

2026/4 0.04.05.04 Motion

Postulat "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon", Bericht und Antrag (Parlamentsgeschäft 25.04.01)

Beschluss Stadtrat

1. Antrag und Bericht zum Postulat "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (als Antrag und Bericht)
 - Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Leiterin Stadtplanung

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag und den Bericht zum Postulat "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon" zur Überweisung an das Parlament.

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:
(Zuständig im Stadtrat Heinrich Vettiger, Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie)

Dem Bericht des Stadtrats wird zugestimmt und das Postulat "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon" abgeschrieben.

Bericht

Ausgangslage

Der parlamentarische Vorstoss wurde ursprünglich als Motion eingereicht. Er wurde vom Parlament an der Sitzung am 14. April 2025 jedoch in ein Postulat umgewandelt.

Das Parlament hat dem Stadtrat am 14. April 2025 das Postulat "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Mit einem Postulat verpflichtet das Parlament den Stadtrat gemäss Art. 47 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament), im Rahmen eines Berichts zu prüfen, ob eine Vorlage auszuarbeiten ist, die in die Zuständigkeit des Parlaments oder der Stimmberechtigten fällt bzw. eine Massnahme zu treffen, die in Zuständigkeit des Stadtrats fällt. Nach Art. 49 Abs. 1 GeschO Parlament hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob ein Konzept erarbeitet werden soll, das zusätzlich zu den heutigen Bussen den Einsatz von Kleinbussen im öffentlichen Verkehr in Wetzikon vorsieht. Die Kleinbuslinien sollen Quartiere und Aussenwachen besser mit dem ÖV erschliessen, mit Quer- und Tangentialverbindungen Umsteigemöglichkeiten zu den Grossbuslinien anbieten, den Zugang per ÖV zum Bahnhof Kempten ermöglichen und saisonale Verbindungen enthalten. Die Kleinbusse sollen zu Hauptverkehrszeiten am Morgen, Mittag und Abend als Linienbusse verkehren. In den Nebenverkehrszeiten sollen sie als Rufbusse oder Semi-Rufbusse in Wetzikon unterwegs sein.

Weiter sollte der Stadtrat die nötigen raumplanerischen Vorkehren im Rahmen der Ortsplanungsrevision in die Wege leiten und durchführen. Er hat auch die Finanzierung des Projekts, d.h. die erforderlichen Kredite, sei es durch Stadt, Kanton oder Bund zu organisieren und die Anpassung von Rechtsgrundlagen der Stadt Wetzikon zuhanden des Parlaments vorzubereiten.

Erste konzeptionelle Überlegungen

Vorgehen zur Beantwortung des Postulats

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurden bereits konzeptionelle Überlegungen zum Einsatz von Kleinbussen in Wetzikon angestellt. In einem ersten Schritt wurden im Hinblick auf die Beantwortung des Postulats insbesondere auch die konkreten Forderungen aus dem Postulat in einer Auslegeordnung konzeptionell betrachtet.

In einem zweiten Schritt wurde anhand von Variantenvorschlägen beispielhaft aufgezeigt, wie ein Kleinbusnetz in Wetzikon aussehen könnte und es wurde abgeschätzt, welche Kostenfolgen ein solches Kleinbusnetz für die Stadt Wetzikon haben würde.

Bessere ÖV-Erschliessung der Aussenwachen

Die ÖV-Erschliessung von Aussenwachen ist in Wetzikon immer wieder ein Thema. Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurde diese Thematik anhand von Kleinbuslinien erneut genauer betrachtet. Untersucht wurden verschiedene Korridore:

- ÖV-Erschliessung von Schöneich/Morgen/Frohberg/Robank/Linggenberg/Bahnhof Aathal mit einer Kleinbuslinie:
Die verschiedenen untersuchten Varianten zeigen auf, dass die Nachfrage aufgrund der geringen Siedlungsdichte insbesondere im Bereich Medikon bis Linggenberg gering sein wird. Mit einer Verlängerung der Linie ins Gebiet Sack und zum Bahnhof Aathal würde sich das Fahrgastpotenzial geringfügig erhöhen. Auch diese Verlängerung würde aufgrund des dünn besiedelten Gebiets weiterhin ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen.
- ÖV-Erschliessung von Ettenhausen:
 - a. Mit einem Kleinbus könnten die Gebiete Ettenhausen, Schöneich und Robank/Linggenberg erschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage auf einer solchen Linie klein sein wird, insbesondere aufgrund der geringen Siedlungsdichte und der tiefen Taktdichte.
 - b. Die Verlängerung einer Standardbuslinie von der Haltestelle Pfadacher bis Ettenhausen hätte zur Folge, dass sich entweder die Anschlüsse dieser Buslinie am Bahnhof Wetzikon verschlechtern oder dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Denkbar wäre auch eine Verlängerung dieser Linie bis Hinwil, um eine ÖV-Verbindung zwischen Kempten und Hinwil zu schaffen. Es wurde jedoch festgestellt, dass nicht an beiden Bahnhöfen in Wetzikon und in Hinwil gute Bahnanschlüsse gewährleistet werden können oder dass sich die Buslinie in Wetzikon mit bereits bestehenden Buslinien überlagert (Verringerung des Takts).

