegt werden soll.

Gegenwärtig erarbeitet die Stadt Wetzikon in Kooperation mit dem kantonalen Amt für Verkehr (AFV), eine Grundlage für eine tragbare Verkehrsentwicklung in Wetzikon. Mit der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" wird eine Neubeurteilung der bisherigen Verkehrsstrategie (Westtangente, Lückenschluss Oberlandautobahn) vorgenommen und weitere Szenarien möglicher Strassenführungen geprüft. Dabei ist eine überregionale Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung unabdingbar. Folgende Ziele werden mit der Strategie Strassennetz Wetzikon verfolgt:

- Überprüfung der Netzbedeutung der Westtangente aus heutiger Sicht
- Aufzeigen der verkehrlichen Konsequenzen bei Verzicht auf die Westtangente
- Prüfung einer alternativen Lösung zur Westtangente (Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse)
- Prüfung flankierender Massnahmen
- Ableitung und Definition von weiteren Massnahmen
- Erarbeitung einer schriftlichen Vereinbarung zwischen der Stadt Wetzikon und dem AFV mit einer verbindlichen Nennung des angestrebten Strassennetzes und den zu ergreifenden Massnahmen

Zusätzlich zur Strategie Strassennetz Wetzikon prüft der Stadtrat die möglichen Anpassungen im Zentrum Oberwetzikon. Dafür erarbeitete die EBP AG ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zu den Gestaltungsoptionen der Bahnhofstrasse im Bereich Zentrum Oberwetzikon (dat. 27. Februar 2017). Darin werden vier grundsätzlich mögliche Gestaltungsarten präsentiert und auf die gegebene räumliche Situation hin bewertet. Das Ziel ist, eine verkehrsberuhigte Zone mit Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen und so das Zentrum für die Bevölkerung und für das Gewerbe aufzuwerten, gleichzeitig aber auch dafür zu sorgen, dass der ÖV möglichst ungehindert verkehren kann und sich im Zentrum kein Durchgangsverkehr staut.

Mit diesen zwei thematischen Schwerpunkten (Strategie Strassennetz und verkehrsaarmes Zentrum Oberwetzikon) wird das Ziel angegangen, den vorhandenen und künftig infolge Bevölkerungswachstums weiter zunehmenden motorisierten Individualverkehr zu steuern. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton gewährleistet eine frühzeitige Abstimmung der Interessen, so dass die Planungszeiten für allfällige Massnahmen verkürzt werden können.

Langsamverkehr: Lückenschluss Veloinfrastruktur

Das bestehende und geplante Netz wird im Rahmen der Interpellation "Lückenschluss für Fahrradinfrastruktur" auf Schwachstellen überprüft, mit der kantonalen und regionalen Velonetzplanung abgeglichen und an die neuesten Erkenntnisse der Stadt- und Mobilitätsentwicklung anpasst. Erfasste Lücken und/oder Mängel werden kategorisiert und die Möglichkeiten zur Behebung geprüft.

Bahnverkehr

Mit dem Ausbauschnitt STEP 2030/35 der SBB (4. Teilergänzung: Ausbau Bahnhof Stadelhofen, Doppelspurausbau Aathal - Uster) wird eine Taktverdichtung auch für Wetzikon zum Thema. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterbreitet dem Bundesrat die konkreten Projekte der Kantone und das Bundesparlament wird ab 2019 die Vorlage beraten.

Bahnhof Unterwetzikon

Mit dem Bushofausbau und der anschliessenden städtebaulichen Entwicklung in Unterwetzikon (Gestaltungsplan Mattacker ab ca. 2019, Gestaltungsplan Pestalozzistrasse ab ca. 2019, Teil-Gestaltungsplan SBB ab ca. 2020) wird die Bedeutung des Bahnhofs zunehmen.

Bahnhof Kempten, mögliche Stadtbahn

Gemäss Auskunft der SBB wird die Planung einer eventuellen Stadtbahn zwischen Hinwil und Pfäffikon – wenn überhaupt – nicht vor 2030 gestartet.

Die SBB (Immobilien) kommuniziert aktuell, ihre Grundstücke beidseits des Bahnhofs Kempten ab 2018 entwickeln zu wollen.

Busverkehr VZO (Buskonzept)

Das heutige Buskonzept von Wetzikon wurde Ende 2013 eingeführt. Entwickelt wurde es gemeinsam mit der Stadt Wetzikon, dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), der VZO und einem externen Planungsbüro. Die VZO hält grundsätzlich an diesem Konzept fest, eine Überarbeitung oder Neuausrichtung ist mittelfristig nicht vorgesehen. Der Fokus sollte deshalb auf der Stabilisierung des bestehenden Angebotes liegen, beispielsweise mit Bevorzugung des ÖV.

Bushofumbau

Der bestehende Bushof (Nord) wird umgestaltet und gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgeführt. Künftig stehen sieben überdachte Ein- und Ausstiegsstellen mit Sitzgelegenheiten zur Verfügung. Auf der Seite Guyer-Zeller-Strasse (Süd) wird die bestehende Ausstiegsstelle mit drei überdachten Ein- und Ausstiegsstellen sowie einer Kleinbusstelle erweitert. Insgesamt werden mit dem neuen Projekt zehn gelenkbustaugliche Anlegekanten (plus eine Kleinbuskante) zur Verfügung stehen.

Fazit

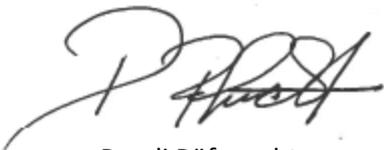
In verschiedenen Verkehrsbereichen sind Arbeiten am Laufen, welche die Forderungen des Postulats beinhalten. Aufgrund der Komplexität der Materie ist aber erst im 1. Halbjahr 2018 mit konkreten Ergebnissen zu rechnen.

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referentin: Stadträtin Susanne Sieber, Ressort Hochbau + Planung)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Gesamtverkehr Wetzikon" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.04.2017

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 15-8

Stadtratsbeschluss vom 5. April 2017

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat dem Stadtrat am 25. Januar 2016 das Postulat "Machbarkeit Einführung eines Einbahnverkehrs für Bahnhof- und Spitalstrasse: Verkehrsmanagement mit vorhandenem Strassenmaterial" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Der Stadtrat beantragte am 21. September 2016 beim Grossen Gemeinderat Fristerstreckung zur Berichterstattung und Antragstellung um sechs Monate. Am 31. Oktober 2016 verlängerte der Grosse Gemeinderat die Frist bis am 25. April 2017. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob als Ergänzung zur Westtangente und zum fehlenden Lückenschluss der Oberlandautobahn mit einem Einbahnsystem eine Reduktion der täglich mehrmals auftretenden Stausituationen auf den beiden vertikalen Hauptverbindungen Spital- und Bahnhofstrasse zu erwarten sei. Nach wie vor sollen sowohl der ÖV als auch der Fahrradverkehr in beide Richtungen möglich sein.

Folgende Fragen sollen mit dem Postulat beantwortet werden:

- Kann das zur Debatte stehende System zielführend realisiert werden, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich bei der Bahnhofstrasse um eine Kantonsstrasse handelt?
- Die Einführung eines solchen Systems bringt tendenziell eine grössere Anzahl Fahrkilometer. Für die Anfragenden stellt jedoch die Reduktion der Schadstoffemissionen die massgebende Grösse dar. Kann diese Systemeinführung konkret eine Reduktion von Schadstoffemissionen bringen?
- Welches der zahlreichen (modulartigen) Szenarien wird von der Stadt als das zielführendste angesehen?
- Welches Szenario kann am besten und zielführendsten die zunehmend schwierige Situation in Oberwetzikon entschärfen?
- Welches Szenario kann am besten die Verspätungen beim öffentlichen Verkehr in einem annehmbaren Rahmen halten?
- Mit welchen Realisierungskosten ist bei dieser zielführendsten Variante zu rechnen?
- In welchem Zeitraum kann das gewählte Szenario realisiert werden?

Massnahmen des Stadtrates

Grundsätzliches zu Einbahnringen

Die wenigen Vorteile eines Einbahnringes sind der bessere Verkehrsfluss und die weniger kollisionsanfälligen Kreuzungsstellen. Nachteilig sind Mehrkilometer (durch Umwegfahrten entsteht immer Mehrverkehr), Orientierungsprobleme für Ortsunkundige, Engpässe speziell bei Knoten, Ausweichverkehr in Quartiere sowie hohe Geschwindigkeiten wegen fehlendem Gegenverkehr und dadurch gefährlichere Situationen für den Langsamverkehr. Nachfolgend werden die wichtigsten Gesichtspunkte in Bezug auf Einbahnsysteme erläutert.

Fahrtrichtung im Einbahnring

Für die Wahl der Fahrtrichtung in einem Einbahnring wird die Fahrt im Gegenuhrzeigersinn bevorzugt. Die nachfolgende Grafik zeigt für einen zweistreifigen Einbahnring den Übergang von einem Gegenverkehrsabschnitt in einen Einbahnring sowohl für die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn als auch für die Fahrtrichtung im Gegenuhrzeigersinn am Beispiel eines drei- und vierarmigen Knotens.

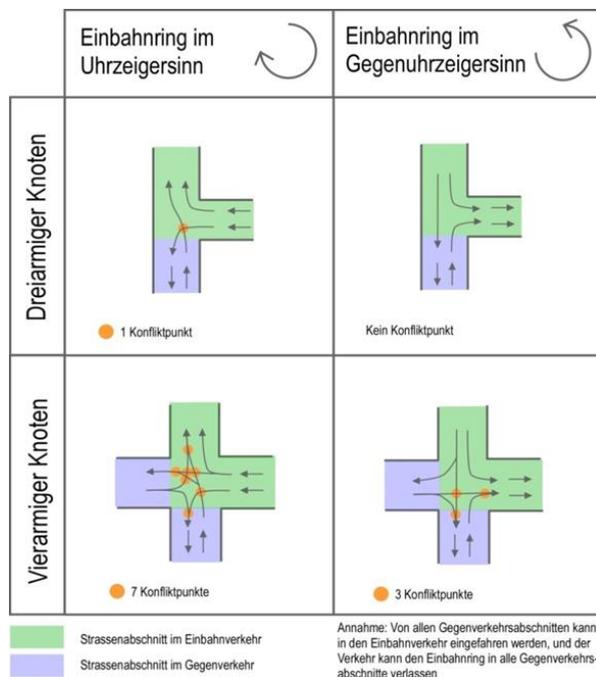


Abb. 1: Fahrtrichtung im Einbahnring

Umwegfahrten

Einbahnringe induzieren immer Umwegfahrten. Je grösser der Einbahnring ist, desto mehr Umwegfahrten werden erzeugt. Daraus resultieren abschnittsweise sehr hohe Verkehrsbelastungen, was zu Kapazitätsengpässen auf der Strecke und insbesondere an Knoten führt. Bei der Konzeption von Einbahnringen soll darauf geachtet werden, dass es aufgrund von Umwegfahrten auf dem Ring nicht zu einer Überlagerung von Hauptströmen kommt, welche im Zustand ohne Einbahnring konfliktfrei aneinander vorbeigeführt werden (siehe nachfolgende Abbildung).

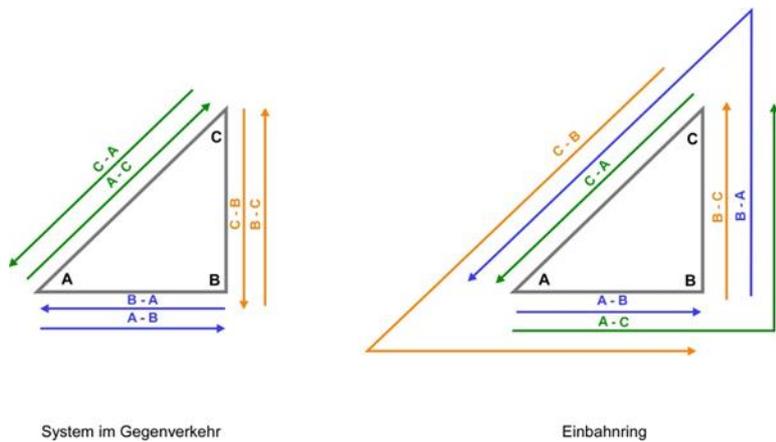


Abb. 2: Umwegfahrten im Einbahnring

Während die Hauptbeziehungen A-B (respektive B-A), B-C (respektive C-B) und C-A (respektive A-C) bei einem Gegenverkehrsregime auf allen Achsen aneinander vorbeigeführt werden können (mit je einer Fahrspur), so kommt es bei einem Einbahnring auf allen Achsen zu einer Überschneidung von Hauptströmen und damit zu einer höheren Verkehrsbelastung.

Strecken- und Knotenkapazitäten

Massgebend für Kapazitätsüberlegungen sind auch bei Einbahnringen immer die Knoten und nicht die Strecken: die Art (Kreisel, Lichtsignalanlage, unregelt), der Anteil an Linksabbiegenden, die Verkehrsbelastung der einzelnen Ströme sowie die Häufigkeit des querenden Fussverkehrs. Kreisel sind im Zusammenhang mit Einbahnringen eine höchst ungünstige Knotenform, weil das Funktionieren eines Kreisels im Ausnützen von Zeitlücken beruht und deshalb nur bei Gegenverkehr funktioniert. Pauschale Aussagen zur Verkehrsmenge, welche verarbeitet werden kann, können deshalb nicht gemacht werden.

Knotenform

Im Einbahnring selbst ist der Verkehr im Ring gegenüber untergeordneten Strassen vortrittsberechtigt. Untergeordnete Strassen münden unregelt in den Ring ein. Knoten im Übergangsbereich vom Ring zum Gegenverkehrsregime (siehe Abb. 1) können bei dreiarmligen Knoten ungesteuert sein, da keine Konfliktpunkte vorhanden sind. Bei vierarmigen Knoten ist i.d.R. eine Steuerung mit einer Lichtsignalanlage notwendig, da Konfliktpunkte vorhanden sind. Kreisel sind im Zusammenhang mit Einbahnringen keine sinnvolle Knotenform, da das Funktionsprinzip des Kreisels auf dem Ausnützen von entstehenden Zeitlücken beruht. Wenn Fahrzeuge den Kreisverkehr verlassen, entstehen Zeitlücken, welche einfahrende Fahrzeuge nutzen können. Dieses Prinzip funktioniert nur bei Gegenverkehr.

Veloführung entgegen der Einbahn

Um Umwegfahrten für den Veloverkehr zu vermeiden, können Velofahrer entgegen der Einbahn geführt werden. Dies ist für den Velofahrer jedoch ungewohnt und wird subjektiv als unsicher empfunden. Bei einer solchen Führung wird ein breiterer Radstreifen benötigt als für eine Veloführung in Einbahnrichtung (Gegenverkehrszuschlag). Problematisch bei einer Veloführung entgegen der Einbahn ist auch das Anbieten von Abbiegebeziehungen an Knoten für Velofahrer (benötigt z.B. eine eigene LSA-Phase, siehe nachfolgende Abbildung).

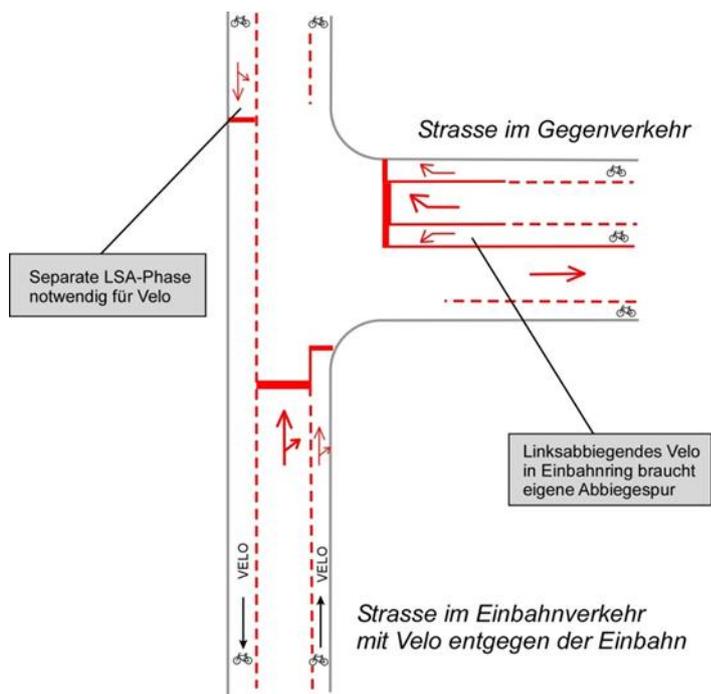


Abb. 3: Veloführung entgegen der Einbahn

Im Falle eines zweistreifigen Einbahnringes ist insbesondere das Linksabbiegen des Velofahrers aus dem Ringverkehr über zwei Fahrspuren hinweg als sicherheitskritisch zu beurteilen.

