

09. Mai 2025

Ortsplanungsrevision der Stadt Wetzikon

«Wetzikon vielsichtig»: Workshop #2 vom 2. April 2025 – Auswertung



Verfasser:innen

Tobias Langenegger und Lhamo Meyer

Inhaltsverzeichnis

1.	Auswertung Ergebnisse.....	4
2.	Übersicht Aussagen mit einer Glühbirne.....	4
2.1.	Fussverkehr	4
2.2.	Veloverkehr	4
2.3.	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5
2.4.	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	5
2.5.	Allgemeine Hinweise und Kommentare	5
3.	Erkenntnisse zum Thema Fussverkehr.....	6
3.1.	Fusswegverbindungen.....	6
3.2.	Infrastruktur und Gestaltung	6
4.	Erkenntnisse zum Thema Veloverkehr	7
4.1.	Gelbes Band	7
4.2.	Velowegverbindungen	7
4.3.	Infrastruktur und Gestaltung.....	7
5.	Erkenntnisse zum Thema ÖV	8
5.1.	Angebot/Erschliessung.....	8
5.2.	Infrastruktur und Gestaltung.....	9
5.3.	Allgemeine Hinweise zum ÖV	9
6.	Erkenntnisse zum Thema MIV	9
6.1.	Strassennetz/Verkehrslenkung.....	9
6.2.	Sonstige Anmerkungen zum MIV	10
7.	Allgemeine Hinweise und Kommentare	11
7.1.	Weitere Hinweise und Anforderungen einzelner Gruppen.....	11
7.2.	Offene Fragen einzelner Gruppen.....	11
7.3.	Allgemeine Hinweise zu den Grundlagen.....	11

Impressum

Ortsplanungsrevision,
«Wetzikon vielsichtig»

Auftraggeberin

Stadt Wetzikon, Stadtplanung

Verfahrensbegleitung

EBP AG, Projekt- und Prozessdesign
Ampio Partizipation GmbH, Partizipation und Kommunikation

Fotos

Stadt Wetzikon und Ampio Partizipation GmbH

1. Auswertung Ergebnisse

Dieser Bericht basiert auf den Ergebnissen des Workshops #2 vom 2. April 2025 zum Thema Mobilität. Bei diesem formulierten die Teilnehmenden Rückmeldungen zum gezeigten Stand des GVKs bezüglich der vier Verkehrsmittel Fussverkehr, Veloverkehr, MIV und ÖV sowie Inputs dazu, was ihnen für die künftige Mobilität von Wetzikon wichtig ist.

Für diesen Bericht wurden die Ergebnisse in mehreren Schritten ausgewertet. Alle Aussagen wurden nach dem Grad der Übereinstimmung und Häufigkeit der Nennung zusammenfassend beschrieben und anschliessend thematisch sortiert.

Am Schluss des zweiten Workshops markierten alle Gruppen ihre drei zentralen Aussagen mit einem Glühbirnen-Kleber. Diese Aussagen werden im Kapitel 2 thematisch strukturiert aufgeführt. In den Kapiteln 3 bis 7 folgt dann die oben beschriebene detaillierte Zusammenfassung aller Aussagen des Workshops.

2. Übersicht Aussagen mit einer Glühbirne

Legende:

Grün = Was passt

Rot = Was passt nicht

Gelb = Was fehlt / zu ergänzen

2.1. Fussverkehr

Fusswegverbindungen	Infrastruktur/Gestaltung
– Alles in 10-15 min erreichbar – Fusswegnetz engmaschiger lokal schauen, Durchlässigkeit attraktiver	– Fussgängerzone fehlt (verkehrsfrei) – Breitere Fussverkehrsflächen – Mehr Bänke für Wetzikon – Verschiedene Begegnungszonen an der Bahnhofstrasse – Erschwerte Überquerung der Zürcherstrasse: Wieso keine Unterführung? – Trottoirüberfahrten entschärfen