Es ist festzuhalten, dass gemäss ZVV-Strategie die Erschliessung neuer, noch nicht mit dem ÖV erschlossener Gebiete nicht prioritär ist. Die Einwohnerzahlen der Weiler Nübrach, Robank, Linggenberg und Ettenhausen sind zu gering, als dass gemäss Angebotsverordnung ein regelmässiger Busverkehr angeboten werden müsste. Bei einem möglichen Busangebot für diese Ortsteile ist aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage und der fehlenden Erschliessungspflicht gemäss Angebotsverordnung davon auszugehen, dass dieses vollumfänglich durch die Stadt Wetzikon zu finanzieren wäre (vgl. auch Kapitel "Grobe Abschätzung der Kostenfolge"). Als Chance wird in ferner Zukunft der Einsatz von automatisiert verkehrenden Kleinbussen gesehen, weil dadurch die Betriebskosten deutlich gesenkt und das Nutzen-Kosten-Verhältnis verbessert werden können.

Zugang per ÖV zum Bahnhof Kempten ermöglichen

Das Postulat nennt explizit den Wunsch nach Busverbindungen zum Bahnhof Kempten. Die Stadt plant den Bau einer Personenunterführung beim Bahnhof Kempten, welche die Zugänglichkeit von der Westseite zum Perron deutlich verbessert. Bei einer vertieften Betrachtung des bestehenden ÖV-Angebots inkl. der Buslinienführung hat sich gezeigt, dass in einigen Jahren eine Buslinien-Endhaltestelle auf der Westseite des Bahnhofs Kempten möglich ist. Im Zuge der Entwicklung des Areals Binzacker wird eine Bushaltestelle und eine Wendemöglichkeit für den Bus nahe der künftigen Unterführung miteinbezogen.

Grundsätzlich ist ein Umsteigeknoten mit verschiedenen Buslinien beim Bahnhof Kempten weder beim heutigen Busangebot noch bei einem allfälligen Kleinbusnetz zweckmässig. Der Bahnhof Kempten kann zwar ein attraktiver Umsteigebahnhof für Fahrten nach Pfäffikon ZH/Effretikon/Winterthur (Pendler, Studenten) sein, für Fahrten nach Uster–Zürich und Zürich Nord bietet der Bahnhof Wetzikon jedoch schnellere und häufigere Anschlüsse. Aktuell steht die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr beim Bahnhof Kempten deutlich im Vordergrund.

Das Postulat sieht die Einrichtung eines sternförmigen Kleinbusnetzes ab Bahnhof Kempten vor. Die Fachwelt geht davon aus, dass Kleinbusse vor allem von älteren Personen sowie von Personen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt werden. Diese Nutzergruppe dürfte den "Quartierbus" eher für Einkäufe oder Termine im Zentrum nutzen und weniger für Fahrten zum Bahnhof Kempten. Eine Auswertung des kantonalen Verkehrsmodells hat gezeigt, dass das Zentrum Oberwetzikon ohnehin Ausgangs- und Zielpunkt vieler innerstädtischer Fahrten ist. Zudem bestehen im Zentrum Oberwetzikon auch mehr Umsteigemöglichkeiten auf die übrigen Buslinien. Aus diesen Gründen wurde entschieden, bei der Ausarbeitung von Variantenvorschlägen für ein Kleinbusnetz den Umsteigeknoten in Oberwetzikon zu wählen (siehe Kapitel "Variantenvorschläge zur Erschliessung der Quartiere").