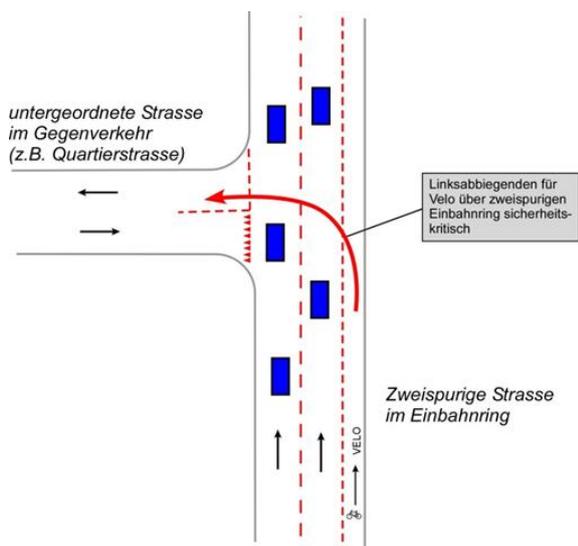


Abb. 4: Veloführung im zweistreifigen Einbahnring

Öffentlicher Verkehr im Einbahnring

Grundsätzlich gibt es in Bezug auf den öffentlichen Verkehr im Einbahnring zwei Möglichkeiten. Die eine Möglichkeit ist, dass die Linienführung des öffentlichen Verkehrs dem Einbahnring angepasst wird und der ÖV mit dem MIV im Mischverkehr verkehrt. Wird die Linienführung des ÖV dem Einbahnring angepasst, ist dies jedoch meist mit Umwegfahrten auch für den ÖV verbunden. Umwegfahrten bedeuten für den Fahrgast längere Fahrzeiten und eine erschwerte Orientierung und sind für den Betreiber unter Umständen mit höheren Betriebskosten verbunden (höhere Fahrzeug- und Fahrerkosten bei Fahrzeugsprung). Die andere Option ist, dass die Buslinienführung beibehalten wird. Wo notwendig, werden Busspuren entgegen der Fahrtrichtung des Einbahnringes erstellt. Diese Lösung ist mit einem grossen Platzbedarf verbunden, da überall dort, wo Busse entgegen der Fahrtrichtung des Ein-

bahnverkehrs verkehren, eine separate Busspur benötigt wird. Bei geringen Verkehrsbelastungen auf dem Einbahnring kann die Gegenverkehrsspur für den Busverkehr und den Veloverkehr benützt werden. Auf Abschnitten mit grossen Verkehrsbelastungen auf dem Einbahnring werden jedoch häufig zwei Fahrspuren für den MIV benötigt. Dann wird für den Bus- und Veloverkehr eine zusätzliche dritte Fahrspur notwendig.

Umwelt

Eine Verkehrsführung in einem Einbahnring wirkt sich in der Regel beschleunigend auf den Verkehr aus, da die Anzahl Abbiegemanöver gegenüber einer Verkehrsführung im Gegenverkehr reduziert wird. Durch Umwegfahrten werden zusätzliche Fahrzeugkilometer und damit zusätzliche CO₂- und Lärmemissionen generiert.

Stadtraum

Die durch das Einbahnregime herbeigeführte Beschleunigung des Verkehrs erhöht die Trennwirkung der Strasse auf den umliegenden Raum. Dies ist insbesondere bei einem zweistreifigen Einbahnring der Fall. Auch die höheren Querschnittsbelastungen aufgrund der Umwegfahrten verstärken die Trennwirkung.

Ausweichverkehr

Kann der Verkehr auf übergeordneten Achsen nur in eine Richtung verkehren, so besteht die Gefahr, dass vermehrt auf Wohn- und Quartierstrassen ausgewichen wird. Die Verkehrsteilnehmenden sind nicht bereit, die ihnen "aufgezwungenen" Umwegfahrten in Kauf zu nehmen, sondern diffundieren durch das untergeordnete Netz. Dieses muss mit strengen flankierenden Massnahmen geschützt werden.

Konkretes Beispiel eines Einbahnringes für Wetzikon

Basierend auf dem Postulatsvorschlag für verschiedene Szenarien für einen Einbahnring in Wetzikon wurde das folgende Szenario durch einen Verkehrsplaner grob untersucht:

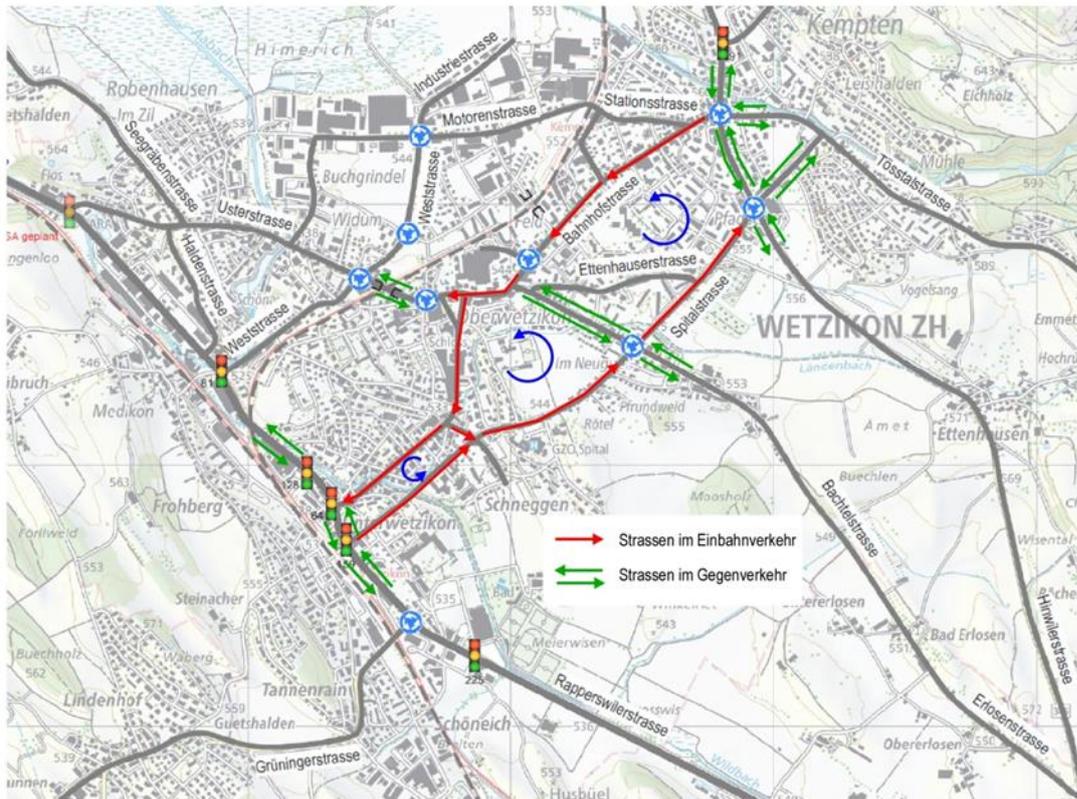


Abb. 5: Untersuchtes Einbahnsystem

Die Bahnhofstrasse kann durchgehend nach Süden befahren werden, die Spitalstrasse nach Norden. Um die Umwegfahrten möglichst gering zu halten, kann die Bachtelstrasse im Gegenverkehr befahren werden. Zudem ist die Schneggenstrasse in Richtung Osten befahrbar, so dass der Einbahnring in drei einzelne, kleinere Ringe unterteilt wird.

Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft, mit welchen Umwegfahrten das aufgezeigte Regime für gewisse Beziehungen verbunden ist. Die Zahlen geben die Weglänge für den heutigen Zustand bzw. den Zustand mit Einbahnregime an, und zwar von demjenigen Punkt, ab welchem sich die Routen unterscheiden bis zu demjenigen Punkt, an welchem die Routen wieder zusammenführen.

Für die Relation Tösstalstrasse - Spital (rot in der nachfolgenden Abbildung) ist derjenige Weg, welcher mit einem Einbahnregime via Bahnhof- und Schneggenstrasse gefahren werden muss, mehr als doppelt so lang. Für die Relation Stationsstrasse - Pfäffikerstrasse (blau in der nachfolgenden Abbildung) verlängert sich der Weg um den Einbahnring gar um das Vierfache.

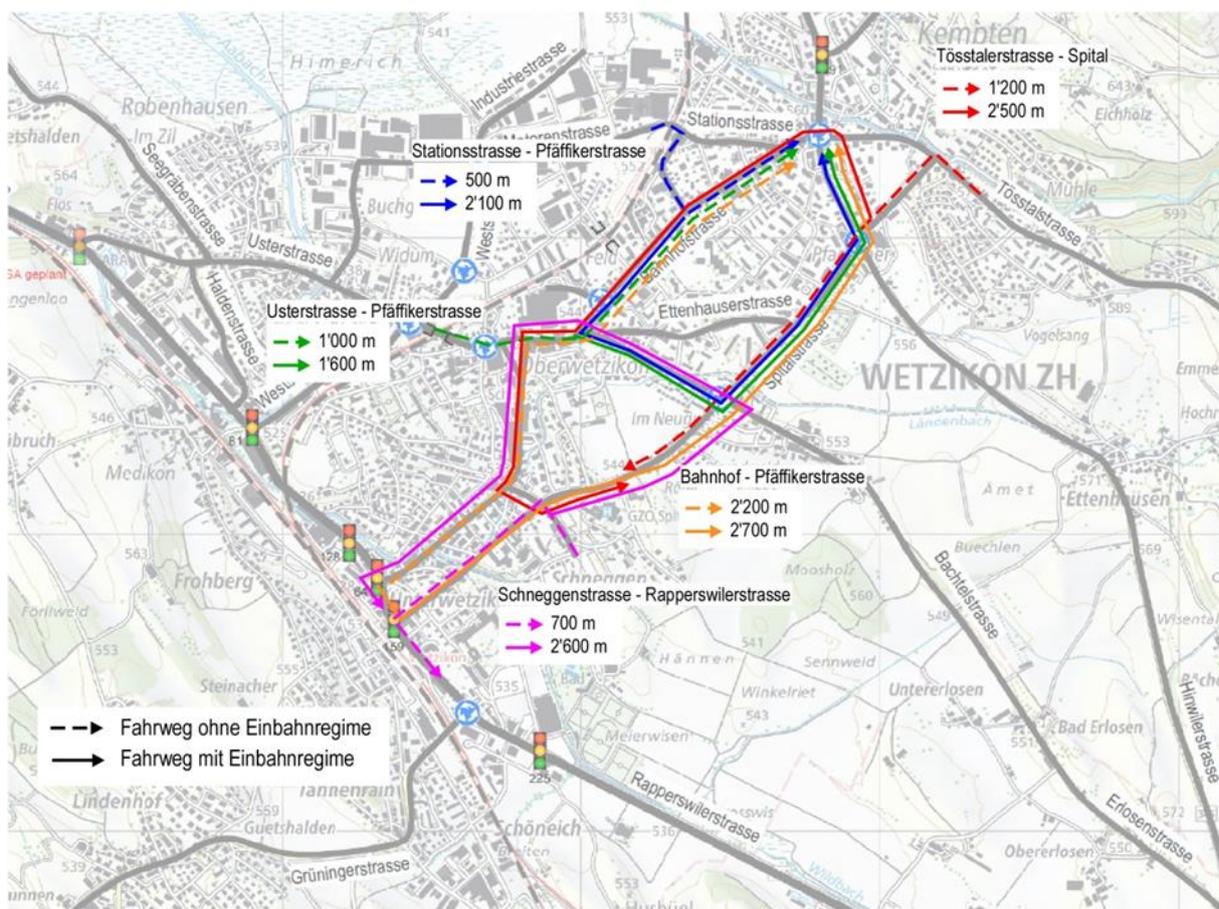


Abb. 6: Umwegfahrten beim Einbahnregime

Die gezeigten Umwegfahrten, zu welchen es bei Einbahnringen immer kommt, führen zu markant höheren Verkehrsbelastungen auf gewissen Abschnitten. So zeigen grobe Berechnungen, dass die Belastung auf der Spitalstrasse zwischen der Hinwiler- und der Bachtelstrasse um rund 500 Fz/h zunehmen würde, was einer Zunahme um mehr als 70 % entspricht. Ebenfalls zu einer starken Zunahme würde es auf der Bachtelstrasse im Abschnitt zwischen der Bahnhofstrasse und der Spitalstrasse kommen. Durch das oben dargestellte Einbahnregime würde es gesamthaft zu einer Mehrbelastung von ca. 600 Fahrzeugen kommen, was einer Zunahme von 65 % entspricht.

Aufgrund dieser Mehrbelastungen würde es an einzelnen Knoten zu Kapazitätsengpässen kommen. So wäre z.B. am Knoten Hinwiler-/Spitalstrasse der Anteil an Linksabbiegern aus der Spital- in die Hinwilerstrasse sehr hoch. Dies würde bedingen, dass an diesem Knoten mit zwei parallelen Linksabbiegestreifen abgelenkt werden könnte. Für den Busbetrieb und Velofahrer im Gegenverkehr wäre eine dritte Fahrspur notwendig.

Durch die Konzentration des Verkehrs auf eine Achse wird die Leistungsfähigkeit der Einmündungen in die Zürcher- resp. Hinwilerstrasse erreicht. Die Zufahrt Spitalstrasse beim Kreisel Hinwiler-/Spitalstrasse weist während der Abendspitze eine Belastung von knapp 1'300 Fz/h auf und liegt bereits ohne dem erwarteten Mehrverkehr über der Leistungsfähigkeit einer einstreifigen Kreiselfahrt (vgl. Berechnung nach Abbildung). Zudem wird die Leistungsfähigkeit der Zufahrt Hinwil ebenfalls deutlich überschritten.

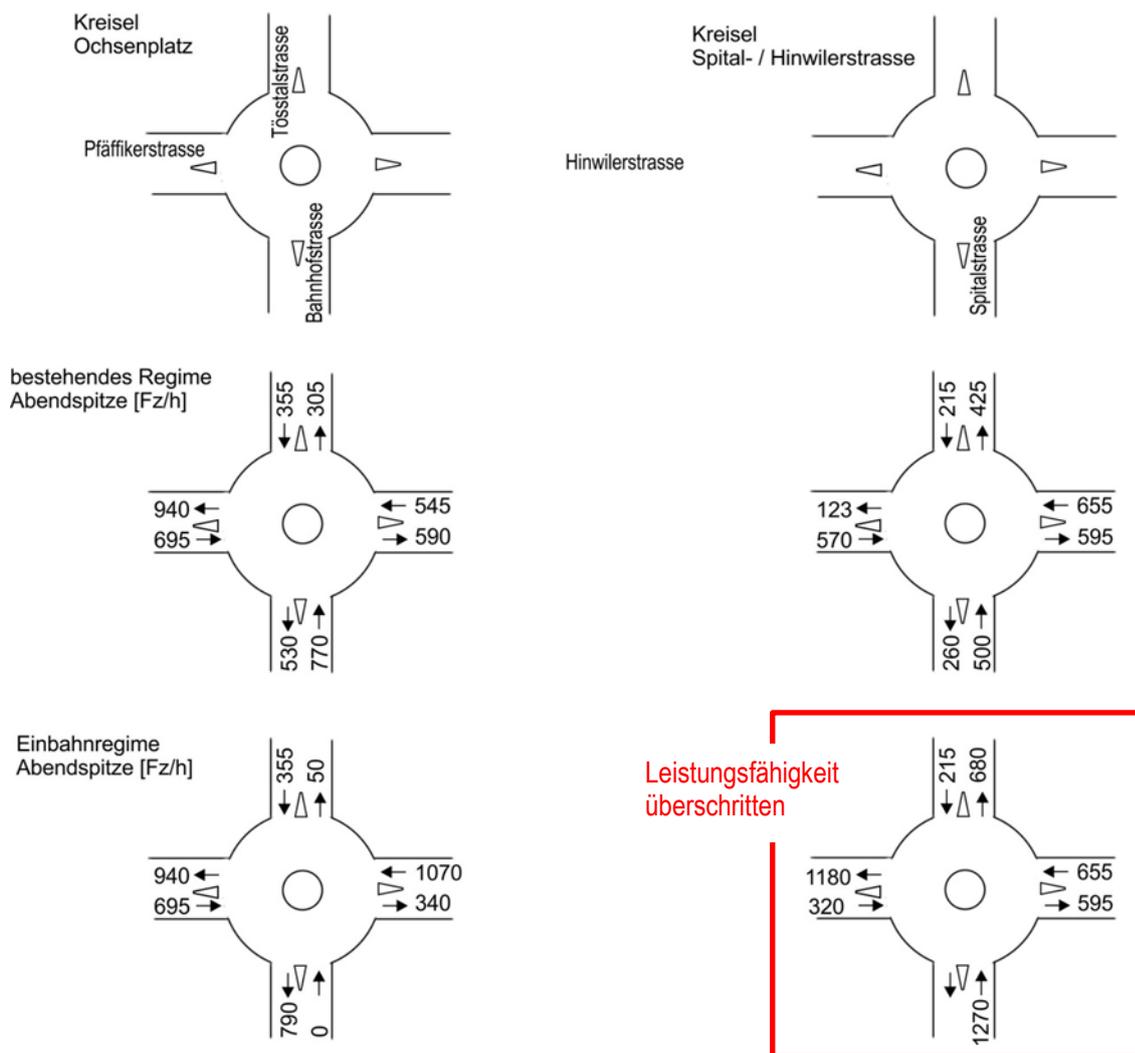


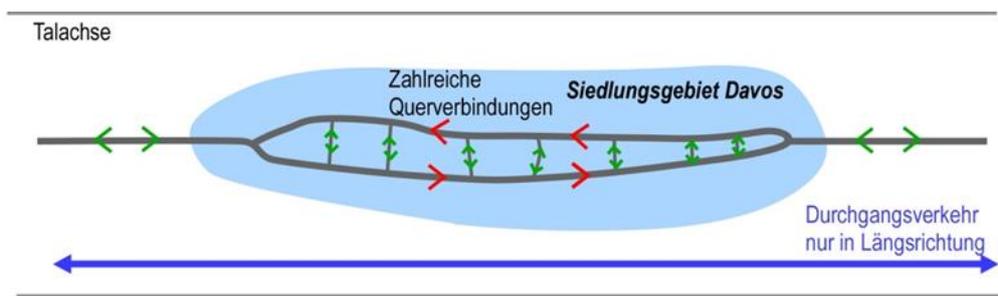
Abb. 7: Berechnung Leistungsfähigkeit

Die grundsätzlichen Nachteile, welche einleitend genannt wurden, treten demnach auch bei der Betrachtung eines konkreten Beispiels in Wetzikon zu Tage (Umfahrten, Kapazitätsengpässe an Knoten).