2.2. Veloverkehr

Gelbes Band	Velowegverbindungen	Infrastruktur/Gestaltung
– Gelbes Band: «Fluss» ist wichtig, heute viele Lücken und Ecken, Ziel: durchgehend «fliegend» – «Gelbes Band» verbesserungsfähig: direkter, attraktiv fahrbar durchgehend – Uns gefällt das Konzept gelbes Band – Mehr Überquerungen Zürcherstrasse vom gelben Band sind nötig – Gelbes Band: Medikion-Robank auch einschliessen	– Aktivitäten-Cluster mit Veloverkehr erschliessen → Schulen, Bahnhöfe, Spital	– Veloverkehr muss noch klarere Vorteile bieten gegenüber MIV, Wege müssen auch so gestaltet sein – Velo-Schwachstellen: schnelle Umsetzung der Sanierungen! – Veloinfrastrukturschwachstellen müssen zeitnah verbessert werden (Lückenschliessungen, gefährliche Stellen) – Sicherheit für Velofahrer zu gering! (zu viel teilen mit Autos) – Alle Fahrzeuge mit Nummernschildern auf die Strasse

Gelbes Band	Velowegverbindungen	Infrastruktur/Gestaltung
– Gelbes Band auch bei Spitalstrasse → Jetzige Situation mit Verengungen schwierig für Velofahrer – Mehr Velo- / Fussgängerinfrastruktur, gelbes Band, aber auf Strasse signalisieren		– Konflikte zwischen Fussgänger und Velofahrer in Unterführungen

2.3. Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Angebot/Erschliessung	Infrastruktur/Gestaltung
– Pendelzug Kempten – Wetzikon alle 10min – Buserschliessung Robenhausen – Anbindung Bahnhof Kempten mit Bus laut Konzept – Bahnhof Kempten mit Bus erschliessen – Buskonzept zu Bahnhof Kempten zusammen mit Fussverkehr und Freiräumen – Aussenquartiere sind zum Teil ohne ÖV, beispielsweise Ettenhausen (Kleinbusse?) – Rufsystem funktioniert wohl eher nicht – Aktuell keine Ortsbusse – Fehlende Busse zu Arbeitsplätzen (Schöneich)	– Mehr Raum schaffen für Busverkehr (Busspur in Staubereichen) – Bushaltestelle 852 bei Oase → Umsteigemöglichkeit → Sofort umsetzbar!

2.4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Strassennetz/Verkehrslenkung	Allgemeine Massnahmen zur Reduktion des MIVs
– Schleichverkehr / Ausweichverkehr raus aus den Wohnquartieren (zum Beispiel Robenhausen) → Seegräben – Motorenstrasse – Kindergartenstrasse – Linksabbieger in die Usterstrasse von Uster her verbieten! → Weststrasse – Einbahnverkehr (Bahnhof- / West- / Uster- / Spitalstrasse) – Hauptverkehrsachse MIV ändern (kantonaler Richtplan): statt Bahnhofstrasse vom Bahnhof bis Kirche neu: Weststrasse – Binzackerstrasse – Bahnhofstrasse → Chance für verkehrsfreies Zentrum	– Plan auf 40% bis 2050 → unser Vorschlag 20% bis 2050 – Pfortneranalgen zur Dosierung des Durchgangsverkehrs – Autonomes Fahren Auslikon → Kempten (o.ä.) benötigt ab 2028!

2.5. Allgemeine Hinweise und Kommentare

- Neue innovative Optionen? Autonome Fahrzeuge, bauen im Untergrund, Magnetschwebbahn
- Fuss- und Veloverkehr fördern und nicht «vermeiden»

3. Erkenntnisse zum Thema Fussverkehr

3.1. Fusswegverbindungen

- Der vorgelegte Stand der Fusswegnetzplanung wurde von mehreren Gruppen als positiv erachtet. Vieles sei in 10-15min erreichbar, es gäbe gute Wanderwege durch die Siedlungsgebiete und auch das Naherholungsgebiet sei gut zu Fuss erschlossen.
- Begrüsst wurde von einzelnen Gruppen das vergrösserte kommunale Fusswegnetz, Fusswege entlang der Bahnlinie in Kempten-Oberwetzikon sowie der «grüne Gürtel» in den Quartieren Ettenhausen, Robenhausen und Medikon.
- Eine Gruppe wünschte sich spezifisch ein Fusswegkonzept an der Binzackerstrasse und an der Stationsstrasse/Motorenstrasse mit Zugang zum Steiner/Bahnhof.
- Einer Gruppe ist es wichtig, dass das Fusswegnetz vermehrt lokal und engmaschiger betrachtet wird, sodass die Durchlässigkeit attraktiver ist.
- Gemäss einer Gruppe soll der Mitteleinsatz besser für mehr attraktive Hinterhofverbindungen als für teure Gehwegverbreiterungen erfolgen. Eine andere Gruppe wiederum äusserte explizit, dass es keinen Fussverkehr in den Hinterhof geben sollte, insbesondere nicht im Zentrum Oberwetzikon.