Bessere ÖV-Erschliessung der Quartiere

Es gibt in der Stadt Wetzikon einige Quartiere, deren Bewohner längere Fusswege bis zur nächsten Bushaltestelle zurücklegen müssen. Die Erschliessung durch einen Kleinbus könnte daher attraktiv sein. Damit ein Quartier mit einem Kleinbus erschlossen werden kann, muss das lokale Strassennetz über sinnvolle Routen befahrbar sein. Eine erste Einschätzung im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts identifiziert folgende Quartiere, welche für eine Erschliessung mit einem Kleinbus möglicherweise geeignet sein könnten: Vogelsang, Leisihalden/Weinbergstrasse, Guldisloo, Robenhausen Dorf, Aawiesen, Frohberg/Morgenhalden. Diese Quartiere wurde bei der Ausarbeitung von Variantenvorschlägen für ein Kleinbusnetz berücksichtigt (siehe Kapitel "Variantenvorschläge zur Erschliessung der Quartiere").

Mit Quer- und Tangentialverbindungen Umsteigemöglichkeiten zu den Grossbuslinien anbieten

Im Gesamtverkehrskonzept werden die heutigen Buslinien genau angeschaut und es werden mögliche Änderungen bei den Linienführungen sowie auch neue, zusätzliche Buslinien aufgezeigt. Diese Änderungen decken bereits verschiedene Quer- und Tangentialverbindungen ab. Zusätzliche Kleinbuslinien zur Erschliessung von Quartieren können darüber hinaus noch zusätzliche Tangentialverbindungen schaffen. Dies wurde bei der Ausarbeitung von Variantenvorschlägen für ein Kleinbusnetz zur Erschliessung der Quartiere berücksichtigt.

In Zwischenverkehrszeiten Rufbus ohne feste Linienführung

Für den Betrieb von Rufbussen gibt es verschiedene Modelle. Gemeinsam bei diesen Systemen ist, dass vorgängig eine Reservierung telefonisch oder per App erforderlich ist. In der Regel werden diese nur in ländlichen Gebieten angeboten, wo eine flächendeckende Bedienung mit Linienbussen nicht zweckmässig ist. Es gibt "ländliche" Rufbusse, die tagsüber (teilweise auch nur am Wochenende) und solche, die nur abends im Einsatz sind.

Städte mit Rufbussystemen gibt es in der Westschweiz. In La Chaux-de-Fonds und Le Locle gibt es ein Rufbussystem, bei welchem entweder Beginn oder Ende der Fahrt an ausgewählten Haltestellen sein muss. Diese Rufbusse verkehren nur abends und an Sonntagen. In Delémont werden drei Quartiere

nicht mit Linienverkehr bedient. Tagsüber besteht hier ein Angebot, für die Nutzung von Kleinbussen für Fahrten in diese Quartiere mit telefonischer Reservation sowie mit Zuschlag von 2 Franken pro Fahrt. Im ganzen Stadtgebiet ist nur ein Fahrzeug im Einsatz, entsprechend kann es bei kurzfristigen Reservationen zu längeren Wartezeiten kommen.

Die Einführung eines Rufbusbetriebes in Wetzikon wird aktuell als nicht zweckmässig erachtet, weil durch die Notwendigkeit, den Bus jeweils bestellen zu müssen, die Hürde zu deren Nutzung erhöht wird. Es ist eine deutlich geringere Nachfrage als bei einem Linienangebot zu erwarten. Bei Rufbusbetrieb in den Zwischenverkehrszeiten könnte je nach Nachfrage gegenüber dem Kleinbusbetrieb in den Hauptverkehrszeiten ein Fahrzeug weniger eingesetzt werden. Die Personalkosten lassen sich dadurch jedoch kaum senken, da die Disposition der Fahrzeuge wiederum zusätzliche Personalressourcen benötigt. Ein Rufbusbetrieb wird ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen.

Saisonale Verbindungen

Das Postulat nennt explizit den Wunsch nach einer saisonalen Verbindung für das Strandbad Auslikon. Für solche Anlagen besteht gemäss Gesetz keine Erschliessungspflicht. Erste Abklärungen zeigen, dass der ZVV ein solches Busangebot nicht finanzieren würde. Die Betriebskosten müssten demnach vollumfänglich durch die Stadt Wetzikon oder Dritte (z.B. Sponsoringgelder) übernommen werden.