Ein Einbahnring widerspricht klar der Entwicklungsmöglichkeit 4 "Urbane Mobilität – Wetzikon steuert und beeinflusst das Verkehrsaufkommen", da keine Stadt der "kurzen Wege" geschaffen wird, sondern eine Stadt der längeren Wege (Umfahrten).

Vergleich Einbahnring Davos

Als Beispiel für einen funktionierenden Einbahnring wird häufig Davos genannt. Nachfolgend soll aufgezeigt werden, weshalb die Gegebenheiten in Davos und Wetzikon unterschiedlich sind. Davos liegt in einem Tal. An den Ortseingängen führen Strassen im Gegenverkehr auf einen Ring zu. Die beiden Achsen des Rings liegen relativ nahe beieinander (Abstand max. 250 m, Abstand in weiten Bereichen lediglich ca. 100 m) und sind durch viele Querverbindungen, welche im Gegenrichtungsverkehr befahrbar sind, miteinander verbunden. Durch dieses System werden nur kurze Umfahrungen generiert und es kommt deshalb weniger zu einer Kumulation von sich überlagernden Verkehrsströmen und hohen Verkehrsbelastungen. Durch die Lage in einem Tal entsteht nur entlang der Talachse Durchgangsverkehr. Dieser muss durch die Einbahnlösung Umwege fahren.



keine

Abb. 8: Schema Einbahnring Davos

Strassennetz Wetzikon

Die nachfolgende Abbildung zeigt ein Schema des Strassennetzes von Wetzikon. Es ist radial ausgerichtet und folgt nicht wie in Davos einer Längs- und Talachse. Durchgangsverkehr quert das Siedlungsgebiet von Wetzikon in verschiedenen Richtungen. Zwischen der Bahnhof- und der Spitalstrasse sind zwar Querverbindungen vorhanden, jedoch nur wenige (Schneggenstrasse, Bachtelstrasse, Ettenhauserstrasse). Zudem liegen die beiden Achsen Spital- und Bahnhofstrasse stellenweise weit auseinander (bis zu 500 m). Sind die Bahnhof- und Spitalstrasse nur noch in eine Richtung befahrbar, so kommt es durch den teilweise grossen Abstand der beiden Achsen und die fehlenden Querverbindungen zu grösseren Umwegfahrten. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der Netzstruktur auch der Durchgangsverkehr von den Umwegfahrten betroffen ist.

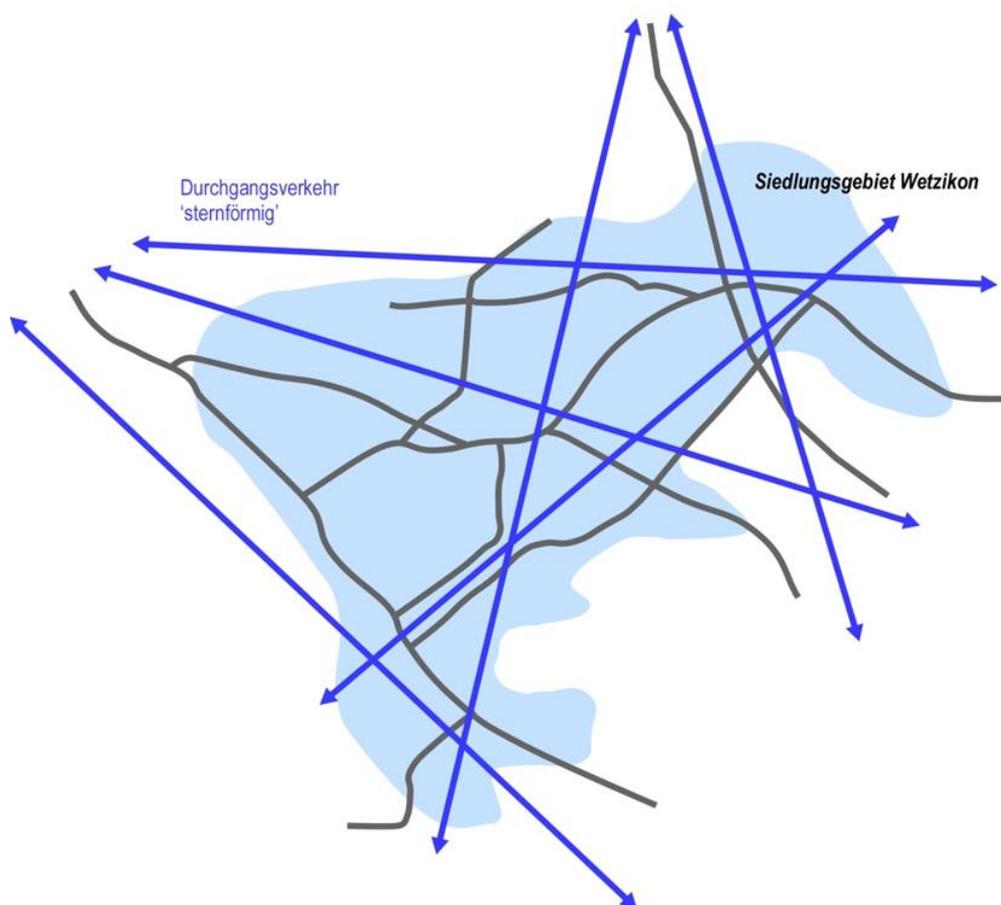


Abb. 9: Schema Strassennetz und Durchgangsverkehr Wetzikon

Kosten

Es ist keineswegs so, dass lediglich kleine Anpassungen am Strassennetz für die Realisierung eines Einbahnringes erforderlich sind. Die Kosten für eine Umsetzung setzen sich zusammen aus:

- Knotenum- und Ausbauten (ein Kreisel ist keine geeignete Knotenform)
- Strassenquerschnittsverbreiterung für die Schaffung eines Radstreifens und einer Busspur im Gegenverkehr
- Lichtsignalanlagen für Fussgänger über mehrere Fahrstreifen, welche in dieselbe Richtung befahren werden
- Markierungs- und Signalisationsarbeiten

Wie hoch die Kosten für einen kleinen Einbahnring (Schneggen-/Bahnhof-/Weiher-/Spitalstrasse) wären, ist ohne vertiefte Abklärungen schwierig zu beziffern. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass Kosten im siebenstelligen Bereich anfallen würden.

Fazit

Einbahnringssysteme sind dann sinnvoll, wenn sie entweder sehr kleinräumig sind oder aufgrund des Strassennetzes so angelegt werden können, dass Umwegfahrten – insbesondere auch für grössere Durchgangsverkehrsströme – möglichst vermieden werden können. Ansonsten führen Einbahnringssysteme zu Umwegfahrten und damit zu höheren Lärm- und Luftbelastungen. Durch die Umwegfahrten entstehen an den Knoten zudem Kapazitätsengpässe; auf gewissen Strecken werden zwei Fahrspuren in Einbahnrichtung benötigt. Bus- und Veloverkehr entgegen der Einbahn benötigen eine separate Fahrspur, so dass stellenweise ein Ausbau auf drei Spuren notwendig wäre (grosser Platzbedarf). Dies führt zu erhöhten Anforderungen für den querenden Fussverkehr (Regelung mit Lichtsignalanlage) und erhöht die Trennwirkung der Strasse.

Mit einem Einbahnsystem Bahnhof-/Spitalstrasse werden die bestehenden Probleme nicht gelöst, sondern neue Probleme geschaffen. Deshalb muss die Frage nach dem zielführendsten Einbahnring so beantwortet werden, dass keine der vorgeschlagenen Lösungen zielführend ist. Am wenigsten neue Probleme würde ein kleinräumiger Einbahnring schaffen (z.B. Schneggen-/Bahnhof-/Weiher-/Spitalstrasse), da sich damit die Umwegfahrten und die Überlagerung von Verkehrsströmen, welche zu einer erhöhten Verkehrsbelastung führen, in Grenzen halten.

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:

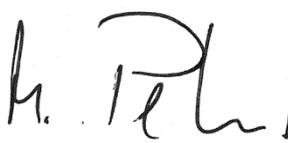
(Referentin: Stadträtin Susanne Sieber, Ressort Hochbau + Planung)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Machbarkeit Einführung eines Einbahnverkehrs für Bahnhof- und Spitalstrasse: Verkehrsmanagement mit vorhandenem Strassenmaterial" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.04.2017

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 15-9

Stadtratsbeschluss vom 5. April 2017

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat dem Stadtrat am 25. Januar 2016 das Postulat "Verbesserung Verkehr in Wetzikon" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Der Stadtrat beantragte am 21. September 2016 beim Grossen Gemeinderat Fristerstreckung zur Berichterstattung und Antragstellung um sechs Monate. Am 31. Oktober 2016 verlängerte der Grosse Gemeinderat die Frist bis am 25. April 2017. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob künftig das Verkehrswachstum nicht mehr nur mit technischen Massnahmen zu bewältigen sei, sondern ob neue, zusätzliche Strassenverbindungen und damit die Verkehrsverteilung auf insgesamt mehr Strassen nicht zielführender wären. Konkret werden folgende Massnahmen gefordert:

- Einträge in den Regionalen Richtplan für die Verbindung Spitalstrasse - Rapperswilerstrasse via Schneggenstrasse/Mattackerstrasse
- Einträge in den Regionalen Richtplan Bahnhofstrasse - Spitalstrasse via Birkenweg
- Überprüfung der Verkehrsflüsse auf den Kreuzungen Mühlebühl-, Motoren- und Stationsstrasse und Stationsstrasse - Bahnhofstrasse
- Überprüfung Rückbau der Verkehrsberuhigungsmassnahmen Spitalstrasse

Massnahmen des Stadtrates

Verbindung Spitalstrasse-Rapperswilerstrasse via Schneggenstrasse / Mattackerstrasse

Die Linienführung der Variante ist in mancherlei Hinsicht kritisch zu werten, da die Spange entlang des Siedlungsrandes und durch das Naherholungsgebiet führen würde. Ein Teil der Landwirtschaftsfläche ist zudem im Kantonalen Richtplan als Fruchtfolgefläche eingetragen, was den Bau einer Strasse durch dieses Gebiet erschweren würde. Die Schneggenstrasse, welche im östlichen Abschnitt heute den Charakter einer Quartierschliessungsstrasse aufweist, würde durch eine solche Spangenverbindung durch deutlich mehr Verkehr belastet. Die Mattackerstrasse weist heute eine Breite von 5 m auf und müsste entsprechend ausgebaut werden.

Erste Abschätzungen zeigen, dass eine solche Verbindung ca. 500 Fahrzeuge im Querschnitt während der Abendspitzenstunde anzieht (je ca. 250 Fz/h pro Richtung). Es kommt aufgrund der Spange zu einer Mehrbelastung der Rapperswilerstrasse. Die Bachtelstrasse wird leicht entlastet. Eine stärkere Entlastung findet auf der Rapperswilerstrasse nordwestlich des Anschlusses der Spange sowie auf der Bahn-

hofstrasse statt. Die Bahnhofstrasse kann im Abschnitt südlich der Schneggenstrasse um ca. 25 % entlastet werden (ca. 250 Fz/h im Querschnitt), da Verkehr mit Ziel Spital aus Richtung Hinwil direkt über die Spange zufahren könnte.

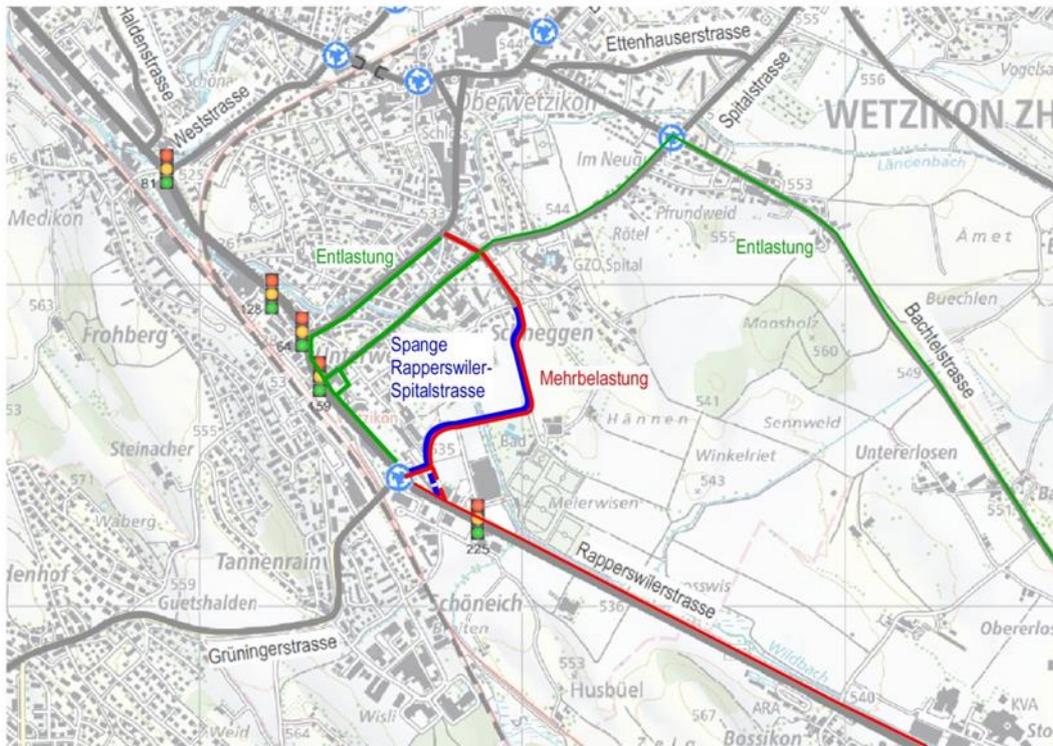


Abb. 1: Spange Rapperswiler-/Spitalstrasse mit verkehrlichen Auswirkungen

Weiter ist zu bedenken, dass eine durchgehende Verbindungsachse von der Rapperswiler- an die Spitalstrasse nicht nur für den Quell-/Zielverkehr, sondern auch für den Durchgangsverkehr attraktiv wäre. Grundsätzlich soll dieser aber auf den übergeordneten Strassen (Kantonsstrassen) gebündelt werden.

Die Funktion dieser Entlastungsachse wird heute teilweise von der Bachtelstrasse übernommen. Während der Hauptverkehrszeiten am Morgen wickeln sich rund 700 Fz/h und am Abend 850 Fz/h über diesen Streckenzug ab.