3.2. Infrastruktur und Gestaltung

- Wiederholt wurde auf Trottoirenden und gefährliche Strassenüberquerungen hingewiesen, zum Beispiel an der Zürcherstrasse, an der Ettenhauserstrasse bei der Migrol-Tankstelle, an der Kratzstrasse/Glärnischweg und Brücke sowie bei der Unterführung der Bahn an der Poststrasse.
- Mehrfach wurde die Aufenthaltsqualität der Fusswege diskutiert und betont, dass diese attraktiv zu gestalten sind. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang von Fusswegen wurden zum Beispiel Sitzgelegenheiten, Flanierstrecken, Verweilorte und eine Allee vorgeschlagen. Zwei Gruppen wünschten sich, dass das Fusswegnetz mit Fjorden und Freiräumen/Grünräumen vernetzt bzw. überlagert werden soll. Für bessere Auffindbarkeit der Fusswege wurden Beschilderungen/Wegweiser vorgeschlagen.
- Auch die Aufenthaltsqualität an der Bahnhofsstrasse gelte es gemäss mehreren Gruppen zu verbessern. Gemäss einer Gruppe sei sie verkehrstechnisch eine Katastrophe. Verschiedene Begegnungszonen könnten die Aufenthaltsqualität an der Bahnhofsstrasse steigern.
- Zwei Gruppen wünschten sich mehr Bänke für Wetzikon, insbesondere auch rund um Ettenhausen (nicht nur entlang des Flusses).
- Eine Gruppe begrüsst den Ansatz von breiteren Fussverkehrsflächen im GVK.
- Eine Gruppe wies darauf hin, dass das kommunale Netz sich noch immer zu fest an die befahrenen Hauptverkehrsstrassen orientiert. Andere Gruppen waren zudem der Auffassung, es gelte attraktive Fusswege weg von den Hauptverkehrsachsen und vermehrt in der Nähe der ÖV-Haltestellen zu planen.
- Gemäss einzelner Gruppen fehle im Konzept eine Fussgängerzone (verkehrsfrei) sowie eine Parkplatzreduktion zugunsten des Langsamverkehrs.
- Eine Gruppe schlug für direktere Wege ein sternförmig/kreisförmig ausgerichtetes Fusswegnetz vor.
- Eine Gruppe hat festgehalten, dass das Teilen der gleichen Wege für den Fuss- und Veloverkehr eher schwierig sei.
- Eine Gruppe hielt fest, dass Trottoirüberfahrten zu entschärfen seien.
- Eine Gruppe schlug vor, die «vier-V-Strategie» mit einem Parkraummanagement zu kombinieren.

- Eine Gruppe wies darauf hin, dass Schulwege in Zukunft sicherer gestaltet werden sollten. Dafür müsste vermehrt von den Schulhäusern aus gedacht werden.

4. Erkenntnisse zum Thema Veloverkehr

4.1. Gelbes Band

- Mehr als die Hälfte der Gruppen äusserten sich explizit zur Idee «Gelbes Band». Mehrheitlich wurde der Ansatz begrüsst, wobei vereinzelt noch Verbesserungsmassnahmen gefordert wurden (z.B. «durchgehend», «attraktiv fahrbar» und «fliessend»). Ein attraktives Velonetz animiert auch zu einer grösseren Nutzung.
- Für eine optimale Nutzung sollte das «Gelbe Band» explizit ausgemalzt werden.
- Eine Gruppe wies darauf hin, die Topografie beim «Gelben Band» zu berücksichtigen.
- Eine Gruppe war der Meinung, dass das «Gelbe Band» auch Medikon-Robank und die Spitalstrasse einschliessen sollte. Letztere sei aufgrund der Verengungen schwierig für Velofahrende.
- Eine Gruppe wünschte, dass das gelbe Band mehr Überquerungen der Zürcherstrasse aufweist.

4.2. Velowegverbindungen

- Grundsätzlich war eine Mehrheit der Gruppen der Meinung, dass der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden sollte. Dazu müsste der Veloverkehr gegenüber dem MIV klare Vorteile (z.B. Vortritt an Knoten) haben und attraktiv (z.B. gut signalisiert) sein. So könnte der Umstieg vom Auto aufs Velo gefördert werden. Auch die Infrastruktur sollte dementsprechend gestaltet und signalisiert sein.
- Gewünscht wurden von mehreren Gruppen bessere und sichere Veloverbindungen, zum Beispiel vom Bahnhof Unterwetzikon ins Zentrum, auf der Spitalstrasse sowie vom Bahnhof nach Robenhausen.
- Eine Gruppe begrüsst, dass das kommunale Velowegnetz vergrössert werden soll.
- Eine Gruppe wünschte sich spezifisch ein Velowegkonzept für die Binzackerstrasse.
- Eine Gruppe betonte, dass es für einen vermehrten Fokus auf eine durchgehende Veloverbindung eine:n «Velobeauftragte:n» brauche.
- Einer Gruppe war es wichtig, das Aktivitäten-Cluster sowie Schulen, Bahnhöfe oder das Spital besser mit dem Veloverkehr zu erschliessen.

4.3. Infrastruktur und Gestaltung

- Gemäss mehreren Gruppen weise die Veloinfrastruktur noch Schwachstellen auf, wie zum Beispiel Lücken oder gefährliche Stellen. Diese sollten möglichst zeitnah verbessert werden.
- Um die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen, wurde von den Teilnehmenden mehrere Ideen vorgeschlagen, beispielsweise separate Velostreifen an Kreuzungen oder Parallelrouten für langsamere Velos abseits der Hauptverkehrsstrassen.
- Mehrere Gruppen wiesen darauf hin, dass es eine klare Signalisation auf den Strassen brauche. Auch Velowege durch Quartiere, wie zum Beispiel das Champtnerfeld, brauchen eine intuitive Signalisation.
- Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass Velo- und Fusswege vermehrt getrennt werden sollten. So können Konflikte wie zum Beispiel in Unterführungen zwischen Fuss- und Veloverkehr vermieden werden.

- Verschiedene Velowege gilt es anzupassen und zu verbessern, zum Beispiel um den Bahnhof Wetzikon, bei der Bahnhofunterführung (für Velo befahrbar machen), an der Bahnhofstrasse und rundum die Kirche.
- Fünf Gruppen wiesen darauf hin, dass Velowege/Velostreifen im Winter vom Schnee besser geräumt und gepfadet werden sollten.
- Zwei Gruppen waren der Meinung, dass Fahrzeuge mit Nummernschildern (insbesondere auch schnelle E-Bikes) auf der Strasse fahren und von anderen Velos getrennt werden sollten.
- Zwei Gruppen wiesen darauf hin, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse/Geschwindigkeiten der Velofahrenden (E-Bikes, Gümmeler, Eltern und Kindern) in der Planung speziell zu berücksichtigen seien.
- Immer wieder gewünscht wurden breitere Velowege/Velostreifen, zum Beispiel auf den Hauptverkehrsachsen.
- Eine Gruppe hat positiv erwähnt, dass Velos an Ampeln früher losfahren dürfen und dass bei Ampeln Platz für Velos besteht, um sich vor den Autos aufzustellen.
- Eine Gruppe war der Meinung, dass ein Einbahnkonzept mehr Raum für das Velo schaffen könnte.
- Eine Gruppe betonte, dass Velos sowie Scooters nicht auf Trottoirs gehören.
- Eine Gruppe hielt fest, dass es für eine sichere, gemeinsame Nutzung verschiedener Verkehrsteilnehmenden zu wenig Strassen mit Tempo 30 gebe.
- Bzgl. Velo-Parkplätze war eine Gruppe der Meinung, dass die Anzahl der Velo-Parkplätze in den Bauvorschriften genauer definiert werden sollte.
- Eine Gruppe wünschte mehr Veloabstellplätze, zum Beispiel beim Bahnhof und bei Bushaltestellen. Zudem sollten unterschiedliche Velo-Abstellvorrichtungen erstellt werden, zum Beispiel Bügel oder das Modell vom Bahnhof Kempten. Letzteres könnte auch den Gebrauch von Lastenvelos fördern. Andere Gruppen wünschten generell attraktivere Velo-Parkplätze und eine bessere Abschiess-Infrastruktur.

5. Erkenntnisse zum Thema ÖV

5.1. Angebot/Erschliessung

- Grundsätzlich wurde das ÖV-Netz mit den vielen und guten Zug- und Busverbindungen von vielen Gruppen als positiv erachtet. Eine Gruppe begrüsst explizit das überregionale ÖV-Angebot (S-Bahn-Netz) und die dort geplanten Ausbauschritte. Es wurde auch gewürdigt, dass die Busse pünktlich verkehren, dass auf der Hauptachse ein guter Takt bestehen und dass die Bevölkerung mit dem ÖV von überall her schnell zum Bahnhof gelangen kann.
- Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass es eine bessere ÖV-Erschliessung der Aussenquartiere brauche, zum Beispiel für Ettenhausen und Medikon. Ortsbusse, Kleinbusse, ein Buxi oder Rufbusse könnten dafür eingesetzt werden.
- Sechs Gruppen wünschten sich eine bessere Anbindung des Bahnhofs Kempten an das Busnetz. Dazu wurde beispielsweise vorgeschlagen, die Linie 856 bis zum Bahnhof Kempten zu verlängern und ein Buskonzept zum Bahnhof Kempten mit Fussverkehr und Freiräumen zu erstellen. Im Weiteren hat eine Gruppe den Wunsch geäußert, einen Pendelzug zwischen Kempten und Wetzikon (alle 10min) einzuführen.
- Fünf Gruppen bemängelten die ÖV-Erschliessung von Robenhausen. Speziell erwähnt wurde, dass für Robenhausen die Anbindung an den Bahnhof verbessert (attraktivere Umsteigezeiten) und die zeitliche Abstimmung zwischen Bus und Bahn verbessert werden sollen. Der Rundkurs solle künftig wieder in beide Richtungen verkehren.

- Vier Gruppen äusserten sich zu den ungenügenden Querverbindungen und wiesen darauf hin, dass Tangentiallinien oder Rundkurse zwischen verschiedenen Quartieren deshalb wichtig wären.
- Drei Gruppen haben festgehalten, dass eine ÖV-Erschliessung von Auslikon/Badi fehle. Heute könnten insbesondere ältere Menschen, kleine Kinder oder Personen ohne Auto nur schwierig zum See und zur Badi gelangen. Es wurde angeregt, allenfalls ein saisonales Angebot im Sommer zu prüfen.
- ÖV-Verbindungen sollten die Randzeiten besser abdecken und alternative Betriebsszenarien (Rufbusse, Kleinbusse, etc.) in der Planung berücksichtigen werden. Eine andere Gruppe wies darauf hin, dass ein Rufbussystem wohl eher nicht funktioniere.
- Eine Gruppe schlug einen ÖV-Korridor zwischen Oberwetzikon/Kempton und Hinwil vor. Dies würde Verlagerungspotential bieten. Eine andere Gruppe stellte fest, dass mit einer solchen Buslinie auch Ettenhausen mit dem ÖV erschlossen werden könnte.
- Eine Gruppe hielt fest, dass Busverbindungen zu Arbeitsplätzen (Schöneich) fehlen.
- Eine Gruppe wünschte, wenn möglich, eine bessere ÖV-Erschliessung in den Quartieren.
- Gemäss einer Gruppe bräuchte es eine bessere ÖV-Verbindung Richtung Bauma.
- Der Einbezug der Einkaufsmöglichkeiten (Migros-Provisorium) sei gemäss einer Gruppe in der Busplanung (Binnenverkehr) nicht ersichtlich.
- Eine Gruppe wies darauf hin, dass Buslinien v.a. im Winter überlastet seien, zum Beispiel die Linien 850/851.
- Eine Gruppe war der Meinung, dass eine Stadtbahn zwischen Fehraltorf und Hinwil mit einer Haltestelle in Oberwetzikon fehle.
- Eine Gruppe schlug ein Bahnhofstrassen-Tram vor. Das Thema Tram sollte gemäss einer anderen Gruppe generell stärker thematisiert werden.

5.2. Infrastruktur und Gestaltung

- Mehrere Gruppen wünschten sich spezifische, neue Bushaltestellen, zum Beispiel bei der Oase (Bus 852/853) oder beim Buchgrindel.
- Gemäss einer Gruppe könnte eine Aufwertung des Bahnhofs Kempton zur Entlastung des Bahnhofs Unterwetzikon beitragen.
- Eine Gruppe schlug mehr Raum für den Busverkehr vor, z.B. eine Busspur in Staubereichen.

5.3. Allgemeine Hinweise zum ÖV

- Mehrere Gruppen wiesen auf innovative Optionen hin, wie zum Beispiel automatisierte Fahrzeuge oder eine Magnetschwebbahn.
- Eine Gruppe forderte, dass das Management der ÖV-Bevorzugung verbessert werden sollte.
- Eine Gruppe fragte sich, ob aufgrund des erwarteten Bevölkerungszuwachses der ÖV ausgebaut wird.
- Eine Gruppe war der Meinung, dass die ÖV-Tickets zu teuer seien und merkte an, dass viele Orte mit dem Auto günstiger und schneller zu erreichen sind.

6. Erkenntnisse zum Thema MIV

6.1. Strassennetz/Verkehrslenkung

- Eine Gruppe hielt fest, dass weniger MIV gut sei. Eine andere Gruppe meinte, dass ein konsequenter Fokus auf den Fuss-/Veloverkehr und ÖV die MIV-Probleme löse.

- Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass der (quartierfremde) Verkehr in den Wohnquartieren vermehrt auf die Hauptachsen gelenkt werden sollte, zum Beispiel auf die Weststrasse.
- Vier Gruppen schlugen in den Wohnquartieren Tempo 30 Zonen vor. Eine Gruppe wünschte zudem eine Temporeduktion in Oberwetzikon und am Bahnhof.
- Zwei Gruppen bemängelten den Schleich- und Ausweichverkehr in den Quartieren Robenhäusern (Seegräbner-/Motorenstrasse), Morgenhalden und an der Kindergartenstrasse.
- Zwei Gruppen forderten ein verkehrsfreies Zentrum bei Migros/Kirche bzw. eine autofreie Bahnhofstrasse.
- Zwei Gruppen schlugen mehr Einbahnstrassen vor, zum Beispiel auf der Bahnhofs-, West-, Uster- und Spitalstrasse.
- Zwei Gruppen wünschten sich an den Ortseingängen Pfortneranlagen zur Dosierung des Verkehrs.
- Eine Gruppe schlug vor, die Hauptverkehrsachse Bahnhofstrasse zu ändern (kantonaler Richtplan). Die Hauptverkehrsachse sollte statt via Bahnhofstrasse vom Bahnhof bis zur Kirche neu via Weststrasse – Binzackerstrasse – Bahnhofstrasse führen. Diese biete eine Chance für ein verkehrsfreies Zentrum. Eine Gruppe wünscht die Ausarbeitung einer Alternative zur Westtangente und ein autofreies Zentrum.
- Eine Gruppe meinte, dass die Konzentration des MIVs auf den Hauptachsen Barrieren für Fjorde schaffe.
- Eine Gruppe hielt fest, dass das Konzept der Hauptverkehrsachsen nicht passe, es gebe stark befahrene Querverbindungen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen.
- Eine Gruppe fragte sich in Bezug auf die Weststrasse, wie und wohin der Verkehr gelenkt werden sollte.
- Eine Gruppe wies darauf hin, dass die Stationsstrasse bei der Kreuzung des Bahnübergangs verwirrend und gefährlich sei.
- Gemäss einer Gruppe soll das Linksabbiegen in die Usterstrasse von Uster her verboten werden, damit der Verkehr via Weststrasse geführt wird.

6.2. Sonstige Anmerkungen zum MIV

- Fünf Gruppen waren der Meinung, dass der Verkehr mit einer Reduktion der notwendigen Anzahl Parkplätze pro Wohnung reduziert werden könnte. Zwei Gruppen wünschten sich autoarme bzw. autofreie Siedlungen (z.B. in der ÖV-Gütekategorie A). Eine Einflussnahme sei über Gestaltungspläne/BZO zu nehmen.
- Wiederholt wurde betont, dass Carsharing vermehrt zu fördern sei und bei Neubauten anstatt privater Parkplätze angeordnet werden könnte.
- Zwei Gruppen äusserten sich zum Gewerbe- und Warenverkehr. Dieser gelte es bei der Verkehrsplanung mitzudenken, zum Beispiel genügend Parkplätze für Handwerker.
- Gemäss einer Gruppe sei eine Verlinkung mit dem Aggloprogramm notwendig.
- Eine Gruppe merkte an, dass das Wachstum beim MIV zu wenig berücksichtigt werde.
- Eine Gruppe hielt fest, dass Wetzikon ein Stosszeitenproblem (und nicht ein Verkehrsproblem) habe und es gelte insbesondere dafür Lösungen zu finden.
- Eine Gruppe schlug statt der angestrebten MIV-Reduktion auf 40% bis 2050, eine Reduktion auf 20% bis 2050 vor.
- Eine Gruppe wies darauf hin, dass das autonome Fahren zu berücksichtigen sei (Parkplätze, Vernetzung). Zwischen Auslikon und Kempten (o.ä.) werde das autonome Fahren ab 2028 benötigt.
- Eine Gruppe wünschte sich genügend Parkplätze.

- Eine Gruppe hielt fest, dass die Citylogistik momentan ungenügend sei.
- Eine Gruppe meinte, dass Neuzuzüger aufs Auto verzichten, sei unrealistisch.
- Gemäss einer Gruppe brauche es eine Strategie zur Vermeidung von Elterntaxis zu Schulen.

7. Allgemeine Hinweise und Kommentare

7.1. Weitere Hinweise und Anforderungen einzelner Gruppen

- Die Perspektive des Konzepts sei viel zu lange, da die Probleme heute schon da seien.
- Ein vermehrtes «Umdenken in der Nutzung der Strasse» sei nötig.
- Schwierige Knotenpunkte sollten sofort behoben werden und die Umsetzung der Massnahmen zeitnah geschehen.
- Freiräume sollen für alle nutzerfreundlicher gestaltet werden.
- Statt Gesetzen sollten mehr Anreize geschaffen werden.
- Kempten brauche mehr Einkaufsmöglichkeiten, um näher an eine 10 min Stadt zu kommen und so den Verkehr zu reduzieren.
- Co-Workingspace könnte den Verkehr zum Arbeitsplatz vermeiden.
- Arbeitsplätze sollen geschaffen werden.
- Es werde zu wenig von Strassenraum gesprochen (nur von Strassen/Wegen). Bei der Planung des Strassenraums gelte es auch Plätze, Bäume und Begrünung umzusetzen. Aufgrund der Verknüpfung von Werkleitungen und Strassen fehle am Schluss die Begrünung.
- Die LED-Beleuchtung funktioniere nur bedingt und reagiere bei Fussgänger:innen teilweise viel zu spät.
- Viele Kreisel (alle Fahrzeuge)
- Die öffentlichen Parkplätze beim Migros-Projekt seien ein Widerspruch zur Mobilitätsstrategieentwickelten Verkehrsstrategie.
- Der Umgang mit (Miet)-E-Trottis sei zu hinterfragen / zu klären.
- Blaue / Grüne Elemente für Verbesserung Klima
- Einzelmeinung: Der Autobahnanschluss fehle in Wetzikon.

7.2. Offene Fragen einzelner Gruppen

- Was bringen smarte Verkehrsleitsysteme?
- Was bringen abrufbare autonome Fahrzeuge?
- Warum ist der lokale ÖV nicht gratis (für einen reduzierten Ziel- und Quellverkehr)?
- Wo ist das Vernetzen (aus der vier-V-Strategie)?

7.3. Allgemeine Hinweise zu den Grundlagen

- Grundsätzlich wurde die Mobilitätsstrategie begrüsst, insbesondere die Stossrichtungen, der vermehrte Fokus auf die Förderung des ÖV und Langsamverkehrs sowie die «vier-V-Strategie». Letztere sollte gemäss einer Gruppe in der Schule als pädagogischer Schwerpunkt behandelt werden.
- Gemäss einer Gruppe sei die Kontextualisierung der Themen ungenügend.