Sollte die Stadt Wetzikon ein Busangebot konkretisieren – und auch finanzieren – wollen, so stellen sich bei Badibussen u. a. folgende Herausforderungen:

- Routenwahl: Anbindung aller Quartiere der Stadt vs. Anzahl Linien und Fahrzeugbedarf
- Nachfrageschwankungen: Bei kurzfristigem Wetterumschwung (Gewitter) kann die Nachfrage kurzfristig deutlich grösser als das Angebot werden
- Zielgruppe: Personen, die sonst nicht zum See/ins Strandbad gehen oder die heute das Auto benötigen

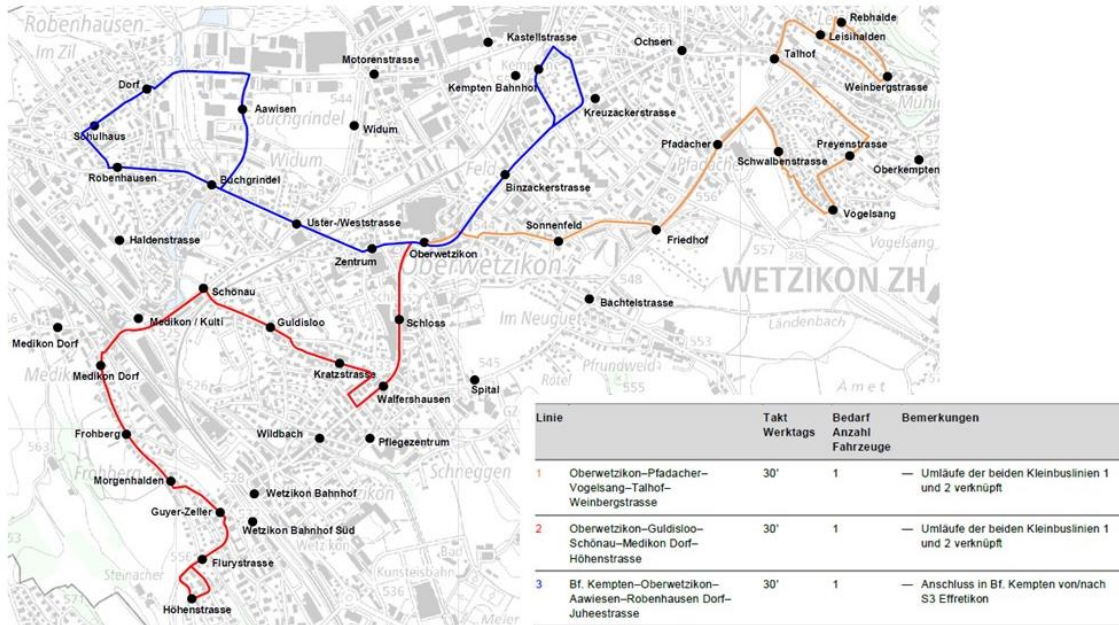
Das Postulat fordert auch, dass Winterverbindungen für Schüler aus Aussenwachen geprüft werden sollen. Die Schule Wetzikon hat klare Regelungen, wann ein Schulweg zumutbar ist und wann die Schule für Lösungen wie beispielsweise einem Transport mit dem Schulbus besorgt ist. Für Aussenwachen ist ein saisonales Busangebot nicht zielführend, da die Nachfrage für ein Angebot nur im Winter noch geringer ist, als sie über das ganze Jahr hinweg wäre.