Trotz der neuen Spange müssten die Fahrzeuge voraussichtlich weiterhin bei der Lichtsignalanlage Rapperswiler-/Schwändistrasse dosiert werden. Während der Hauptverkehrszeiten am Abend wird die Erreichbarkeit von Wetzikon auch mit der neuen Verbindung nicht oder nur leicht verbessert, da die Fahrzeuge weiterhin im Rückstau der Zufahrtdosierung stehen. Die Bachtelstrasse dürfte weiterhin als Entlastungsachse des übergeordneten Netzes dienen.

Ein Anschluss der Spange mit einem vierten Kreisellarm an den Kreisel Rapperswiler/Grünigerstrasse (blau dargestellt in Abb. 1) wird aufgrund des bestehenden Radwegs und der Kapazitätsreserven des Kreisels gemäss aktuellen Aussagen des Kantons nicht toleriert. Für eine Erschliessung des Gebiets Mattacker wird ein Vollanschluss an die Rapperswilerstrasse geprüft, bei welchem nur nach rechts in die Rapperswilerstrasse ausgefahren werden könnte und am Grüniger-Kreisel gewendet werden müsste. Ob ein solcher Anschluss auch den Anforderungen einer durchgehenden Strasse genügen würde, müsste vertieft geprüft werden (hohe Belastung des Kreisels aufgrund von Wendemanövern). Eine Ausfahrt nach links in die Rapperswilerstrasse ist jedoch aufgrund des Vorsortierbereichs des Kreisels als kritisch zu beurteilen. Dies bedeutet, dass die gesamte Anbindung einer solchen Spange im südlichen Bereich schwierig realisierbar ist.

Die Auswirkungen der Spange auf den öffentlichen Verkehr können als gering beurteilt werden. Die Spange steht jedoch im Widerspruch zur "Entwicklungsmöglichkeit urbane Mobilität", da der Verkehr mit einer solchen Spange an den Lichtsignalanlagen auf der Rapperswilerstrasse vorbei und direkt in die Wohnquartiere und auf die Spitalstrasse geschleust würde. Dies widerspricht dem Prinzip der Verkehrssteuerung / Verkehrslenkung.

Die Kosten für eine solche Spange würden sich grob geschätzt auf ca. 5 Mio. Franken belaufen.

Fazit

Eine Spange von der Rapperswiler- an die Spitalstrasse würde zwar die Bahnhofstrasse entlasten, wäre aber mit diversen, teilweise schwerwiegenden Nachteilen verbunden. Es bestünde die Gefahr, durch diese Spange eine attraktive Verbindung für Ausweich- und Durchgangsverkehr zu schaffen.

Verbindung Bahnhofstrasse - Spitalstrasse via Birkenweg

Das Postulat verlangt u.a., dass eine Verbindung von der Bahnhofstrasse in die Spitalstrasse via Birkenweg zu prüfen ist. Aus Sicht der Postulanten könnte durch die neue Verbindung das Siedlungsgebiet Bühlwiesen besser erschlossen und gleichzeitig die Bachtelstrasse entlastet werden. Gemäss Postulat könnte mit dem geforderten Richtplaneintrag sichergestellt werden, dass eine Verbindung von der Spitalstrasse bis hin zum Stadthaus erstellt werden kann.

Von der Spitalstrasse aus bestehen heute allerdings bereits mehrere Verbindungen zum Stadthaus, namentlich via Bahnhofstrasse oder via Bachtelstrasse (siehe Abb. 2).



Abb. 2: bestehende Verbindungen und die im Postulat vorgeschlagene Verbindung Bahnhofstrasse - Spitalstrasse

Neben den bereits heute bestehenden Verbindungen gibt es noch weitere Punkte, die gegen den geforderten Richtplaneintrag sprechen:

- Die geplante Strasse würde durch die Landwirtschaftszone führen, wobei es sich bei einem erheblichen Teil um Fruchtfolgeflächen (FFF) handelt.

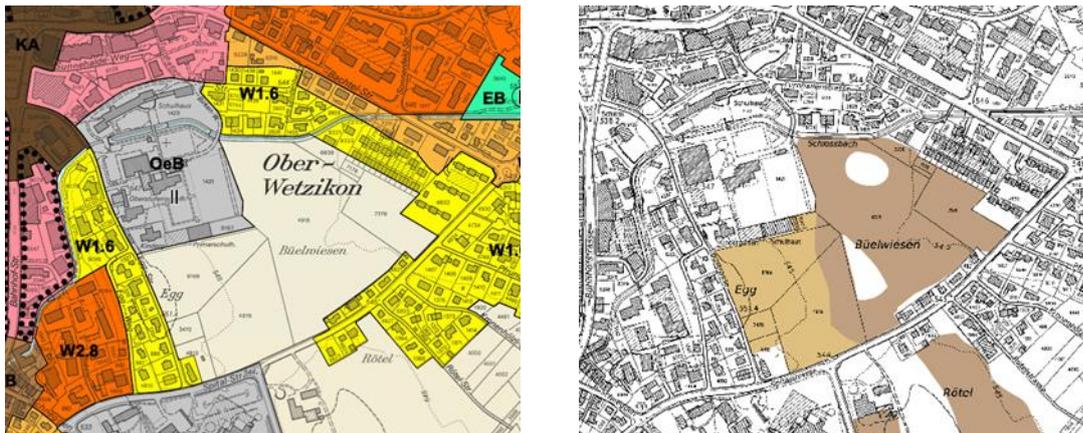


Abb. 3: Zonenplan der Stadt Wetzikon und Planausschnitt Fruchtfolgeflächen (FFF) Kanton Zürich

- Auf der Bachtelstrasse und der Bahnhofstrasse könnte die geplante Strasse für eine gewisse Entlastung sorgen, wovon auf der Bahnhofstrasse allenfalls auch der Öffentlicher Verkehr profitieren würde. Allerdings würde die Strasse unmittelbar entlang der Schuleinheit Egg verlaufen. Die bestehende Schuleinheit aus Kindergarten, Unterstufen- und Mittelstufenklassen ist heute durch ihre Lage gut von den stark befahrenen Strassen im näheren Umfeld getrennt. Diese privilegierte und geschützte Situation für die Schüler würde sich durch eine neue Strasse wesentlich verschlechtern.
- Das Siedlungsgebiet Buelwiesen ist heute über eine Tiefgarage an die Bachtelstrasse angeschlossen. Eine zusätzliche Erschliessung erscheint nicht notwendig und würde für die Anwohner keinen wesentlichen Nutzen schaffen.
- Der Birkenweg mit einer Breite von 5 m müsste auf jeden Fall verbreitert werden, die Anbindung an die Bachtelstrasse oder Bahnhofstrasse würde darüber hinaus weitere wesentliche Eingriffe erfordern. Die bauliche Machbarkeit ist in diesem Bereich fraglich. Eine Grobkostenschätzung kann aufgrund der vielen Unsicherheiten nicht aussagekräftig sein.
- Auch bezüglich Verkehrsablauf und Verkehrslenkung würde eine weitere Einmündung in die Bachtelstrasse die Situation kaum verbessern, sondern zusätzlich verschlechtern.

Fazit

Aufgrund der genannten Gründe wird eine neue Strasse als Verbindung von der Bahnhofstrasse in die Spitalstrasse als nicht sinnvoll erachtet, weder als Strasse mit Gegenrichtungsverkehr noch im Einbahnregime.

Prüfung: Mühlebühl-, Motoren- und Stationsstrasse

Das Provisorium wurde zwischen Mai und Oktober 2016 baulich durch eine definitive Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden (MIV, LV und Fussgänger) ersetzt. Die Velofahrer können neu via Mehrweckstreifen in die Motorenstrasse Richtung Stationsstrasse (Veloweg und anschliessend Streifen auf der Fahrbahn) fahren. Für die Firma dormakaba Schweiz AG hat sich die Situation nicht verschlechtert. Einzig die Ausfahrt via Stations- / Motorenstrasse in die Bahnhofstrasse ist nicht mehr möglich.



Abb. 4: Ist-Zustand Ende 2016

Prüfung der Verkehrsführung am Knoten Stationstrasse / Bahnhofstrasse

Die linksabbiegenden Verkehrsteilnehmenden behindern den Verkehrsfluss. Deshalb soll geprüft werden, ob mit einem Kreisell oder einer doppelten Fahrspur in die Bahnhofstrasse die Situation entschärft werden kann.



Abb. 5: Heutige Situation Einmündung Stationsstrasse / Bahnhofstrasse

Heute ist die Einmündung mit einer überbreiten Mittelinsel (Breite 5.5 m) als Querungshilfe für die Fussgänger ausgerüstet. Die Breite einer Fussgängerinsel sollte gemäss Norm lediglich 2 m aufweisen. Durch eine Verschmälerung der Fussgängerinsel könnte somit ausreichend Platz für eine zusätzliche Fahrspur geschaffen werden. Diese würde sich grundsätzlich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Knotens auswirken und der Verkehr könnte besser in die Bahnhofstrasse einmünden. Zudem könnte die Situation für die Fussgänger auf dem Trottoir verbessert werden. Vor Ort wurde beobachtet, wie Fahrzeuge, welche rechts einmünden möchten und durch linksabbiegende, wartende Fahrzeuge behindert werden, auf das Trottoir ausweichen.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist eine zusätzliche Fahrspur negativ zu beurteilen, da einerseits die Fussgänger eine zusätzliche Fahrspur queren müssten und andererseits die Sicht der einmündenden Fahrzeuge auf die vortrittsberechtigten Fahrzeuge oder Velos auf der Bahnhofstrasse verdeckt werden

könnte. Zudem sind auch aus Sicht des Kantons Einmündungen so zu gestalten, dass sich jeweils nur ein Fahrzeug im Einmündungsbereich aufstellen kann.

Die Kosten einer zusätzlichen Fahrspur (Anpassungen Fussgängerinsel und Einmündungsbereich) würden sich, grob geschätzt, auf 100'000 Franken belaufen.

Mit den vorhandenen Platzverhältnissen wäre – mit massiven baulichen Veränderungen (Fussgänger, zu nahe stehendes Gebäude Bahnhofstrasse Nr. 238) – eine Kreisellösung denkbar.

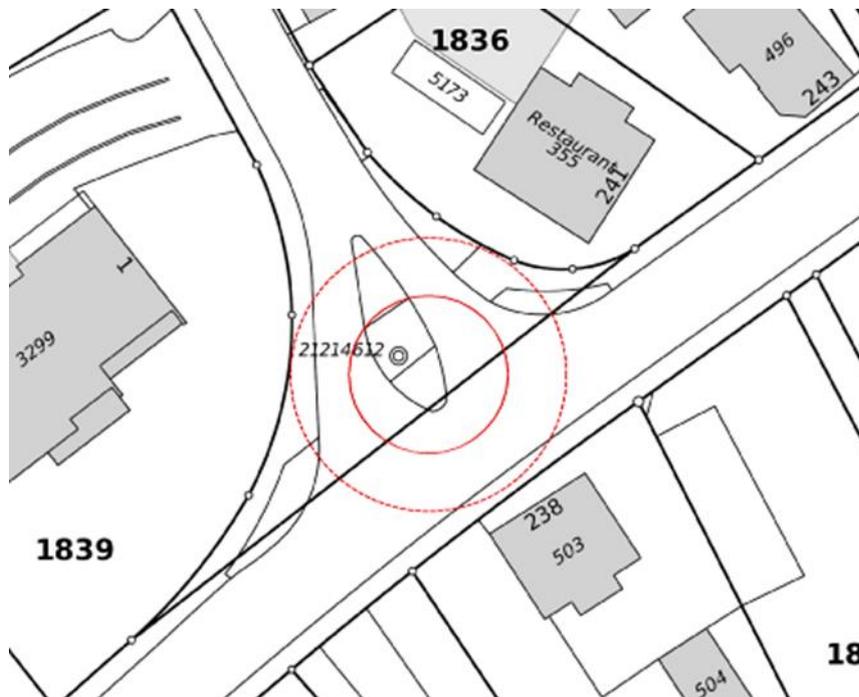


Abb. 6: Skizze Kreisellösung

Durch einen Kreisverkehr würde allerdings die heutige Strassenhierarchie (Bahnhofstrasse als Hauptachse und somit vortrittsberechtigigt, Stationsstrasse als untergeordnete Strasse und vortrittsbelastet) aufgehoben werden. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehrsablauf für einmündende Fahrzeuge von der Stationsstrasse in die Bahnhofstrasse durch einen Kreisverkehr tendenziell verbessert werden könnte, auf der Hauptachse (Bahnhofstrasse) hingegen würde sich die Situation verschlechtern (Verkehr in Fahrtrichtung Norden auf der Bahnhofstrasse wäre gegenüber "linkseinmündenden" Fahrzeugen von der Stations- in die Bahnhofstrasse im Kreisverkehr vortrittsbelastet). Dies ist insbesondere problematisch, da sich der Verkehr auf der Bahnhofstrasse bereits heute während den Verkehrsspitzen staut (und damit auch die Gefahr von Rückstau auf der Kreiselfahrbahn besteht). Für den ÖV (betrifft Buslinien 850 und 851 auf der Bahnhofstrasse) würde eine Kreisellösung zu einer Unterbrechung der Busachse führen und somit eine klare Verschlechterung darstellen. Eine Kreisellösung ist auch aus Sicht des Veloverkehrs negativ. Für diesen steht eine durchgängige Infrastruktur (beidseitiger Radstreifen) entlang der Bahnhofstrasse zur Verfügung.

Fazit

Eine Kreisellösung ist mit tiefen baulichen Eingriffen machbar, wird aber nicht als zielführend erachtet, weil dadurch die erwünschte Strassenhierarchie aufgehoben und sich der Verkehrsablauf auf der übergeordneten Bahnhofstrasse verschlechtern würde. Aus Sicherheitsgründen kritisch zu beurteilen ist ausserdem eine zusätzliche Fahrspur, da Fussgänger zwei Spuren queren müssten.

Rückbau der Strassenverengungen an der Spitalstrasse

Wegen der mangelhaften Verkehrssicherheit und der wenig wirkungsvollen, verkehrsberuhigenden Massnahmen schlagen die Postulanten vor, die Verengungen im unteren Bereich der Spitalstrasse wieder aufheben. So könnte die Spitalstrasse ihre ursprüngliche Kapazität wieder erreichen und zur Entlastung der Bahnhofstrasse beitragen. Gefordert wird zudem die Prüfung eines Radstreifens oder Radwegs.



Abb. 7: Spitalstrasse mit Zebrastreifen

Die Spitalstrasse weist im Abschnitt zwischen der Rapperswilerstrasse und der Schneggenstrasse mehrere seitliche Einengungen (Pflästerungen) auf, welche den verfügbaren Querschnitt in diesem Bereich von 6 m auf 5 m reduzieren. Im südwestlichsten Abschnitt, zwischen der Leutholdstrasse und Rapperswilerstrasse gilt zudem das Einbahnregime. Mit Ausnahme von wenigen kurzen Abschnitten ist auf der Spitalstrasse keine Mittellinie markiert (Kernfahrbahn).

Die Einengungen befinden sich vorwiegend im Bereich von Querungsstellen mit Fussgängerstreifen. Mit dem Schulhaus Büel, dem Alterswohnheim Am Wildbach, der Heilpädagogischen Schule Wetzikon und dem Spital Wetzikon befinden sich entlang der Spitalstrasse mehrere Nutzungseinrichtungen mit einem hohen Fussgängeraufkommen und erhöhtem Sicherheitsbedürfnis. Mit den seitlichen Einengungen bei den Querungsstellen wird diesem Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen. Aus Sicht der Fussgänger sind die Einengungen zu begrüssen.

Für die Velofahrenden bedeutet eine verfügbare Breite von 6 m respektive 5 m, dass das Velo auf der Fahrbahn im Gemischtverkehr geführt werden muss, da der Strassenquerschnitt für das Markieren von Radstreifen zu schmal ist. Bei einer Breite von 5 m ist das Kreuzen von zwei Personenwagen bei einer reduzierten Geschwindigkeit möglich, der Begegnungsfall PW/LW ist bei reduzierter Geschwindigkeit ($v=20$ km/h) knapp gegeben. Der Begegnungsfall zweier Motorfahrzeuge bei gleichzeitigem Passieren eines Velos hingegen ist aufgrund des engen Querschnittes nicht möglich. Beim Begegnungsfall zweier Motorfahrzeuge ist es für den Velofahrenden offensichtlich, dass er vor oder hinter einem Motorfahrzeug auf der Fahrbahn fahren muss. Die von den Postulanten geäusserte Vermutung einer erhöhten Unfallgefahr ist aus fachlicher Sicht aus diesem Grund zu verneinen. Eine Verbreiterung der Strasse würde für Velofahrende keine Verbesserung darstellen, sondern eine Verschlechterung, da es ab einer

Fahrbahnbreite grösser als 6 m unklar ist, ob ein Begegnungsfall PW/PW/Velo möglich ist. Dies ist erst ab einer Breite von ca. 7 m der Fall. Für den ÖV (betroffen sind die Linien 857, 858 und 859) hingegen könnte durch den Rückbau der Strassenverengungen eine Verbesserung erzielt werden.

Die Kosten für den geforderten Rückbau der sechs Verengungen würden sich auf ca. 150'000 Franken belaufen.

Fazit

Der geforderte Rückbau der Strassenverengungen an der Spitalstrasse ist vor allem wegen des erhöhten Sicherheitsbedarfs der Fussgänger (Spital, Schule, Alterswohnheim) nicht empfehlenswert. Die Einengungen befinden sich bei den Fussgängerstreifen und erleichtern das sichere Queren. Die Forderung nach einem Rückbau widerspricht heute auch dem kommunalen Verkehrsrichtplan. Im Bereich der Spitalstrasse sind verkehrsberuhigende Massnahmen eingetragen.

Aus Sicht des Veloverkehrs würde ein Rückbau ebenfalls zu keiner Verbesserung führen. Aus fachlicher Sicht könnte sich eine Verbreiterung sogar negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, weil dann unklar ist, ob das Kreuzen zweier Motorfahrzeuge bei gleichzeitigem Passieren eines Velos möglich ist oder nicht. Eine Separierung des Veloverkehrs mittels Radstreifen oder Radweg ist wegen der vorhandenen Platzverhältnissen nicht möglich respektive nur dann, wenn die Flächen für die Fussgänger reduziert würden.

Einzig aus Sicht des ÖV würde ein Rückbau der Strassenverengungen eine Verbesserung darstellen. Gleichzeitig würde der MIV weniger "gebremst", was allerdings für Fussgänger nachteilig wäre.

Die Nachteile eines Rückbaus bezüglich Sicherheit überwiegen nach aktueller Beurteilung deutlich den vermeintlichen Vorteil im ÖV-Bereich. Die Stadt erarbeitet mit dem Kanton derzeit eine Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon", welche die bisherige Wetziker Verkehrsstrategie hinsichtlich der Westtangente und dem Lückenschluss der Oberlandautobahn überprüft. Es wäre möglich, dass sich daraus Erkenntnisse ergeben, die eine Aufhebung der Strassenverengungen als angezeigt erscheinen lassen.

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referentin: Stadträtin Susanne Sieber, Ressort Hochbau + Planung)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Verbesserung Verkehr in Wetzikon" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.04.2017

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 16-2

Stadtratsbeschluss vom 5. April 2017

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat dem Stadtrat am 25. Januar 2016 das Postulat "Spangenverbindung bei negativem ENHK Entscheid" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Der Stadtrat beantragte am 21. September 2016 beim Grossen Gemeinderat Fristerstreckung zur Berichterstattung und Antragstellung um sechs Monate. Am 31. Oktober 2016 verlängerte der Grosse Gemeinderat die Frist bis am 25. April 2017. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte zu prüfen, ob die durch das vorgeschlagene Spangenkonzept geforderten Massnahmen verkehrliche Verbesserungen prioritär für das Zentrum Oberwetzikon geschaffen werden können. Die Spangenverbindung soll in den Regionalen Richtplan einfließen.

Als wichtigste zu erzielende Pluspunkte wurden genannt:

- der Hauptverkehr der Bahnhofstrasse würde nicht mehr durch die Stadtmitte geführt, dadurch entstünde ein verkehrsaarmes Stadtzentrum Oberwetzikon
- der Primärverkehr von Kempten könnte direkt in die Weststrasse geleitet werden
- der Verkehr aus Robenhausen müsste nicht mehr um die reformierte Kirche kreisen, sondern könnte ab der Weststrasse in die Migros gelangen
- Falls man beim Migrosumbau schon heute die Variante "Spange" als Grundlage annehmen würde, entstünden kürzere Wege für Kunden und Lieferanten, der Einkaufsverkehr zwischen Kirche und Pappelstrasse würde eliminiert und der Kreiselverkehr um die Kirche könnte aufgehoben werden.

Massnahmen des Stadtrates

Erste Abschätzungen der Auswirkungen durch einen Verkehrsingenieur zeigen, dass im Abschnitt zwischen Kreisel Bahnhof-/Pappelstrasse und dem Kreisel Uster-/Weststrasse eine Entlastung von ca. 450 Fahrzeuge(Fz)/h in der Abendspitzenstunde (17 - 18 Uhr) im Querschnitt erreicht werden könnte (siehe Abb. 1, grüner Abschnitt). Dies entspricht einer Entlastung um ca. einen Drittel der heutigen Verkehrsmenge. Es würde sich dabei um Verkehr zwischen der Uster- und der Bahnhofstrasse handeln, der neu die Spange anstelle der Bahnhofstrasse bzw. Usterstrasse befahren würde. Die Spange selber wäre mit ca. 450 Fz/h im Querschnitt belastet. Diese Belastung hätte Auswirkungen auf die bestehenden Wohnbauten, z.B. an der Strandbadstrasse sowie an der Pappelstrasse (Lärmimmissionen).

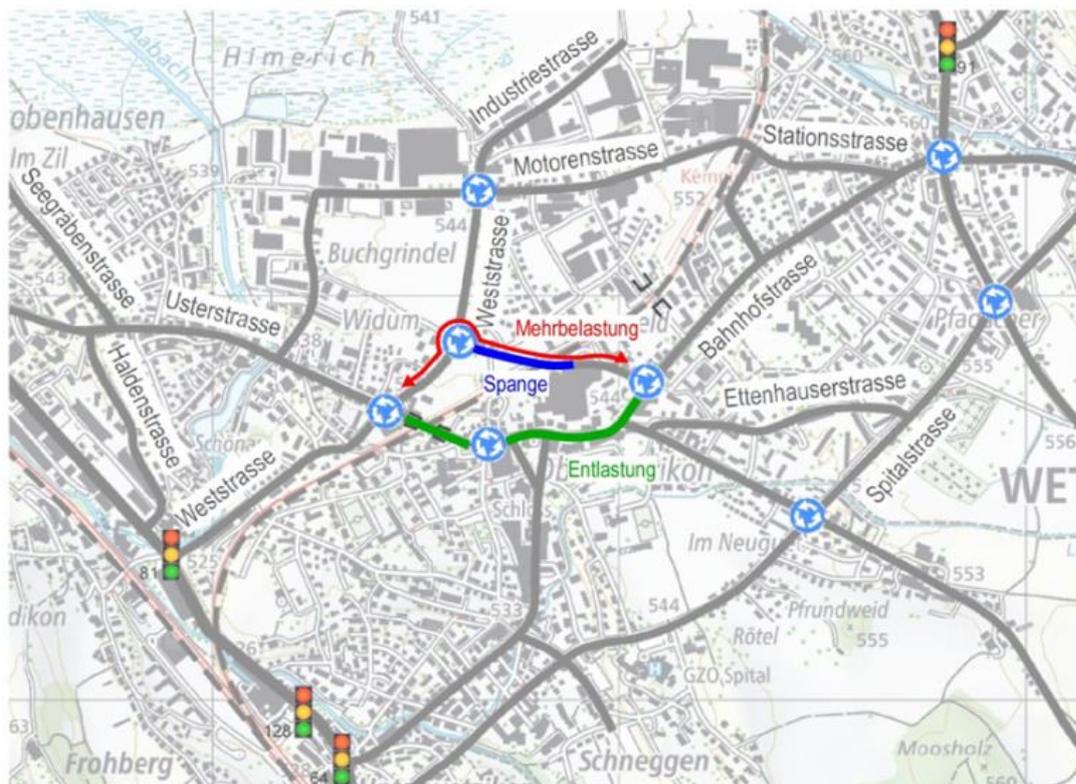


Abb. 1: Lage der Spange im Kontext Oberwetzikon

Das gewünschte verkehrssarme Zentrum Oberwetzikon könnte nur mit weitreichenden flankierenden Massnahmen erreicht werden. Es ist fraglich, ob die Verlagerung eines Grossteils des Verkehrs von der Bahnhofstrasse auf die Weststrasse und damit die Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse möglich wäre (siehe Abb. 2). Kritisch beurteilt werden insbesondere die Knoten West-/Elisabethenstrasse und West-/Usterstrasse, welche ein massiv höheres Verkehrsaufkommen zu bewältigen hätten.

Die Schaffung eines verkehrsfreien Zentrums auf der Bahnhofstrasse im Abschnitt Kirchgasse bis Pappelnstrasse ist auch bei einer Realisierung der Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse nicht möglich. Wird die Bahnhofstrasse im Abschnitt Kirchgasse bis Pappelnstrasse für den Verkehr gesperrt und der gesamte Verkehr über die Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse geführt, so bringt dies Verkehrsüberlastungen der Kreisel West-/Elisabethenstrasse sowie insbesondere West-/Usterstrasse mit sich. Die Spange wäre abschnittsweise mit über 1'700 Fz/h im Querschnitt sehr hoch belastet. Der vom Ochsenkreisel her Richtung Bahnhof kommende Verkehr müsste einen nicht unbedeutenden Umweg auf sich nehmen (Umfahrt via Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse, Weststrasse und Usterstrasse), um wieder auf die Kirchgasse und Bahnhofstrasse zu gelangen. Diese Umwegfahrten verursachen zusätzliche Lärm- und Luftbelastungen.

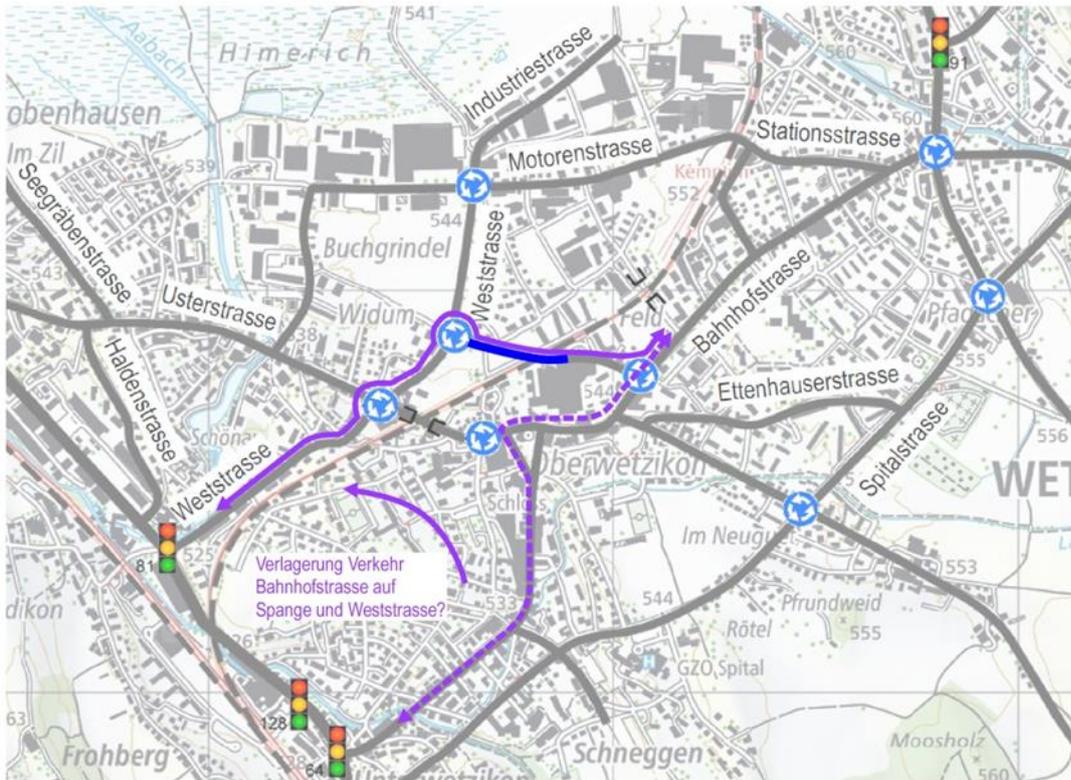


Abb. 2: Verlagerung Verkehr von der Bahnhofstrasse auf die Weststrasse

In einem späteren Schritt wäre zu prüfen, ob ein Kreisel Bahnhof-/Pappelstrasse die richtige Knotenform wäre, um die Spange an das Netz anzubinden. Unter Umständen wäre eine Lichtsignalanlage geeigneter, weil damit die Verkehrsströme geregelt werden könnten. Zudem müsste die Spange so ausgestaltet werden, dass die Anlieferung und Zufahrt zum Parkhaus der Migros weiterhin gewährleistet wäre. Der Kreisverkehr um die Reformierte Kirche könnte aufgrund der Verkehrsentlastung im entsprechenden Abschnitt vermutlich aufgehoben werden. Als geeignete Knoten kämen Kreisel in Frage. Die Verkehrsentlastung im Abschnitt Kreisel Uster-/Weststrasse bis Kreisel Pappeln-/Bahnhofstrasse käme dem Öffentlichen Verkehr zugute. Für den Öffentlichen Verkehr stellt jedoch insbesondere der Ochsenkreisel eine Stauwurzel dar, weshalb die Busse trotz der Verkehrsentlastung im Zentrumsbereich dort weiterhin im Stau stehen. Deshalb sind die Vorteile nicht allzu hoch zu gewichten. Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht abschätzbar, welche Auswirkungen Planung, Projektierung und Bau einer Spange auf das Bauvorhaben der Migros haben würden. Die zwei Bauvorhaben wären jedoch voneinander abhängig und müssten koordiniert werden.

Im Stadtratsbeschluss vom 10. Dezember 2014 wurden die Baukosten einer solchen Spange auf rund 30 Mio. Franken geschätzt.

Die Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse entspricht der Überlegung "Überprüfung neuer Netzelemente für den MIV zur Entlastung des Zentrums" aus der Entwicklungsmöglichkeit "Urbane Mobilität" des Runden Tisches vom 30. Juni 2016 und steht somit nicht im Widerspruch zu dieser.

Fazit

Die Spange könnte einen Beitrag zur (Teil-)Entlastung der Bahnhofstrasse im wichtigen Zentrumsabschnitt leisten und wird deshalb im Rahmen des Projekts Westtangente und Varianten, in Zusammenarbeit mit dem Kanton, weiter geprüft werden.

Antrag

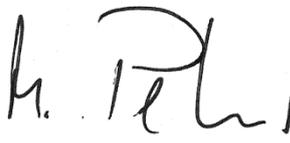
Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referentin: Stadträtin Susanne Sieber, Ressort Hochbau + Planung)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Spangenverbindung bei negativem ENHK Entscheid" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.04.2017

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 16-3

Stadtratsbeschluss vom 5. April 2017

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat dem Stadtrat am 25. Januar 2016 das Postulat "Verbindung Schellerstrasse-Bertschikerstrasse" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Der Stadtrat beantragte am 21. September 2016 beim Grossen Gemeinderat Fristerstreckung zur Berichterstattung und Antragstellung um sechs Monate. Am 31. Oktober 2016 verlängerte der Grosse Gemeinderat die Frist bis am 25. April 2017. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewährt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob mit einer Verbindung Schellerstrasse - Bertschikerstrasse das fehlende Autobahnteilstück kompensiert werden kann. Verlangt wird der Eintrag dieser Verbindung in den Kommunalen Verkehrsrichtplan. Erhofft wird, dass damit eine partielle Schliessung des Bahnübergangs möglich ist. Der Bahnübergang für den Langsamverkehr soll gewährleistet sein.

Massnahmen des Stadtrates

Mit der Verbindung Schellerstrasse-Bertschikerstrasse versprechen sich die Postulanten eine Entlastung der Kreuzung Medikon.

Diese Verbindung wurde 1984 in den Kommunalen Verkehrsrichtplan aufgenommen. 1994 wurde der Erschliessungsplan so ergänzt, dass das Chalberweidli/Schellerstrasse nur noch mit einer neuen Unterführung sowie einer Stichstrasse zu erschliessen sei, ohne Verbindung zur Bertschikerstrasse.

1997 wurde die Verbindung aus dem Verkehrsrichtplan gestrichen. Die Gemeindeversammlung hat 2003 den Antrag, die Verbindung wieder in den Richtplan aufzunehmen, mit grossem Mehr verneint. In den Bestimmungen des Quartierplans Chalberweidli wird die von den Postulanten geforderte Verbindung explizit ausgeschlossen, um den Durchgangsverkehr auszuschliessen.

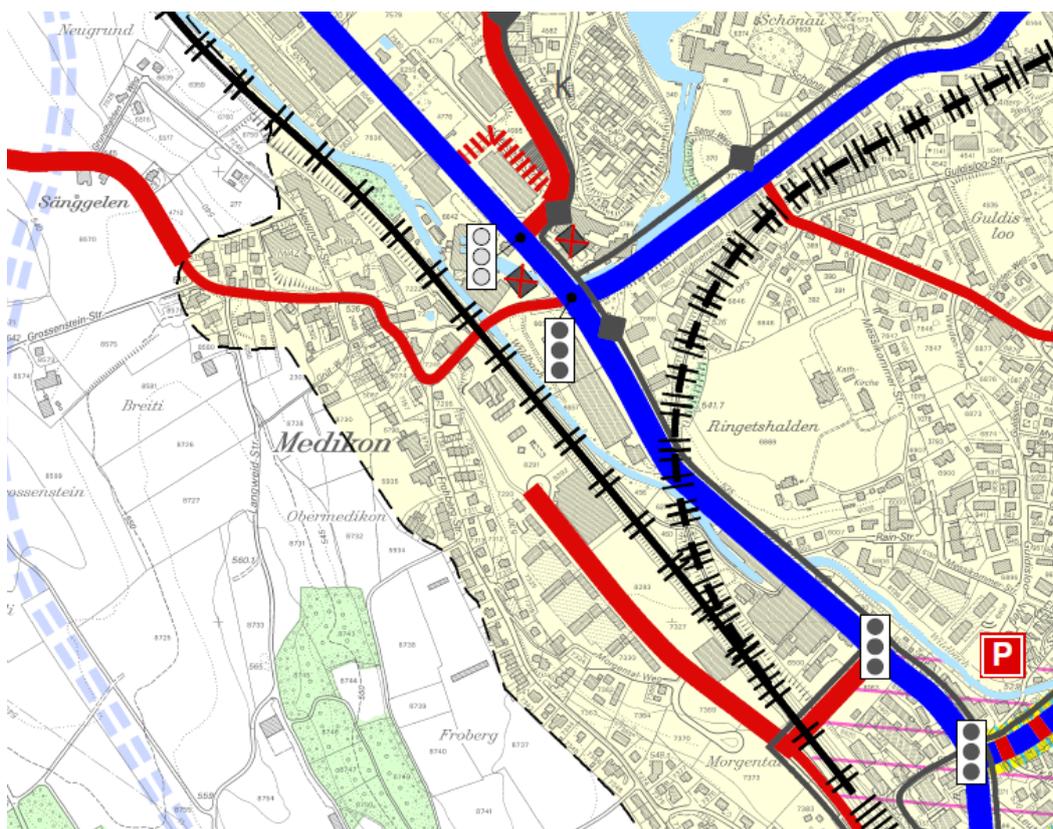


Abb. 1: Ausschnitt Verkehrsrichtplan I, 17. September 2013

Fazit

Mit dem Eintrag im Verkehrsrichtplan vom September 2013 und der zusätzlichen Bestimmung im Quartierplan wird bezweckt, dass unerwünschter Quartierschleichverkehr verhindert werden kann. Deshalb ist aus Sicht des Stadtrates von einer durchgehenden Verbindung Schellerstrasse-Bertschikerstrasse abzusehen.

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referentin: Stadträtin Susanne Sieber, Ressort Hochbau + Planung)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Verbindung Schellerstrasse - Bertschikerstrasse" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates

Ruedi Rüfenacht
Präsident

Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.04.2017

Antrag und Weisung an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 11/2016

Stadtratsbeschluss vom 7. Dezember 2016

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referent: Stadtrat Henry Vettiger)

Für die Gesamtanierung der Schulanlage Walenbach wird ein Projektierungskredit von 590'000 Franken als neue Ausgabe bewilligt.

Weisung

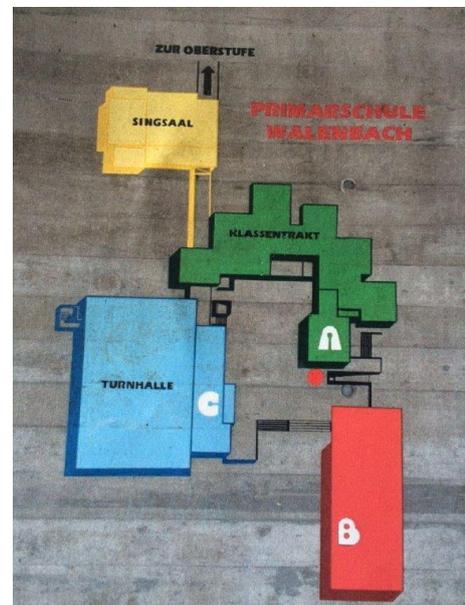
Ausgangslage

Auf der Primarschulanlage Walenbach stehen insgesamt vier Gebäude:

- ein Primarschulhaus, erstellt 1974
- eine Turnhalle/Gymnastiksaal, erstellt 1974
- ein Singsaal, erstellt 1974
- ein zweites Schulhaus B, Holzbau, erstellt 2012



Bilder Situationsplan SA PS Walenbach



An den 1974 erstellten Bauten wurde mit Ausnahme der Heizung, bislang keine Sanierung durchgeführt. Diese steht nun an. Mit der Sanierung soll auch die Schulraumplanung aus dem Planungsbericht 2008/2011 mit diversen fehlenden Nebenräumen für den heutigen Schulbetrieb (Gruppenräume usw.) umgesetzt werden.

Es bestehen zwei Expertisen zum Zustand der alten Gebäude:

1. Zustands- und Massnahmenbericht der Firma Hirzel GU aus dem Jahre 2011/2012
2. Machbarkeitsstudie Architekt Moos.Giuliani.Herrmann Uster aus dem Jahr 2014

Die Primarschulpflege hat im Jahr 2011/2012 eine Expertise zum Zustand der Bausubstanz in Auftrag gegeben. Der detaillierte Bericht der Hirzel GU kam zum Schluss, dass eine Gesamtsanierung dringend notwendig sei. Zusammengefasst beinhaltet die Empfehlung folgende Massnahmen:

- die Klassentrakte bis auf die Tragstruktur zurückbauen
- die Gebäudehülle der Turnhalle sanieren
- den Singsaal abreißen und neu bauen

Aufgrund der damit verbundenen grossen Eingriffstiefe und den daraus zu erwartenden erheblichen Kosten liess die Abteilung Immobilien im Jahr 2014 eine Machbarkeitsstudie durch die Architekten Moos.Giuliani.Herrmann, Uster, sowie die Bauingenieure Walt + Galmarini, Zürich, durchführen. Ziel der Studie war, zusätzlich verschiedene Sanierungs- bzw. Neubauvarianten zu prüfen. Der Auftrag beinhaltete gleichzeitig eine Überprüfung der gesamten Bausubstanz inkl. der Betonfassade mit Sonden, aber auch energetische Elemente. Auch die Umsetzung der Schulraumplanung aus dem Jahr 2010 wurde miteinbezogen.

Das Resultat der Machbarkeitsstudie ist im Bericht *Nutzungskonzept 2017 Primarschulanlage Walenbach (26.10.2015)* des Büros Landis, Geroldswil, zusammengefasst. Diese Studie kommt zum Schluss, dass folgende Varianten möglich sind:

- a. Sanierung (ohne Rückbau bis auf die Tragstruktur)
- b. Neubau in konventioneller Bauweise sowie Modulbauweise
- c. Teilneubau mit Neubau Schulhaus konventionell sowie Sanierung Turnhalle / Singsaal
- d. Teilneubau mit Neubau Schulhaus in Modulbauweise sowie Sanierung Turnhalle / Singsaal

Die vier Varianten wurden einander nach einem klar definierten Kriterienkatalog gegenübergestellt und gewichtet:

Kriterium	Faktor einwirken	Sanierung		Neubau				Teilneubau			
		ohne Aufstockung		Konventionelle Bauweise		Modulbauweise		„Neubau SH“ konventionell Sanierung TH+SS		„Neubau SH“ Modulbauweise Sanierung TH+SS	
		Beschrieb	Punkte unge-wichtet / ge-wichtet	Beschrieb	Punkte unge-wichtet / ge-wichtet	Beschrieb	Punkte unge-wichtet / ge-wichtet	Beschrieb	Punkte unge-wichtet / ge-wichtet	Beschrieb	Punkte unge-wichtet / ge-wichtet
Investitionskosten	4	17.6 Mio. (=100%)	6 24	27.3 Mio. (=155%)	0 0	24.3 Mio. (=138%)	2 8	23.1 Mio. (=131%)	2 8	20.4 Mio. (=116%)	4 16
Schule in Provisorium / Einschränkung des Schulbetriebs	2	Notwendig, jedoch etappiert ausführbar	2 4	nicht notwendig, Ersatz Turnhalle benötigt mehr Zeit als Sanierung	4 8	nicht notwendig, Ersatz Turnhalle benötigt mehr Zeit als Sanierung	4 8	Nicht notwendig / optimierte Zeit für TH+SS	6 12	Nicht notwendig / optimierte Zeit für TH+SS	6 12
Etappierbarkeit	1	möglich	6 6	möglich	6 6	möglich	6 6	möglich	6 6	möglich	6 6
Optimierungspotenzial	2	Design to cost (Reduktion Umfang Sanierung) möglich	6 12	Wenig (Optionen können ausgeschrieben werden)	2 4	Wenig (Optionen können ausgeschrieben werden)	2 4	Teilweise „design to cost“ möglich	4 8	Teilweise „design to cost“ möglich	4 8
Graue Energie	1	wird geschont	6 6	Substanz wird vernichtet	0 0	Substanz wird vernichtet	0 0	Substanz wird nur teilweise vernichtet	3 3	Substanz wird nur teilweise vernichtet	3 3
Flexibilität der Raumstrukturen (Lehrplan 21)	1	kaum vorhanden	1 1	sehr gross	6 6	wenig	2 2	sehr gross	6 6	wenig	2 2
Heutige Schulbauempfehlungen	1	können eingehalten werden	6 6	können eingehalten werden	6 6	Raumhöhe der Module ungenügend	0 0	können eingehalten werden	6 6	Raumhöhe der Module ungenügend	0 0
Nutzungsdauer	1	mind. 30 Jahre - Statik (gemäss Statiker)	3 3	Statik mind. 50 Jahre	6 6	Statik mind. 50 Jahre	6 6	Teilweise 30 Jahre / Teilweise 50 Jahre	4 4	Teilweise 30 Jahre / Teilweise 50 Jahre	4 4
Architektur	2	Wie bestehend	3 6	„unbeschränkt“ möglich	6 12	Wenig / kaum möglich	1 2	Schulhaus „unbeschränkt“, TH+SS wie bestehend	4 8	Wie bestehend (TH+SS)/ kaum möglich (SH)	2 4
Total (max. mögliche Punktzahl: 84)			68		48		36		61		55

Quelle: Bericht Landis

Aufgrund dieser Bewertung wird die Variante (a), d. h. Sanierung ohne Rückbau bis auf die Tragstruktur, empfohlen. Dafür sprechen insbesondere die folgenden Faktoren: Es ist die mit Abstand günstigste Variante, sie vernichtet keine unnötige Bausubstanz (graue Energie), sie bedingt nur wenige Bauprovisionen und sie erfüllt alle Anforderungen der Schulraumplanung der Primarschule aus dem Jahr 2010.

Der Bericht wurde im Oktober 2015 einer Delegation der Primarschulpflege (Franz Behrens und Robert Tüscher) sowie der Schulleitung (Ursula Ehrensberger und Frank Bierlein) vorgestellt und besprochen.

Für diese Variante wird momentan von folgenden, gegenüber der Kostenschätzung im Bericht bereits reduzierten Baukosten ausgegangen (Grobkostenschätzung +/- 25 %):

Objekt: Was	Geschätzte Kosten [Franken]
Schulhaus: Sanierung und Umbau	5'500'000
Turnhalle: Sanierung	5'500'000
Singsaal: Sanierung	2'000'000
Umgebung: Sanierung	2'000'000
Total Kosten	15'000'000

Im Budget 2016 ist ein Planungsbetrag von 850'000 Franken eingestellt. In der aktuellen und vom Stadtrat verabschiedeten Finanzplanung sind in den Jahren 2017 – 2019 für die Gesamtsanierung insgesamt 15 Mio. Franken vorgesehen.

Geplanter Lösungsweg der Abteilung Immobilien

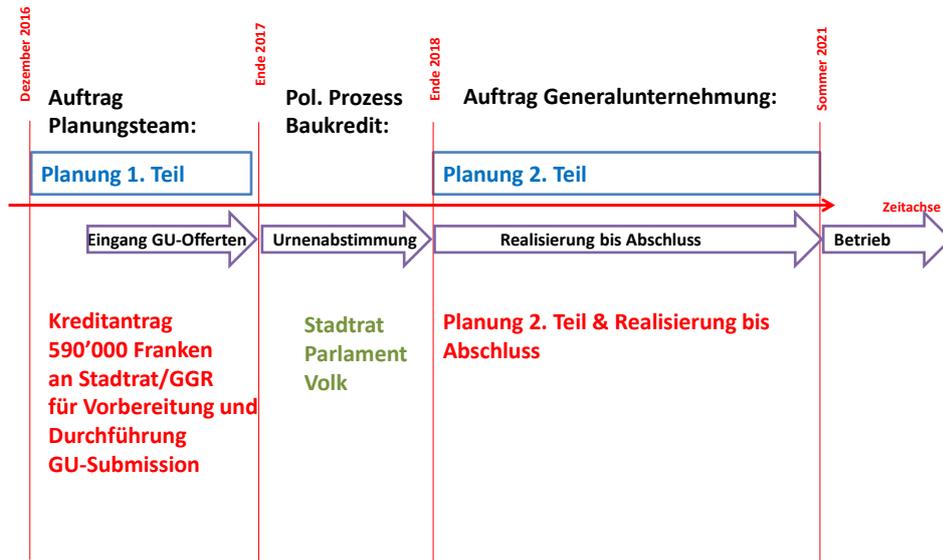
Aufgrund der bereits gemachten vertieften Abklärungen und in Anbetracht der vorliegenden Problemstellung wird ein Verfahren mit Gesamtleistungsausschreibung vorgeschlagen. Denkbar wäre auch, eine Honorarsubmission für Architekten/Generalplaner durchzuführen. Gegen diese Lösung spricht, dass es ein langwieriges Verfahren ist, da sowohl für die Planer-Leistungen als auch für die Bauleistungen aufwändige Submissionsverfahren notwendig wären. Das Kostenrisiko für Kreditüberschreitungen des Baus würde bei der Stadt liegen, da der Baukredit aufgrund eines Kostenvoranschlags eingeholt wird.

In einem ersten Schritt müssen nun dazu die Grundlagen durch ein kompetentes Planungsteam ausgearbeitet werden. Das heisst:

1. Die beauftragten Planungsbüros (Architekt, Bauingenieur, Fachingenieure, Spezialisten) nehmen alle Sanierungsbereiche minutiös auf und erstellen die detaillierten Unterlagen, welche erforderlich sind, um eine Ausschreibung durchzuführen (Abschluss: Ende 2017).
2. Darauf basierend wird eine Gesamtleistungsausschreibung mit vier bis sechs Generalunternehmungen durchgeführt, so dass letztlich die Gesamtsanierungskosten detailliert und transparent vorliegen (Abschluss: Mai 2018).
3. Darauf aufbauend wird der Baukreditantrag für den Grossen Gemeinderat und für die Urnenabstimmung erstellt (Ziel: Urnenabstimmung Ende 2018).

Die nachfolgende Darstellung hält summarisch den Ablauf fest:

SA Walenbach, Gesamtanierung Planung – Realisierung – Abschluss



Die Erarbeitung und Durchführung einer verbindlichen Gesamtleistungssubmission bedingt umfangreiche Koordinations- und Planungsleistungen, damit keine Überraschungen in der Realisierung des Bauvorhabens auftreten. In den Vorbedingungen der Submission fließen neben den baulichen, technischen und rechtlichen Forderungen auch die politischen Vorgaben ein (Berücksichtigung des einheimischen Gewerbes etc.). Für diese Phase (Vorprojekt) ist ein Planungskredit von 590'000 Franken inkl. MWST erforderlich.

Dieser setzt sich folgendermassen zusammen:

Auftrag und Angebot	Preis in Franken
Formeller Ausschreibungsteil: Durchführung Gesamtleistungssubmission und Projektleitung	90'000
Fachplanerkonzepte Brandschutz / Entwässerung	20'000
Materieller Ausschreibungsteil: Ausarbeiten Vorprojekt teilweise Bauprojekt Architektur	149'000
Ausarbeiten Vorprojekt / Bauprojekt Bauingenieur, erstellen Ausschreibungsunterlagen	68'000
Ausarbeiten Vorprojekt, teilweise Bauprojekt HLKSE-Ing., erstellen Ausschreibungsunterlagen.	79'000
Ausarbeiten Vorprojekt Landschaftsarchitekt, erstellen Ausschreibungsunterlagen	40'000
Ausarbeiten Vorprojekt Bauphysiker/Akustik, erstellen Ausschreibungsunterlagen	19'000
Weitere anfallende Kosten als Ergänzung zu den materiellen Ausschreibungsunterlagen, Baugrunduntersuchung, Terrainaufnahmen, Schadstoffuntersuchungen, Sondagen	47'000
Entschädigung Gesamtleistungsanbieter (5 x 8'000 Franken)	40'000
Bauherrenseitige Aufwendungen wie Begleitkommission etc.	10'000
Reserve für Unvorhergesehenes und Zusatzarbeiten	28'000
Total (inkl. 8 % MWST)	590'000

Budget und Kredit

Im Voranschlag 2016 ist für die Sanierung der Primarschulanlage Walenbach in der Investitionsrechnung, Konto 1.826.5033.00, ein Betrag von 850'000 Franken eingestellt.

Die Sekundarschule Wetzikon-Seegräben übernimmt gemäss geltender Vereinbarung die Hälfte der Investitionskosten für den Singsaal sowie einen Viertel der Kosten für die Turnhalle, da die Sekundarschule diese Räumlichkeiten ebenfalls nutzt. An den nun vorliegenden Planer-Leistungen beteiligt sich die Sekundarschulgemeinde folglich mit rund 95'000 Franken.

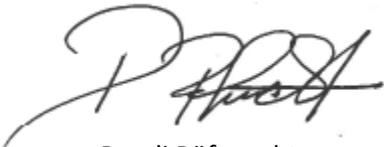
Erwägungen des Stadtrates

Die bestehenden Bauten der Primarschulanlage Walenbach aus dem 1974 sind sanierungsbedürftig und entsprechen räumlich nicht mehr den Anforderungen und Bedürfnissen einer modernen Schule. Mit einer umfassenden Gesamtanierung der Gebäude und der Aussenanlagen wird die Schulanlage Walenbach für die heutigen Bedürfnisse wieder fit gemacht und für die kommenden Generationen werterhaltend und nachhaltig instand gesetzt. Als kostengünstigste und terminlich effizienteste Variante ist vorgesehen, die Planung und Realisierung im Verfahren des Gesamtleistungsanbieterwettbewerbes durchzuführen. Die Erarbeitung und Durchführung einer verbindlichen Gesamtleistungssubmission bedingt umfangreiche Koordinations- und Planungsleistungen, damit keine Überraschungen in der Realisierung des Bauvorhabens stattfinden. In den Vorbedingungen der Submission fliessen neben den baulichen, technischen und rechtlichen Forderungen auch die politischen Vorgaben ein (Berücksichtigung des einheimischen Gewerbes etc.). Der Terminplan sieht vor, dass Ende 2018 dem Souverän eine Baukreditvorlage zur Abstimmung vorgelegt werden kann. Die Realisierung des Bauvorhabens erfolgt dann von 2019 bis 2021.

Fakultatives Referendum

Nach Art. 10 der Gemeindeordnung unterstehen Beschlüsse des Grossen Gemeinderates grundsätzlich dem fakultativen Referendum, ausser sie sind durch Gesetz oder Gemeindeordnung davon ausgenommen. Für Kreditbewilligungen besteht keine Befreiung von der Referendumpflicht, weshalb ein solcher Beschluss des Grossen Gemeinderates dem fakultativen Referendum untersteht.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

Aktenverzeichnis

- Bericht Zustand und Massnahmen (Hirzel GU September 2012)
- Bericht Nutzungskonzept 2017 Primarschule Walenbach (Büro Landis, 28.10.2015)
- Offerte für Vorbereitung und Durchführung der GL-Submission (Büro Landis, 21.06.2016)

Grosser Gemeinderat

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Antrag 11/2016 Projektierungskredit Schulanlage Walenbach

Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission beantragt:

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Genehmigung eines Projektierungskredits von 590'000 Franken für die Gesamtsanierung der Schulanlage Walenbach als neue Ausgabe.

Begründung

Die Primarschulpflege im Jahre 2011 und der Stadtrat im Jahre 2014 liessen verschiedene Expertisen und Studien durch Fachpersonen ausarbeiten zum Ist- und zum Soll-Zustand der Schulanlage Walenbach. Klar ist, dass bei den bestehenden Bauten aus dem Jahre 1974 (Schulhaus, Turnhalle und Singsaal) ein aktueller Handlungsbedarf besteht. Es wurden deshalb schliesslich auch fünf verschiedene Varianten einander gegenübergestellt, wie den teils gegensätzlichen Zielen am besten entsprochen wird. Die Varianten reichten von reiner Sanierung bis zu komplettem Ersatz (Abriss und Neubau). Das Ergebnis dieser vertieften Abklärungen war, die Projektierung nun konkret auf die *Sanierung* des bestehenden Schulhauses auszurichten. Dem ist zuzustimmen.

Die Sanierung ist die günstigste Variante. Sie steht mit der bestehenden Schulraumplanung in Einklang. Die Sanierung hält die geltenden Schulbauempfehlungen ein. Sie erlaubt die erforderlichen flexiblen Lösungen im Hinblick auf schulpädagogische Anforderungen. Die Sanierung ist ökologisch sinnvoll.

Die GRPK hat sich vergewissert, dass der Stadtrat nicht etwa bloss aus finanzieller Optik entschieden hat. Das Ergebnis ist genauso auf baufachliche Gründe gestützt. Und die Sanierung ist die von der Primarschulpflege wie von der Schulleitung gestützte Variante. Auch aus der von ihr zu wahrenen Gesamtsicht beantragt die GRPK dem Parlament, dem Projektierungskredit von 590'000 Franken zuzustimmen und damit den nächsten Schritt auf dem Weg zur umfassenden Sanierung zu unternehmen.

Wetzikon, 13. März 2017

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Urs Bürgin
Präsident

Martina Suter, lic. iur.
Juristische Mitarbeiterin Parlamentsdienste

Antrag und Weisung an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 12/2016

Stadtratsbeschluss vom 7. Dezember 2016

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referent: Finanz- und Immobilienvorstand Heinrich Vettiger)

Die Bauabrechnung vom 22. November 2016 über die Instandsetzung und Umnutzung der Liegenschaft Hinwilerstrasse 183 als Asylunterkunft mit einem Betrag von 82'680.65 Franken wird genehmigt.

Weisung

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat genehmigte an seiner Sitzung vom 14. Dezember 2015 folgenden Kredit:

1.	Kauf der Liegenschaft Hinwilerstr. 183	Fr.	450'000.00	
2.	Instandsetzung der Liegenschaft	Fr.	<u>94'000.00</u>	
	Total Kauf und Instandsetzung	Fr.	544'000.00	(inkl. 8% MWST)

Ausgeführte Arbeiten

Die Liegenschaft konnte nach der Kreditgenehmigung durch das Parlament erfolgreich erworben werden.

Anschliessend wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- Ausführung nötiger Unterhaltsarbeiten (lose und defekte Ziegel, kaputte Fensterläden)
- Zurückbau unnötiger Installationen vom Vormieter (Leuchtreklamen, Haustechnikeinrichtungen)
- Bau einer zusätzlichen Nasszelle mit Dusche im Erdgeschoss
- Anpassungen an der Raumeinteilungen
- Erhöhung der Türschwellen im Hauseingangsbereich, da die Liegenschaft im Hochwassergefährdungsgebiet liegt
- Überprüfung und Reparatur der Sanitäranlagen
- Sanierung der Gemeinschaftsküche
- Anschaffung neuer Küchengeräte sowie einer Waschmaschine und Tumbler
- Streichung der Innenwände im Erdgeschoss

Die Liegenschaft konnte am 19. August 2016 dem Nutzer, dem Asylorganisationszentrum, übergeben werden.

Bauabrechnung

Die Abrechnung (in Franken, inkl. 8% MWST) sieht wie folgt aus:

<i>Kostenstelle 163 Konto 1.163.7020.00</i>	Kredit	Bauabrechnung vom 22.11.2016	Diff. Kredit / Abrechnung
Baumeisterarbeiten	5'000.00	0.00	- 5'000.00
Dachdeckerarbeiten	5'500.00	2'733.20	- 2'766.80
Elektroanlagen	22'000.00	19'742.60	- 2'257.40
Heizungsanlagen	2'000.00	456.85	- 1'543.15
Sanitäranlagen	22'000.00	7'831.90	- 14'168.10
Gipserarbeiten	5'000.00	27'408.25	22'408.25
Schreinerarbeiten und Türen	5'500.00	0.00	- 5'500.00
Schliessanlage	500.00	0.00	- 500.00
Malerarbeiten	6'000.00	6'658.20	658.20
Baureinigung	1'000.00	1'998.00	998.00
Unvorhergesehenes / Reserve	7'500.00	3'718.25	- 3'781.75
Honorare Bauleitung / Spezialisten	11'000.00	10'200.00	- 800.00
Baunebenkosten (Gebühren, Kopien etc.)	1'000.00	1'933.40	933.40
Total	94'000.00	82'680.65	- 11'319.35

Minderkosten: Fr. 11'319.35 oder 12 %

Begründung:

Die Bauarbeiten konnten im Wesentlichen so ausgeführt werden wie geplant und erfolgten im Umfang des geschätzten Aufwands. Eine wesentliche Einsparung erzielte die Abteilung Immobilien durch die Umprojektierung der neuen Nasszelle im Erdgeschoss. Die Verschiebungen in den einzelnen Arbeitsgattungen sind zudem folgendermassen zu erklären: Eine beauftragte Firma führte nicht nur die Gipserarbeiten aus, sondern konnte auch die Bau- und Schreinerarbeiten abdecken. Der Vertrag und die Abrechnung erfolgten über die Arbeitsgattung Gipserarbeiten. Die zweite Verschiebung entstand, weil die Küchengeräte durch den Elektriker und nicht durch den Sanitär geliefert wurden.

In der Abrechnung wird keine Teuerung ausgewiesen, da die Ausschreibung und Realisierung im selben Jahr erfolgte.

Erwägungen des Stadtrates

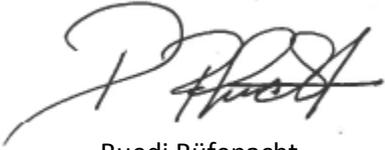
Die neu erworbene Liegenschaft Hinwilerstrasse 183 konnte wie geplant mit einfachen Mitteln in Stand gesetzt werden. Die Umbauarbeiten für die neue Nutzung wurden gemäss Bauprogramm ausgeführt. Die Liegenschaft konnte der Mieterin (AOZ) am 19. August 2016 übergeben werden.

Gemäss § 123 Abs. 2 des Gemeindegesetzes wird dem Grossen Gemeinderat für Bauten aufgrund von Spezialbeschlüssen nach der Vollendung eine besondere Bauabrechnung vorgelegt.

Fakultatives Referendum

Nach Art. 10 der Gemeindeordnung unterstehen Beschlüsse des Grossen Gemeinderates grundsätzlich dem fakultativen Referendum, ausser sie sind durch Gesetz oder Gemeindeordnung davon ausgenommen. Für Bauabrechnungen besteht keine Befreiung von der Referendumpflicht, weshalb ein solcher Beschluss des Grossen Gemeinderates dem fakultativen Referendum untersteht.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

Aktenverzeichnis

- Bauabrechnung vom 22. November 2016
- Auszug Konto 1.163.7020.00

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Antrag 12/2016 Bauabrechnung Hinwilerstrasse 183

Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission beantragt:

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Genehmigung der Bauabrechnung vom 22. November 2016 über die Instandsetzung und Umnutzung der Liegenschaft Hinwilerstrasse 183 als Asylunterkunft mit einem Betrag von 82'680.65 Franken.

Begründung

Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (GRPK) hat die Bauabrechnung geprüft und in Ordnung befunden. Der für die Instandsetzung der Liegenschaft bewilligte Kredit von 94'000.00 Franken schliesst mit Minderkosten von 11'319.35 Franken ab. Die erforderlichen Belege liegen vor, die Abrechnung erfolgte sachlich und rechnerisch korrekt. Die GRPK beantragt daher, die Bauabrechnung gemäss dem Antrag des Stadtrates zu genehmigen.

Wetzikon, 3. April 2017

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Urs Bürgin
Präsident

Martina Suter, lic. iur.
Juristische Mitarbeiterin Parlamentsdienste

Antrag und Weisung an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 01/2017

Stadtratsbeschluss vom 8. Februar 2017

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referent: Stadtrat Heinrich Vettiger)

1. Der Stadtrat wird ermächtigt, das Ferienheim Canetg zu verkaufen.
2. Der Mindestverkaufspreis beträgt 850'000 Franken.

Weisung

Ausgangslage

Die Stadt Wetzikon (resp. die damalige Primarschulgemeinde) ist Eigentümerin des Ferienheims Canetg in der Gemeinde Mundaun im Kanton Graubünden. Die Liegenschaft liegt auf einer Höhe von rund 1'300 m ü. Meer am unteren resp. nordöstlichen Dorfrand von Surcuolm, direkt an der kantonalen Verbindungsstrasse Ilanz-Valata-Surcuolm im Gebiet Canetg, an guter Lage. Es sind ca. 5 Gehminuten zum Dorfzentrum Surcuolm mit Postautohaltestelle, 10 Gehminuten zur Talstation der Bergbahnen Mundaun, 10 km zum Regionalzentrum Ilanz und 45 km zur Kantonshauptstadt Chur.

Das Ferienheim hat rund 50 Schlafplätze in Massenlagern und Leiterzimmern sowie diverse Nebenräume für Kochen, Essen, Aufenthalt und Spielen. Auch ein grosszügiger Aussenraum lädt zum Spielen und Verweilen ein.



Bild: Ferienheim Canetg in Surcuolm

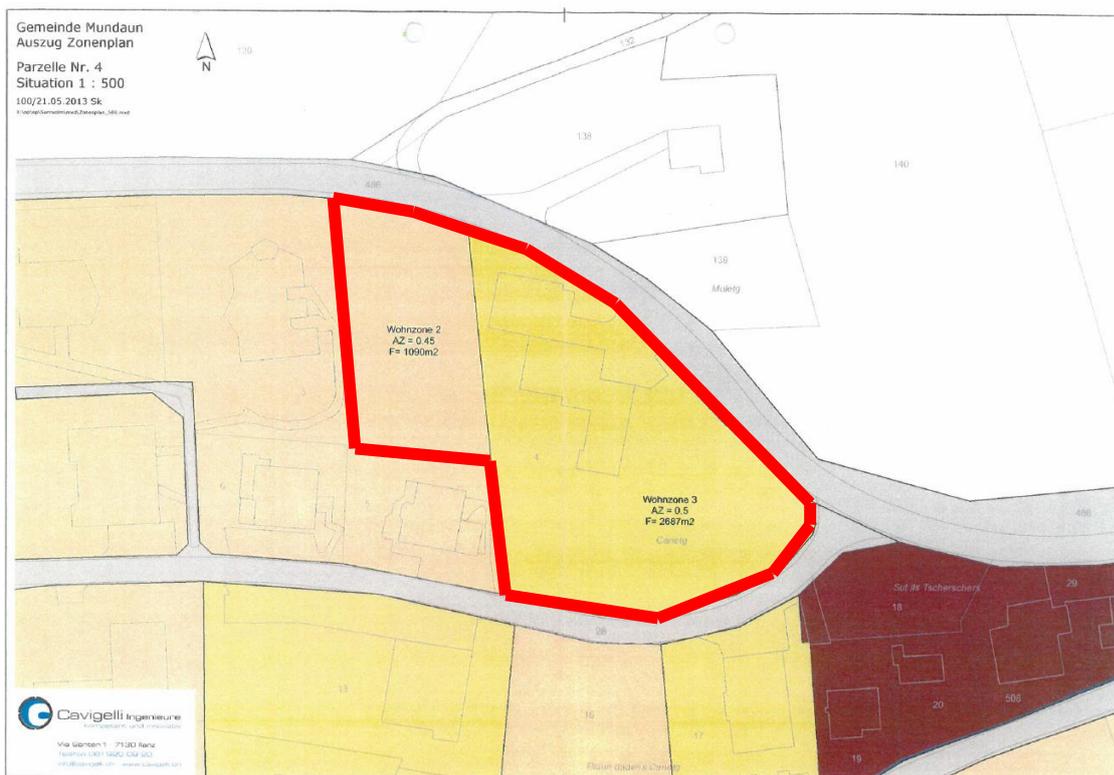


Bild Situationsplan: Wohnzone 2 mit 1'090m², Wohnzone 3 mit 2'687m² = Total 3'777m²

Das Ferienhaus wurde 1972 erbaut. In den Jahren 1989, 2008, 2011 und 2012 sind grössere Renovationen (Instandsetzungen) durchgeführt worden. Dazu kommen jährliche Aufwendungen für den baulichen und technischen Unterhalt (Instandhaltungen).

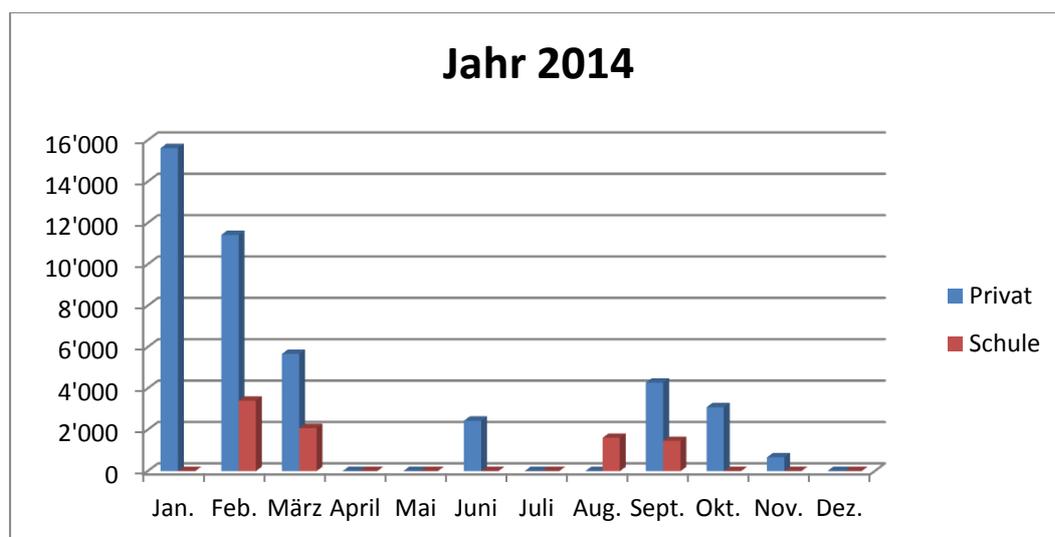
Belegungssituation

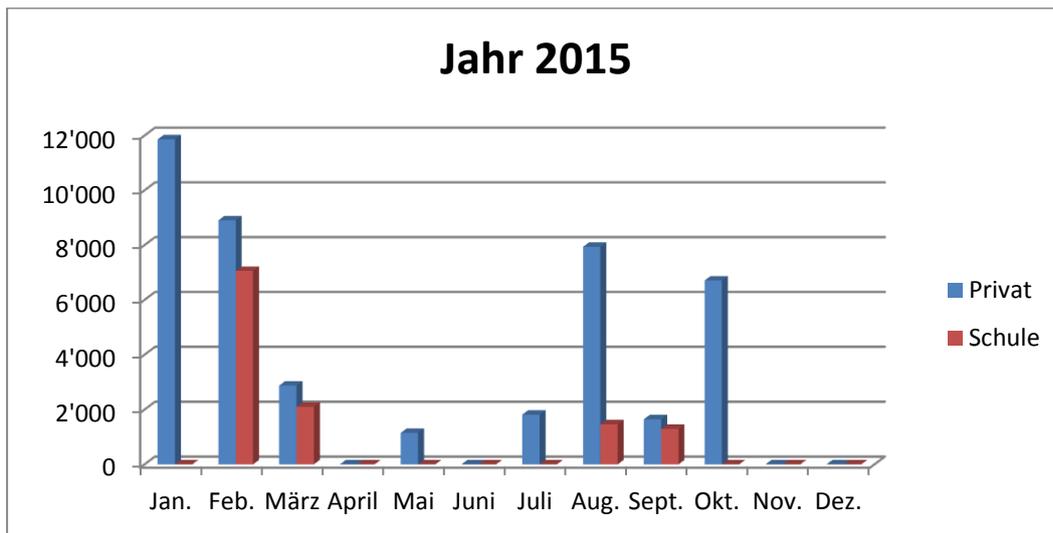
Das Ferienhaus liegt in der Tourismusregion Surselva, die stark vom Wintertourismus geprägt ist. Ausserhalb der Wintersaison – und auch da nur während den Ferienzeiten – ist die Nachfrage gering. Trotz vieler Anstrengungen mit Prospekten auf den Tourismusbüros und guter Präsenz auf den einschlägigen Internet-Portalen musste festgestellt werden, dass die generelle Auslastung des Ferienheims über das ganze Jahr gesehen unbefriedigend ist und nicht zu einem kostendeckenden Betrieb geführt werden kann.

Nebst einigen Kurzvermietungen und Wochenendveranstaltungen sind im Durchschnitt lediglich rund 18 Belegungen zu verzeichnen, die länger als vier Tage dauern. Die Wetziker-Primarschulklassen benötigen für ihre Klassenlager das eigene Lagerhaus Canetg nur noch selten oder gar nicht mehr. Begründet wird dies einerseits mit dem langen und umständlichen Reiseweg und vor allem aber damit, dass die Lehrpersonen die Klassenlager oftmals themenbezogen in anderen Umgebungen durchführen.

Die durchschnittliche Auslastung des Ferienheims (Schulen und Private) über die letzten fünf Jahre lag bei rund 100 Belegungstagen pro Jahr, was einem Auslastungsgrad von 28 % entspricht. Im Vergleich mit anderen Ferienheimen in dieser Region kann dieser Wert als überdurchschnittlich bezeichnet werden. Auch die verlangten Mietkosten liegen im Bereich von vergleichbaren Ferienheimen in dieser Region.

Einnahmen Lagerhaus Canetg pro Monat, unterteilt nach Primarschule Wetzikon und Privat:





Finanzielle Situation

Aufgrund der rückläufigen Lagervermietungen entstand im Betrieb des Ferienheims mittlerweile ein jährlich wiederkehrendes Defizit, das trotz verschiedener Bemühungen nicht abgewendet werden konnte. Die folgenden Zahlen geben darüber ein Bild ab und sind ohne Amortisationskosten gerechnet (in Franken):

Jahr	Aufwand	Ertrag	Verlust	Investitionen
2010	95'670.95	77'082.00	- 18'588.95	0.00
2011	168'318.71	60'359.50	- 107'959.21	0.00
2012	143'646.67	52'457.70	- 91'188.97	0.00
2013	79'522.75	48'721.85	- 30'800.90	0.00
2014	132'159.45	54'687.75	- 77'471.70	0.00
2015	86'132.81	59'470.15	- 26'662.66	0.00
Durchschnitt	117'575.22	58'796.49	- 58'778.73	0.00

Für das Budget 2017 waren Investitionen für die Sanierung des Daches von rund 200'000 Franken (Undichtigkeiten) sowie der Oelheizzentrale von rund 100'000 Franken eingeplant. Diese Budgetpositionen wurden bei der Budgetberatung im Dezember 2016 durch das Parlament gestrichen. Tatsache ist, dass die Stadt Wetzikon aufgrund des Alters des Ferienheims zusehends mit grösseren Instandsetzungsarbeiten (Gebäudehülle, Gastroküche, Sanitäre Anlagen usw.) konfrontiert ist.

An der Primarschule können die Mittelstufenklassen ein- bis zweimal pro Mittelstufe (4. bis 6. Klasse) ein Klassenlager durchführen. Zurzeit sind 30 Mittelstufenabteilungen eingerichtet. Geht man davon aus, dass jede Mittelstufenklasse zweimal ein Klassenlager macht, würde dies pro Jahr total rund 20 Klassenlager ergeben. Würden diese Lager alle in Surcuolm durchgeführt, ergäbe dies folgende Erträge:

Einnahmen von 20 Klassenlager à 2'000 Franken	Fr. 40'000.--/Jahr
Aufwand für Hauswartung/Reinigung und Betriebskosten (rund Fr. 500.-- / Lagerwoche)	<u>Fr. 10'000.--/Jahr</u>
Nettomehrertrag	<u>Fr. 30'000.--/Jahr</u>

Diese Berechnung zeigt auf, dass auch bei Vollnutzung durch die Primarschule Wetzikon das Ferienheim mehrheitlich noch immer einen defizitären Betrieb aufweisen würde.

Verkaufsabsicht

Angesichts der hohen Betriebs- und Unterhaltskosten, welche auch durch die Fremdvermietungen nicht gedeckt werden können, hat die Primarschule Wetzikon bereits 2013 entschieden, einen Verkauf des Ferienheims in Surcuolm zu prüfen. Im Auftrag des damaligen Liegenschaftsdienstes der Primarschulgemeinde Wetzikon wurde daraufhin eine neutrale Schätzung in Auftrag gegeben (Mai 2013). In verschiedene Szenarien schrieb man allfällige Interessenten auch direkt an, so zum Beispiel die Jugendherbergen, die Gemeinde Surcuolm, der Kanton Graubünden sowie auch private Betreiber von Ferienheimen in der Region um Surcuolm. Leider ergab sich daraus keine ernsthafte Kaufsabsicht. Im Prozess zur Zusammenlegung der Primarschulgemeinde mit der Politischen Gemeinde Wetzikon und der damit einhergehenden neuen politischen Neuordnung (Stadtrat und Parlament) wurden die damaligen Verkaufsbemühungen sistiert. Mit der Erarbeitung und Verabschiedung der Immobilienstrategie Stadt Wetzikon im Sommer 2016 ist die Verkaufsabsicht durch den Stadtrat und die Primarschulpflege nun aber wiederum bekräftigt worden.

Schätzungsergebnis

Der Schätzungsexperte Leonard Cavegn, Rabius GR, kommt in seinem aufgrund der heutigen Marktsituation aktualisierten Schätzungsbericht vom Herbst 2016 und als Resultat seiner umfangreichen Abklärungen auf einen realistischen Verkehrswert der Liegenschaft von rund 850'000 Franken. Dies unter Berücksichtigung der alten störungsanfälligen Ölheizung sowie des nicht mehr dichten Schrägdaches. Im Mai 2013 schätzte er die Liegenschaft noch auf 1'011'000 Franken.

Leonard Cavegn führt dazu das Folgende aus (vgl. Schätzungsbericht vom Mai 2013, S. 9):

„Das im Jahre 1972 grosszügig gebaute Ferienheim Canetg in Surcuolm auf Gebiet der Gemeinde Mundaun befindet sich am Rande des Dorfes in guter Lage. Das (2013) 41-jährige Objekt mit einem Volumen von 2'615 m³ verursacht jährlich grosse Betriebs- und Unterhaltskosten. Eine Fortsetzung der Isolationsarbeiten (ohne Fenster) ist in den nächsten Jahren unabdingbar. Auch der Innenausbau wie Elektro- und Sanitärinstallationen, Grossküche, Nasszellen usw. entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Kurz- und mittelfristig besteht ein grosser Investitionsbedarf.“

Das Ferien- und Schulheim wurde Anfangs der 70-er Jahre nicht als Renditeobjekt gebaut und auch nicht nach wirtschaftlichen Kriterien geführt. Der grosse Investitionsbedarf und die geringe Nachfrage nach solchen Betrieben beeinflusst die Verkäuflichkeit bzw. den Verkehrswert/Marktwert der Liegenschaft sehr negativ.

Unter Würdigung aller vorgenannter Gründe, Merkmale, Gegebenheiten und der aktuellen Situation auf dem Immobilienmarkt erachtet der Experte einen Verkehrswert von 1'011'000 Franken als realistisch.“

Die vom Stimmvolk angenommene Zweitwohnungsinitiative erschwert den Verkauf zusätzlich, weil damit eine sinnvolle Nutzung der bestehenden Landreserven praktisch verunmöglicht wird. Die gesamte Region Surselva und speziell die Gemeinden um Mundaun sind davon betroffen, da der Zweitwohnungsanteil dort bereits heute über dem Grenzwert von 20 % liegt. Zudem nimmt die Wohnbevölkerung in dieser Region stetig ab. Eine Veränderung zum Besseren ist nicht absehbar.

Geplantes weiteres Vorgehen

Gemäss Art. 20 lit. h der Gemeindeordnung ist der Grosse Gemeinderat zuständig für Verfügungen über Grundeigentum und beschränkte dingliche Rechte von mehr als 500'000 Franken bis 5 Mio. Franken im Einzelfall.

Damit aktiv nach einer interessierten Käuferschaft gesucht und zeitnah auch ein Verkauf abgeschlossen werden kann, benötigt der Stadtrat somit eine Verkaufsermächtigung des Grossen Gemeinderates.

Aufgrund des Schätzungsberichts wird ein minimaler Verkaufswert von 850'000 Franken als realistisch betrachtet.

Erwägungen des Stadtrates

Das Ferienhaus Canetg in der Gemeinde Surcuolm in Graubünden ist für die Stadt Wetzikon eine grosse Belastung und eine finanzielle Hypothek. Einerseits hat das rund 45 Jahre alte Gebäude einen zusehends grösseren Sanierungsbedarf. Andererseits stehen die Betriebskosten aufgrund der äusserst spärlichen Nachfrage – nicht zuletzt auch von der Primarschule Wetzikon – in einem krassen Missverhältnis sowohl zu den tatsächlichen als auch zu hypothetisch erzielbaren Einnahmen.

Verschiedene Gespräche und Bemühungen der Primarschule Wetzikon haben ergeben, dass aus pädagogischen Gründen ein Grundsatzentscheid für eine ausschliessliche Nutzung des Ferienheimes Canetg für Klassenlager nicht sinnvoll und nicht umsetzbar ist. Die Lehrpersonen sollen weiterhin frei in der Wahl des Lagerortes für die Durchführung ihrer Klassenlager bleiben.

Stellungnahme der Primarschulpflege Wetzikon

Die Primarschulpflege hat zum Verkauf am 11. Juli 2016 Stellung genommen. Sie stimmt einem Verkauf des Ferienheimes Canetg zu und unterstützt einen diesbezüglichen Antrag der Abteilung Immobilien an den Stadtrat resp. an den Grossen Gemeinderat.

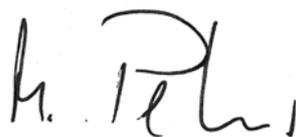
Fakultatives Referendum

Nach Art. 10 der Gemeindeordnung unterstehen Beschlüsse des Grossen Gemeinderates grundsätzlich dem fakultativen Referendum, ausser sie sind durch Gesetz oder Gemeindeordnung davon ausgenommen. Für Grundstücksgeschäfte besteht keine Befreiung von der Referendumpflicht, weshalb ein solcher Beschluss des Grossen Gemeinderates dem fakultativen Referendum untersteht.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Stadtpräsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

Aktenverzeichnis

- Schätzungsbericht Mai 2013
- Revision Verkehrswert 31.10.2016
- Stellungnahme der Primarschulpflege vom 11.07.2016

versandt am: 13.02.2017

Grosser Gemeinderat

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Antrag 1/2017 Verkaufsermächtigung Ferienhaus Canetg

Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission beantragt:

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Zustimmung zur Verkaufsermächtigung des Ferienheims Canetg zu einem Mindestverkaufspreis von 850'000 Franken.
3. Die Verkaufsermächtigung wird auf ein Jahr seit Erteilung der Ermächtigung befristet.

Begründung

Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (GRPK) beantragt Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Antrag des Stadtrates. Dies allerdings mit einer Ergänzung: Es ist die Verkaufsermächtigung zwar zu erteilen, diese allerdings auf ein Jahr seit Erteilung der Ermächtigung zu befristen. Dies deshalb, weil Primarschulpflege und Stadtrat wegen der seit längerem gehegten Verkaufsabsichten die Nutzung sowie den Unterhalt der Liegenschaft zweitrangig behandeln. Das ist zwar durchaus sinnvoll und so hat auch das Parlament in der Debatte zum Budget 2017 Kürzungen beim Unterhalt der Liegenschaft beschlossen, weil solche Ausgaben bei einem baldigen Verkauf praktisch verloren gingen.

Umgekehrt ist es allerdings auch so, dass nun der Verkauf entschlossen und geradlinig anhand zu nehmen ist. Würde sich nämlich der Verkauf bei unbefristeter Ermächtigung immer länger hinziehen und bleiben gleichzeitig Investitionen aufgeschoben, würde nichts richtig gemacht, sondern fiele die Stadt als Eigentümerin zwischen Stuhl und Bank. Deshalb ist innert des einen Jahres Klarheit zu schaffen, ob der Verkauf zum Mindestpreis zustande kommt oder eben nicht.

Es ist denn auch klar, dass Stadtrat und Primarschulpflege rechtzeitig *vor* Ablauf der Jahresfrist einen Plan B ausarbeiten werden müssen, wie mit der Liegenschaft weiter verfahren werden soll, falls der Verkauf scheitert. Einfach auf der Liegenschaft sitzen zu bleiben, die bisherigen und gar noch steigenden jährlichen Betriebsdefizite auszuweisen und dafür nochmals Investitionen von mehreren hunderttausend Franken zu tätigen, wird jedenfalls keine Option sein.

Wetzikon, 3. April 2017

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Urs Bürgin
Präsident

Martina Suter, lic. iur.
Juristische Mitarbeiterin Parlamentsdienste