Variantenvorschläge zur Erschliessung der Quartiere

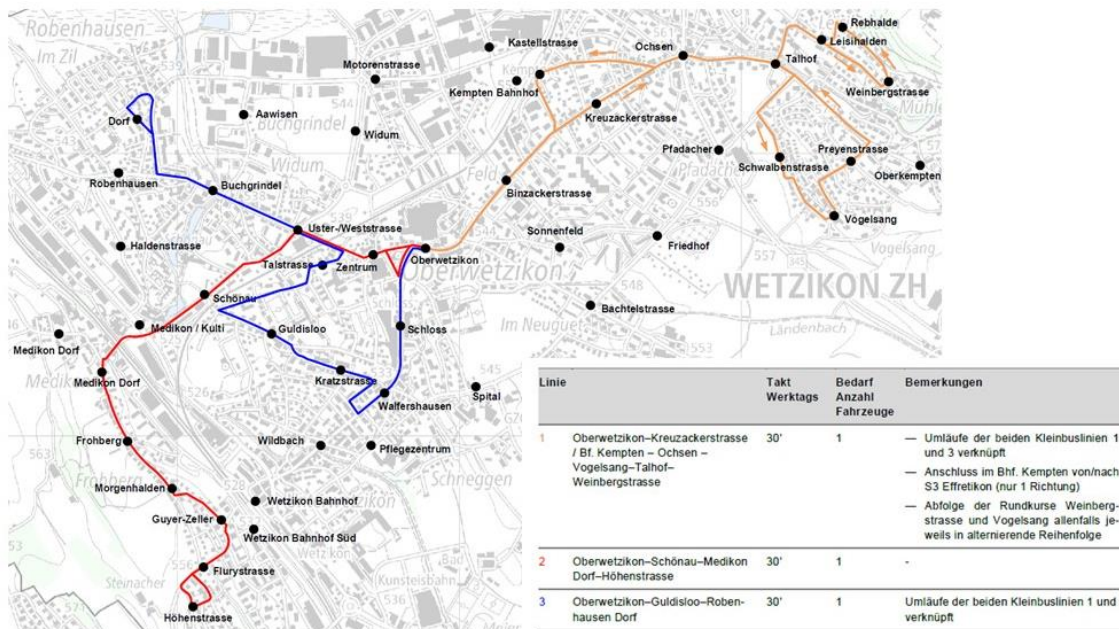
Zur Veranschaulichung wurden zwei Variantenvorschläge erarbeitet, wie ein Kleinbusnetz in Wetzikon aussehen könnte. Diese Varianten sind beispielhaft und stellen nicht fertige Konzepte dar. Grundsätzlich lässt sich aber sagen, dass die Erschliessung der sechs oben genannten Quartiere mit folgenden Kriterien zweckmässig wäre:

- Ein Halbstundentakt für die Kleinbuslinien wäre geeignet, damit die Buslinie im Alltag attraktiv genug ist und nicht zu lange Wartezeiten entstehen.
- Drei Kleinbuslinien wären für die Abdeckung der genannten Quartiere erforderlich, damit der Umlauf für einen Halbstundentakt mit einem Fahrzeug pro Linie möglich wäre.

Variantenvorschlag A



Variantenvorschlag B



Die hier beispielhaft dargestellten Varianten erlauben es, mit den halbstündlich verkehrenden Kleinbuslinien 1 und 2 die Quartiere Vogelsang, Leisihalde/Weinbergstrasse, Guldiloo, Froberg/Morgenhalden besser zu erschliessen. Die Fahrzeugumläufe von zwei Linien können in Oberwetzikon jeweils verknüpft werden, so dass in Oberwetzikon kein Wenden der Fahrzeuge erforderlich ist. An den Linienenden gibt es jeweils rund 3 bis 4 min Wendezeit. Eine weitere Kleinbuslinie 3 könnte Robenhausen Dorf (und Aawiesen) besser erschliessen und auch mit dem Bahnhof Kempten verbinden.

Ein Netz mit Kleinbuslinien ermöglicht auch zusätzliche Tangentialverbindungen wie beispielsweise Schönau–Oberwetzikon (Variante A) oder Buchgrindel–Ochsen (Variante B).

Idealerweise sollen in Oberwetzikon schlanke Anschlüsse zwischen "Gross- und Kleinbuslinien" angeboten werden. Aus Nachfragesicht sollte eine Umsteigeverbindung Bahnhof Wetzikon–Linie 850–Oberwetzikon–Kleinbuslinie–Vogelsang/Leisihalde/Weinbergstrasse angeboten werden. Die Grobentwicklung eines Fahrplans für beide Varianten hat gezeigt, dass das Ermöglichen von Umsteigeverbindungen in alle Richtungen nur teilweise möglich ist, da es sehr viele – den Fahrplan der Kleinbuslinien vorgebende – Abhängigkeiten gibt (Fahrplan der Linie 850, Schrankenschliesszeiten am Bahnübergang Asylstrasse, Umlaufzeiten Kleinbus, etc.).

Grobe Abschätzung der Kostenfolgen

Die in den Lösungsvarianten dargestellten Kleinbusnetze umfassen jeweils drei Linien. Verkehren diese wie angedacht im Halbstundentakt, so wird pro Linie ein Fahrzeug benötigt. Die Kosten für das Kleinbusnetz hängen stark von den Betriebszeiten der Linien ab. Je nach Betriebszeiten muss davon ausgegangen werden, dass die jährlichen Kosten pro Linie rund 350'000 bis 500'000 Franken betragen.

Der Betrieb eines Kleinbusnetzes mit drei Linien im Halbstundentakt dürfte somit zwischen 1 und 1,5 Mio. Franken pro Jahr bzw. rund 3'000 bis 4'000 Franken pro Tag betragen. Darin enthalten sind die Kosten für die Beschaffung/Amortisation der Fahrzeuge, die kilometerabhängigen Betriebskosten sowie die Kosten für die Fahrer (Annahme 15 Betriebsstunden/Tag an 365 Tagen pro Jahr). Verkehren die Busse nur montags bis samstags, so reduzieren sich die Jahreskosten um ca. 15 %.

Erste Abklärungen zeigen, dass ein Kleinbusnetz durch die Stadt Wetzikon finanziert werden müsste, da die genannten Quartiere gemäss Angebotsverordnung des Kantons als mit dem ÖV erschlossen gelten.

Neue Technologien

Zurzeit laufen schweizweit verschiedene Pilotversuche für selbstfahrende Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr (z.B. iamo im Furttal, AmiGo in der Ostschweiz). Die Stadt Wetzikon verfolgt diese Pilotversuche aktiv. Sollten diese praxis- und alltagstauglich sein, so wird ein Einsatz in der Stadt Wetzikon genauer untersucht.

Fazit und Empfehlung

Die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts getätigten und hier dargelegten Untersuchungen zeigen auf, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Kleinbuslinien erwartet werden darf. Da die Kleinbusse keine Gebiete mit Erschliessungspflicht gemäss Angebotsverordnung abdecken werden, ist gemäss ersten Abklärungen davon auszugehen, dass neue Kleinbuslinien durch die Stadt Wetzikon finanziert werden müssten. Der ZVV verlangt einen Kostendeckungsgrad von mindestens 30 %, damit eine solche Linie nach Ablauf des vierjährigen Versuchsbetriebs übernommen werden kann. Mit einer Kleinbuslinie ist dieser Kostendeckungsgrad in der Praxis kaum zu erreichen, weil das Potential zusätzlicher Fahrgäste angesichts der nur geringfügig tieferen Kosten wie beim Standardbus schlicht nicht ausreicht. Wird die Variante eines nicht konzessionierten öffentlichen Verkehrs (z.B. "mybuxi") gewählt, erfolgt die Finanzierung ebenfalls durch die Stadt Wetzikon. Die Stadt Wetzikon wird deshalb eine Interessenabwägung zwischen Kosten und Service für die Bevölkerung von Wetzikon vornehmen müssen. Zentral ist die De-

definition der Buslinien eines Kleinbusnetzes im Sinne des Service, dieser soll möglichst vielen Wetzikerinnen und Wetzikern einen Nutzen stiften.

Ein Kleinbusnetz würde einzelne Quartiere besser erschliessen und die Wege zur nächsten Bushaltestelle verkürzen. Die Kleinbuslinien dürften vor allem für innerstädtische Fahrten genutzt werden, da diese den Bahnhof Wetzikon nicht von überall her bedienen und daher für Fahrten von/nach ausserhalb Wetzikon wegen des zusätzlich erforderlichen Umsteigevorgangs nicht sehr attraktiv sind. Es ist zu erwarten, dass die mit den Kleinbuslinien erzielbare Zusatznachfrage an ÖV-Fahrgästen gering sein wird. Dennoch anerkennt der Stadtrat den Wunsch der Aussenwachen und einzelner Quartiere nach einer ÖV-Erschliessung und würdigt das Anliegen des Postulats.

Nach Abschluss des Gesamtverkehrskonzepts und im Rahmen der Ergebnisse der verschiedenen, schweizweit laufenden Pilotprojekte mit selbstfahrenden Fahrzeugen wird der Stadtrat dieses Thema angehen. Der Stadtrat strebt bei den selbstfahrenden Fahrzeugen aber keine Vorreiterrolle an. Beispielsweise können selbstfahrende Fahrzeuge für Aussenwachen eine Alternative für Park&Ride-Nutzung darstellen. Der Stadtrat verfolgt die laufenden Pilotprojekte aktiv, zeigt sich offen für diese Entwicklungen und ist bereit, neue Technologien für die Realisierung von selbstfahrenden Kleinbuslinien einzusetzen.

Akten

- SRB 2025/59 - Motion "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon", Nicht-Entgegennahme (Parlamentsgeschäft 25.04.01) vom 26. März 2025
- 25.04.01 Motion Schärer "Kleinbus-Konzept für den öV in Wetzikon" vom 14. Januar 2025

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin