

**Patrick Neuhaus**  
**Diplomarbeit 2004**

# Entwicklungskonzept Wetzikon





## Abstract

Wetzikon ist eine Stadt im Zürcher Oberland, welche kaum als solche wahrgenommen wird. Auswärtige erleben Wetzikon als eine lange Strasse. Es fehlen strukturelle Akzente, welche die Stadt erlebbar machen und die Orientierung ermöglichen. Die Bewohner von Wetzikon identifizieren sich grösstenteils mit den ursprünglichen fünf Dörfern, den eigentlichen Stadtteilen. Beide Wahrnehmungen basieren auf dem fehlenden Charakter und der Identitätslosigkeit der Stadt Wetzikon als solche.

Die vorliegende Arbeit behandelt die vorhandenen Qualitäten von Wetzikon und die daraus resultierenden Chancen für deren Entwicklung. Ziel der Arbeit ist es, ein Entwicklungskonzept für Wetzikon zu erstellen, welches die spezielle Lage im Einzugsgebiet von Zürich und die Zentrumsfunktion innerhalb des Zürcher Oberlandes berücksichtigt.

Durch eine breit geführte Analyse der Entstehung des Ortes, der Funktionen des Regionalzentrums Wetzikon, der Bewohner- und Wirtschaftsstrukturen, der regional bestimmten Tendenzen und der räumlichen Ausprägungen werden zahlreiche, gemeindespezifische Erkenntnisse dargestellt und zu Handlungsanweisungen verdichtet. Diese Anweisungen bilden die Basis des räumlichen Entwicklungskonzepts.

Das räumliche Entwicklungskonzept soll eine Vision für die Stadt Wetzikon entwickeln. Innere Verdichtung und Schaffung des fehlenden urbanen Kitts sind dabei zentrale Elemente des Konzeptes. Wetzikon soll dadurch eine städtische Identität erhalten und damit sowohl für Auswärtige als auch für die Bewohner als Zentrum erkennbar und als Stadt erlebbar werden. Dabei werden bestehende Strukturen hinterfragt und das Potenzial von grossräumigen Veränderungen aufgezeigt.

In der Konkretisierung wird an zentralen Elementen des Konzeptes aufgezeigt, wie die konzeptionellen Inhalte angegangen werden müssen, um deren Umsetzung einzuleiten.

Als Schlüsselgrundstück der städtischen Neustrukturierung zeigt sich dabei ein Industriegebiet an bedeutender Lage. Die rechtlichen Möglichkeiten einer Umnutzung und die Neustrukturierung des neuen Stadtquartiers werden daher am Schluss der Arbeit vertieft behandelt.



## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Übersicht</b> .....	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Rückblick</b> .....	<b>13</b>
<b>3.</b>	<b>Status quo</b> .....	<b>27</b>
<b>4.</b>	<b>Überkommunale Betrachtung</b> .....	<b>63</b>
<b>5.</b>	<b>Entwicklungsziele</b> .....	<b>75</b>
<b>6.</b>	<b>Räumliches Konzept</b> .....	<b>81</b>
<b>7.</b>	<b>Seequartier</b> .....	<b>101</b>
<b>8.</b>	<b>Ausblick&amp; Anhang</b> .....	<b>117</b>





## **Inhalt**

<b>1.1</b>	<b>Einleitung und Zielsetzung</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2</b>	<b>Geographische Lage</b> .....	<b>9</b>
<b>1.3</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>10</b>
<b>1.4</b>	<b>Vorgehensweise</b> .....	<b>11</b>

## 1.1 Einleitung und Zielsetzung

„(...) Zwei schwer wiegende Probleme machen uns zu schaffen: das Bevölkerungswachstum und die Migration in die Grossstädte. Die Zahl der Weltbevölkerung beträgt gegenwärtig 6.4 Milliarden, bis in zehn Jahren wird sie auf 7.5 Milliarden geschätzt. Im Jahr 2015 wird es rund 23 „Megastädte“ mit über 10 Millionen Einwohnern geben, 19 davon in Entwicklungsländern, in denen dann bis zu 50 Prozent der Bevölkerung Stadtbewohner sein werden. Wie werden die Städte aussehen?

**Verdichten! Verdichten!** Städte, die in die Fläche wachsen, sind weit weniger energieeffizient als hoch verdichtet gebaute Metropolen. (...)

Um den Autoverkehr zu reduzieren, müssen wir uns für kompakte Städte und hoch verdichteten Städtebau stark machen. Kritiker wenden ein, jede Erhöhung der Bebauungsdichte führe zu einer Verschlechterung der Lebensqualität. Das ist nicht zwangsläufig so. Monaco und Macao, die beiden Städte mit der höchsten Bevölkerungsdichte weltweit, rangieren an entgegengesetzten Enden des wirtschaftlichen Spektrums. In London weisen einige der Bezirke mit der höchsten Bewohnerdichte zugleich die höchste Wohn- und Lebensqualität auf. (...) Ganzheitliches Denken muss gleichermassen auf Infrastruktur, Verkehrs- und Transportsysteme, Strassen und den öffentlichen Raum insgesamt angewendet werden – auf den „urbanen Kitt“, der eine Stadt im Inneren zusammenhält. Die Qualität der Infrastruktur wirkt sich unmittelbar auf die Lebensqualität einer Stadt aus. (...) Örtliche Lebensgemeinschaften etablieren sich, wenn ein Verkehrsanschluss, Firmen, Schulen und Läden von den Wohnungen aus zu Fuss oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sind.

(...) Den Architekten wird 2005 eine wichtige Funktion als Fürsprecher nachhaltiger städtebaulicher Lösungen in aller Welt zukommen. Wir brauchen auch mehr fortschrittliche Bauunternehmer und Politiker mit dem Mut, der Gesellschaft Ziele zu setzen und Anreize für deren Verwirklichung anzubieten. (...)

### Auszüge aus einem Text von Norman Foster, britischer Architekt:

Im Jahr 2015 wird es rund 23 Megastädte mit mehr als 10 Millionen Einwohnern geben  
[Quelle: Das Magazin, Nr. 49 2004]

Weltweit nehmen die grossen Städte an Bedeutung zu, sie gelten als Motoren des Wirtschaftswachstums und sind somit zentrale Anziehungspunkte für die stetig zunehmende Bevölkerung. Städte haben eine hohe volkswirtschaftliche Kraft und kulturelle Dynamik – wesentliche Faktoren der Migration.

Zu den 23 von Norman Forster beschriebenen Städten, welche im Jahr 2015 über zehn Millionen Einwohner zählen, wird wohl keine der Schweizer Städte gehören. Das global feststellbare Phänomen gilt aber auch für die Schweiz: Immer mehr Menschen leben in einem städtisch geprägten Umfeld. Rund 70 Prozent der schweizerischen Wohnbevölkerung lebt in städtischen Gebieten. Dieser zunehmende Verstädterungsprozess bringt auch Probleme mit sich. Die grossen Schweizer Städte dehnen sich immer mehr aus (Suburbanisierung), was zu einer flächenintensiven Zersiedelung der Landschaft führt. Dadurch werden unverbaute und naturnahe Landschaften in der Nähe der Grossstädte zurückgedrängt und immer seltener. Die noch intakten Landschaften werden umso wertvoller, was den Druck auf diese Flächen zusätzlich erhöht.

Die wirtschaftliche Entwicklung und die stetig zunehmende Mobilität führen zu einer funktionalen Entmischung. Arbeits- und Wohnorte liegen immer weiter auseinander und haben eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zur Folge. Vor allem der motorisierte Verkehr belastet immer mehr ganze Stadtteile mit Stau, Lärm und Abgasen, was sowohl Kernstädte als auch Agglomerationsgemeinden vor grosse Verkehrsprobleme stellt und Auswirkungen auf die Siedlungsplanung hat.

Neben der funktionalen kommt es auch verstärkt zu einer sozialen Entmischung, indem immer mehr junge Familien in die äusseren Agglomerationsgemeinden der Kernstädte ziehen.

Kernstädte haben zunehmend mit Finanzproblemen zu kämpfen, was es ihnen immer schwieriger macht, ihre Zentrumsfunktionen im kulturellen und wirtschaftlichen Bereich zu erfüllen.

Die Herausforderungen, vor denen die Städte stehen, überschreiten immer öfter ihre sachlichen und politischen Zuständigkeiten. Es braucht innerhalb Agglomerationen und Regionen eine intensiviertere Zusammenarbeit. Der Bund hat diese Entwicklung erkannt und 1996 mit den „Grundzügen der Raumordnung Schweiz“ und der „Botschaft über die Neuorientierung der Regionalpolitik“ die ersten Voraussetzungen für Veränderungen geschaffen.

Situation und Entwicklung von Wetzikon stehen in engem Kontext zu den globalen Tendenzen. Die geographische Lage der Gemeinde Wetzikon im Zürcher Oberland lässt eine Abhängigkeit von der Weltstadt Zürich vermuten. In Wetzikon müssten daher Auswirkungen der Suburbanisierung erkennbar sein. Wobei speziell der S-Bahnanschluss und die hohe Qualität der Landschaft diese Entwicklung noch zusätzlich fördern dürften.

Gleichzeitig ist Wetzikon (gemäss statistischer Erhebung des Bundes) das Zentrum einer eigenen Agglomeration, womit in Wetzikon die bekannten Kernstadtproblematiken zu erkennen sein müssten.

Grundsätzlich sind die Auswirkungen dieser zwei konträren funktionalen Positionen gegenläufig. Es gilt daher diese Zusammenhänge für Wetzikon aufzuzeigen und die spezifische Situation der Gemeinde im regionalen Kontext darzulegen. Durch die Klärung der regionalen Funktionen von Wetzikon können Ziele abgeleitet und Schwerpunkte der Entwicklung definiert werden.

**Das Ziel dieser Arbeit ist es, ein räumliches Entwicklungskonzept für die Gemeinde Wetzikon zu erstellen. Zur Erarbeitung der Ziele und Entwicklungsschwerpunkte sollen die regionalen Gegebenheiten berücksichtigt werden.**

Bei der räumlichen Umsetzung sollen die im Text von Norman Foster aufgeführten Anliegen Berücksichtigung finden. Es soll geprüft werden, ob eine sinnvolle Verdichtung und somit eine Einschränkung der flächigen Ausbreitung realisierbar ist und sich Wetzikon damit zu einer kompakten Stadt entwickeln könnte. Ebenso soll geprüft werden, an welchen Stellen ein „urbaner Kitt“ notwendig ist, um den Zusammenhalt der Stadt zu verbessern.

## 1.2 Geographische Lage

Wetzikon liegt inmitten des Zürcher Oberlands, an der Verkehrsachse Zürich – Uster – Wetzikon - Rapperswil. Die Städte Zürich, Winterthur und Rapperswil, sowie der Flughafen Kloten liegen alle lediglich circa 20 Fahrminuten entfernt.

Topographisch liegt die Gemeinde am Fusse des nordöstlichen Hügelzugs mit Bachtel und Rosinli, welcher nördlich an die Gemeinde angrenzt. In die entgegengesetzte Richtung, südwestwärts, zeigt sich die Landschaft offen, mit Ausblick in die Alpen.

Im Weiteren grenzt Wetzikon direkt an den Pfäffikersee.

Wetzikon liegt in einer äusserst abwechslungsreichen und vielseitigen Naturlandschaft und ist trotzdem sehr zentral gelegen.



**Abb.:**  
Geographische Lage  
von Wetzikon  
[eigene Darstellung]

## 1.3 Aufgabenstellung

Mit dieser Arbeit „Entwicklungskonzept Wetzikon“ gilt es für die Gemeinde Wetzikon ein räumliches Konzept zu erstellen. Fundierte Entwicklungsziele sollen erarbeitet und räumlich umgesetzt werden.

Folgende Fragestellungen sind grundsätzlich zu beantworten:

- **Welches sind heute die regionalen Funktionen von Wetzikon?**
- **Was sind die Entwicklungsmöglichkeiten von Wetzikon?**
- **Mit welchem weiteren Vorgehen können mögliche Chancen wahrgenommen werden?**
- **Wie können die Entwicklungsziele der Gemeinde räumlich umgesetzt werden?**

Das Entwicklungskonzept soll sich dabei ausdrücklich nicht nur auf die Gemeinde und deren Entwicklung beschränken. Es gilt vielmehr die globalen Tendenzen und deren Auswirkungen auf die Region Zürcher Oberland zu erkennen und aufzuzeigen. Daraus sollen wiederum die wichtigsten Auswirkungen auf die Gemeinde Wetzikon herausgearbeitet und in einem räumlichen Konzept deren örtliche Umsetzung aufgezeigt werden.

Bei der Erarbeitung der Entwicklungsziele werden für eine umfassende Betrachtung auch „weiche Faktoren“ (Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur, Umwelt, Trends, Instrumente) berücksichtigt. Die konzeptionelle Umsetzung beschränkt sich hingegen auf die räumlich-physischen Elemente (Siedlung, Landschaft, Verkehr, Infrastruktur).

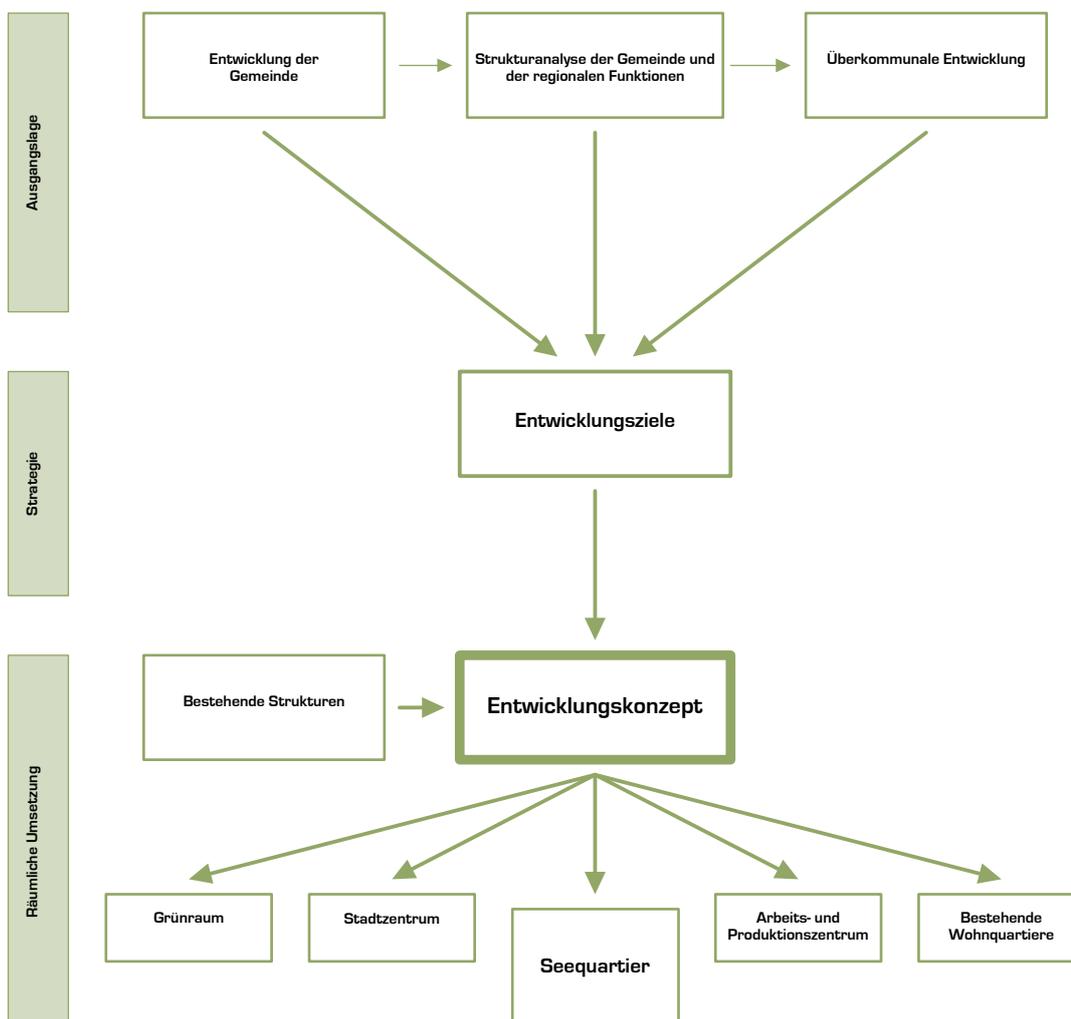
## 1.4 Vorgehensweise

Die Arbeit richtet sich nach einem am „Ist-Zustand“ orientierten Vorgehen. Durch dieses Vorgehen soll zuerst die heutige funktionale und räumliche Situation geklärt und ihre Herleitung aufgezeigt werden. Ergänzt werden diese Grundlagen durch die übergeordneten, gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen. Auf diesen Erkenntnissen aufbauend, werden Entwicklungsziele formuliert und anschliessend im Entwicklungskonzept räumlich umgesetzt. Elemente des gesamtstädtischen Konzepts werden vertieft und durch Ziele und Massnahmen der Umsetzung konkretisiert.

Dabei werden folgende Kapitel behandelt:

### 2. Rückblick

Um verstehen zu können, aus welchem Grund sich die räumliche Situation heute so präsentiert wie wir sie antreffen, wird zuerst die Entstehung und das Heranwachsen der Gemeinde betrachtet. Daraus werden Rückschlüsse für die heutige Problematik und für künftige Entwicklungsmöglichkeiten gezogen.



### **3. Status quo**

Durch eine ausführliche Analyse des Ist-Zustandes werden verschiedene Erkenntnisse erarbeitet, auf denen das weitere Vorgehen beruht. Regionale Funktionen werden aufgezeigt und ihre Bedeutung für Wetzikon dargestellt. Aber auch die Abhängigkeit von Zürich und deren Auswirkungen werden betrachtet. Damit können zentrale Aussagen zu den künftigen Funktionen und regionalen Aufgaben der Gemeinde Wetzikon gemacht werden.

### **4. Überkommunale Betrachtung**

Während sich der Rückblick und das Kapitel Status quo mit vergangenen und gegenwärtigen Inhalten der Gemeinde auseinandersetzt, handelt es sich bei der überkommunalen Betrachtung vorwiegend um die zukünftige Entwicklung der globalisierten Wirtschaft und der daraus resultierenden Chancen für die Region Zürcher Oberland.

### **5. Entwicklungsziele**

Die vielen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, die in den Kapiteln zwei bis vier erarbeitet wurden, werden an dieser Stelle zu Thesen und Entwicklungszielen für die Gemeinde Wetzikon konkretisiert. Diese Ziele bilden die Basis für das räumliche Entwicklungskonzept Wetzikon.

### **6. Räumliches Konzept**

Die Themen der Entwicklungsziele werden an dieser Stelle räumlich aufgezeigt. Durch eine Stadtraumanalyse werden Probleme der heutigen Situation erarbeitet und in das Entwicklungskonzept integriert.

Bei einzelnen Schwerpunktsthemen werden Ziele und Massnahmen zur Umsetzung des Konzeptes erstellt.

### **7. Seequartier**

Das Seequartier bildet das eigentliche „Juwel“ des Entwicklungskonzepts. Dessen Umsetzung ist komplex. Es wird daher aufgezeigt, wie eine Umnutzung dieses wichtigen Quartiers durchgeführt werden könnte.



## Inhalt

<b>2.1</b>	<b>Ortsgeschichte</b>	<b>15</b>
2.1.1	Fünf Dörfer werden zu einer Gemeinde	15
2.1.2	Industrialisierung in Wetzikon	17
2.1.3	Eisenbahnanschluss	19
2.1.4	Anfang 20. Jahrhundert	20
2.1.5	Oberlandstadt	21
2.1.6	Zahlen, Daten, Fakten	23
<b>2.2</b>	<b>Erkenntnisse</b>	<b>24</b>
2.2.1	Zwischen Dorf und Stadt	24
2.2.2	Zentrum	25
2.2.3	Verkehr	26
2.2.4	Wirtschaftswandel	26

## 2.1 Ortsgeschichte

Wie jede Gemeinde hat Wetzikon seine eigene, spezifische Geschichte, welche den Ort prägt. So gab es Zeiten, in welchen sich Wetzikon massiv verändert hat und wiederum solche, welche in Wetzikon kaum Spuren hinterlassen haben.

Um das heutige Erscheinungsbild und die Zusammensetzung der Gemeinde aus ehemals fünf eigenständigen Dörfern zu verstehen, ist die Betrachtung der Ortsgeschichte unerlässlich. Die geschichtliche Entstehung sowie die Zusammenführung der Dörfer in die politische Gemeinde Wetzikon wird nachstehend zusammenfassend aufgeführt. Dabei werden im Wesentlichen raumwirksame Ereignisse erwähnt.

### 2.1.1 Fünf Dörfer werden zu einer Gemeinde

Der Ort Wetzikon wurde um das Jahr 1200 erstmals aktenkundig. Die Gegend war aber bereits in früheren Zeiten bewohnt. Davon zeugen noch heute Grabhügel und Überreste von Pfahlbauten am Pfäffikersee. Sie stammen aus Zeiten, als sich die ersten Jäger und Sammler sesshaft machten. So sind auf einem rund 50'000 Quadratmeter grossen Gebiet in Robenhausen Pfahlbauten, welche bis 3'700 Jahre vor Christus zurückgehen, zu finden.

In Kempton sind aus dem ersten Jahrhundert nach Christus Spuren eines Gutshofes mit Nebenbauten zu finden. Dessen Standort scheint in engem Zusammenhang mit der Römerstrasse zu stehen, welche von Oberwinterthur nach Kempratzen führte. An gleicher Stelle entstand in der nachrömischen Zeit das mittelalterliche Kempton.

Die anderen Ortsteile von Wetzikon lassen sich nicht so weit zurückverfolgen. Selbst über die Erstellung der Burg Wetzikon ist keine genaue zeitliche Zuordnung möglich. Die Burg taucht aber im 13. Jahrhundert zum ersten Mal in historischen Quellen auf. → 1

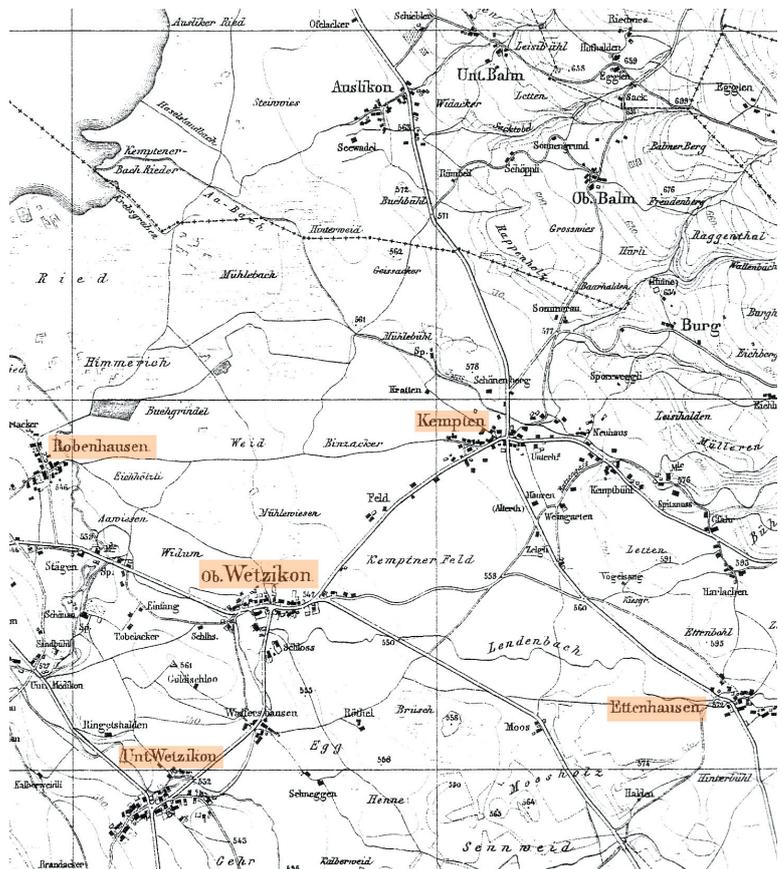
Bis zur helvetischen Revolution 1798 hatten die Dörfer Robenhausen, Kempton, Ettenhausen sowie Ober- und Unterwetzikon wenig miteinander zu tun.

Sie waren drei verschiedenen Landvogteien zugeordnet.

Die Revolution von 1798 stürzte die Landvögte samt Gerichtsherren vom Thron und räumte mit dem komplizierten Geflecht der unterschiedlichen Zuständigkeiten auf. Es entstand der heutige Kanton Zürich und gleichzeitig die politische Gemeinde Wetzikon. In

↳ 1  
Wetzikon eine Geschichte; 2001

Abb.: Die Dörfer von Wetzikon 1850, freier Massstab [Quelle: Wild Karte]

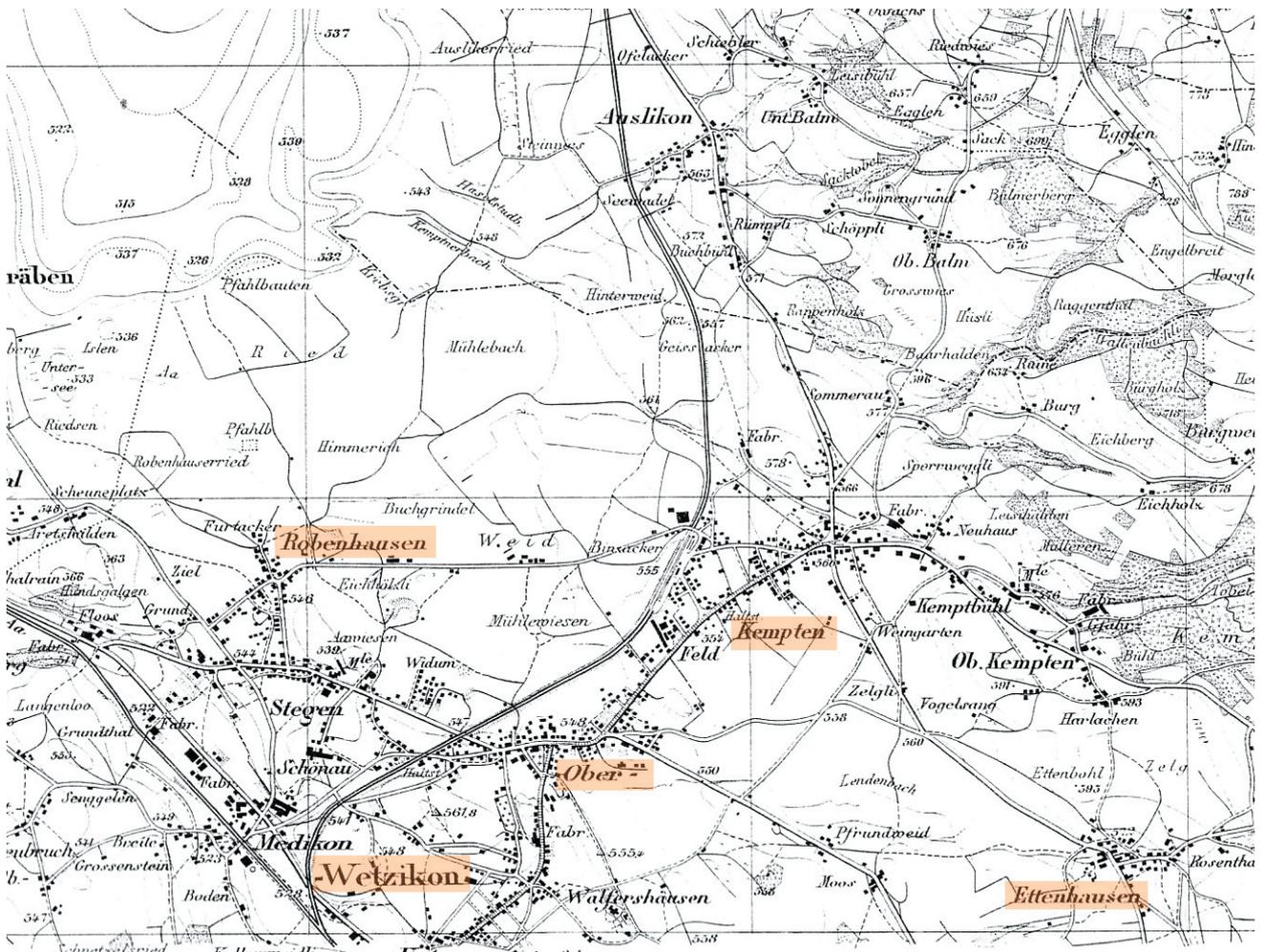


der Helvetik wurden alle Bewohner innerhalb einer Kirchgemeinde zu einer Einwohnergemeinde zusammengefasst. Dabei handelte es sich zunächst lediglich um eine Einwohnergemeinde, welche keine Konkurrenz zu den alten Dorfgemeinden darstellte. Diese hatten nach wie vor die Aufgabe, die gemeinsame Allmend zu verwalten und die Bewirtschaftung der Flur zu organisieren. Die politische Gemeinde nahm nur staatspolitische Aufgaben wie die Durchführung von Wahlen und Abstimmungen wahr.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts verloren die Zivilgemeinden nach und nach ihre Kompetenzen, wie beispielsweise die Erteilung des Bürgerrechtes, das Strassenwesen und die Feuerwehr. Ausserdem wurden auf Geheiss des Kantons Schulgemeinden gebildet.

Am Anfang des 20. Jahrhunderts erlebten die Zivilgemeinden nochmals eine Blütezeit. Das nachbarschaftliche Politisieren stärkte das Selbstwertgefühl der Dörfer und förderte den Zusammenhalt der Bewohner. Die Zivilgemeinden machten sich für die Verschönerung ihrer Dörfer stark. Ruhebänke, Strassentafeln und Blumenschmuck für den Dorfbrunnen wurden installiert. Ebenso kümmerte man sich um die wenigen bereits vorhandenen öffentlichen Anlagen. 1920 stimmten daher alle sechs Zivilgemeinden gegen eine Auflösung derselben, obwohl dies die Regierungsräte forderten. Erst bei einer Orientierungsveranstaltung 1927 konnten die Zivilvorsteher von einer Auflösung der einzelnen Gemeinden überzeugt werden. Argumente bezüglich der unterschiedlichen Steuersätze, Infrastrukturen und der Ineffizienz solcher

Abb.:  
Wetzikon 1912,  
freier Massstab  
[Quelle: Siegfried-Atlas]



Kleinstgemeinden wirkten überzeugend. Im November 1928 fand die Übergabe aller Geschäfte und Gemeindegüter an die Politische Gemeinde Wetzikon statt. Seither sind die ehemals eigenständigen Dorf- und Zivilgemeinden nur noch Ortsteile von Wetzikon. ↪ 1

## 2.1.2 Industrialisierung in Wetzikon

Zur Zeit der florierenden Heimindustrie im 18. Jahrhundert begann die Einwohnerzahl von Wetzikon massiv zu wachsen, es ergaben sich Zunahmen bis zu 150 Prozent jährlich. Der hierfür notwendige Wohnraum wurde hauptsächlich durch Teilen und Erweitern der bestehenden Bauernhäuser geschaffen. Neubauten im grossen Stil wurden erst mit der Auflösung der dörflichen Flurordnungen möglich.

Die erste dorf- und siedlungsbild prägende Entwicklung stellte die Industrielle Revolution im 19. Jahrhundert dar. Am Aabach und am Kemptnerbach entstanden in grosser Zahl neue Siedlungen mit Fabrikgebäuden, Fabrikantenvillen und Arbeiterwohnhäusern. In der Zeit zwischen 1792 und 1900 stieg die Zahl der Wohnhäuser von 210 auf 904 an, was die alten Grenzen der Dorfsiedlungen aufbrach. Wetzikon erfuhr zu jener Zeit einen massiven Entwicklungsschub mit hohen Zuwanderraten. So entsprach die Wachstumsrate mehr als dem dreifachen der übrigen Zürcher Landgemeinden. Die Veränderung des Siedlungsbildes akzentuierte sich noch zusätzlich durch neue Baustile.



**Abb. :**  
Hausteilung,  
Flarzhaus Kratzstrasse  
in Unterwetzikon  
[Quelle: Wetzikon eine  
Geschichte]

↪ 1  
Wetzikon eine Ge-  
schichte; 2001



**Abb. :**  
Fabrikantensiedlung  
Stegen und Schönau am  
Aabach  
[Quelle: Wetzikon eine  
Geschichte]



Wetzikon eine Geschichte; 2001

Anstelle von Holz und Fachwerk wurden die Neubauten fast durchwegs mit Massivmauerwerk erstellt und die Architektur orientierte sich weniger an der lokalen Bautradition sondern vermehrt am internationalen Stil. Klassizistische und später auch historisierende Baustile verliehen dem Dorf einen immer mondäneren und auch städtischeren Charakter.

Die erste Wetziker Fabrik, welche als solche erbaut wurde, ist die 1821 entstandene Spinnerei Flos. Das Gebäude ist bis heute erhalten, wenn auch diverse Anpassungen vorgenommen wurden. Nach wenigen Jahrzehnten der Industrialisierung setzte sich eine eigenständige Fabrikarchitektur durch. Die Bauten richteten sich in die Länge statt in die Höhe aus und die Gebäudearchitektur passte sich vermehrt dem Produktionsprozess an. Dabei machten die Gebäude einen Wandel vom reinen Zweckbau bis hin zum Repräsentationsbau, auf dem Höhepunkt der Industrialisierung am Ende des 19. Jahrhunderts, durch.

Auf dem Wetziker Gemeindegebiet bestanden um 1880 ein gutes Dutzend Industriebetriebe, welche sich die Wasserkraft zunutze machten. Entlang des Aabachs setzten sich die Fabrikanlagen perlenkettenartig bis zum Greifensee fort. Dies war damals eine der am dichtesten bebauten Industriezonen der Schweiz. Die Industrialisierung brachte aber auch tief greifende Veränderungen der Landschaft mit sich. Bäche wurden begradigt und künstliche Kanäle und Weiher angelegt. Beispiele hierfür sind bei der Kulturfabrik, ehemalige Giesselei Honegger oder beim Chrattenweiher in Kempton noch heute ersichtlich.

Die Fabriken führten zu keiner eigentlichen Siedlungsverlagerung. Wohn- und Arbeitsorte rückten aber dank immer besseren Strassenverbindungen trotzdem zusammen. Auf die neue Staatsstrasse im Aathal 1840 folgte ein grossangelegter Ausbau der Strassen zweiter und dritter Ordnung in Wetzikon. Dies beeinflusste die Siedlungstätigkeit in hohem Masse. Neubauten entstanden fortan beinahe

ausschliesslich entlang der neuen und ausgebauten Durchgangsstrassen.

### 2.1.3 Eisenbahnanschluss

Die Eisenbahnlinie Wallisellen–Uster wurde 1857 bis nach Unterwetzikon verlängert. Im Februar 1859 fuhr die Glattalbahn erstmals bis nach Rapperswil. 1876 folgte die Eröffnung der Kempttallinie, womit Wetzikon zum regionalen Verkehrsknotenpunkt aufstieg.

Die Linienführung der Kempttallinie wäre beinahe anders realisiert worden. Führte der Umweg über Unterwetzikon doch zu Mehrkosten gegenüber der direkteren Linienführung Kempten–Rüti. Das Zusammentreffen zweier Bahnlinien wertete die Station in Unterwetzikon entscheidend auf. Eine Reihe stolzer Neubauten liess die Umgebung des Bahnhofs nach und nach als städtisch anmutendes Bahnhofsviertel erscheinen. Besonders markant ist der 1897 erstellte Monumentalbau der Volksbank (heute SZO). Mit seinem prunkvollen Eingangsportal verlieh er dem Bahnhofplatz für damalige Verhältnisse beinahe schon grosstädtischen Charakter. Auch der 1864 erstellte „Schweizerhof“ und die Villa Gubelmann (1876) sind zu erwähnen.

1903 wurde die dritte Bahnlinie eröffnet, welche in Unterwetzikon halt machte. Mit der Wetzikon–Meilen–Bahn konnte der lang ersehnte Anschluss an den Zürichsee verwirklicht werden. Aus finanziellen Gründen konnte die Wetzikon–Meilen–Bahn nur als Schmalspurbahn erstellt werden. Dafür wurde noch im selben Jahr die Tramlinie vom Bahnhof Unterwetzikon bis zum Ochsen in Kempten eingeweiht. Diese wurde jedoch bereits 1939 wieder eingestellt und durch Busse der FBW ersetzt. Auch die Wetzikon–Meilen–Bahn musste 1950 wieder eingestellt und durch Busse, betrieben durch die VZO, ersetzt werden.

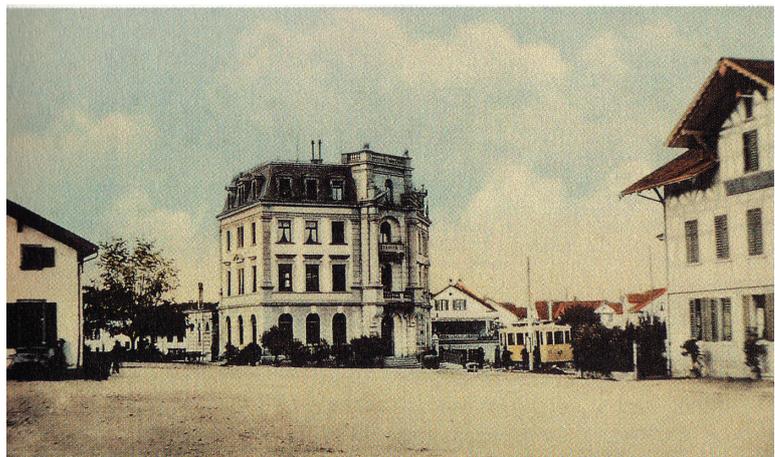
Durch den Eisenbahnanschluss konnten die Transportkosten von Kohle massiv gesenkt werden, womit die Industrie gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr an die traditionellen Standorte

am Aabach und Kemptnerbach gebunden waren. Diese Tendenz wurde 1899 verstärkt, indem in Wetzikon die Elektrizität eingeführt wurde. Damit waren neben der traditionellen Wasserkraft nun auch Dampfkraft und Elektrizität mögliche Antriebsarten für die Industrie.

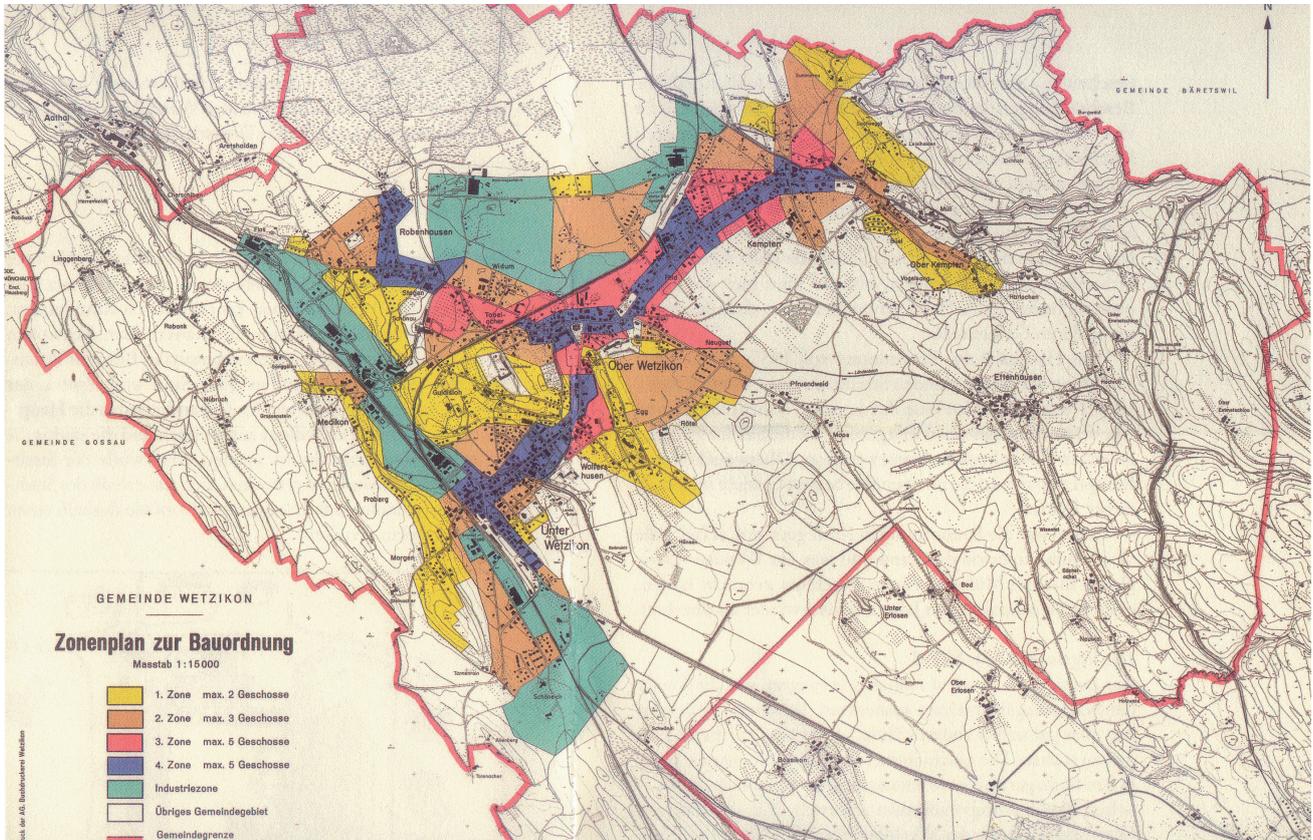
Als erste grosse Fabrik profitierte 1898 die „Erste schweizerische Motorenfabrik“ an der Motorenstrasse in Robenhausen von diesen Möglichkeiten. Aus dieser Autofabrik ging 1916 die bekannte FBW hervor. ↪ 1

↪ 1

Wetzikon eine Geschichte; 2001



**Abb.:**  
Volksbankgebäude 1897  
mit Tram  
Wetzikon - Kempten  
[Quelle: Wetzikon eine  
Geschichte]



**Abb.:**  
 Zonenplan 1957  
 Entlang der Bahnhof-  
 strasse und Zentrum  
 Robenhausen Ver-  
 dichtung bis max. 5.  
 Geschosse zulässig  
 (violette Flächen), freier  
 Massstab  
 [Quelle: Wetzikon eine  
 Geschichte]

### 2.1.4 Anfang 20. Jahrhundert

Durch die Ablösung von der Was-  
 serkraft vermischten sich Wohn- und  
 Fabrikbauten und Wetzikon wurde  
 auch äusserlich zum Fabrikdorf. Diese  
 Tendenz wurde erst nach dem zweiten  
 Weltkrieg mit den ersten Bauvorschrif-  
 ten und klar räumlich begrenzten Indus-  
 triezonen geändert.

Als eine der ersten Zürcher Gemein-  
 den nahm Wetzikon 1943 die vom Kan-  
 ton geforderte Ortsplanung in Angriff.  
 Diese scheiterte vorerst an kantona-  
 len Unstimmigkeiten betreffend der  
 Zonendefinitionen, demzufolge Land-  
 wirtschaftszonen als „Übriges Gebiet“  
 zu bezeichnen waren. Nach weiteren,  
 gemeindeinternen Unstimmigkeiten  
 wurde die Bauordnung erst 1957  
 in Kraft gesetzt. Das Hauptziel der  
 Bauordnung war die Eindämmung der  
 Streubauweise. Entsprechend strebte

der Zonenplan eine Art von innerer Ver-  
 dichtung an und beschränkte die Bauzo-  
 nen weitgehend auf die Siedlungslücken  
 zwischen Robenhausen, Unterwetzikon,  
 Oberwetzikon und Kempten sowie auf  
 die noch unüberbauten Gebiete inner-  
 halb dieser Dörfer.

Kurz nach Inkrafttreten der Bauord-  
 nung erfasste die generelle Wachstum-  
 seuphorie die Schweiz und die Wetziker  
 Ortsplanung mit ihren Ausrichtungen  
 und Zielen erwies sich bereits wieder  
 als überholt. Die wohl geschichtlich ein-  
 malige Hochkonjunktur in den fünfziger  
 und sechziger Jahren liess ein unglau-  
 bliches Bevölkerungswachstum erwarten.  
 Der "Wachstumsprophet" Francesco  
 Kneschaurek kündigte für das Zürcher  
 Oberland eine baldige Vervielfachung  
 der Bevölkerung an. Die Planung war  
 somit gezwungen auf die neuen Pers-  
 pektiven zu reagieren. ↳1

↳1  
 Wetzikon eine Ge-  
 schichte; 2001

### 2.1.5 Oberlandstadt

Der Kanton gab der 1959 gegründeten Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO) den Auftrag 300'000 Menschen „sinnvoll anzusiedeln“ und somit für ein überproportionales Wachstum zu planen. Die Region zählte in den sechziger Jahren lediglich 88'000 Einwohner und dem Problem war dementsprechend mit einer konventionellen Planung nicht beizukommen. Eine vom Kanton eingesetzte Expertenkommission legte hierfür 1958 einen Bericht mit verschiedenen Planungsvarianten vor. Behörden und Planer entschieden sich für die Idee der Regionalzentren. Ziel war das Sichern von Diensten und kulturellen Einrichtungen in den vier Regionalzentren Wetzikon, Bülach, Winterthur und Affoltern. Ein weiteres Aufblähen der Stadt Zürich sollte damit vermieden werden. ↳1

Das Leitbild der Regionalplanung Zürcher Oberland sah für die Region das Konzept der konzentrierten Dezentralisation vor. Auf einzelne Schwerpunkte sollte verzichtet werden. Stattdessen wurden vier aus jeweils mehreren Dörfern bestehende Siedlungsbereiche gebildet. Die dazwischen liegenden Gebiete sollten nur eine geringe Entwicklung erfahren. Einer der vier Schwerpunkte war Wetzikon–Hinwil–Bäretswil (vergl. nebenstehende Grafik). Diesem zentral gelegenen Ballungsraum kam eine spezielle Funktion zu, weshalb sich hier eine Konzentration spezieller Dienstleistungen ergeben sollte. Um dies auszudrücken wurde dieser Schwerpunkt mit „Oberlandstadt“ bezeichnet. ↳2

Rückblickend betrachtet scheiterte das Regionalzentrenmodell bereits mit seiner Ankündigung. Für das Scheitern ausschlaggebend war unter anderem der sprunghafte Anstieg der Bodenpreise. Bereits in den Fünfziger Jahren erlebte Wetzikon eine Ausuferung der Preistreiberei. Entlang der Bahnhofstrasse in Unterwetzikon, wo gemäss PZO eine bevorzugte Geschäftslage war ↳2, stieg der Bodenpreis bereits 1956

auf 200 Franken pro Quadratmeter an. Am Siedlungsrand von Wetzikon lag der Preis hingegen bei 8 – 15 Franken ↳1.

Der Anstieg der Landpreise in den vorgesehenen Regionalzentren und Siedlungsbereichen hatte zur Folge, dass die Generalunternehmungen auf viel billigerem Landwirtschaftsland planten. So hätte gemäss Leitbild das Glattal, unter anderem mit der Gemeinde Volketswil zusammen, einen Grüngürtel zwischen Zürich und der Oberlandstadt bilden sollen. Der Generalunternehmer Göhner AG kaufte sich aber im Glattal günstiges Land, plante darauf 1300 Wohnungen und erzwang deren Realisation 1967 per Bundesgerichtsentscheid. Dadurch traf letztlich genau das ein, was die Regionalplanung eigentlich verhindern wollte, nämlich eine planlose Zersiedelung der Landschaft.

Obwohl das Modellvorhaben durch die Praxis widerlegt worden war, hielt die PZO an einem Regionalzentrum Wetzikon fest. Dementsprechend wurde in den siebziger Jahren auch die Ortsplanung Wetzikon angepasst. Diese Ortsplanung enthielt hoch gesteckte Ziele: In Oberwetzikon bei der Kirche

↳1

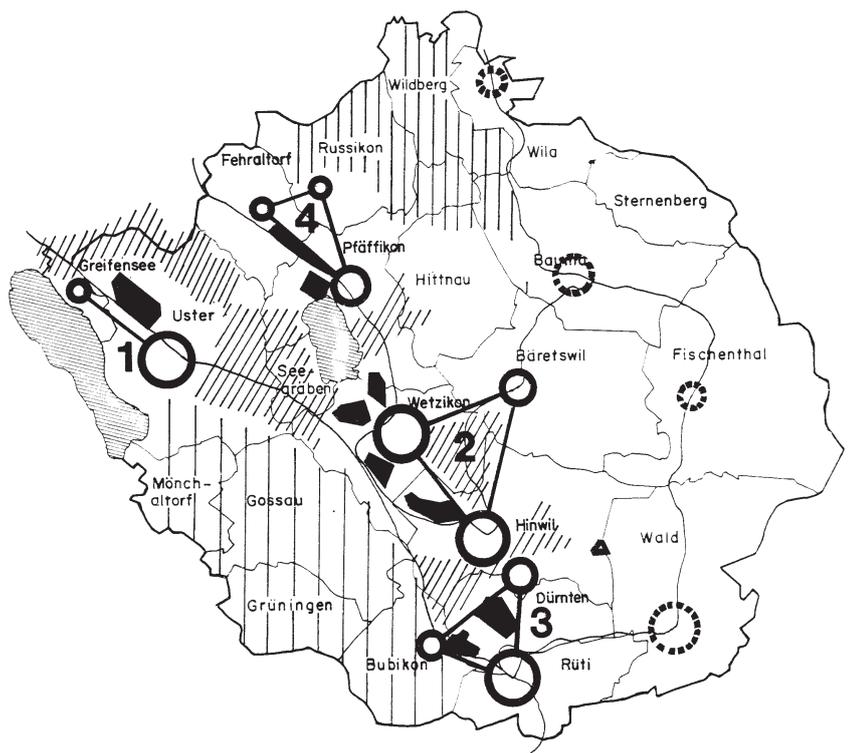
Wetzikon eine Geschichte; 2001

↳2

PZO Planungsgruppe Zürcher Oberland; 1970

Abb.:

Konzept der konzentrierten Dezentralisation mit dem Schwerpunkt Oberlandstadt (Nummer 2) [Quelle: PZO]



sollte das Zentrum mit Fussgängerzone entstehen und in Kempten sollte der Ochsenplatz zu einem „Schaufenster für Wetzikon“ ausgebaut und mit Zukunftshochhaus, Hotels, Einkaufsmöglichkeit und einem kleinen See ergänzt werden. ↪ 1

Auch Private liessen sich vom Planungsfieber anstecken und glaubten an ein anderes Wetzikon. So wurde im Moos zwischen Wetzikon und Hinwil die „Anti-Stadt“ projektiert: ein riesiger Baukörper mit 600 Wohnungen mitten im Grünen. Ziel des Projektes war die flächenintensive Ausbreitung von Gartenstädten einzudämmen und die Ausbreitung in die vertikale aufzurichten. ↪ 3

Insgesamt aber blieb die Oberlandstadt keineswegs nur Utopie. Das skizzierte Stadtzentrum mit Ringstrasse in Oberwetzikon fand als Teilbauordnung Eingang in die Bauordnung Wetzikon. Im Kemptnerfeld wurde nach der Einzonung auch die Wohnüberbauung aus dazumal modernen Wohnblöcken, die „Chinesische Mauer“, gebaut. Und vor allem die Kantonsschule Zürcher Oberland verkörperte die Oberlandstadt. Bei ihrer Gründung 1955 war sie die erste Mittelschule des Kantons, welche ausserhalb der beiden Städte Zürich und Winterthur erbaut wurde. Gleichzeitig wurde sie zum Zugpferd des Bildungsortes Wetzikon.

Die 1969 in Kraft getretene Bauordnung erlitt dasselbe Schicksal wie die Bauordnung von 1957: Kurz nach ihrer Einführung verkörperte sie nicht mehr die aktuelle Entwicklung. Die Euphorie bezüglich der Oberlandstadt erlitt massive Dämpfer. Gegen die Planung der Oberlandautobahn, welche durch Moore und Wälder vorgesehen war, wurde eine Flut von Petitionen und Einsprachen aus Naturschutzkreisen eingereicht. Aber auch die Bevölkerungsentwicklung blieb massiv hinter den Prognosen zurück. Durch die bescheidenen Wachstumsraten wurde wiederum das gesamte Autobahnkonzept in Frage gestellt.

Die Rezession nach der Erdölkrise von 1973 deckte erst recht auf, dass die bisherigen Wachstumsprognosen viel

zu hoch gegriffen waren. Der Konjunkturunbruch führte Mitte der siebziger Jahre zu einem schlagartigen Baustopp. Die Anzahl neu erstellter Wohnungen sank von 488 im Jahr 1975 auf lediglich 14 Wohnungen 1977. Diese Entwicklung zwang die Planungsgruppe Zürcher Oberland 1978 vom Regionalzentrenmodell Abstand zu nehmen und die Idee der Oberlandstadt endgültig zu begraben. ↪ 1

Seit der Verwerfung des Oberlandstadtmodells wurden viele Planungen, meist vom Souverän, blockiert. Dies zeigt sich exemplarisch an den Verkehrsplanungen. Nachdem der Kanton die Autobahn bis Uster und den Anschluss in Hinwil erstellt hatte, wurden alle folgenden Projekte bekämpft und schliesslich abgelehnt. So ist die Fertigstellung der Oberlandautobahn von Uster nach Hinwil immer noch in der Projektphase und die geplanten Umfahrungsstrassen von Wetzikon (West- und Osttangente) bleiben bis heute unrealisiert ↪ 1. Dasselbe gilt für die Ringstrasse (verkehrsfreeies Zentrum Oberwetzikon) oder jüngst die Aufwertung der Bahnhofstrasse im Bereich der EPA oder die Neugestaltung der Spitalstrasse, welche allesamt keine Zustimmung an der Urne erhielten.

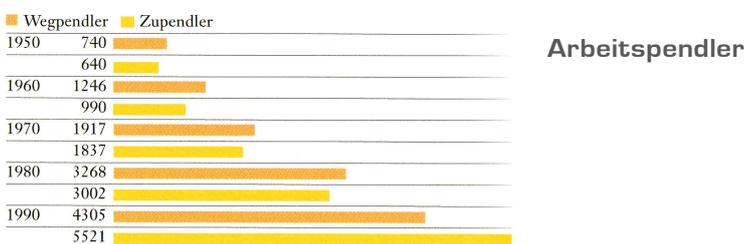
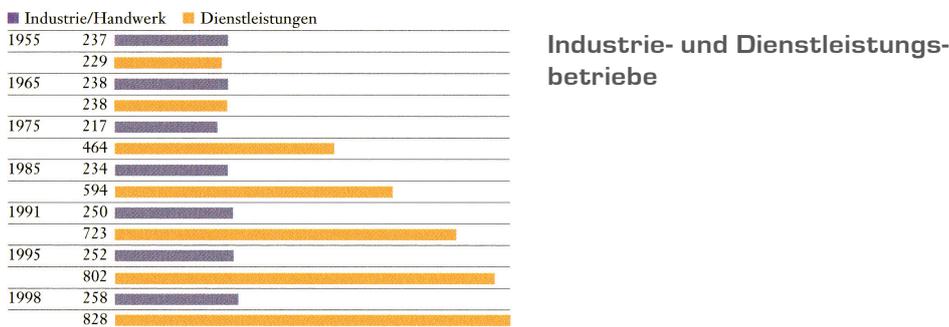
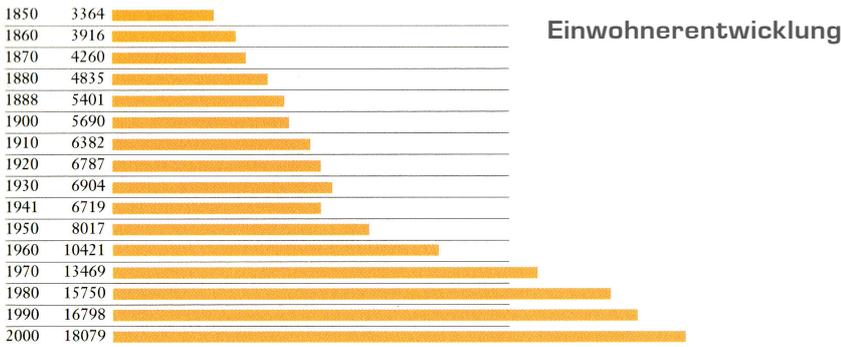
↪ 3

Die Anti Stadt, Bauen ohne Bauland; 1967

↪ 1

Wetzikon eine Geschichte; 2001

## 2.1.6 Zahlen Daten Fakten



## 2.2 Erkenntnisse

Die Darstellung der Geschichte von Wetzikon ermöglicht erste Rückschlüsse, wie mit den räumlichen Problemen, welche heute anzutreffen sind, umgegangen werden kann. Nachstehend werden diese ersten Erkenntnisse und Eindrücke zusammengefasst und erläutert.

### 2.2.1 Zwischen Dorf und Stadt

Die Geschichte von Wetzikon zeigt ein stetes Pendeln zwischen einem eher städtisch und einem eher dörflich geprägten Wetzikon. „Als Stadt fehlt Wetzikon das städtische Bewusstsein der Einwohner. Als Dorf fehlt das Dorf: Wetzikon entstand eben nicht aus einem, sondern aus mehreren Dörfern.“

↳ 1

Wetzikon fehlt die Identität, welche ihr die weitere Entwicklungsrichtung klar vorgibt. Zu den Zeiten der Gemeindegründung wurde keine Entwicklung definiert oder gelenkt. Vielmehr fand die Entwicklung entlang der wichtigsten Strassen einfach statt. Wetzikon wurde zwischenzeitlich zu einem Fabrikdorf, in welchem sich Wohn- und Fabrikbauten vermischt haben. Der „Dörfligeist“ bei den Bewohnern blieb aber erhalten. Noch heute sind die alteingesessenen Bewohner nicht Wetziker sondern beispielsweise Robenhausner oder Kemptner. Die Identifikation findet ausschliesslich über den Gemeindeteil statt, in welchem sie geboren wurden und meistens auch heute noch leben. ↳ 4

In den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts sollte aus diesem Dörferkonglomerat innert kürzester Zeit eine Grossstadt werden. Diese Entwicklung hat sich aber nur sehr bedingt so ergeben. Wetzikon hat zwar seit 1960 die für eine Stadt nötigen 10'000 Einwohner erreicht, dies aber ohne dass die Stadt in ihrem Erscheinungsbild als solche wahrnehmbar geworden wäre.

Am deutlichsten wird die Stadt in ihren regionalen Funktionen wahrgenommen,

welche ihr im Regionalzentrenmodell der PZO bereits planerisch übertragen worden waren. So befinden sich heute einige regionale Dienste und kulturelle Einrichtungen von regionaler Bedeutung in Wetzikon (es wird hier nicht weiter auf diese Funktionen eingegangen, da diese im nächsten Kapitel noch eingehend bearbeitet werden). Auf dieser Ebene betrachtet, kann man sogar zur Aussage gelangen, dass die Oberlandstadt mindestens teilweise umgesetzt worden ist.

**Nach Betrachtung der historischen Entwicklung erscheint es unumgänglich, dass sich die Gemeinde künftig für eine eindeutige Entwicklungsrichtung entscheidet. Die Frage nach fünf mehr oder minder gleichwertigen Dorfteilen oder einer deutlichen Stadtstruktur sollte nicht einfach unbeantwortet bleiben.**

↳ 1

Wetzikon eine Geschichte; 2001

↳ 4

Wetziker Stadtgespräche; 25.03/03.06/16.09.04

## 2.2.2 Zentrum

Im Gegensatz zu Städten wie Winterthur oder Baden verfügt Wetzikon über kein historisches Zentrum, um welches sich die Entwicklung ringförmig abgespielt hat. In Wetzikon sind vielmehr fünf ebenbürtige Dorfgemeinden zu einer Stadt zusammengewachsen. Wetzikon verfügte somit zur Zeit des Zusammenschlusses über fünf gleichwertige Zentren. Diese Zentren waren auf die damaligen Dorfgrössen abgestimmt und vermögen somit dem heutigen Zentrumsdenken nicht standzuhalten. Einzig die Zentren in Unter- und Oberwetzikon haben sich in den letzten 150 Jahren weiterentwickelt. Speziell Oberwetzikon übernimmt heute viele der städtischen Zentrumsfunktionen. So sind mit Post, Gemeindegebäude, Einkaufszentren und Löwenplatz markante Zeichen für eine Zentrumsbildung gesetzt worden. Allerdings wurden diese städtebaulich nicht der Funktion entsprechend weiterentwickelt (vergleiche Projekt Ringstrasse Oberlandstadt). Dies führt dazu, dass dieses Zentrum vor allem von externen Besuchern nicht als solches wahrgenommen wird. Unterwetzikon wurde mit dem Bahnhof vor allem als Verkehrszentrum aufgewertet. Städtebaulich und funktional hat sich aber dieser Bereich von Wetzikon seit fast einhundert Jahren nicht mehr markant verändert.

Seit 1840 und dem Ausbau der Verbindungsstrassen hat in Wetzikon eine lineare Entwicklung stattgefunden (Vergleiche Kartenausschnitte Wild Karte und Sigfriedkarte). Speziell die Bahnhofstrasse vermochte sich als Entwicklungsachse zu behaupten. Dies zeigt sich auch an der Linienführung der Tramlinie vom Bahnhof Wetzikon nach Kempten (ab 1903) oder im Zonenplan von 1957, welcher entlang der Bahnhofstrasse eine Verdichtung vorsieht. Wie die heutige Situation zeigt, ist aber die Bahnhofstrasse als Entwicklungsachse zu lang. Eine Stadt in der Grösse von Wetzikon hat weder das Potenzial noch

das Bedürfnis nach einem solch grossen Zentrum. Ausserdem bietet die Bahnhofstrasse mit ihren Emissionen nicht für alle angrenzenden Nutzungen die optimalen Voraussetzungen. Ob allerdings mit einer Verkehrsverlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine Umfahrungsstrasse (Westtangente) die Voraussetzungen generell verbessert werden können, müsste noch eingehend geprüft werden.

**Die Frage der Zentrumsbildung erscheint als eines der delikatesten Probleme von Wetzikon. Das Fehlen und Vermissten desselben durch die Bevölkerung steht im Gegensatz zur wiederholten Ablehnung von zentrumsbildenden Projekten.**

**Einzig aufgrund der Erkenntnisse aus der Geschichte lässt sich die Frage der Zentrumsbildung nicht abschliessend behandeln. Die geschichtliche Entwicklung lässt aber folgende, mögliche Tendenzen ableiten:**

- Stärken der linearen Entwicklung
- Bilden eines Zentrums
- Stärken der fünf einstigen Dorfgemeinden

### 2.2.3 Verkehr

Die Entwicklung von Wetzikon steht in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau der verkehrstechnischen Erschliessung. Vor allem zu Beginn des 20. Jahrhunderts brachte der Eisenbahnanschluss einen immensen Entwicklungsschub, welcher sich durch den Zusammenschluss der Glattallinie mit der Kemptthallinie am Bahnhof Wetzikon noch zusätzlich manifestierte.

Auch der Ausbau des Strassennetzes hatte und hat immer noch einen prägenden Einfluss auf Wetzikon. In der Vergangenheit stand, wie vorgängig erwähnt, die lineare Entwicklung entlang der Bahnhofstrasse im Vordergrund. Ohne die zunehmende Bedeutung der Mobilität wäre diese Entwicklung wohl undenkbar gewesen.

Die Bedeutung des Verkehrsknoten Wetzikon hat bis heute zugenommen. Der Bahnhof Wetzikon ist heute der sechstgrösste Bahnknotenpunkt des Kantons. Die Qualität der Erschliessung ist einer der zentralen Standortfaktoren jeder Gemeinde und ist somit auch dementsprechend zu pflegen. In der unmittelbaren Zukunft wird aber vorerst eine Umlagerung auf leistungsfähigere Achsen und auf den Öffentlichen Verkehr im Fokus der Problemstellung stehen. Sind doch die derzeitigen Situationen an der Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse in Unterwetzikon und an der Pfäffikerstrasse/Hinwilerstrasse in Kempten längerfristig unhaltbar.

**Es gilt künftig die positiven Auswirkungen mit den negativen Effekten des Verkehrs optimaler auf die Gemeinde abzustimmen. Dabei sind Anpassungen bei der Erschliessung oder den Nutzungen denkbare Lösungen.**

### 2.2.4 Wirtschaftswandel

Die Abkehr vom Ersten hin zum Zweiten Sektor hat in Wetzikon schon früh eingesetzt. So waren um 1900 bereits 75 Prozent der Arbeiter in der Industrie oder im Handwerk tätig und festigten damit Wetzikon in seiner Funktion als Fabrikationsstandort.

Wetzikon hat in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen massiven Wirtschaftswandel durchlebt. Von den grossen Firmen zur Zeit der Industriellen Revolution bis hin zum Zweiten Weltkrieg sind in Wetzikon nicht mehr viele übrig geblieben. So schlossen in den letzten dreissig Jahren Firmen, welche noch ein Jahrzehnt davor zu den Aushängeschildern von Wetzikon gehört haben. Dazu gehören die Spinnerei Gubelmann, die Zigarettenfabrik Sulana, die Colgate-Cosina-Steinfels, die Rolba oder die Motorenfabrik FBW, um nur einige zu nennen. Mit der FBW schloss jene Firma ihre Tore, welche einst mit ihrer Standortwahl am Robenhauserried ausschlaggebend für die dortige Industriezone war. <sup>↳ 1</sup>

Mittlerweile sind in Wetzikon mehr Arbeiter im Dritten Sektor als im traditionellen Zweiten Sektor beschäftigt. Der generelle Strukturwandel hat auch in Wetzikon deutliche Zeichen hinterlassen.

**Trotz des Strukturwandels konnte sich Wetzikon als Arbeitsstandort etablieren. Dies spricht für die Flexibilität und Wichtigkeit des Arbeitsstandortes Wetzikon.**

**Die Geschichte hat in Wetzikon viele Zeitzeugen früherer Produktionsarten hinterlassen. Ehemalige Spinnereien und Maschinenfabriken sind, verteilt über die gesamte Gemeinde, nach wie vor an ihrer markanten Bauweise zu erkennen und bergen grosses Potenzial. Durch verbesserte, bauliche Umnutzung und Integrierung in das heutige Umfeld könnten sie wertvolle Beiträge zum Erscheinungsbild von Wetzikon liefern.**

<sup>↳ 1</sup>  
Wetzikon eine Geschichte; 2001

### 3. Status quo



## Inhalt

<b>3.1</b>	<b>Bevölkerung</b>	<b>29</b>
3.1.1	Bevölkerungsentwicklung	29
3.1.2	Altersaufbau	30
3.1.3	Erkenntnisse	32
<b>3.2</b>	<b>Wirtschaft</b>	<b>33</b>
3.2.1	Generelle Situation	33
3.2.2	Arbeitsplatz Wetzikon	34
3.2.3	Wohnbevölkerung	35
3.2.4	Pendler	35
3.2.5	Erkenntnisse	38
<b>3.3</b>	<b>Verkehrstechnische Erschliessung</b>	<b>39</b>
3.3.1	Öffentlicher Verkehr ÖV	39
3.3.2	Auswirkungen der S-Bahn	40
3.3.3	Güterverkehr	42
3.3.4	Motorisierter Individualverkehr	43
3.3.5	Langsamverkehr	45
3.3.6	Flugverkehr	45
3.3.7	Erkenntnisse	46
<b>3.4</b>	<b>Siedlung</b>	<b>48</b>
3.4.1	Richtpläne	48
3.4.2	Kommunale Planung	49
3.4.3	Wohnungsbestand	50
3.4.4	Erkenntnisse	51
<b>3.5</b>	<b>Politische Aspekte</b>	<b>52</b>
3.5.1	Steuern	52
3.5.2	Politisches System	53
3.5.3	Erkenntnisse	53
<b>3.6</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>54</b>
3.6.1	Konsum	54
3.6.2	Schulen	55
3.6.3	Kirchen	56
3.6.4	Gesundheit	57
3.6.5	Soziale Wohlfahrt	57
3.6.6	Freizeit und Sport	58
3.6.7	Kultur und Anlässe	58
<b>3.7</b>	<b>Regionalzentrum</b>	<b>60</b>
3.7.1	Bezirke und Regionen	60
3.7.2	Agglomerationen	61
3.7.3	Regionale Funktionen	62
3.7.4	Erkenntnisse	62

## 3.1 Bevölkerung

Die Bevölkerung ist die wohl wichtigste Ressource einer jeden Gemeinde und somit auch von Wetzikon, einer der grössten Wohngemeinden des Kantons. Durch Betrachtung der Zusammensetzung und Entwicklung der Bevölkerung sollen Stärken und Schwächen des Wohnstandortes Wetzikon erfasst und aufgezeigt werden.

### 3.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Wetzikon ist, bezogen auf die Anzahl ihrer Einwohner, die zurzeit siebtgrösste Gemeinde des Kanton Zürich.

Markant ist die Bevölkerungsveränderung der Gemeinde Wetzikon. Während die Stadt Zürich von 1992 bis 2002 einen weiteren Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen hatte, weist Wetzikon für diese Periode einen markanten Zuwachs von 9.4 Prozent aus. Dieser Zuwachs stellt neben demjenigen der Nachbarstadt Uster den höchsten Wert des Kantons dar. Ursachen hierfür sind sicherlich in der Erhältlichkeit von Bauland/Wohnraum und bei den Auswirkungen der guten Erschliessung zu finden (vergleiche dazu die Kapitel 3.3 Verkehr und 3.4 Siedlung). Die oft zitierte Desurbanisierung scheint sich hier in Zahlen auszudrücken.

Wie die weiterführenden Zahlen zeigen, hält diese Tendenz an. Im Jahr 2003 waren laut statistischem Amt 18921 Personen in Wetzikon wohnhaft.

Auch der Vergleich mit den Wachstumsraten des schweizerischen oder kantonalen Durchschnittes zeigt in Wetzikon (mit Ausnahme von 1998) eine konstant hohe Zunahme. [↪ 5](#)

#### Anmerkung I:

Diese Arbeit stützt sich auf die statistischen Zahlen der Volkszählungen (Quellen: Bundesamt für Statistik, Kantonales statistisches Amt Zürich), welche seit 1850 in der Regel alle zehn Jahre durchgeführt werden. Sie liefern detaillierte Angaben über Stand, Struktur und Verteilung der Werte innerhalb verschiedener Bereiche. Die neusten Zahlen datieren aus dem Jahr 2000. Um dem Betrachter die Möglichkeit weiterführender Vergleiche mit anderen Gemeinden zu geben, wird mit diesen Zahlen gearbeitet. In Ausnahmefällen werden die Zahlen bis 2003 beigezogen, um die aktuellere Entwicklung zu belegen.

#### Anmerkung II:

Für die eidgenössische Volkszählung ist die Wohnbevölkerung nach wirtschaftlichem Wohnsitz massgebend. Die ausländische Wohnbevölkerung setzt sich zusammen aus: Niedergelassenen, Jahresaufenthaltern, Saisonarbeitern, Asylbewerbern und Kurzaufenthaltern.



Bundesamt für Statistik

#### Tabelle:

Die grössten zehn Gemeinden des Kantons Zürich 2002  
[Quelle: Stat. Amt des Kt Zürich, eigene Darstellung]

Gemeinden	Bestand Wohnbev.	Veränderung 1992-2002		Veränderung 2001-2002	
	2002	absolut	in %	absolut	in %
Zürich	339'914	-4'190	-1.2	3'158	0.9
Winterthur	89'960	3'490	4.0	618	0.7
Uster	28'630	3'432	13.6	251	0.9
Dübendorf	22'600	1'693	8.1	286	1.3
Dietikon	21'619	497	2.4	199	0.9
Wädenswil	19'247	97	0.5	56	0.3
<b>Wetzikon</b>	<b>18'751</b>	<b>1'611</b>	<b>9.4</b>	<b>224</b>	<b>1.2</b>
Horgen	17'620	1'390	8.6	98	0.6
Kloten	16'952	1'190	7.5	274	1.6
Thalwil	15'926	481	3.1	75	0.5

Bei der detaillierteren Betrachtung der Bevölkerungszunahme fällt auf, dass von 1992 bis 1997 der Geburtenüberschuss stärker zum Wachstum beitrug als das positive Wanderungssaldo. Dieses Verhältnis hat sich seit 1998 verändert. So resultierte im Jahr 2000 ein Geburtenüberschuss von 99 Personen und ein positives Wanderungssaldo von 357 Personen.

Im Zusammenhang mit der Wanderungsbewegung ist auch die Fluktuationsrate [Mobilitätsziffer] der Gemeinde zu betrachten. Diese Kennzahl gibt Auskunft über jenen Teil der Bevölkerung, welcher jährlich durch Zu- und Wegzüge ausgetauscht wird. Wohnortwechsel innerhalb der Gemeinde werden dabei nicht berücksichtigt. Diese Fluktuationsrate von Wetzikon lag in den Jahren 1995 bis 2000 bei ungefähr 15 Prozent und entsprach somit sowohl dem kantonalen als auch dem schweizerischen Durchschnitt. [↪ 6](#)

[↪ 6](#)

Gemeindestatistik 2000  
Wetzikon; 2002

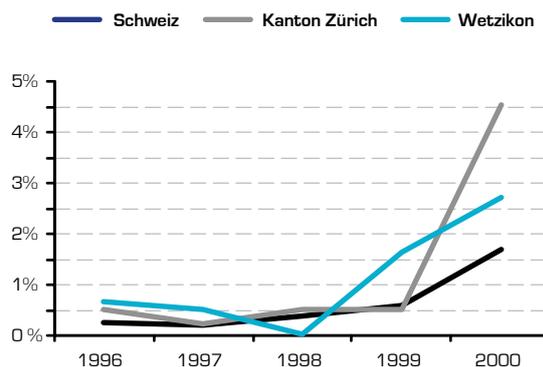
### 3.1.2 Altersaufbau

Die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alterklassen zeigt sich in Wetzikon nur geringfügig anders als im Kanton Zürich. Der Anteil Jugendlicher (0-19 Jahre) liegt mit 23 Prozent um 3 Prozent höher als im kantonalen Durchschnitt, bei den Personen im Alter von 65 oder älter ist der Anteil an der Gesamtbevölkerung mit 14.5 Prozent unwesentlich tiefer. Obwohl der Anteil der Personen über 65 Jahren unter dem kantonalen Durchschnitt liegt, ist die Alterslast seit 1990 von 19 Prozent auf 23.1 Prozent angestiegen. [↪ 6](#)

Diese Tendenz ist nicht positiv zu werten, liegt aber im Rahmen der generellen Entwicklung. Die Bevölkerung in der Schweiz wird immer älter und dies bringt steigende Lasten für die arbeitende Bevölkerung mit sich.

#### Grafik:

Relative Bevölkerungsentwicklung von Wetzikon im Vergleich  
[Quelle: BfS, eigene Darstellung]

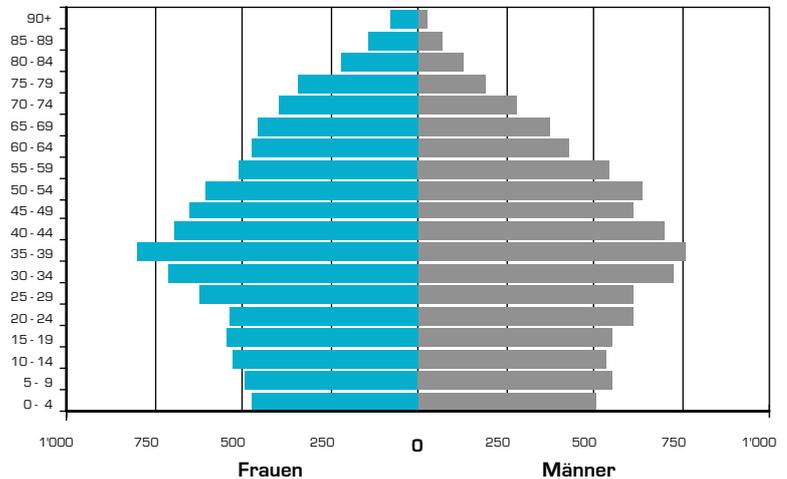


Interessant ist auch der Vergleich der Alterspyramiden von Wetzikon und dem Kanton Zürich. Auch hier ist der grössere Anteil Jugendlicher (0-19 Jahre) in Wetzikon ersichtlich. Hingegen sind die Alterklassen 30-34 und 34-39 Jahre weniger stark vertreten als im kantonalen Durchschnitt. Geht man von der Annahme aus, dass dies die primären Altersklassen mit eigenen Kindern sind, so zeigt das den überproportionalen Anteil an Kindern pro Erwachsenen. Dies lässt wiederum auf verhältnismässig viele junge Familien mit mehreren Kindern schliessen. Gründe hierfür können vielschichtig sein. Sicherlich haben die Verfügbarkeit von familienfreundlichen Wohnungen und das gute Angebot des Schulwesens wesentlichen Einfluss darauf. Aber auch weitere Voraussetzungen wie Arbeitsplätze (Erreichbarkeit) oder das Freizeitangebot sind zu berücksichtigen (siehe auch spezifische Kapitel).

Für die Gemeinde ist eine hohe Attraktivität für Familien eine gute Voraussetzung für die längerfristige Entwicklung. Diese Tendenz zeichnet sich bereits heute in der Alterspyramide der Gemeinde ab. Ist doch die Pyramide wesentlich weniger akzentuiert und regelmässiger in der Verteilung als jene des kantonalen Durchschnittes. Dies ergibt längerfristig eine bessere Alterszusammensetzung der Bevölkerung und könnte somit zu einer Verbesserung bei den zuvor angesprochenen Alterslasten führen.

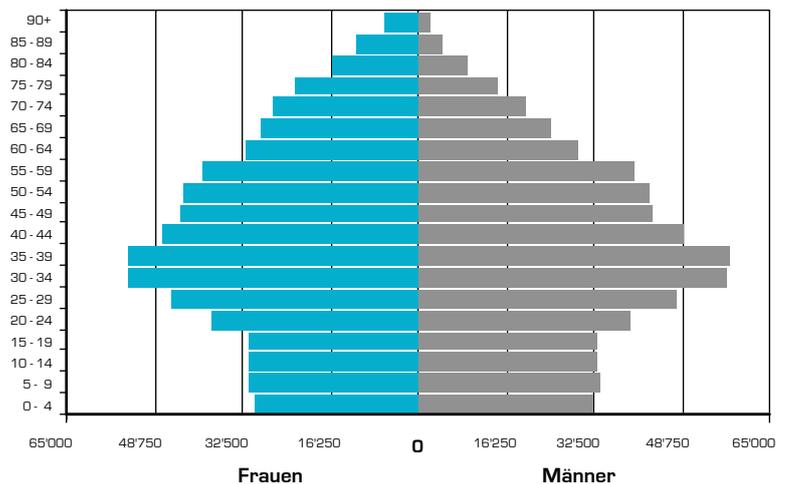
Als problematisch muss der geringe Anteil der 20 bis 29 Jährigen gewertet werden. Dieser Anteil liegt unter dem kantonalen Durchschnitt. [↪ 5](#)

Wetzikon



**Grafik:**  
Alterspyramide der Gemeinde Wetzikon 2000  
[Quelle: BFS, eigene Darstellung]

Kanton Zürich



**Grafik:**  
Alterspyramide des Kanton Zürich 2000  
[Quelle: BFS, eigene Darstellung]

---

### 3.1.3 Erkenntnisse

Wetzikon stellt mit 18921 Einwohnern (Stand 2003) eine respektable Gemeinde dar. Diese Grösse wird aber selten angemessen gewertet. Oft ist Wetzikon nur die Gemeinde neben Uster, an die Ausstrahlung von Winterthur oder Zürich ist schon gar nicht zu denken. Wetzikon wird nicht als Stadt wahrgenommen. So ist Wetzikon halt einfach die siebtgrösste Gemeinde, eine statistische Grösse ohne belang. In vielen Köpfen der Bewohner ist und bleibt Wetzikon ein Dorf. Dies bestätigt eine aktuelle und repräsentative Bevölkerungsumfrage des Markt- und Meinungsforschungsinstituts Isopublic. Gemäss dieser Studie nehmen lediglich 29% der Bevölkerung Wetzikon als Stadt wahr. [↳ 22](#)

**Wetzikon muss mehr Profil entwickeln. Ein selbstbewusstes, städtisches Erscheinungsbild und ein klares Bewusstsein über die wichtigen Funktionen der Stadt für die Region könnten dazu beitragen, eine Identifikation der Bevölkerung mit Wetzikon als Stadt zu entwickeln.**

Wetzikon ist eine Gemeinde mit Bevölkerungszuwachs. Sowohl die absoluten wie auch die relativen Zuwachszahlen zeigen die Attraktivität der Wohngemeinde Wetzikon.

**Auf dieser Entwicklung lässt sich aufbauen: eine Gemeinde mit zunehmender Bevölkerung ist eine Gemeinde die sich entwickelt und somit verändert.**

## 3.2 Wirtschaft

Die Standortqualitäten einer Gemeinde für Wirtschaftsbetriebe ist ein zentraler Faktor der Gemeindepolitik. Gemeinden mit Arbeitsplatzschwerpunkten weisen andere Anforderungen auf, als dies bei reinen Wohngemeinden der Fall ist.

Anzahl und Art von Arbeitsplätze innerhalb einer Gemeinde, sowie die Pendlerbeziehungen sind wichtige Indikatoren der Bedeutung einer Arbeitsplatzgemeinde und sollen hier betrachtet werden.

### 3.2.1 Generelle Situation

Die Ergebnisse der Betriebszählung vom 30. September 2001 zeigen, dass in der Schweiz 382'979 Arbeitsstätten mit 3'668'468 Beschäftigten zu verzeichnen waren. Gegenüber dem starken Beschäftigungsabbau in der ersten Hälfte der Neunzigerjahre konnte im Zeitraum von 1998 bis 2001 wieder ein deutlicher Beschäftigungszuwachs verzeichnet werden. Betrug der Rückgang in der Schweiz von 1995 bis 1998 noch rund 77'000 Stellen oder 2.2%, stieg die Anzahl Stellen von 1998 bis 2001 wieder um 197'040 oder 5.7% an.

In den letzten Jahren setzte sich der Strukturwandel fort. Der Dienstleistungssektor, der zwischen 1995 und 1998 lediglich um 11'000 Beschäftigte zugelegt hatte, nahm seit der Betriebszählung 1998 wieder um ganze 184'648 (7.5%) Beschäftigte zu, während der industrielle Sektor in der gleichen Periode einen kleinen Beschäftigungszuwachs von 12'392 (1.2%) zu verzeichnen hatte. Damit sank der Anteil der Beschäftigten im sekundären Sektor von 29.5% im Jahre 1998 auf 28.3% im Jahre 2001, der Anteil der Beschäftigten im tertiären Sektor stieg hingegen von 70.5% auf 71.7%. [↳ 6](#)

**Anmerkung :**

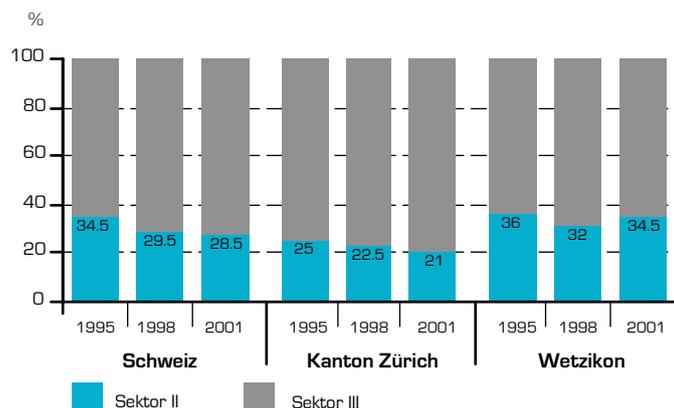
Diese Arbeit stützt sich auf die seit 1905 stattfindenden Betriebszählungen. Seit 1955 werden diese regelmässig alle 10 Jahre durchgeführt, mit Zwischenzählungen 1991 und 1998. Die aktuellsten Werte basieren auf der Betriebszählung vom September 2001.

[↳ 6](#)

Gemeindestatistik 2000  
Wetzikon; 2002

**Grafik:**

Der Vergleich des Strukturwandels von Wetzikon mit der Schweiz und dem Kanton Zürich zeigt die stabile Situation in Wetzikon  
[Quelle: BfS, eigene Darstellung]



### 3.2.2 Arbeitsplatz Wetzikon

Auch an Wetzikon ist die Wirtschaftslaute nicht spurlos vorbeigegangen, nur zeigten sich die Auswirkungen wesentlich glimpflicher als im schweizerischen oder kantonalen Durchschnitt. Selbst in den schwierigen Jahren von 1995 bis 1998, als im Kanton der Stellenabbau 7'432 Stellen betrug, konnte in Wetzikon eine leichte Zunahme verzeichnet werden (32 Stellen). Die Entwicklung seit 1998 verläuft vergleichbar mit dem kantonalen Durchschnitt und zeigt sich für Wetzikon in einer Steigerung von 7.4% respektive 726 Stellen. [↪ 6](#)

Diese Zahlen zeigen die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Wetzikon. Ausserdem scheinen die örtlichen Wirtschaftszweige auch in wirtschaftlich

schwierigen Zeiten eine hohe Stabilität aufzuweisen.

Im Zeitraum von 1998 bis 2001 machte sich in der Gemeinde Wetzikon, im Gegensatz zur Entwicklung in der Schweiz und im Kanton Zürich, eine Zunahme der Beschäftigten im Zweiten Sektor mit entsprechender Abnahme im Dritten Sektor bemerkbar. Prozentual betrachtet liegt der Anteil des Zweiten Sektors in Wetzikon wesentlich höher als in der Schweiz oder im Kanton Zürich.

Die gleiche azyklische Tendenz zeigt die Entwicklung der Anzahl Arbeitstätten. So haben im Zeitraum von 1998 bis 2001 sowohl in der Schweiz als auch im Kanton Zürich nur die Arbeitsstätten im Dritten Sektor zugenommen, diejenigen im Zweiten Sektor haben leicht abgenommen. In Wetzikon hingegen haben die Arbeitsstätte im Zweiten Sektor um 14 zugenommen (Total 2001: 272), im Dritten Sektor um 10 abgenommen (Total 2001: 818).

Bei der Unterteilung nach Wirtschaftsklassen fallen in Wetzikon vor allem einzelne Sparten auf. So dominiert im Zweiten Sektor klar die „Metallindustrie, Maschinen- und Fahrzeugbau, Elektrotechnik“. In dieser Klasse sind beinahe Zweidrittel aller Arbeitsplätze im Zweiten Sektor vorzufinden.

Im Dritten Sektor gibt es drei ganz grosse Bereiche. Die Bedeutung des Spitals Wetzikon wird hier mit 1729 Arbeitsplätzen in der Klasse „Gesundheits- und Sozialwesen“ augenfällig. Aber auch der Bildungsort Wetzikon generiert sehr viele Stellen. [↪ 6](#)

[↪ 6](#)  
Gemeindestatistik 2000  
Wetzikon; 2002

**Tabelle:**  
Übersicht über die wichtigsten Wirtschaftssektoren in Wetzikon  
[Quelle: BfS, eigene Darstellung]

Sektor/ Klassen	2001 Anz. Beschäftigte	1998 Anz. Beschäftigte
<b>Sekundärer Sektor</b>		
Metallindustrie, Maschinen- und Fahrzeugbau, Elektrotechnik	2264	1443
Baugewerbe	705	992
<b>Total Sektor II</b>	<b>3636</b>	<b>3100</b>
<b>Tertiärer Sektor</b>		
Gesundheits- und Sozialwesen	1729	1399
Handel	1676	1670
Unterrichtswesen, Forschung und Entwicklung	1194	1176
<b>Total Sektor III</b>	<b>6878</b>	<b>6688</b>

### 3.2.3 Erwerbstätige Wohnbevölkerung

Wie die Zahlen in der nebenstehenden Tabelle belegen, ist der Grossteil der Wetziker Wohnbevölkerung im Dritten Sektor tätig. Dieser Anteil hat von 1990 bis 2000 um 4% zugenommen und beträgt klar über 50%.

Die Beschäftigten im Zweiten Sektor haben hingegen eine markante Zäsur durchlebt. Dieser Anteil ist von hohen 42.9% im Jahr 1990 auf 28.4% gesunken, was einem starken Rückgang von 14.5% entspricht. [↪ 6](#)

### 3.2.4 Pendler

Wie nebenstehende Zahlen belegen, entwickelt sich die Erwerbstätigkeit der Wohnbevölkerung nicht in dieselbe Richtung wie die Branchenstruktur in Wetzikon. Diese Diskrepanz ist auch in den Pendlerdaten ersichtlich.

Im Jahr 1980 waren noch rund 60% der Wetziker Erwerbstätigen in der Gemeinde beschäftigt. Dieser Anteil nahm in den zehn Jahren bis 1990 um rund 7% ab. Gravierend wurde die Veränderung in den zehn Jahren zwischen 1990 und 2000. In dieser Zeit stieg der Anteil der Wegpendler um 37% auf den hohen Anteil von 82.6% an. Oder anders betrachtet, lediglich noch 15.7% der Wetziker Arbeitsplätze werden durch Wetziker ausgefüllt. Diesen Umstand belegen auch die Unterschiede der örtlichen Wirtschaftsstruktur und der Qualifikation der arbeitenden Bevölkerung. [↪ 5](#)

Zu dieser Veränderung dürfte auch die S-Bahn, welche 1990 in Betrieb genommen wurde, einen wesentlichen Anteil beigetragen haben (vergleiche dazu Kapitel 3.3 Verkehr), weil das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung einen wesentlichen Einfluss auf die Standortwahl von Arbeitsplatz und Wohnort hat.

[↪ 6](#)  
Gemeindestatistik 2000  
Wetzikon; 2002

[↪ 5](#)  
Bundesamt für Statistik

**Tabelle:**  
Erwerbsgrundlagen der  
Wohnbevölkerung  
[Quelle: BFS, eigene  
Darstellung]

Gemeinden	Erwerbspersonen (inkl. Arbeitslose)		Prozentanteil im Sektor I		Prozentanteil im Sektor II		Prozentanteil im Sektor III	
	2000 absolut	1990 absolut	2000 in %	1990 in %	2000 in %	1990 in %	2000 in %	1990 in %
Zürich	200'110	203'032	0.5	0.5	12.0	18.1	70.6	73.3
Winterthur	47'923	66'451	1.2	0.7	20.8	23.8	64.1	43.7
Uster	16'119	14'309	1.7	1.5	22.8	35.5	61.6	56.2
Dübendorf	13'139	12'768	1.0	0.8	18.9	26.2	67.0	68.8
Dietikon	11'714	12'523	0.7	0.5	22.1	31.8	62.5	67.5
Wädenswil	10'742	11'000	2.1	4.1	21.0	34.3	63.9	60.6
<b>Wetzikon</b>	<b>9'868</b>	<b>9'318</b>	<b>1.2</b>	<b>1.1</b>	<b>28.4</b>	<b>42.9</b>	<b>57.5</b>	<b>53.9</b>
Horgen	9'665	9'168	1.8	2.2	23.4	36.9	62.4	60.4
Kloten	10'182	10'239	0.9	0.7	14.7	16.4	71.9	80.7
Thalwil	8'860	8'812	0.5	0.8	15.5	23.4	71.4	75.3

Einteilung gemäss: Die grössten zehn Gemeinden des Kanton Zürich 2002

## Wegpendler

Gemäss der Wegpendlerstatistik pendeln immer mehr Wetziker in die Metropole Zürich. Ansonsten zeigen sich die drei Nachbargemeinden Hinwil, Uster und Pfäffikon als attraktivste Arbeitsorte.

Markant ist allerdings die enorme Zunahme der übrigen Arbeitsorte (Anteile bis 1.5% pro Gemeinde). Dieser Anteil stieg von 47.3% im Jahr 1990 auf 66% im Jahr 2000 und verlangt daher nach einer differenzierten Begründung. Neben der generell verbesserten Mobilität der Arbeitnehmer hat sicherlich auch die schwierige Situation auf dem Arbeitsmarkt eine Auswirkung auf diese Statistik bewirkt. Es ist in der derzeitigen, eher schwierigen Arbeitsmarktsituation immer weniger Personen möglich, ihren Anstellungsort frei auszuwählen und können somit immer weniger auf optimale Wegbeziehungen Rücksicht nehmen.

als sogenannte Rotationsgemeinde, ein Phänomen das im Glattal bereits in den Siebzigerjahren erkennbar war. Es ist Ausdruck der allgemein wachsenden Mobilität. Frühere Studien der Pendleranalyse Zürichs belegen, dass die Zupendler solcher Rotationsgemeinden meistens aus dem Hinterland stammen, im Fall von Wetzikon aus dem östlichen Oberland, und diese die gewerblichen und industriellen Arbeitsplätze einnehmen. Gleichzeitig gehen die Wegpendler der Rotationsgemeinde Wetzikon Dienstleistungsberufen im Grossraum Zürich nach. [↪ 16](#)

### ↪ 16

Räumliche Auswirkungen der S-Bahn – eine ex-post Analyse; 2004

#### Anmerkung :

Die Rotation von Zu- und Wegpendlern kann u. a. mit der Relation zwischen Weg- und Zupendlern gemessen werden. Der Begriff Rotationsgemeinde ist zutreffend, wenn der Anteil Zupendler dividiert durch den Anteil Wegpendler einen Wert zwischen 1.2 und 0.8 ergibt.

## Zupendler

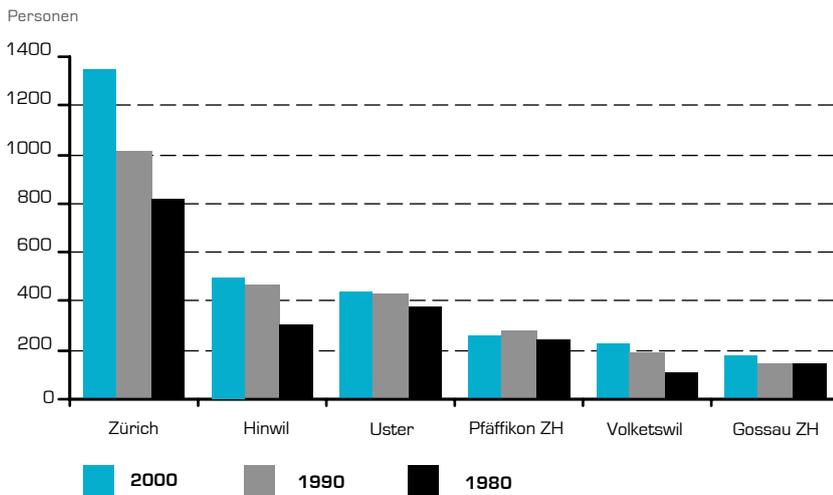
In der Zupendlerstatistik ist die regionale Bedeutung von Wetzikon als Arbeitsstandort erkennbar. Die fünf Gemeinden, aus welchen am meisten Personen nach Wetzikon pendeln, sind Oberlandgemeinden. Erst auf dem sechsten Rang steht die Grossstadt Zürich, gefolgt von weiteren, kleineren Oberlandgemeinden.

Auch bei den Zupendlern machen sich die zunehmende Mobilität und die Arbeitsmarktproblematiken bemerkbar. Der Anteil Zupendler aus diversen Gemeinden (Anteile bis 2.3% pro Gemeinde) ist von 1990 bis 2000 um 20% auf 65% angestiegen.

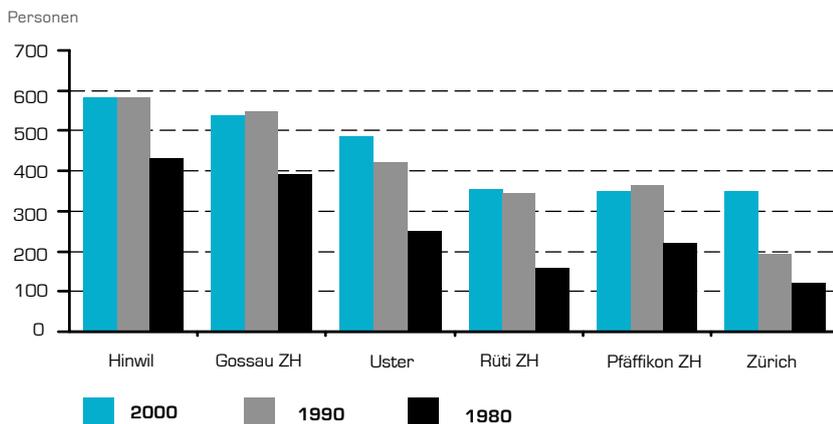
Die Zahlen der Zu- und Wegpendlerstatistik belegen, dass die von der Raumordnungspolitik angestrebte funktionelle Durchmischung zu keiner Verminderung der Pendlerströme führt. Wetzikon etabliert sich vielmehr

Personengruppen	2000		1990		1980	
	Absolut	in %	Absolut	in %	Absolut	in %
In der Gemeinde wohnhafte Erwerbstätige	9'868	100	9'204	100	8'281	100
davon sind <b>Wegpendler</b>	<b>-8'149</b>	<b>83</b>	<b>-4'305</b>	<b>47</b>	<b>-3'268</b>	<b>40</b>
Unbekannt			-213			
Erwerbstätige, die in der Gemeinde wohnen und arbeiten	1'719		4'686		5'013	
<b>Zupendler</b>	<b>9'224</b>	<b>84</b>	<b>5'521</b>	<b>54</b>	<b>3'002</b>	<b>38</b>
Arbeitsbevölkerung (in der Gemeinde arbeitende Personen)	<b>10'943</b>	<b>100</b>	<b>10'207</b>	<b>100</b>	<b>8'015</b>	<b>100</b>

**Tabelle:**  
Entwicklung der Erwerbstätigen Zu- und Wegpendler sowie der totalen Arbeitsbevölkerung  
[Quelle: BFS, eigene Darstellung]



**Grafik:**  
Die sechs Gemeinden mit dem grössten Wegpendleranteil im Jahr 2000  
[Quelle: BFS, eigene Darstellung]



**Grafik:**  
Die sechs Gemeinden mit dem grössten Zupendleranteil im Jahr 2000  
[Quelle: BFS, eigene Darstellung]

### 3.2.5 Erkenntnisse

Wetzikon ist nicht nur eine Wohn-  
gemeinde mit zunehmender Bevöl-  
kerungsanzahl, sondern auch ein  
attraktiver Arbeitsplatzstandort. Mit  
insgesamt mehr als 10'500 Arbeits-  
plätzen (Stand 2001) bildet Wetzikon  
einen Arbeitsortsschwerpunkt von  
regionaler Bedeutung.

Die Arbeitsplatzsituation der Gemein-  
de wies in den letzten Jahren eine hohe  
Stabilität aus und es konnte selbst  
in den konjunkturschwachen Jahren  
zwischen 1995 und 1998 eine leichte  
Zunahme verbucht werden. Aber auch  
in den letzten Jahren hat sich der Ar-  
beitsplatz Wetzikon konstant weiter-  
entwickelt.

Die möglichen Entwicklungschancen  
sollen hier sektoriell aufgezeigt werden.

#### Der Dritte Sektor

Der Dritte Sektor ist das wesent-  
liche wirtschaftliche Standbein der  
Wetziker Wirtschaft. Mit knapp 6'900  
Arbeitsplätzen (Stand 2001) sind ca.  
Zweidrittel aller Arbeitsplätze in diesem  
Sektor zu finden. Der grösste Teil dieser  
Arbeitsstellen ist auf die regionale Funk-  
tion der Gemeinde zurückzuführen. Die  
drei Wirtschaftsklassen Gesundheits-  
und Sozialwesen, Handel und Schulwe-  
sen ergeben zusammen bereits 4'600  
Arbeitsplätze (Stand 2001). Dies sind  
Bereiche, die Aufgaben und grundver-  
sorgungsrelevante Funktionen der  
gesamten Region beinhalten. Es muss  
daher im Bestreben der Gemeinde  
sein, diese Funktionen zu wahren und  
zu stärken.

Ausserhalb des Bereiches der regi-  
onalen Aufgaben wird es in Wetzikon  
eher schwierig, den Dritten Sektor zu  
fördern. Ursachen hierfür sind viel-  
schichtig und müssen vor allem mit der  
Nähe zu Zürich und deren grossen At-  
traktivität für Investoren in Zusammen-  
hang gebracht werden.

Auf grund dieser Voraussetzung  
hat es jede Stadt in unmittelbarer  
Nähe von Zürich schwer, sich auf dem  
Dienstleistungssektor zu etablieren.

Das Ziel muss daher lauten: Wetz-  
ikon, die Dienstleistungszentrale des  
Oberlandes!

#### Der Zweite Sektor

Der Zweite Sektor befindet sich in  
Wetzikon entgegen den allgemeinen  
Entwicklungen des Produktionsortes  
Schweiz in einer aufsteigenden Tendenz.  
Dies ist eine ausgesprochen bemen-  
kenswerte Situation und spricht für die  
Standortattraktivität von Wetzikon für  
die Wirtschaft.

Wie im Kapitel 2.2.4 Wirtschaftswan-  
del angesprochen wurde, haben in den  
letzten Jahrzehnten grosse und nam-  
hafte Firmen ihre Betriebe in Wetzikon  
geschlossen. Umso positiver ist der jet-  
zige Anstieg einzustufen. Dies zeigt die  
Dynamik und Flexibilität, die im Zweiten  
Sektor steckt.

Aus dieser Stärke lässt sich für  
die Zukunft eine Chance als Schwer-  
punktsregion für den Zweiten Sektor  
entwickeln. Vorhandene Ressourcen  
und die angemessene Entfernung zur  
Metropole Zürich und zum Flughafen  
könnten dabei eine wichtige Rolle spie-  
len. Die Problematik, dass Wetzikon  
für den Dritten Sektor zu weit von  
Zürich entfernt ist, könnte sich gera-  
de für den Zweiten Sektor als Chance  
herausstellen:

Wetzikon der Produktionsstandort  
im Oberland!

Dass sich Wetzikon zur Rotationsge-  
meinde entwickelt hat, bestätigt zwei  
wesentliche Tatsachen:

1. Der grosse Anteil der Wegpendler  
unterstreicht die Nähe und die Ab-  
hängigkeit zur Metropole Zürich.
2. Der grosse Anteil von Zupendlern  
aus der Region dokumentiert die  
Wichtigkeit des Arbeitsstandortes  
Wetzikon und dessen regionale Be-  
deutung.

### 3.3 Verkehrstechnische Erschliessung

Die verkehrstechnische Erschliessung ist ein wichtiger Standortfaktor der Gemeinden. Dies verdeutlicht das stetig steigende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung und das daher gesteigerte Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene.

Neben einer möglichst optimalen Anbindung an das übergeordnete Strassen-netz und einer leistungsfähigen ÖV-Erschliessung sind für auch die Fahrzeiten zur nächst grösseren Metropole relevant.

#### 3.3.1 Öffentlicher Verkehr ÖV

Wie im Kapitel 2.1 des Rückblicks aufgeführt wurde, hat Wetzikon enorm vom Anschluss ans Bahnnetz profitiert. Dass in Wetzikon verschiedene Bahnlinien aufeinander treffen, hat den Bahnhof Wetzikon zu einem wichtigen Knotenpunkt gemacht, ein Stellenwert, der ihm auch im System der heutigen S-Bahn erhalten geblieben ist.

Aktuell führen drei verschiedene S-Bahnlinien über den Bahnhof Wetzikon: die S3, S5 und die S14, wobei die S3 auch noch im Bahnhof Kempten, dem zweiten Bahnhof in Wetzikon, anhält. Alle drei Linien stellen den Anschluss nach Zürich her, die S3 mit Umsteigen in Effretikon auch zusätzlich nach Winterthur. Mit der S5 ist der Bahnhof Zürich Stadelhofen in lediglich 16 Minuten, der Bahnhof Zürich HB in 19 Minuten erreichbar. Die drei S-Bahnlinien sorgen während den Stosszeiten für acht, ansonsten für sechs stündliche Verbindungen nach Zürich. Zweimal pro Stunde fahren Züge nach Hinwil und Winterthur (mit Umsteigen in Effretikon). Rapperswil ist während den Stosszeiten viermal, ansonsten zweimal stündlich erschlossen.

Mit den Ausbauten der Bahn 2000 und der S-Bahn ist mit der S15 auch eine Angebotssteigerung für das Oberland vorgesehen. Ab Dezember 2006 soll die S15 von Rapperswil via

von	nach	Fahrzeit
Wetzikon	Zürich Stadelhofen	16 min
Wetzikon	Zürich Hauptbahnhof	19 min
Wetzikon	Rapperswil	15 min
Wetzikon	Zürich Flughafen	30 min

Tabelle:

Fahrzeiten ab Bahnhof Wetzikon  
[Quelle: sbb, eigene Darstellung]

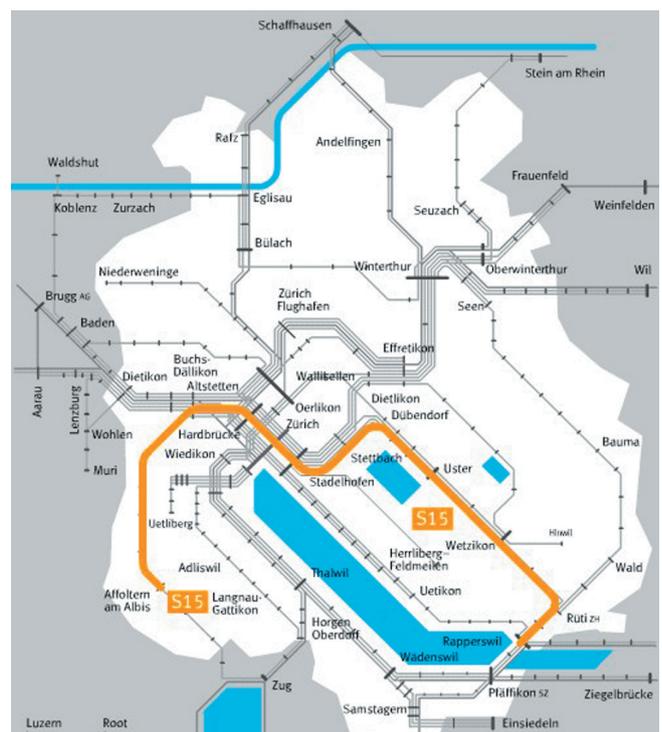
Wetzikon, Uster, Zürich HB nach Affoltern am Albis verkehren und die bestehende S5 ergänzen. Wetzikon wird dann im Viertelstundentakt mit Zürich und Rapperswil verbunden sein. ↪ 12

↪ 12

www.sbb.ch;  
26.10.2004

Grafik:

S-Bahnnetz mit der neuen S 15  
[Quelle: sbb]



Der Wetziker Bahnhof ist neben dem Knoten des S-Bahnnetzes auch ein wichtiger Knoten des örtlichen und regionalen Busverkehrs. Elf verschiedene Buslinien übernehmen die Feinverteilung und Erschliessung der Gemeinden Gossau, Grüningen, Oetwil am See, Egg, Mönchaltorf, Hinwil, Bubikon, Bäretswil und Bauma. [↪ 13](#)

---

### 3.3.2 Auswirkungen der S-Bahn

Im Zusammenhang mit der Zürcher S-Bahn, welche 1990 in Betrieb genommen wurde, wird oft gefragt, ob sie eher zur weiteren Suburbanisierung oder zur Siedlungsentwicklung nach Innen beiträgt. Daher sollen die raumwirksamen Auswirkungen der S-Bahn thematisiert werden, um bestehenden Situationen ihre Ursache zuzuordnen und weitere Entwicklungen abschätzen zu können. Als Quelle für die teilweise unerwarteten Erkenntnisse dient eine Studie des ARE aus dem Jahr 2004.

Die Einführung der S-Bahn Zürich hat den durch sie erschlossenen Regionen in erster Linie folgende Änderungen gebracht:

- Grundversorgung mit Taktfahrplan
- Durchmesserlinien des Regionalverkehrs durch den HB Zürich
- Durchgehende Abstimmung von Bahndiensten mit den Zubringerlinien (Bus)
- Einheitliches Tarifsystem für alle Verkehrsbetriebe (Tarifverbund)

Die Regionen des zürcherischen S-Bahnnetzes haben unterschiedlich profitiert. Das Oberland mit den Regionalzentren Uster und Wetzikon gehört zu den grossen Profiteuren, gibt es doch nun wesentlich mehr Linien, zudem hat sich aufgrund der Linienführung via Stettbach die Reisezeit deutlich verkürzt.

Die Vermutung liegt somit nahe, dass die damit erreichte Erschliessungsverbesserung auch Auswirkungen auf die Besiedlung des Oberlandes hat. Die räumlichen Wirkungen der S-Bahn zu erfassen, ist allerdings schwierig. Es gilt folgendes zu beachten:

1. Die S-Bahn wurde nicht zur Zeit der grossen Bevölkerungszunahme, den 50er und 60er Jahren realisiert, sondern erst rund zwei Jahrzehnte

später. Zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung war der grosse Aufschwung bereits abgeklungen (vergleiche Planung und Realisation der Oberlandstadt). Damit war nur ein kleiner Bevölkerungszuwachs im Grossraum von Zürich anzusiedeln. Gleichzeitig befand sich die Wirtschaft in einer Rezession. Das Potenzial einer allfälligen Einflussnahme der S-Bahn war somit relativ gering.

2. Nicht die S-Bahn, sondern vielmehr der motorisierte Individualverkehr verkörpert das zunehmende Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Zur Zeit des grossen demographischen Entwicklungsschubes trug der Ausbau diverser Autobahnteilstücke (u. a. Forchautobahn, Oberlandautobahn bis Uster) wesentlich zu diesem Verhalten bei. Betriebe konnten damit ins Stadtumland und Wohnungen in stadtfernen Gebieten ausgebreitet werden.

Es ist somit als Fakt zu werten, dass bei Einführung der S-Bahn die Dezentralisation schon da war. Die S-Bahn war zu jenem Zeitpunkt also eher eine Folge-, als eine Vorleistung.

Unter diesem Blickwinkel sind auch heutige Entwicklungen einzustufen, das heisst, räumliche Entwicklungen finden unabhängig von der S-Bahn statt, werden durch diese aber begünstigt. Bei der grossräumigen, regionalen Entwicklung zeigt sich beispielsweise eine tendenzielle Gewichtsverlagerung aus dem Raum Aargau/Limmattal in Richtung der Voralpen (u. a. mit dem Raum Zürcher Oberland).

Die S-Bahn bedient Randgemeinden nur indirekt über Zubringerbusssysteme. Dementsprechend sollte die Entwicklung in diesen peripheren Lagen gering ausfallen, weil diese Regionen vom Auto wesentlich abhängiger sind. So war im Zeitraum von 1990 bis 2000 die Absolute Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme in Gemeinden mit S-Bahnanschluss deutlich grösser, als in den Randgemeinden.

Die Bevölkerungsentwicklung läuft somit der S-Bahn nicht davon. Dies

aber alleine auf die S-Bahn zurückzuführen wäre vermessen, verfügen doch die meisten Gemeinden mit S-Bahnanschluss auch über einen guten Anschluss an das übergeordnete Strassennetz. Die S-Bahn ist somit primär in den Arbeitsplatzgemeinden präsent, aber ohne diese Entwicklung induziert zu haben. Auch die Aussage, dass für eine Entwicklung ein S-Bahnanschluss notwendig ist, kann ebenfalls nicht erhärtet werden. Sind doch in den letzten Jahren viele arbeitsplatz- oder publikumsintensive Nutzungen fernab von Bahnhöfen gebaut worden (Beispiel: Einkaufszentren in Hinwil).

Lokale Studien der Gebäudeflächenentwicklung belegen, dass seit 1990 und dem Start der S-Bahn viele Baulücken in den Gemeinden der Region gefüllt wurden, dass somit die vom Raumplanungsgesetz geforderte innere Verdichtung umgesetzt wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass das gute S-Bahnangebot dabei förderlich wirkt. Sicher ist jedenfalls, dass die S-Bahn von dieser Nachfragesteigerung an bereits erschlossenen Lagen profitiert. Die S-Bahn hat sich zumindest, vor allem in den durch Schnellverbindungen erschlossenen Regionalzentren wie Uster und Wetzikon als dominierendes Verkehrsmittel für Pendler bestätigt.

Beispiele aus verschiedenen Gemeinden zeigen, dass Entwicklungen im Bahnhofsumfeld zu einer Kernbildung genutzt werden können. Die S-Bahn hat den Investoren bewiesen, dass sie ein erfolgreiches Verkehrsmittel ist und an den Bahnhöfen ein Publikumsmagnet darstellt. Trotzdem müssen die bei Bahnhöfen vorgesehenen Projekte realistisch angegangen werden und können nicht einfach auf dem einen Faktor des Publikumsmagneten konzipiert werden. Einwirkungen des Konjunkturverlaufes (Maag Areal Zürich beim BHF Hardbrücke), anderweitige Einzelinteressen von Grundstückbesitzern (Uster) oder zu ambitionierte Projekte (Eurogate auf dem HB Zürich) sind Beispiele für Projekte zur Zentrumsbildung mit bester S-Bah-

nerschliessung die noch nicht realisiert sind.

Trotzdem sollte die Raumentwicklungspolitik künftig darauf achten, das Ausscheiden von Ortskern- und Zentrumsgebieten in einen guten, attraktivitätssteigernden Zusammenhang mit den Bahnhöfen zu bringen. Aber auch die Wohnbauförderung hat vermehrt in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung zu erfolgen.

Als allgemeine Folgerung kann gesagt werden, dass Raumwirksamkeitsanalysen von Verkehrsprojekten im Zusammenhang mit andern Entwicklungen betrachtet werden müssen. Bei starker wirtschaftlicher Dynamik erfolgt tendenziell eher eine Expansion nach Aussen, bei gedämpftem Wachstum eher ein innere Verdichtung. Schliesslich gilt die Erkenntnis, dass die Verkehrslage eine zwar wichtige aber keine hinreichende Erklärung der Siedlungsentwicklung und Bodenbeanspruchung darstellt. Dies entbindet die Planung aber nicht vom Anspruch, künftig die Planung von Siedlungsflächen und Verkehrsinfrastrukturen besser aufeinander abzustimmen, können doch zwischen ihnen Wechselwirkungen entstehen. [↳ 16](#)

#### [↳ 16](#)

Räumliche Auswirkungen der S-Bahn – eine ex-post Analyse; 2004

#### [↳ 14](#)

Kantonaler Richtplan

#### [↳ 15](#)

Regionaler Richtplan; Region Oberland

#### [↳ 28](#)

[www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

### 3.3.3 Güterverkehr

Der Kantonale Richtplan macht detaillierte Aussagen über die Abwicklung des Güterverkehrs. Zu den Zielsetzungen gehört es, den Transport von Gütern möglichst umweltgerecht, sicher und wirtschaftlich durchzuführen. Um diese Ziel zu erreichen, soll der vergleichsweise umweltfreundliche Gütertransport mit der Bahn gefördert werden.

Für einen effizienten Güterumschlag von den Gütern auf die Bahn braucht es entweder betriebseigene Anschlussgeleise der Versender/Empfänger, oder der Güterumschlag wird über geeignete Anlagen zum Umschlag von der Bahn auf die Strasse abgewickelt. Hierfür sollen gemäss Richtplan bestehende Bahnareale sowie die dezentralen Anschlussgeleise erhalten und zweckmässig genutzt werden. Daneben ist aber auch der Aufbau eines Systems für den Behälterumschlag vorgesehen. Um die Standorte zu koordinieren, sind die bestehenden und neuen Anlagen im Richtplan aufgeführt.

Für das Zürcher Oberland wurde ein Standort vorgesehen, aber örtlich noch nicht festgesetzt. Geplant ist er im Industriegebiet Schöneich in Wetzikon. Als Variante ist auch ein Standort im Industriegebiet Wässerli/Studbach in Hinwil denkbar, an derselben Bahnlinie nur wenige hundert Meter weiter als derjenige in Wetzikon. [↳ 14](#)

Gemäss der Aufforderung im Kantonalen Richtplan wurde dieser Inhalt auch in den Regionalen Richtplan übernommen. Wesentliche Konkretisierungen wurden dabei keine vorgenommen. [↳ 15](#)

Studien des Bundesamtes für Raumentwicklung zeigen Szenarien, wie Leistungen des Güterverkehrs insgesamt bis zu 80% zunehmen, dies bis ins Jahr 2030. Überproportional davon betroffen ist der Schienenverkehr, dessen Wachstum bis zu 117% betragen wird. Diese Zahlen belegen die zunehmende Wichtigkeit eines Anschlusses an diesen Verkehrsträger. [↳ 28](#)

### 3.3.4 Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrssituation in Wetzikon wird geprägt durch das enorme Verkehrsaufkommen, welches in der Ost-West-Richtung besteht. Davon betroffen sind die beiden Achsen durch Kempten und durch Unterwetzikon.

In Kempten kommt es täglich zu Überlastungen der Lichtsignalanlage an der Ochsenkreuzung. Diese vermag das enorme Verkehrsaufkommen, vor allem zu Stosszeiten, nicht wunschgemäss abzuwickeln, so dass es zu relativ langen Rückstaus kommt. Ursache ist vor allem der Durchgangsverkehr, welcher von der Autobahnabfahrt Effretikon über die Pfäffiker-/Hinwilerstrasse in Richtung der neu ausgebauten A53 (Rapperswil/Chur) unterwegs ist.

Noch gravierender ist das Verkehrsaufkommen auf der Zürcher-/Rapperswilerstrasse in Unterwetzikon. Auf dieser Strasse wurden bereits im Jahr 2000 täglich über 21'000 Fahrzeuge gezählt [↳ 5](#), Tendenz steigend, was dazu führt, dass es auf dieser Strecke täglich zu Rückstaus kommt. Die gesamte Verkehrsmenge zwingt sich mitten durchs Zentrum Unterwetzikon,

wo fünf Lichtsignalanlagen hintereinander auf wenigen hundert Metern Länge den Verkehr organisieren sollen.

Das Ergreifen von Massnahmen ist zwingend, denn auf beiden Achsen werden die Alarmwerte bereits überschritten. [↳ 17](#)

Selbstverständlich handelt es sich bei beiden Verkehrsströmen nicht nur um Durchgangsverkehr sondern auch um Quell-/Zielverkehr. Trotzdem erhofft man sich mit dem Autobahnprojekt, der Schliessung der Lücke Uster-Hinwil (A53), eine Verbesserung der generellen Situation. Dieses Autobahn-teilstück ist sowohl im Kantonalen als auch im Regionalen Richtplan vorgesehen. Der Kantonale Richtplan weist dem Vorhaben einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont zu. [↳ 14](#)

Im Jahr 2001 wurde bereits ein generelles Projekt ausgearbeitet. Auf Grund der damaligen Einwände wurden Optimierungen vorgenommen und seit April 2004 wird am Ausführungsprojekt gearbeitet. Diese Planung soll bis im Herbst 2005 abgeschlossen werden. Nach Behandlung der Einsprachen ist die Verabschiedung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich auf Herbst 2006 vorgesehen. Gemäss Kanton handelt es sich um ein Vorhaben nationaler

[↳ 5](#)

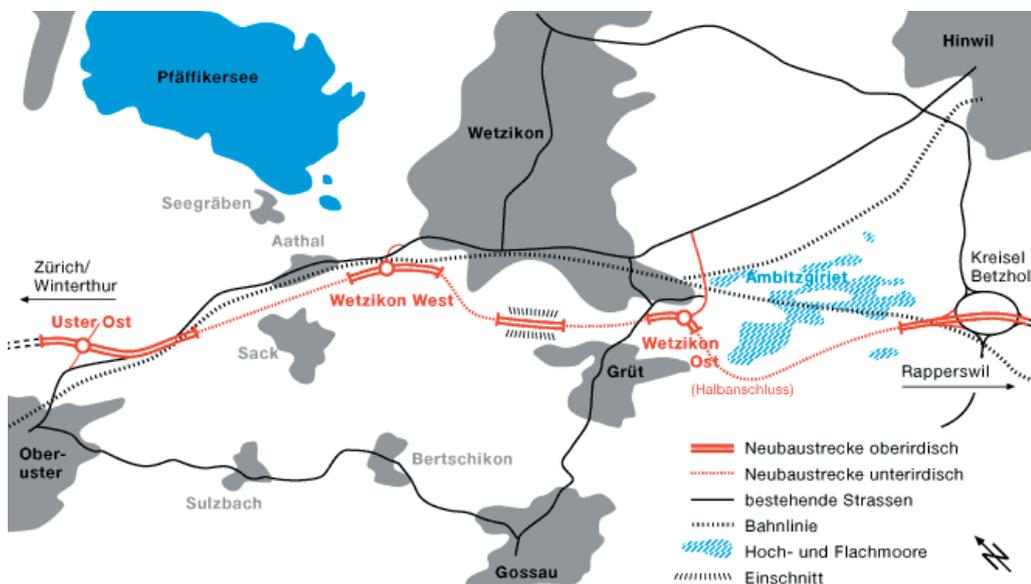
Bundesamt für Statistik

[↳ 17](#)

Raumberechnung  
Kanton Zürich

[↳ 14](#)

Kantonaler Richtplan



**Grafik:**  
Linienführung der projektierten Oberlandautobahn von Uster nach Hinwil  
[Quelle: www.oberlandautobahn.zh.ch]

Bedeutung und soll dementsprechend durch den Bund finanziert werden. Die hierfür notwendige Aufnahme in den Sachplan „Verkehr“ des Bundes ist allerdings noch nicht erfolgt. Bei optimalem Verlauf kann 2008 mit dem Bau begonnen werden und das letzte Teilstück der A53 wäre somit 2014 betriebsbereit.

↳ 18

Wetzikon würde bei der Lückenschliessung der A53 bestimmt zu den Profiteuren gehören. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich ein grosser Teil des Durchgangsverkehrs, welcher sich momentan durch Kempton und Unterwetzikon zwingt, über die Autobahn abwickeln wird. Anzunehmen, dass damit alle örtlichen Verkehrsprobleme behoben würden, wäre wohl etwas allzu optimistisch. Verkehrsentwicklungsmodelle gehen davon aus, dass bis zur Realisierung der Autobahn die erreichten Umlagerungen durch Mehrverkehr beinahe wieder aufgehoben werden.

Der Vollanschluss in Wetzikon West und der Halbanchluss in Wetzikon Ost (Richtung Uster) gewähren Wetzikon künftig eine bessere Anbindung ans nationale Strassennetz, als dies heute bereits der Fall ist und werden den Standort Wetzikon aufwerten.

Neben der beschriebenen Ost-West-Problematik ist in Wetzikon die interne Erschliessung noch nicht optimiert. Zurzeit wickelt sich der gesamte Verkehr über die Bahnhofstrasse und die Usterstrasse ab. Dies führt zu teils hohen Immissionen, was speziell bei den empfindlichen Nutzungen entlang der Usterstrasse zu Problemen führt. Aber auch die Erschliessung des Industriequartiers entlang der Motorenstrasse ist problematisch. Weder der Einlenker Usterstrasse/Buchgrindelstrasse noch die Erschliessung über die Stationsstrasse in Kempton bieten übersichtliche Verhältnisse mit genügend Platz für grosse Motorfahrzeuge.

Der Kantonale Richtplan, der Regionale Richtplan, die flankierenden Massnahmen des Autobahnprojektes und das Kommunale Verkehrsleitbild

gehen daher alle vom gleichen Lösungsansatz aus: Die Usterstrasse soll entlastet und der Verkehr über die Weststrasse geführt werden. Diese wird durch das Gebiet Widum/Müliwisen verlängert und mit der Industriestrasse verbunden. Von dort soll der Verkehr direkt über die Erweiterung der Industriestrasse auf die Pfäffikerstrasse geführt werden.

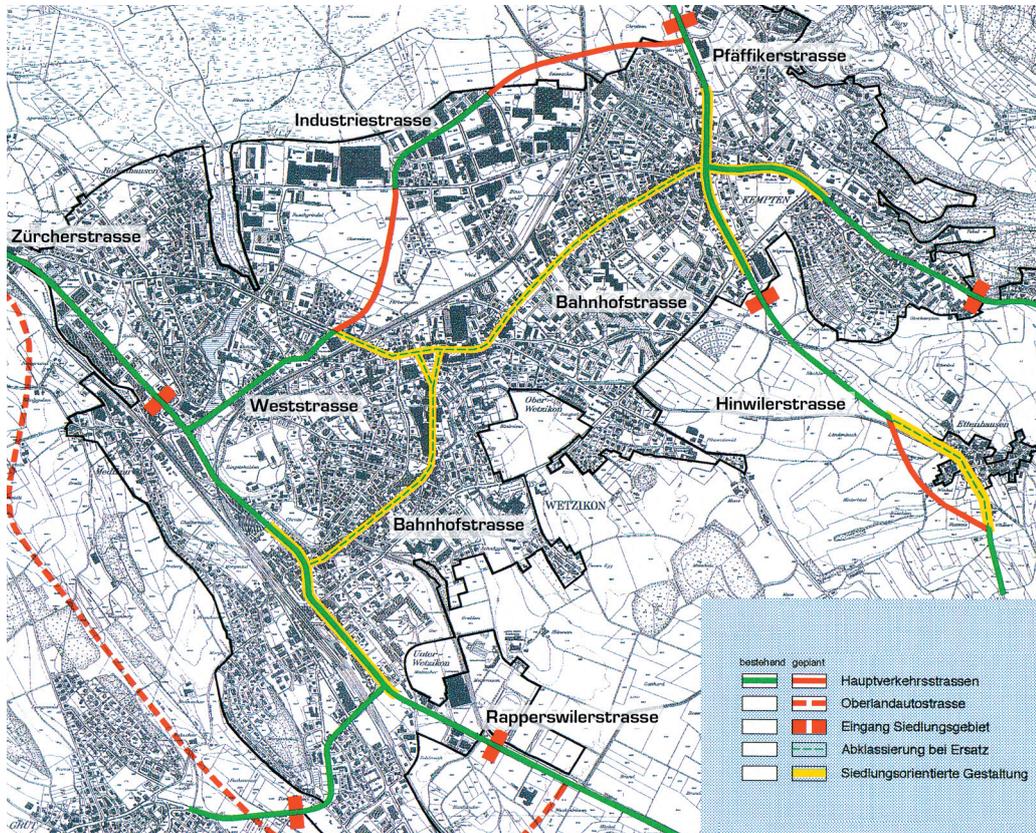
Die Realisation der Verlängerung Weststrasse erfolgt zusammen mit dem Quartierplan Widum, diese erschliesst auch das neue Quartier. Hingegen ist die angestrebte Verlängerung der Industriestrasse noch ungewiss. Die Linienführung entlang des Robenhuserrietes und die Kreuzung des Bahntassées verkomplizieren das Projekt zusätzlich. Mit dem Schliessen dieser Westtangente soll die gesamte Bahnhofstrasse entlastet und eine verbesserte, siedlungsorientierte Gestaltung ermöglicht werden. ↳ 19

↳ 18

www.oberland-autobahn.zh.ch

↳ 19

Verkehrsleitbild  
Wetzikon



Vorgesehene Verkehrsabwicklung über die Westtangente, gelb die entlastete Bahnhofstrasse  
 [Quelle: Verkehrsleitbild Wetzikon]

### 3.3.5 Langsamverkehr

Selbstverständlich ist die Wichtigkeit des Langsamverkehrs nicht zu vernachlässigen.

Die wichtigsten Wegverbindungen für den Langsamverkehr werden daher beim räumlichen Konzept berücksichtigt und an dieser Stelle wird auf eine Aussage verzichtet.

### 3.3.6 Flugverkehr

Seit der Überflugsbeschränkung von Deutschland sind der Fluglärm und dessen Verteilung ein fast omnipräsentes Thema. Diskussionen über Nord-, Süd- oder Ostanflüge werden im Zusammenhang mit Lärmbelastigungen und Wertverlusten an Liegenschaften geführt.

Unter diesem Spektrum wurde von der unabhängigen Stiftung gegen den Fluglärm eine Studie in Auftrag gegeben. In 38 betroffenen Gemeinden, die meisten liegen in der Südanflugschneise, wird der durch den Fluglärm erzeugte Wertverlust von Liegenschaften untersucht. [↳ 20](#)

Wetzikon gehörte nicht zu diesen Gemeinden. Diese Tatsache bestätigt indirekt, dass Wetzikon von der neuen Fluglärmverteilung nicht negativ betroffen ist. Wetzikon bleibt eine attraktive Wohnlage im Raum Zürich.

### 3.3.7 Erkenntnisse

Die verkehrstechnische Erschliessung hat grosse Auswirkungen auf die Gemeinde Wetzikon. In der Wahrnehmung der Bevölkerung überwiegt jedoch nicht mehr die gute Erschliessung, sondern die Probleme des enormen Verkehrsaufkommens. Dieses stellt gegenwärtig für den Grossteil der Bewohner von Wetzikon das grösste Problem dar.

↳22

#### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sind hervorragend. Sowohl die S-Bahn wie auch das Busnetz der VZO bieten beste Verbindungen, welche eine wertvolle Infrastrukturgrundlage für die vielen Zu- und vor allem Wegpendler darstellen. Der Bahnhof Wetzikon ist ein wichtiger Verkehrsknoten für die gesamte Region.

Mit der Einführung der S15 im Jahr 2006 wird das Angebot nochmals gesteigert. Wetzikon „rückt immer näher“ an Zürich!

Das Potenzial des guten ÖV-Angebotes ist bis heute noch nicht vollständig ausgeschöpft. So kann in Wetzikon an mittels ÖV sehr gut erschlossenen Lagen das Wohnraumangebot noch gesteigert werden.

Allerdings sind nach Ansicht des Autors nicht die flächenintensiven Einfamilienhaussiedlungen, sondern vielmehr ein relativ dichtes, städtisches Wohnen zu fördern.

Auch das Potenzial des Bahnhofes als Publikumsmagnet ist noch praktisch ungenutzt. So stellt das Bahnhofsgebiet heute einen isolierten Defizitraum dar, welcher sich praktisch ausschliesslich aus einer Ansammlung von Verkehrsflächen zusammensetzt. Diese Mängel könnten durch die Konzentration weiterer Nutzungen beim Bahnhof und der Aufwertung von Aussenraum und Verkehrswegen behoben werden.

#### Güterverkehr

Der stets zunehmende Güterverkehr führt zu steigenden, globalen Verkehrsproblemen. Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene stellt vermutlich die verträglichste Lösung dar. Ob dies auf Grund von Vorschriften oder mit finanziellem Druck passieren wird, muss die Zukunft noch zeigen.

Der vorgesehene Güterverladeort in Wetzikon stellt für die Zukunft eine Chance dar. Er kann eine wichtige Voraussetzung für neue Wirtschaftsbetriebe sein, die den Wirtschaftsstandort Wetzikon im Zweiten Sektor zusätzlich stärken.

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Rahmen dieses Entwicklungskonzeptes wird von der Realisation des Autobahnabschnittes Uster-Hinwil ausgegangen. Ob die Fertigstellung tatsächlich im Jahr 2014 oder erst etwas später stattfindet ist nicht elementar. Der stetige Ausbau der Autobahnen stellt zwar nicht die Lösung der Verkehrsprobleme dar, aber das einst angefangene Netz sollte vollendet werden. Durch das Schliessen der Autobahnücke kann immerhin davon ausgegangen werden, dass der grosse Anteil an Durchgangsverkehr in Kempten und Unterwetzikon gesenkt wird.

Zentral ist, dass sich Wetzikon auf die Auswirkungen der Autobahnfertigstellung vorbereitet. Auf das Gebiet in Unterwetzikon kommt mit den zwei neuen Autobahnanschlüssen ein enormer Entwicklungsdruck zu. Zusammen mit dem Bahnverlad wird dieses Gebiet für die Schwerindustrie zu einem höchst attraktiven Produktions- und Arbeitsplatzgebiet. Zonenplanung und Verkehrsplanung müssen auf diese Entwicklung angepasst werden.

Anders ist die Problematik der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse einzustufen. Hier dürfte der wesentliche Anteil Quell- und Zielverkehr sein. Das Projekt der Westtangente ist daher grundsätzlich in seiner Funktion in Frage zu stellen.

↳ 22

Tages-Anzeiger;  
26.10.2004

Wetzikon ist entlang der Bahnhofstrasse gewachsen. Sie bildet die zentrale Nabelschnur, welche die Gemeinde verbindet. Wird parallel dazu eine neue Achse erstellt, wird nicht nur der Verkehr verlagert, sondern auch die historische Funktion der Bahnhofstrasse unterwandert. Dies könnte sich negativ auf das Kleingewerbe auswirken, welches sich in Kempten, Oberwetzikon und in Unterwetzikon entlang der Bahnhofstrasse niedergelassen hat. Lösungen mit dem Ziel, den Verkehr auf der Bahnhofstrasse verträglicher zu machen, erscheinen wesentlich adäquater. Temposenkung, Reduzierung der Strassenräume und gestalterische Aufwertungen sind dabei die bewährten Mittel.

Mit dem Verzicht der Westtangente kann auch auf die Verlängerung der Industriestrasse zur Pfäffikerstrasse verzichtet werden. Diese wäre entlang des Riedes kaum landschaftsverträglich integrierbar.

Die hohen Emissionen auf die Wohnsiedlungen entlang der Usterstrasse sind allerdings höchst problematisch. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die kürzere Weststrasse erscheint sinnvoll. Mit der Verlängerung der Weststrasse kann zudem die problematische Erschliessung des Quartieres entlang der Motorenstrasse sowie des neuen Wohnquartiers Widum gelöst werden. Quell- und Zielverkehr werden damit möglichst siedlungsverträglich in Richtung Unterwetzikon und Autobahn geleitet.

Der Bahnhof von Wetzikon steht traditionellerweise am südwestlichen Rand der Gemeinde. Durch das Autobahnprojekt wird diese einseitige Erschliessung zusätzlich akzentuiert. Diese Ausrichtung birgt die Chance auch die Lasten des Verkehrs in Unterwetzikon zu bündeln und die Siedlungsstruktur dementsprechend anzupassen. So könnte das übrige Gebiet verkehrsberuhigt und entlastet werden, wobei auf eine effiziente

Siedlungsererschliessung Rücksicht zu nehmen wäre.

## 3.4 Siedlung

**Zur Siedlung sollen an dieser Stelle einzig die Grundlagen erarbeitet werden. Die Auseinandersetzung mit dem Raum und der räumlichen Verteilung erfolgt mit dem Erarbeiten des räumlichen Konzeptes.**

### 3.4.1 Richtpläne

#### Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan macht nur wenige Aussagen zum Siedlungsgebiet Wetzikon.

Die maximale Siedlungsfläche entspricht fast gänzlich dem Baugebiet, welches bereits in Realität überbaut ist. Es ist somit keine flächige Erweiterung vorgesehen. Bezüglich dem Zentrumsgebiet wäre aber eine massive Ausdehnung gegenüber dem Bestehenden möglich. Das ganze Gebiet entlang der Bahnhofstrasse und die unmittelbaren Umgebungen der Bahnhöfe Wetzikon

und Kempten sind als solche ausgeschieden [Karteneintrag]. Eine Akzentuierung ist vom Kanton im Bereich Bahnhof bis hin zum Restaurant Krone vorgegeben. Dieser Bereich wird gar als regionales Zentrumsgebiet ausgeschieden. [↳ 14](#)

#### Regionaler Richtplan

Der Regionale Richtplan macht betreffend Siedlungsausdehnung und Zentrumsanordnung keine konkreteren Angaben als der Kantonale Richtplan.

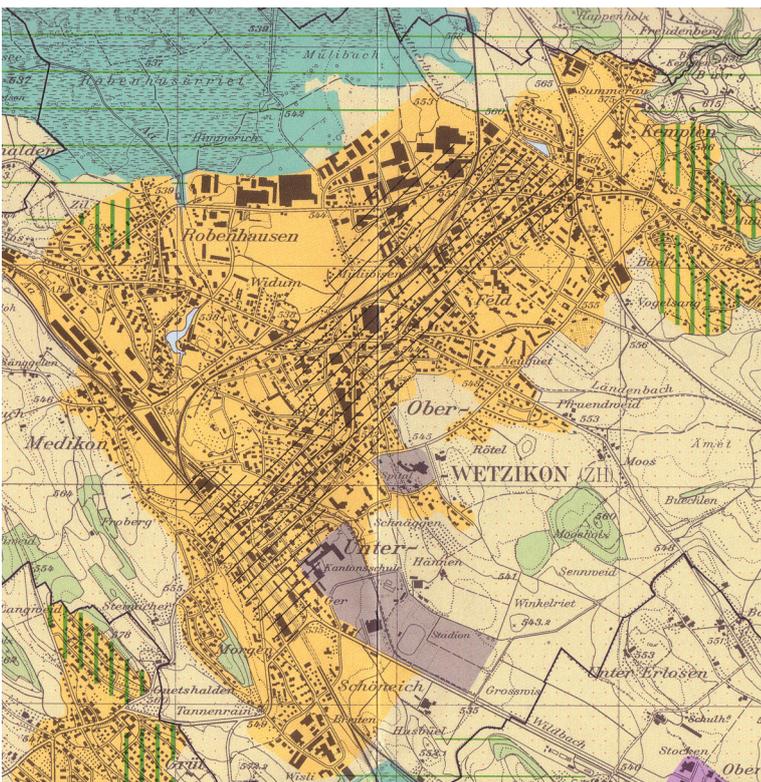
In Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung sind in Wetzikon Gebiete mit hoher Dichte vorgesehen. Diese sind aber räumlich nicht definiert und können in weiterführenden Planungen auf die gewünschte Entwicklung der Gemeinde abgestimmt werden.

Gemäss Richtplan ist Wetzikon eine Kerngemeinde des Oberlandes und auch ein Arbeitsplatzschwerpunkt. Es besteht daher ein regionales Interesse, dass ein genügendes Angebot zum Ausbau der Arbeitsplätze geschaffen wird. Bei einer Angebotssteigerung ist die Eignung des Gebietes auf die künftige Nachfrage abzustimmen. [↳ 15](#)

[↳ 14](#)  
Kantonaler Richtplan

[↳ 15](#)  
Regionaler Richtplan;  
Region Oberland

**Abb.:**  
Siedlungsgebiet  
Wetzikon gemäss dem  
Regionalen Richtplan  
[Quelle: Regionaler  
Richtplan, freier Mass-  
stab]



### 3.4.2 Kommunale Planung

Der Zonenplan zeigt die vorgeschriebene Umsetzung der Richtpläne.

Entlang der Bahnhofstrasse sind zwischen Bahnhof und Restaurant Krone Zentrums- und Kernzonen ausgeschieden und bieten so die rechtliche Umsetzung für die Entwicklung eines Zentrums. Auch in der Fortsetzung der Bahnhofstrasse ist eine Verdichtung vorgesehen, hier mittels einer Wohnzone mit Gewerbebeileichterung. [↳ 24](#)

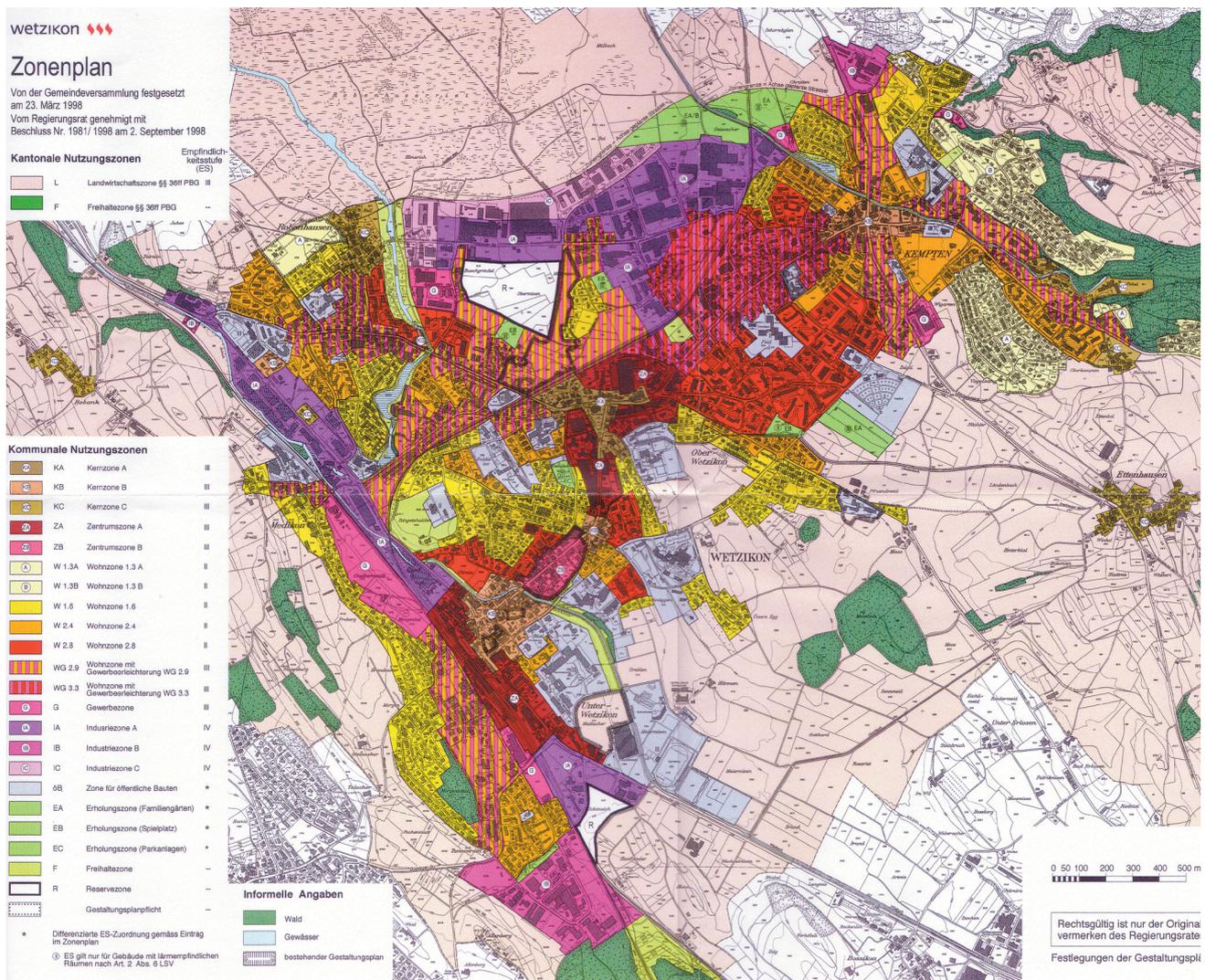
Ausserdem ist die Kleinräumigkeit der unterschiedlichen Zonen augenfällig. So

sind Wohnzonen geringer Dichte oder gar Kernzonen vorhanden, welche vollständig von Industriezonen umgeben sind.

Dies sind alles kleine Hinweise auf die Vergangenheit der Gemeinde und ihrer Zeitzeugen.

[↳ 24](#)  
Zonenplan Gemeinde Wetzikon

**Abb.:**  
Zonenplan Wetzikon; 1998  
[Quelle: Gemeinde Wetzikon, freier Masstab]



Gemäss dem Bebauungsplan ist der grösste Teil der Bauzonen überbaut. Grössere, freie Parzellen sind nur noch in den mittels Quartierplan frisch erschlossenen Gebieten Chalberweidli und Widum vorhanden. [↪ 25](#)

Der Bebauungsplan nimmt zum Ausbaugrad einer Parzelle keine Stellung. Ein Vergleich zwischen Bebauungsstruktur und Zonenplan zeigt, dass in diversen Gebieten noch Potenzial zur inneren Verdichtung vorhanden ist.

[↪ 25](#)  
Überbauungs- und Erschliessungsstand Ende 2002

[↪ 6](#)  
Gemeindestatistik Wetzikon 2000

### 3.4.3 Wohnungsbestand

Der Wohnungsbestand in Wetzikon hat sich parallel zur Bevölkerungszunahme entwickelt. So wurden in den Jahren 1995 bis 2000 stets zwischen 66 und 159 Wohnungen pro Jahr erstellt, dies ergab für das Jahr 2000 ein Gesamttotal von 7'812 Wohnungen. Die Wohnungsbelegungsziffer liegt dabei konstant bei 2.3 Einwohnern pro Wohnung.

Bei der Unterscheidung nach Gebäudarten fällt der grosse Anteil an neu erstellten Mehrfamilienhäusern auf. So wurden während den zehn Jahren von 1990 bis 2000 160 Einfamilienhäuser und 605 Mehrfamilienhäuser erstellt. Der grösste Anteil entfällt dabei auf Vierzimmerwohnungen. Im Weiteren ist auffallend, dass es sich um ausnahmslos privat finanzierte Objekte handelt. Von der öffentlichen Seite wurden keine Finanzhilfen zur Verfügung gestellt. [↪ 6](#)

**Tabelle:**  
Bauzonenstatistik der Gemeinde Wetzikon  
[Quelle: Baudirektion Kanton Zürich]

Zone (Flächen in ha)	Total	überbaut	nicht überbaut			
			Total	baureif	innert 5 Jahren baureif	längerfristig baureif
Wohnzonen	191.5	171.3	20.2	15.9	3.6	0.7
Mischzonen	159.4	129.6	29.8	10.2	7.6	12
Arbeitszonen mit Dienstleistung	96.1	73	23.2	10.8	10	2.4
Zonen für öffentliche Bauten	65.7	58.9	6.7	6.7		
<b>Total Bauzonen</b>	<b>512.7</b>	<b>432.9</b>	<b>79.8</b>	<b>43.5</b>	<b>21.2</b>	<b>15.1</b>

### 3.4.4 Erkenntnisse

Markant ist die Tatsache, dass die Richtpläne keine Erweiterung der Bauzone zulassen. Dies entspricht vollumfänglich der Philosophie des haushälterischen Umgangs mit dem Boden, wie es im RPG (Art 1) vorgeschrieben ist. Es stellt aber auch eine Chance für den Stadtbau dar. Der Druck auf unternutzte Liegenschaften wird damit zwangsläufig zunehmen.

Auch gegenüber den wenigen, nicht überbauten Parzellen sind die Anforderungen gestiegen. Deren Nutzung muss gut abgestimmt sein. Sie könnten eine letzte Initialzündung für ein anderes, städtischeres Wetzikon darstellen.

Mit dem überwiegenden Bau von Mehrfamilienhäusern (im Zeitraum 1990 bis 2000) ist Wetzikon seiner Entwicklung als verhältnismässig dichtes Zentrum bereits gerecht geworden.

**Trotzdem muss künftig das Ziel sein: Wetzikon muss städtischer werden!**

**Durch das Fehlen weiterer Baulandreserven muss zwangsläufig die innere Erneuerung und Verdichtung beginnen. Ansonsten kann künftig nicht mehr genügend Wohnraum angeboten werden um eine weitere Bevölkerungszunahme auffangen zu können.**

**Künftig müssen vermehrt Lösungen des verdichteten, städtischen Wohnens an mit ÖV gut erschlossenen Lagen das Ziel sein. Historische Stadtstrukturen müssen auf dieser Basis hinterfragt und Neustrukturierungen durchdacht werden.**

In der bestehenden Richt- und Nutzungsplanung sind verschiedene Erkenntnisse aus den vorangegangenen Kapiteln ablesbar. Dies sind unter anderem:

- Diverse Kernzonen, im ganzen Gemeindegebiet verteilt, dokumentieren

die historischen Ortskerne der ehemals fünf Dörfer.

- Fast jedes dieser Dörfer hatte bereits seine eigene Industrie- und Gewerbezone, welche bis heute Bestand haben. Dadurch sind diese Nutzungen verteilt und teilweise nur unzureichend erschlossen.
- Entlang den traditionellen Entwicklungsachsen Bahnhofstrasse und Usterstrasse sind die höchsten baulichen Dichten zulässig.
- Im Gebiet Feld, in dem einst die ersten Bauwerke der Oberlandstadt realisiert wurden, ist noch heute die grösste bauliche Dichte in Wohnzonen zu finden.

## 3.5 Politische Aspekte

Die räumliche Entwicklung steht - gewollt oder ungewollt - in enger Verbindung mit den politischen Aspekten eines Hoheitsgebietes. Politische Entscheide lösen oft Entwicklungsimpulse aus oder hemmen diese. Auswirkungen, welche durch raumplanerische Massnahmen oft nur in vergleichsweise geringem Ausmass erwirkt werden können.

An dieser Stelle wird reduziert auf diese komplexen Zusammenhänge hingewiesen, aber nicht vertieft darauf eingegangen.

### 3.5.1 Steuern

Als Kennziffer für die steuerliche Leistungsfähigkeit einer Gemeinde dient die auf den Einwohnerstand bezogene Steuerkraft, die so genannte Pro-Kopf-Steuerkraft. Diese liegt im Jahr 2000 für die Gemeinde Wetzikon bei 1'801 Franken. Im Vergleich mit den Zürcher Grossgemeinden stellt diese Zahl den tiefsten Wert dar (Beispiele: Uster 2'081 Franken, Wädenswil 2'384 Franken, Kloten 4'039 Franken, Küsnacht 12'694 Franken). Die Steuerkraft in Wetzikon hat seit 1990 um 10.7% zugenommen, was im Vergleich mit den 169 Zürcher Landgemeinden weit unter dem Durchschnitt von 36.4% lag.

Betrachtet man alle 171 Gemeinden des Kantons nach Stufen ihrer Steuerkraft im Jahr 2000, so stellt man fest, dass sich Wetzikon in der Mitte der Rangliste etabliert hat. Der Gesamtsteuerfuss liegt 2004 wie bereits 2003 bei 114% (in Prozent der einfachen Staatssteuer). [↪ 6](#)

Wetzikon gehört aufgrund der schlechten Finanzlage zu den 93 Gemeinden des Kantons, welche vom Steuerkraftausgleich - dem wichtigsten Bestandteil des Zürcher Finanzausgleiches - profitieren. Im Jahr 2003 lieferten die 23 finanzstärksten Gemeinden des Kantons 294 Millionen Franken in diesen Ausgleichstopf. Absolut betrachtet beziehen die mittelgrossen Zentrumsgemeinden am meisten

vom Steuerkraftausgleich. So kassierte Wetzikon im Jahr 2003 14.8 Millionen Franken, was nach den 84.2 Millionen von Winterthur den zweitgrössten Wert darstellt. Relativ betrachtet beziehen allerdings die strukturschwachen Kleingemeinden wesentlich mehr, wovon auch diverse Gemeinden im Zürcher Oberland betroffen sind. So profitierten 2003 beispielsweise Bauma mit 1019 Franken oder Sternenberg gar mit 4395 Franken pro Kopf. Dagegen fallen die knapp 800 Franken pro Kopf, welche Wetzikon erhält, vergleichsweise gering aus. [↪ 7](#)

[↪ 6](#)  
Gemeindestatistik 2000  
Wetzikon; 2002

[↪ 7](#)  
Tages-Anzeiger; 15. Juli  
2004

---

### 3.5.2 Politisches System

Das politische System von Wetzikon entspricht dem einer Gemeinde. Das heisst, die direkte Demokratie mit Volksabstimmungen und Gemeindeversammlungen stellt die Legislative dar. Die Exekutive besteht aus einem siebenköpfigen Gemeinderat mit zurzeit bürgerlicher Mehrheit.

---

### 3.5.3 Erkenntnisse

Um die Finanzlage der Gemeinde steht es nicht gut. Neben Ausgabensenkungen muss vor allem eine Einnahmезunahme das Ziel sein. Neben Steuereinnahmen ist der Finanzausgleich nicht zu unterschätzen, profitiert Wetzikon doch markant von dieser Regelung (vergleiche Kapitel 3.5.1).

Ein [zusätzlicher] Finanzausgleich mit den Gemeinden des Einzugsgebietes von Wetzikon könnte hier eventuell ein Zukunftsmodell darstellen, welches das Regionalzentrum angemessen unterstützt. Dieser Variante soll aber nicht nachgegangen werden.

**Zusätzliche Einnahmen können auch durch steuerkräftige Bewohner und zusätzliche Firmen generiert werden. Um in diesem Bereich künftig profitieren zu können, muss sich die Gemeinde aktiv verhalten und die notwendigen Voraussetzungen schaffen. Dabei kann die Stadtentwicklung ein wichtiges Instrument darstellen, indem die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, um das erwünschte Zielpublikum anzusprechen.**

Für eine aktive politische Haltung müssen aber auch die richtigen Strukturen geschaffen werden. Ob das politische System mit einer direkten Demokratie in der Legislative für eine Stadt mit 19'000 Einwohnern die beste Form darstellt, ist fragwürdig. Ein System mit Gemeinderat und Stadtrat würde eventuell mehr Konstanz in den Entscheidungen erzeugen und eine gezielte Weiterentwicklung der Gemeinde erleichtern. Dies zu klären ist allerdings nicht Aufgabe dieser Diplomarbeit.

## 3.6 Infrastruktur

Wetzikon gilt als Zentrum der Region. In diesem Kapitel soll daher aufgezeigt werden, welche regionalen Funktionen Wetzikon ausübt. Dabei werden verschiedene Bereiche reflektiert und jeweils direkt mit den themenspezifischen Erkenntnissen abgeschlossen.

### 3.6.1 Konsum

Die Konsumlandschaft ist eine dynamische Branche, welche beim Werben um Kundschaft keine Rücksicht auf Gemeindegrenzen nimmt. Grossanbieter rechnen längst mit ihren eigenen Gebietsdefinitionen. So bringt eine alleinige Betrachtung des Angebotes in Wetzikon keine brauchbaren Ergebnisse. Aus diesem Grund werden in dieser Arbeit das Konsumverhalten der Bevölkerung sowie das vorhandene Angebot regional betrachtet.

↳ 23

PZO: Regionales Konsumkonzept; 2003

#### Bild:

Im Dezember 2004 neu eröffnetes Coop-Einkauszentrum in Oberwetzikon  
[Foto Verfasser]



Der Detailhandel in der Region Zürcher Oberland umfasste im Jahr 2003 860 Betriebe, die einen Jahresumsatz von 1.35 Milliarden Franken erzielten. 40% dieses Umsatzes werden von 20 Anbietern erzielt. Der Umsatz ist stetig zunehmend, was insbesondere auf das anhaltende Bevölkerungswachstum zurückzuführen ist.

Generell wird der Einkauf im Zürcher Oberland vom Wohnort aus getätigt, die Abschöpfung des Beschäftigtenpotenzials ist durchschnittlich. Handlungsbedarf besteht bei den Faktoren, die ein funktionierendes Ortszentrum ausmachen. So werden Flanierfrequenz und die Fussgängerattraktivität als relativ schlecht eingestuft. Daraus resultiert, dass der Einkauf insgesamt in hohem Masse mit dem Auto erledigt wird. ↳ 23

Bei der Typisierung der Versorgungsschwerpunkte im Oberland werden Uster, Wetzikon und Hinwil als Grosse Zentren eingestuft. Sie verfügen über ein Food-Anteil von bis zu 25%, sowie über ein grosses Non-Food-Angebot ohne besondere Schwerpunkte.

Über den Vergleich des Umsatzes zum Marktpotenzial kann die Versorgungszentralität einer Gemeinde innerhalb der Region ermittelt werden. Dies zeigt, dass die Region vor allem mit Hinwil und Wetzikon über zwei Gemeinden mit hoher Versorgungszentralität verfügt. Pfäffikon ZH, Uster und Rüti ZH fallen gesamthaft betrachtet ab, da sie entweder keine grossen Zentren (Pfäffikon, Rüti) darstellen oder eine geringere Versorgungszentralität (Uster) aufweisen.

Auf Wetzikon fokussiert, fällt auf, dass die Wetziker Anbieter einen vergleichsweise geringen lokalen Marktanteil erreichen, dafür erzielen sie höhere Umsatzanteile durch Kunden aus anderen Gemeinden. Die starke regionale Anziehung beruht hauptsächlich auf dem hohen Anteil im Non-Food-Bereich. Im Food-Bereich dominieren wenige Grossanbieter als Frequenzträger.

Räumlich betrachtet ergibt sich mit dem Coopneubau (Eröffnung Dezember 2004) und der anstehenden Schliessung der EPA tendenziell eine Konzentration in Oberwetzikon. Dies dürfte mittelfristig zu einer Schwächung der Bahnhofstrasse zwischen Kirche und Bahnhof führen. Der Coopneubau stellt aber auch eine Chance für eine Angebotserweiterung im Non-Food-Bereich dar. Mit der hohen Frequentierung durch die Grossverteiler Migros und Coop können Synergien genutzt werden, um eine urbane Lage mit breitem Angebot zu entwickeln.

↳ 23

## Erkenntnisse

**Wetzikon ist, neben Hinwil, das einzige grosse Zentrum mit Versorgungszentralität.** Dies ist auf den ersten Blick erstaunlich, beruhen die Zentren in Hinwil und in Wetzikon doch auf unterschiedlichen Konzepten. In Hinwil wurde innert weniger Jahre ein Einkaufszentrum in der Industrie erstellt, während in Wetzikon das Angebot entlang der Bahnhofstrasse kontinuierlich gewachsen ist.

Trotz der Abwanderung des Manors von Wetzikon nach Hinwil konnte Wetzikon die grosse Bedeutung in der Versorgung der Region wahren, was vor allem dem breiten Non-Food-Angebot zu verdanken ist. In diesem Bereich bietet sich in Zukunft auch eine Chance, das Zentrum in Oberwetzikon aufzuwerten. **Der ZüriOberlandMärt mit der Migros und der Coopneubau garantieren auf engem Raum eine hohe Kundenfrequenz. Dies stellt eine attraktive Grundlage für weitere Anbieter dar.**

### 3.6.2 Schulen

Dank der günstigen Verkehrslage mit den zahlreichen Zug- und Busverbindungen etablierten sich in Wetzikon schon früh verschiedene regionale und kantonale Fach- und Spezialschulen. Heute ist Wetzikon das unbestrittene Schulzentrum des Zürcher Oberland. ↳ 1

Für die Pflichtschulzeit stehen sieben Primarschulhäuser und vier Oberstufenschulhäuser zur Verfügung. Wobei die Oberstufe Wetzikon zusammen mit Seegraben eine Schulgemeinde bildet. Dieses Basisangebot wird durch verschiedene weitere Schulen ergänzt (HPS Heilpädagogische Schule Ametsweg, Rudolf Steiner Schule, IWW AG, staatlich bewilligte Privatschule, KGS Kleingruppenschule).

Auch nach dem Abschluss der offiziellen Schulzeit stehen in Wetzikon verschiedene Schulen zur Auswahl. Das Angebot reicht von der BWS Berufswahl- und Weiterbildungsschule über Berufsschulen bis zur KZO Kantonsschule Zürcher Oberland. Diese stellt seit ihrer Gründung 1955 das Aushängeschild der Wetziker Schulen dar. Heute wird sie täglich von über 1300 Schülern aus der ganzen Region besucht. Das Einzugsgebiet ist dabei auf die Zürcher Landgemeinden östlich von Wetzikon ausgerichtet. Aber auch Schüler von den Nachbargemeinden Pfäffikon ZH und Bubikon gehen an die KZO. Da die Schule meist über zuviel Anfragen verfügt, werden Schüler aus Gemeinden westlich von Wetzikon an andere Kantonsschulen (Glattal, Winterthur, usw.) verwiesen.

Die Berufsschulen in Wetzikon können bereits auf eine lange Tradition zurückblicken ↳ 1. Heute sind die Kaufmännische und die Gewerbliche Berufsschule im Zentrum von Oberwetzikon gleich nebeneinander untergebracht. Bei jeder der sieben Fachrichtungen wird das Einzugsgebiet anders zugeteilt und unterliegt anderen Kriterien. Eine pau-

↳ 1

Wetzikon eine Geschichte; 2002

↳ 23

PZO: Regionales Konsumkonzept; 2003

schale Aussage ist somit nicht möglich. Total besuchen rund 2000 Schüler die Gewerbliche Berufsschule. [↳ 8](#)

Die Kaufmännische Berufsschule wird von ungefähr 450 Schülern besucht. Der Schulkreis beschränkt sich dabei auf den Bezirk Hinwil und Teile des Bezirks Pfäffikon. Schüler aus Gemeinden westlich von Wetzikon werden der Berufsschule Uster zugewiesen.

Auch für Erwachsene existieren weitere schulische Möglichkeiten, so beispielsweise die HHW Höhere Handelsschule Wetzikon oder die Hauswirtschaftliche Fortbildungsschule Wetzikon-Seegräben.

[↳ 8](#)

[www.gbwetzikon.ch](http://www.gbwetzikon.ch)

### Erkenntnisse

#### Wetzikon bildet das Schulzentrum des Oberlandes.

Das grosse Schulangebot ist für Wetzikon ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Viele Stellen im Schulwesen sowie Zulieferer und Versorgungseinrichtungen profitieren davon. Täglich pendeln ungefähr 1'800 Schüler nach Wetzikon.

**Mit dem grossen Angebot an Schulen ist in Wetzikon eine wichtige, regionale Funktion stationiert. Neben der Bedeutung für die Region wird auch der Dienstleistungsstandort und der Wohnort Wetzikon aufgewertet.**

[↳ 9](#)

Tages-Anzeiger;  
28.08.2004

[↳ 10](#)

[www.wetzikon.ch](http://www.wetzikon.ch)

### 3.6.3 Kirchen

Wetzikon weist eine sehr reichhaltige Kirchenkultur auf. So sind neben den offiziellen Landeskirchen nicht weniger als neun verschiedene, christliche Glaubensrichtungen domestiziert [↳ 10](#). Viele Gläubiger aus Nachbargemeinden besuchen diese Kirchen in Wetzikon. Beispielsweise die Kirche der Freien Evangelischen Gemeinde (FEG) Wetzikon, welche mit 300 Mitgliedern die grösste Niederlassung der Schweiz ist.

Generell stellt das Zürcher Oberland eine Hochburg der Freikirchen dar. So sind rund ein Drittel der Schweizer Gläubiger der FEG hier zu Hause. Dies wirkt sich auch in den statistischen Zahlen aus. In der Schweiz gehören durchschnittlich 2.2% der Bevölkerung einer evangelischen Freikirche an, in vielen Gemeinden des Oberlandes liegen diese Zahlen aber wesentlich höher. In Bubikon etwa sind es 6.66 Prozent, in Dürnten 5.26 und in Wetzikon 4.69 Prozent. [↳ 9](#)

### Erkenntnisse

Die Häufung der kirchlichen Institutionen die sich in Wetzikon niedergelassen haben verdeutlichen die Zentrumsfunktion von Wetzikon im Oberland.

### 3.6.4 Gesundheit

Das Schwerpunktsspital Wetzikon (Gesundheitsversorgung Zürcher Oberland) stellt ein wichtiger Standortfaktor für Wetzikon dar. In erster Linie ist das Spital für die Gesundheitsversorgung des Oberlandes zuständig, zu seinem Einzugsgebiet gehören die Gemeinden des Oberlandes östlich von Wetzikon. Für diese Menschen steht ein breites medizinisches Angebot zur Verfügung, welches auch der grossen Nachfrage entspricht. So lag 2003 die Bettenbelegung bei 93% und es wurden beinahe 6600 Patienten stationär behandelt. Dazu kommen nochmals über 52500 ambulante Behandlungen und 10500 Notfalleintritte.

Diese Zahlen belegen eindrücklich die regionale Bedeutung dieses Gesundheitszentrums.

Für Wetzikon bringt das Spital aber auch andere Werte mit sich. Es erreicht immerhin einen Jahresumsatz von 72 Millionen Franken und ist Arbeitgeber für 715 Mitarbeiter. Davon kann wiederum ein Grossteil des Wetziker Gewerbes profitieren. [↪ 21](#)

#### Erkenntnisse

**Für Wetzikon ist das Spital ein wichtiger Arbeitgeber mit einer grundversorgungsrelevanten Bedeutung für die Gemeinde und die gesamte Region** und setzt gleichzeitig ein wichtiges Zeichen nach aussen. Mit der Schliessung diverser Gesundheitszentren im Kanton Zürich unterstreicht der Fortbestand des Spitals Wetzikon die Notwendigkeit eines Spitals in der Region Oberland. Dies ist nicht selbstverständlich, befindet sich in der Nachbarstadt Uster doch bereits das nächste grosse Gesundheitszentrum.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Sogwirkung für Praxen und Therapiezentren die sich auf Grund des Spitals in Wetzikon niedergelassen haben.

### 3.6.5 Soziale Wohlfahrt

Wetzikon ist der Standort einiger sozialer Institutionen. Weil diese die regionale Funktion der Gemeinde stärken, aber kaum raumprägende Auswirkungen haben, wird hier nicht tiefer darauf eingegangen. Unter anderem sind in Wetzikon domestiziert:

- RAV Regionale Arbeitsvermittlung
- BIZ Berufsinformationszentrum
- KJPD Kinder- und Jugendpsychiatrischer Dienst
- SPD Schulpsychologischer Dienst
- Notschlafstelle und Auffangwohngruppe

#### Erkenntnisse

Wie bereits bei den Kirchen festgestellt wurde, handelt es sich bei diesen Institutionen und bei der Häufigkeit, mit der sie in Wetzikon vorkommen, um Indikatoren, die die Zentrumsfunktion von Wetzikon bestätigen.

[↪ 21](#)  
[www.gzo.ch](http://www.gzo.ch)

**Bild:**  
Gesundheitszentrum  
Zürcher Oberland  
[Foto Verfasser]



### 3.6.6 Freizeit und Sport

Neben der abwechslungsreichen und reichhaltigen Landschaft, welche für eine Vielzahl von Freizeitvergnügen die Basis bildet, verfügt Wetzikon auch über einige öffentliche Anlagen. Dies sind unter anderem:

- Strandbad Auslikon
- Campingplatz Auslikon
- Freibad Meierwiesen
- Sportanlage Meierwiesen (drei Rasenplätze, Allwetterplatz, Leichtathletikanlage, Basketball, Beachvolleyball, Finnenbahn)
- Eissportcenter (Eishockey, Curling, Eiskunstlauf)

Von diesem Sportangebot haben die Leichtathletikanlage und vor allem das Eissportcenter Bedeutung für das gesamte Oberland. Sie stellen in der Region ein einmaliges Angebot dar. Selbstverständlich bilden sie auch die unverzichtbare Grundlage manches Sportvereins und tragen so zum reichhaltigen Vereinsleben mit über 150 Vereinen bei. [↪ 10](#)

#### Erkenntnisse

Das bestehende Angebot an Freizeit und Sporteinrichtungen dürfte sich in einem adäquaten Rahmen zur Grösse der Gemeinde befinden. Ergänzungen sind immer möglich, es scheint aber keine grundsätzlichen Defizite zu geben.

Als Standortgemeinde diverser Schulen und als Wohngemeinde für junge Familien muss dieses Angebot in Menge und Qualität gewahrt bleiben. Eventuell kann über ein ergänzendes Angebot die Attraktivität für Bewohner im Alter von 20 bis 30 Jahren verbessert werden und somit die Gemeinde an Attraktivität für diese Bevölkerungsschicht dazugewinnen.

### 3.6.7 Kultur und Anlässe

Über das Kulturangebot in Wetzikon schrieb der Tages-Anzeiger in einem Artikel vom 22.06.2004: „Gut, breit und eigenständig, von avantgardistischer Kunst und alternativen Events in der Kulturfabrik bis zu klassischen Konzerten in der Kirche.“

Private Kulturorganisationen bieten in Wetzikon ein abwechslungsreiches Kulturangebot. So bietet die Kulturfabrik, besser bekannt als „Kulti“, seit vielen Jahren Veranstaltungen an, welche hauptsächlich von der alternativen Szene der Region rege besucht werden.

Seit ca. zwei Jahren befindet sich die Kulturbühne Scala in Wetzikon, Schwerkern im Programm bildet die Schweizer Pop- und Rockmusik. Das Kunsthaus Nullgleis und die daran angrenzende Kunstschule Wetzikon runden das Angebot ab.

Im Weiteren sind in Wetzikon zwei Kinos vorhanden. Diese sind, abgesehen vom Kino in Uster, die einzigen im ganzen Oberland welche regelmässig ein Programm zeigen. [↪ 10](#)

Zur Förderung der regionalen Kulturszene finden im November 2004 zum dritten Mal die Kulturtag Wetzikon statt. Sie stellen die grösste Kulturveranstaltung des Oberlandes dar und sollen dazu beitragen, die Kultur in Wetzikon und im Oberland zu stärken und als vermeintlich wichtigen Standortfaktor aufzuwerten. [↪ 11](#)

Von verschiedenen Anlässen, welche jährlich in Wetzikon durchgeführt werden, sind besonders zwei erwähnenswert: die Wetziker Chilbi und die ZOM ZüriOberlandMäss. Sie gehören zu den publikumsintensiven Grossanlässen und haben für die ganze Region eine wichtige Bedeutung.

[↪ 10](#)  
www.wetzikon.ch

[↪ 11](#)  
Wetziker Spiegel; Oktober 2004

## Erkenntnisse

Selbstverständlich kann sich das kulturelle Angebot von Wetzikon nicht mit demjenigen einer Grossstadt wie Zürich messen. Trotzdem ist die Qualität des Angebotes und die Wichtigkeit für die Region nicht zu unterschätzen. In den meisten anderen, kleineren Gemeinden im Oberland ist in diesem Bereich wenig oder gar nichts zu finden. Wetzikon übernimmt damit die wichtige Funktion einer regionalen Plattform.

Die beiden aufgeführten Anlässe unterstreichen das regionale Bewusstsein der Bevölkerung. Sie stellen für viele Bewohnern des Oberlandes einen jährlichen Fixpunkt in der Freizeitplanung dar.



**Bild oben:**  
Kulturbühne Scala und  
Restaurant Ochsen in  
Kempten  
[Foto Verfasser]



**Bild mitte:**  
Doppelkino Palace an  
der Bahnhofstrasse in  
Unterwetzikon  
[Foto Verfasser]

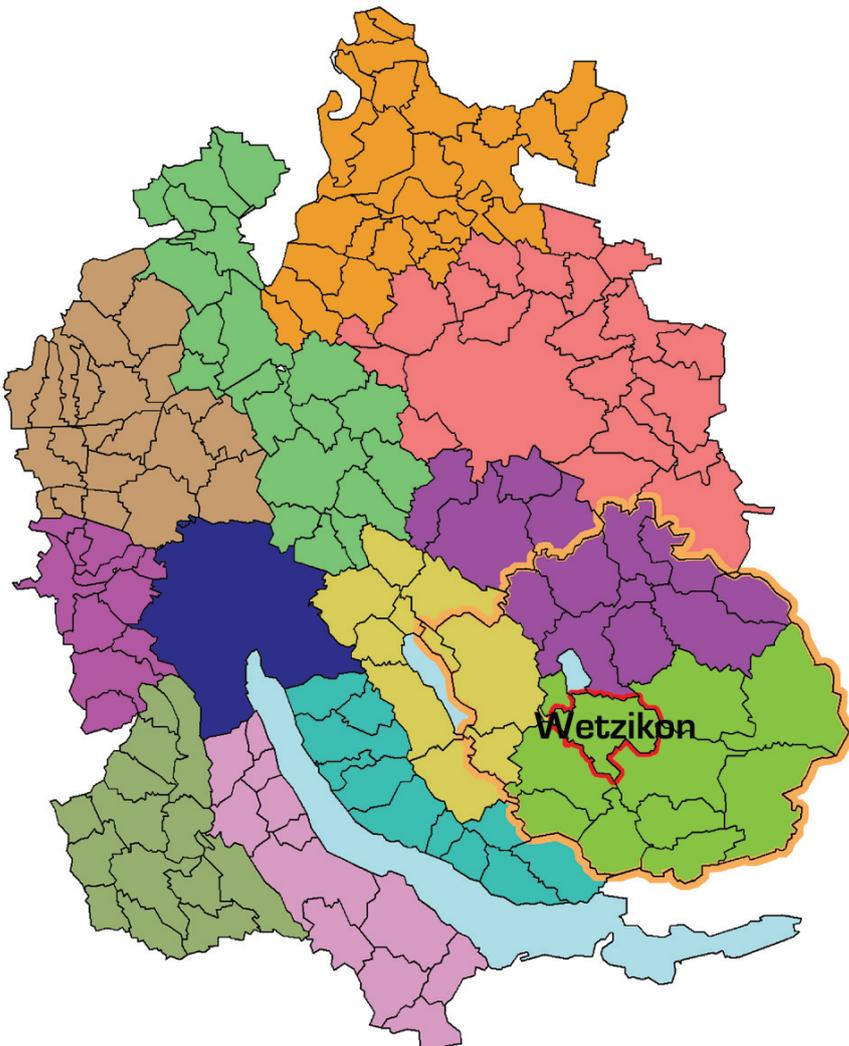


**Bild unten:**  
Kulturfabrik „Kulti“ in  
Unterwetzikon  
[Foto Verfasser]

## 3.7 Regionalzentrum

Wetzikon ist je nach Sichtwinkel ein Regionalzentrum, ein Subzentrum oder eine Kernstadt. Hintergründe und Zusammenhänge dieser Bezeichnungen und ihre Berechtigung werden hier in einem kurzen Überblick angesprochen.

**Abb.:**  
Kanton Zürich mit den  
Bezirkseinteilungen  
und der Region Zürcher  
Oberland  
[Quelle: BFS, eigene  
Darstellung]



### 3.7.1 Bezirke und Regionen

Der Kanton Zürich ist politisch in Bezirke und Gemeinden unterteilt, wobei immer mehrere Gemeinden zusammen einen Bezirk bilden. Wetzikon ist Bestandteil des Bezirks Hinwil.

Eine andere Gebietskörperschaft stellt die Unterteilung in Regionen dar. Bei dieser Betrachtungsweise gehört Wetzikon zur Region Zürcher Oberland. Die Annahme, dass sich Regionen aus verschiedenen Bezirken zusammensetzen, ist allerdings falsch. Zum Zürcher Oberland gehören der gesamte Bezirk Hinwil, jedoch nur Teile der Bezirke Uster und Pfäffikon. Wetzikon ist somit nebst der kantonalen noch zwei weiteren, relativ eigenständigen Gebietskörperschaften zugehörig. Beide Strukturen haben gemeinsam, dass sie in ihrer Zuteilung willkürlich erscheinen. Ihre Zuteilung ist politischer Natur, ohne offensichtliche Auswirkungen auf den Alltag.

### 3.7.2 Agglomerationen

Einen anderen Hintergrund hat die Einteilung nach Agglomerationen. Diese Zuteilung basiert auf räumlichen und funktionalen Beziehungen, vor allem wirtschaftlicher Art. Gemäss dieser Gebietsdefinition bildet Wetzikon zusammen mit Pfäffikon die Kernstadt einer eigenen Agglomeration mit den Gemeinden Hittnau, Bäretswil und Hinwil. Über die Bedeutung dieser Agglomeration, betrachtet im Kontext der wachsenden Agglomeration Zürich, kann man geteilter Meinung sein. Es ist allerdings eine Tatsache, dass diese fünf Gemeinden in einer funktionalen Beziehung zueinander stehen. Sie stellen somit eine Gebietskörperschaft dar, welche nicht auf einem politischen Entscheid beruht, sondern sich selber durch seine Beziehungen regelt. Auf Grund ihrer engen Verflechtung ist davon auszugehen, dass diese Gemeinden gemeinsame Probleme haben und diese auch gemeinsam lösen sollten.

Agglomerationsräume sind gegenwärtig aber lediglich statistische Grössen ohne Entscheidungsgewalt. Diese obliegt den vorgängig angesprochenen, politischen Gebieten. Frappanter Weise entsprechen diese aber nicht dem Agglomerationsraum.

#### Definition von Agglomerationen nach BFS:

Agglomerationen sind Ansammlungen von Gemeinden mit mindestens 20'000 Einwohnern. Diese Ansammlungen enthalten eine Kernzone, die aus einer Kerngemeinde oder Kernstadt und gegebenenfalls aus weiteren Gemeinden gebildet wird, welche folgende Bedingungen erfüllen: Sie zählen mindestens 2'000 Arbeitsplätze und auf 100 wohnhafte Erwerbstätige mindestens 85 in der Gemeinde arbeitende Personen; sie müssen ferner entweder mindestens 1/6 ihrer Erwerbstätigen in die Gemeinde entsenden oder mit dieser baulich verbunden sein oder eine gemeinsame Grenze aufweisen. Eine nicht der Kernzone zugehörige Gemeinde wird einer Agglomeration zugeteilt, wenn mindestens 1/6 ihrer Erwerbstätigen in der Kernzone arbeitet und mindestens drei der folgenden Kriterien erfüllt sind:

- Baulicher Zusammenhang mit der Kerngemeinde. Baulücken durch Nichtsiedlungsgebiet dürfen 200 Meter nicht übersteigen.
- Die kombinierte Einwohner-Arbeitsplatzdichte je Hektare besiedelte Fläche übersteigt 10 Einwohner pro Hektare.
- Das Bevölkerungswachstum im vorangegangenen Jahrzehnt liegt um 10 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel.
- Mindestens 1/3 der wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet in der Kernzone.
- Der Anteil der im 1. Wirtschaftssektor Erwerbstätigen darf das Doppelte des gesamtschweizerischen Anteils nicht überschreiten.

#### Abb.:

Kanton Zürich und seine  
Agglomerationen mit  
Kernstädten  
[Quelle BfS, Volks-  
zählung 2000, eigene  
Darstellung]



### 3.7.3 Regionale Funktionen

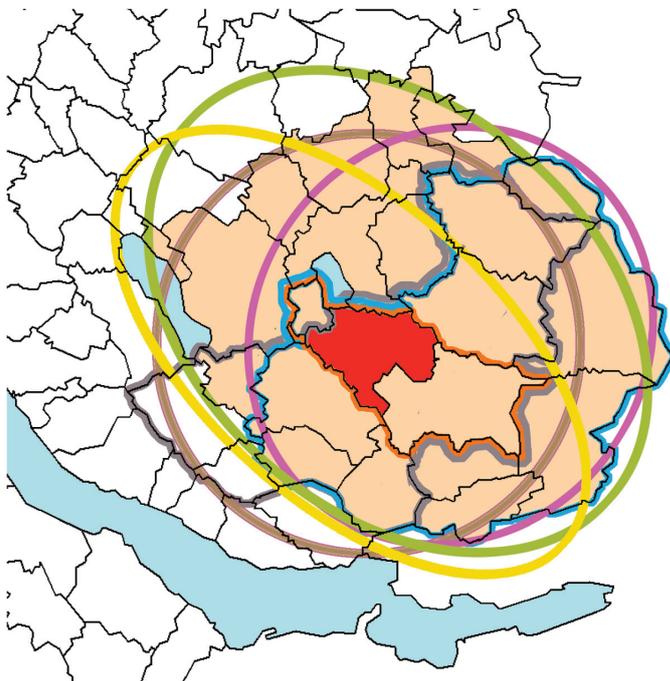
Betrachtet man die regionalen Funktionen der Gemeinde Wetzikon, so können sowohl die Agglomeration Wetzikon/Pfäffikon wie auch das politische Gebiet Zürcher Oberland erkannt werden.

Die in der Analyse angegangenen Themen sind in untenstehender Grafik in ihrer räumlichen Ausdehnung dargestellt. Dabei handelt es sich um regionale Funktionen, die in Wetzikon stationiert sind.

Daraus lassen sich folgende Schlüsse ableiten:

- Wetzikon ist ein Zentrum von regionaler Bedeutung.
- In Wetzikon sind viele Angebote für eine ganze Region konzentriert.
- Die räumliche Ausdehnung der regionalen Funktionen entspricht in der Summe dem politischen Raum Zürcher Oberland
- Die grösste Konzentration der Funktionen befindet sich im Raum der Agglomeration Wetzikon/Pfäffikon.

**Abb.:**  
Regionale Funktionen  
welche von Wetzikon  
ausgehen  
[eigene Darstellung]



### 3.7.4 Erkenntnisse

Funktionale Räume basieren auf Aktivitäten und Beziehungen des Alltags. Sie spiegeln sich in vielen Tätigkeiten der Bevölkerung und der Wirtschaft wieder. Immer öfter stimmen jedoch die funktionalen Räume nicht mehr mit den politischen Räumen überein. Dadurch entsprechen die Entscheidungsträger und die betroffene Bevölkerung nicht denselben Gruppierungen. Eine Vielzahl von Leuten wird von einem für sie wichtigen Entscheidungsprozess ausgeschlossen.

Dies sind Auswirkungen der zunehmenden Mobilität und Globalisierung welche sich auch in Wetzikon und im Oberland zeigen. Trotzdem ist in dieser Region eine gewisse Übereinstimmung zwischen funktionalem Raum und politischem Raum, dem Zürcher Oberland, vorzufinden. Dies bringt den Vorteil mit sich, dass für Entscheidungen, welche die gesamte Region betreffen, bereits eine politische Plattform besteht. Es könnte daher für die Region von grossem Nutzen sein, wenn gemeinsame Probleme im Rahmen dieser Gemeinschaft angegangen und nicht auf die einzelnen Gemeinden verteilt bleiben würden.

## 4. Überkommunale Betrachtung



## Inhalt

<b>4.1</b>	<b>Allgemeine Entwicklung</b>	<b>65</b>
4.1.1	Situation der Schweiz	65
4.1.2	Erkenntnisse	67
<b>4.2</b>	<b>Regionalpolitik des Bundes</b>	<b>68</b>
4.2.1	Regionalpolitik im internationalen Standortwettbewerb	68
4.2.2	Bisherige Regionalpolitik	69
4.2.3	Neue Regionalpolitik	70
4.2.4	Erkenntnisse	72
<b>4.3</b>	<b>Metropolitanräume</b>	<b>73</b>
4.3.1	Raum- und Mobilitätsstrukturen in der Schweiz	73
4.3.2	Metropolitanraum Zürich	73
4.3.3	Erkenntnisse	74

## 4.1 Allgemeine Entwicklung

Bei der Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes ist es unerlässlich, sich mit dem jeweiligen Kontext auseinanderzusetzen. Ob Gemeinde, Region, Kanton, Land o.ä., all diese Räume sind Bestandteile eines nächst grösseren Raumes. Als Bestandteil eines solchen ist man den übergeordneten Entwicklungen oft bedingungslos ausgeliefert. Mit dem eigenen Handeln können nur geringfügige Anpassungen dieser Auswirkungen erreicht werden.

In diesem Abschnitt werden die übergeordneten Entwicklungen aufgezeigt. Sie sollen den Handlungsspielraum aufzeigen, welchen die Region Zürcher Oberland und mit ihr die Gemeinde Wetzikon hat.

### 4.1.1 Situation der Schweiz

Die geographische Lage der Schweiz und ihre föderalistische Struktur machen das Land zu einem Treffpunkt verschiedener Kulturen und Sprachen. Die landschaftliche Schönheit und die kulturelle Vielfalt des Landes stellen eine einmalige Ressource dar.

Räumlich liegt die Schweiz inmitten der grossen Technologieräume von Süddeutschland, Oberitalien und dem Grossraum um Lyon. Zudem kreuzen sich in der Schweiz wichtige Wirtschaftsachsen von Nord nach Süd und von Ost nach West. Für eine weltweite Geschäftstätigkeit bringt diese Lage entscheidende Zeit- und Kommunikationsvorteile.

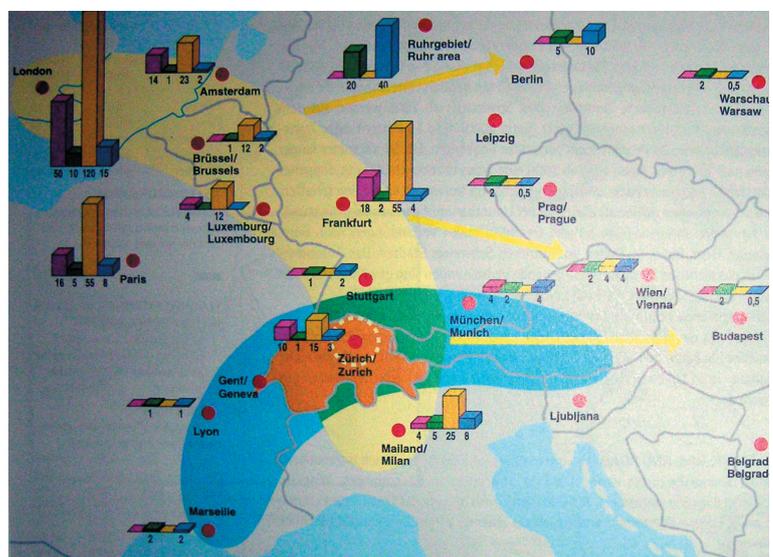
Die Schweiz verfügt zudem über eine erstklassige Infrastruktur und damit verbunden über eine hohe Lebensqualität für die Bevölkerung. Die gut ausgebaute Telekommunikation, leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsträger, die jederzeitige Energieversorgung, Sicherheit und eines der weltbesten Gesundheitswesen sind nur einige Beispiele dafür.

Für internationale Investoren spielt ausserdem die langfristige Stabilität, der garantierte Schutz des freien Wettbewerbes und des Eigentums, die Rechtssicherheit sowie eine minimale

Bürokratie eine wichtige Rolle. Hinzu kommen zahlreiche weitere Standortvorteile. Dazu gehören unter anderem kompetente Repräsentanten der Regierung sowie gut ausgebildete Arbeitskräfte. Letztere basieren auf einem erstklassigen Ausbildungssystem, welches auf allen Ebenen hochqualifizierte Arbeitskräfte ausbildet. Auch das flexible schweizerische Arbeitsrecht und die tiefe Streikbereitschaft der Arbeitnehmer sind weitere Qualitäten. Diese grundlegenden Kriterien positionieren die Schweiz als europaweit privilegierten Unternehmensstandort.

Auch finanzielle Faktoren sind im internationalen Standortwettbewerb wichtig. So ist bspw. die niedrige Steuer-

**Abb.:**  
Die Lage der Schweiz im europäischen Wirtschaftsraum  
Gelb = Europäische Banane, Blau = Snow Belt  
[Quelle: Gesellschaft für Siedlungsentwicklung und Umwelt Zürich]



belastung ein weiterer wichtiger Standortfaktor im internationalen Vergleich. Aufgrund der föderalistischen Struktur der Schweiz entsteht eine Konkurrenzsituation unter den Kantonen, was für Unternehmen, wie auch für natürliche Personen ausgesprochen moderate Steuerbelastungen mit sich bringt. Auch die tiefen Inflationsraten und die tiefen Kapitalkosten sind an dieser Stelle zu nennen.

Das Lohnniveau scheint in der Schweiz relativ hoch zu sein. Tatsächlich liegen die gesamten Arbeitskosten allerdings deutlich tiefer als in konkurrierenden Wirtschaftsräumen, weil die Lohnnebenkosten und die Sozialversicherungskosten niedrig sind, die Arbeitszeit dafür im allgemeinen höher ist, als dies in anderen Ländern der Fall ist. Hinsichtlich der Produktivität der Arbeitskräfte steht die Schweiz unter allen Volkswirtschaften auf dem guten fünften Rang.

All diese Standortfaktoren bilden die Garanten für die Stabilität und den Aufschwung der Schweizer Wirtschaft. Diese ist allerdings auch eng mit den ausländischen Wirtschaften verflochten. Die Schweiz gehört zu den Ländern mit dem höchsten Anteil des Aussenhandels am Bruttoinlandprodukt. Der technologisch hochstehende Industriebereich ist geprägt durch hochspezialisierte und flexible Klein- und Mittelbetriebe, die KMUs.

Vom Bruttoinlandprodukt werden zwei Drittel durch den Dienstleistungssektor erzeugt, wo vor allem die Finanzinstitute hervorstechen. Auch die Industrie bleibt ein wichtiger Pfeiler der schweizerischen Volkswirtschaft. Dabei sind Schlüsselbranchen wie diejenige der chemischen Grundstoffe, die pharmazeutische Industrie, der Werkzeugmaschinenbau und einzelne Sparten der Elektrotechnik ausgesprochene Wachstumsbereiche. Die Informationstechnologie- und die E-Commerce-Unternehmen konnten bereits den gesamten Industrie- und Dienstleistungsbereich durchdringen. Sie stellen heute die Triebfeder der Wirtschaftsentwicklung

dar und haben den Maschinenbau in dieser Funktion abgelöst.

Ein typisches Beispiel für einen exportorientierten und durchwegs erfolgreichen Industrie-Cluster in der Schweiz ist die – so genannte – heimliche Automobil- und Luftfahrtindustrie. Diese stellt ein wenig bekanntes Netzwerk von hochspezialisierten Dienstleistern und Herstellern von Komponenten in der Präzisions- und Mikromechanik dar. Dazu gehören auch Werkstofftechnologie, Kunststofftechnik und die Textilbranche. Dank Präzision und Qualität der Produkte konnten sich diverse Klein- und Mittelbetriebe als Produzenten und führende Zulieferer positionieren.

Weitere bedeutende Cluster bilden Biotechnologie, Life Science und die Medizintechnik, wobei sich zwei Drittel dieser neuen Firmen auf die Erforschung und Entwicklung neuer Produkte spezialisiert haben.

Eine im Jahr 2001 durchgeführte Studie der OECD stuft die Schweiz beim Erwerb neuer Fertigkeiten und Technologien in den Wachstumsbranchen der Zukunft auf dem ersten Rang unter den Industriestaaten ein. Dies weit vor den EU-Ländern und unmittelbaren Nachbarn Deutschland, Frankreich und Italien. Insgesamt hat die Schweiz eine solide Ausgangsbasis für eine weiterhin starke internationale Wettbewerbsfähigkeit. **↳ 26**

Rang	Land	Rang	Land
1	Schweiz	9	Grossbritannien
2	Schweden	...	...
3	USA	12	Deutschland
4	Irland	...	...
5	Niederlande	16	Frankreich
6	Ungarn	...	...
7	Kanada	20	Italien
8	Belgien		

**Tabelle:**  
Übersicht zu den am besten gerüsteten Ländern, bezüglich Weiterentwicklung ihrer High-Tech-Industrie  
[Quelle: OECD 2001]

### 4.1.2 Erkenntnisse

Grundsätzlich ist die Schweiz auf allen Ebenen ein interessanter Wohn- und Wirtschaftsstandort. Dies ist sowohl für einheimische als auch für ausländische Investoren wichtig. Diese Attraktivität beruht einerseits auf natürlichen Voraussetzungen wie der geographischen Lage oder der einmaligen Natur und Landschaft. Andererseits ist die Standortqualität auch von diversen anderen Faktoren abhängig. Faktoren, die stetigen Änderungen der Voraussetzungen ausgesetzt sind und daher permanent kritisch hinterfragt und weiterentwickelt werden müssen. Ansonsten ist eine Verschlechterung der Situation das logische Resultat. Zu diesen Faktoren gehören unter anderem die Infrastruktur, die Ausbildung oder die Steuerlast.

Die Schweizer Wirtschaft stützt sich vorwiegend auf den Dritten Sektor. Trotzdem stellt der kleinere Zweite Sektor einen wichtigen Pfeiler der Volkswirtschaft dar. Der Erfolg des Zweiten Sektors ist vor allem auf flexible und innovative KMUs zurückzuführen. Diese stellen ein grosses künftiges Potenzial dar, welches vor allem in den Wachstumsbranchen optimal genutzt werden muss. Für die KMUs sind geeignete Voraussetzungen zu schaffen, um das Bilden von Clustern zu ermöglichen.

Beim Ausbau der wirtschaftlichen Infrastrukturen ist allerdings auf die

ökologischen und gesellschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Nur durch eine umsichtige und konsequente Abstimmung der Auswirkungen aufeinander können die guten Standortbedingungen auch in diesen Bereichen erhalten werden.

## 4.2 Regionalpolitik des Bundes

Der Bund ist unter anderem dazu verpflichtet wirtschaftlich optimale Voraussetzungen zu schaffen. Dies hat, wann immer möglich, gesamtschweizerisch zu erfolgen. Mit der Regionalpolitik des Bundes gibt es hierfür ein aktuell stark umstrittenes Instrument.

An dieser Stelle soll ein Überblick über die Bisherige Regionalpolitik und die Neue Regionalpolitik gemacht werden, um aufzuzeigen welche Möglichkeiten dieser Paradigmenwechsel für die Region Zürcher Oberland mit sich bringt.

### 4.2.1 Regionalpolitik im internationalen Standortwettbewerb

Während vielen Jahrzehnten wurde in der Schweiz die Bevölkerungswanderung von wirtschaftsschwachen nach wirtschaftsstarken Regionen toleriert, teilweise gar unterstützt. Somit konnte ein hohes Wirtschaftswachstum für die gesamte Volkswirtschaft erreicht werden. Seit 1990 haben sich die Rahmenbedingungen grundlegend verändert, so dass auch die bisherige, weitgehend erfolgreiche Regionalpolitik überprüft werden muss. Sie ist auf die zunehmende Globalisierung, die verstärkte europäische Integration und den sich intensivierenden internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte anzupassen. Der Wettbewerb buhlt dabei vor allem um die mobilen Produktionsfaktoren. Standortqualitäten, welche ausländische Investoren anziehen und die Globalisierung ansässiger Unternehmen fördern, gewinnen an Bedeutung. Mit zunehmender Globalisierung steigt aber auch das individuelle Bedürfnis nach lokaler Identität. Sowohl die Bevölkerung als auch die Unternehmungen sind an guten Wohn- und Standortbedingungen interessiert.

Standorte zeichnen sich letztlich durch die Kombination und Dichte ihrer wirtschaftlichen Akteure, der Infrastruktur, der Organisation und der politischen Rahmenbedingungen aus. Unternehmen achten dabei auf die Mischung von mobilen und immobil-

Produktionsfaktoren. So sind beispielsweise der Boden, die Infrastruktur oder die sozioökonomischen Rahmenbedingungen immobil. Arbeitskräfte, Wissen und Kapital sind hingegen mobil. Es ist daher zentral, einen Standort für die mobilen Faktoren attraktiv zu machen. Dies kann über die Qualität der immobilen Faktoren erreicht werden und kommt diesen rückwirkend zu Gute.

Kantone und Regionen müssen in der Lage sein, neues Wissen, neue Technologien und somit qualifiziertes Personal anzuziehen. Dabei sind eine qualitativ hochstehende Infrastruktur und eine angemessene Steuerbelastung die Schlüsselstrategien für die mobilen Produktionsfaktoren. Die erfolgreiche Teilnahme am Standortwettbewerb setzt letztlich Innovation in vielen Bereichen voraus. Dazu gehören die Pflege ansässiger Betriebe und die Ansiedlung neuer Unternehmen, aber auch die Zusammenarbeit untereinander und mit Forschungsinstitutionen. In vielen Regionen haben sich Cluster als treibende Kraft von Arbeitsbeschaffung und Wirtschaftswachstum erwiesen.

Die Regionalpolitik wird beim Standortwettbewerb zu einem wichtigen Instrument. Sie muss sich laufend den veränderten Ansprüchen anpassen und die Region im anhaltenden Strukturwandel bewegen. Dabei muss speziell auf die Steigerung der regionalen Standortattraktivität geachtet werden. [↳ 27](#)

### 4.2.2 Bisherige Regionalpolitik

Die heutige Politik basiert nicht auf einem Konzept, sondern ist das Ergebnis eines kontinuierlich gewachsenen Sets. Über 30 Jahre wurde immer wieder ein neues Instrument beigefügt, eine in sachlicher, geographischer und umsetzungsmässiger Hinsicht heterogene Palette. Dabei handelt es sich um Förderungsmassnahmen für Berggebiete,

ländliche Räume, wirtschaftliche Erneuerungsgebiete und Grenzregionen.

Diese Art von Regionalpolitik wird den heutigen Problemen nicht mehr gerecht. Dies zeigt sich unter anderem an der Agglomerationsentwicklung in der Schweiz. Im Jahr 2000 zählte das Bundesamt für Statistik 50 Agglomerationen. Dazu gehören beinahe 30% der Gemeinden und 5.3 Mio. Einwohner, was 73% der Bevölkerung entspricht. Es bedarf daher einer Regionalpolitik, in

**Tabelle:**  
Synoptischer Vergleich der Bisherigen und Neuen Regionalpolitik  
[Quelle: Neue Regionalpolitik]

	Bisherige Regionalpolitik	Neue Regionalpolitik
<b>Hauptanliegen</b>	Abbau regionaler Disparitäten (Ausgleich zwischen den Regionen)	Wettbewerbsfähigkeit von Regionen durch Wachstum und Innovation
<b>Stossrichtungen</b>	Infrastrukturförderung Einzelbetriebliche Förderung Netzwerkförderung	Förderung von Innovationsprozessen (Wertschöpfungssysteme und Cluster, Zugang zu Know-How Nutzung von Impulsen aus Zentren) Intensivierte Netzwerkförderung Koordination mit Sektoralpolitiken Know-How-Netzwerk Regionalentwicklung
<b>Perimeter</b>	Berggebiet Wirtschaftliche Problemregionen (durch Desindustrialisierung stark betroffen)	Flächendeckend, gesamte Schweiz und Grenzregionen als Bezugsrahmen für die Programm- und Projektentwicklung
<b>Massstabsebene</b>	Kleinräumig Feste Abgrenzung (54 IHG-Regionen)	Grossräumig Variable Geometrie
<b>Ansatzpunkte</b>	Verbesserung der Standortfaktoren (Infrastruktur) Schaffung von Arbeitsplätzen (Diversifikation)	Wertschöpfung und Innovation Beachtung der Nachhaltigen Entwicklung
<b>Entwicklungsimpulse</b>	Von oben nach unten	Von unten nach oben (Unternehmer, Innovatoren)
<b>Aufgaben des Bundes</b>	Förderung und Mitfinanzierung von regionalen Entwicklungskonzepten Genehmigung und Mitfinanzierung von Einzelobjekten	Förderung von Clustern und Netzwerken Unterstützung von Pilotprojekten Unterstützung der Selbstorganisation Aufstellen von Spielregeln Monitoring und Evaluation
<b>Finanzierungsinstrumente</b>	Projektfinanzierung aus - IHG Fonds Jahreskredite für spezifisch regionale Förderprogramme	Globalbeiträge an (Gross-) Regionen für innovative Konzepte ev. "Berggebietsstiftung" und "Innovationsfonds"

↳ 27

Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement

welcher diese Ballungsräume integriert werden.

Wichtig wird sein, dass es zu einer Übereinstimmung der institutionell begrenzten und der funktionalen Räume kommt. Durch das Einhalten der fiskalischen Äquivalenz kann der Kreis der Zahlenden mit dem Kreis der Entscheidungsträger und der Nutzniesser in Einklang gebracht werden. So können urbane Regionen die Siedlungsentwicklung auf Stufe der Region steuern. ↳ 27

↳ 29

Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz

Trotz breit gestreuter Zweifel an der weiteren Tauglichkeit der Bisherigen Regionalpolitik liegt erst ein Entwurf für die Neue Regionalpolitik vor. Der eingeschlagene Weg der Neuen Regionalpolitik ist aber bereits ziemlich konkret definiert, so dass er für dieses Entwicklungskonzept als relevant betrachtet werden kann.

#### Vernetztes Städtensystem

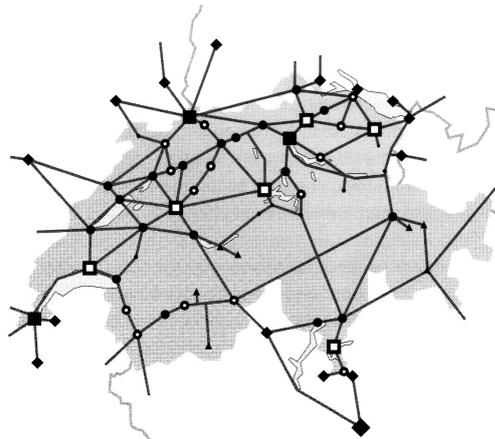


Abb.:

Vernetztes Städtensystem Schweiz  
[Quelle: Agglomerationspolitik des Bundes]

- grossstädtische Agglomerationszentren von internationaler Bedeutung
- Agglomerationszentren von nationaler Bedeutung
- mittelstädtische Agglomerationszentren von regionaler Bedeutung
- kleinstädtische Agglomerationszentren von regionaler Bedeutung
- Regionalzentren
- ▲ grosse Tourismuszentren
- ◆ ausländische Zentren

Datengrundlage: Bundesamt für Statistik: Volkszählung 1990 sowie Hotel- und Parahotellerieestatistik, Bern

### 4.2.3 Neue Regionalpolitik

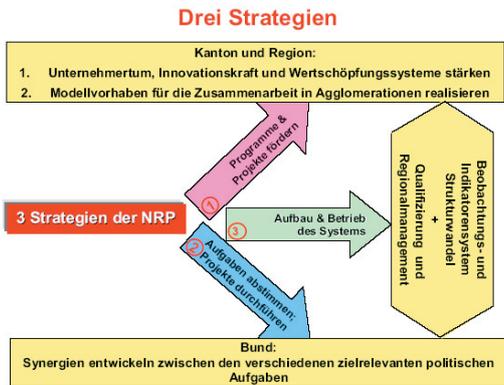
Mit den Grundzügen der Raumordnung Schweiz hat der Bund 1996 einen strategischen Gesamtrahmen für die Raumordnungspolitik geschaffen. Mit der Verlagerung der Wirtschaftstätigkeit in den Dienstleistungssektor und den Tendenzen der Konzentration in der Wirtschaft wurden in den letzten Jahren vor allem die Grosszentren gestärkt. Dieser Tendenz will der Bund mit dem vernetzten Städtensystem Schweiz entgegenreten und gleichzeitig einen gesamtschweizerischen Wirtschaftsraum schaffen, mit welchem die Schweiz international konkurrenzfähig ist. Das bestehende, dezentrale Städtensystem soll gefestigt und weiterentwickelt werden. Mittlere und kleinere Städte sollen durch Vernetzung in die Lage versetzt werden, Entwicklungsimpulse aufzunehmen und eigenständig umzusetzen.

Mit diesem Konzept der Entlastungsstandorte sollen die drei Grosszentren Zürich, Basel und Genf entlastet werden. Durch Investitionen der öffentlichen Hand und der Wirtschaft können gezielt Entwicklungsimpulse zur Stärkung der Regionalzentren als Wirtschafts- und Wohnstandorte geschaffen werden. Als Grundvoraussetzung für den Städteverbund müssen an wichtigen Bahnknoten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Möglichkeiten für Um- und Neubauten bestehen. ↳ 29

Der Bund steht damit seit 1996 zu einer vermehrten Ausrichtung auf die Ballungsräume in den Agglomerationen.

Das Ziel der Neuen Regionalpolitik ist die regionale Wettbewerbsfähigkeit von einzelnen Gebieten zu stärken und so zu einer ausgeglichenen Entwicklung beizutragen. Dieses Ziel soll mit drei Strategien umgesetzt werden:

- Bund: Aufgaben abstimmen und Projekte durchführen
- Kantone und Regionen: Programme und Projekte fördern
- System aufbauen und betreiben



Da sich die bisherigen regionalpolitischen Instrumente als teilweise ungenügend erwiesen haben, werden beim künftigen Modell auch die geänderten, nationalen Rahmenbedingungen mit einbezogen:

- Die Neugestaltung des Finanzausgleichs soll die Regionalpolitik entlasten
- Gemäss Gesetzgebung hat die Grundversorgungspolitik Aufgaben der bisherigen Regionalpolitik zu übernehmen
- Landwirtschaftspolitik (Direktzahlungen anstelle von Subventionen)
- Bildungs-, Forschungs- und Technologiepolitik
- Nachhaltige Entwicklung als Grundprinzip der Bundespolitik.
- Förderung der Städte und Agglomerationen

Durch die NRP werden wettbewerbsfähige Arbeitsplätze in den Regionen ermöglicht und somit auch die dezentrale Besiedlung in der Schweiz gefördert.

Markant ist der vorgesehene Paradigmenwechsel in der Regionalpolitik, indem künftig Initiativen „von unten“ gefördert werden. Das heisst, Regionen werden gezwungen, selber aktiv zu werden und durch Innovationsfähigkeit neue Ideen für die Region zu generieren. Initiativen, welche regionale Wertschöpfungssysteme und Cluster bilden, werden gefördert. Aber auch der einfachere Zugang zu Know-How und das Nutzen von Zentrumsimpulsen von Grosszentren soll besser genutzt werden.

Programmorientierte und nachhaltige Konzepte sollen die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen steigern. ↳ 30

Seit 1999 wird der Bund durch den Städte- und Gemeindeartikel verfassungsrechtlich verpflichtet, die Anliegen der Städte und Agglomerationen in seiner Politik zu berücksichtigen. Auf Grund der grossen Bedeutung der Städte als Motoren der Wirtschaftsentwicklung ist eine nationale Agglomerationspolitik von zentraler Bedeutung und wird deshalb auch in der Neuen Regionalpolitik integriert. Durch das Erstellen von Agglomerationsprogrammen werden die Agglomerationen dazu angehalten, ein bedürfnisorientiertes Instrument zu entwickeln. Dabei geht es um die Koordination von relevanten Handlungsfeldern wie Siedlungsentwicklung und Verkehr, aber auch Wirtschaftsentwicklung, Ausländer- und Integrationspolitik sind zu beachten. Ein Agglomerationsprogramm wird von den Gemeinden der Agglomeration zusammen mit dem Kanton erstellt und ist Voraussetzung für die finanzielle Beteiligung des Bundes.

Leider werden zurzeit vom Bund schwergewichtig nur Verkehrsinfrastrukturbauten unterstützt, und selbst diese Unterstützung ist nach Ablehnung des Gegenvorschlages zur „Avanti-Initiative“ nicht geklärt. Im Weiteren haben bis Ende 2003 24 Gemeinden und Städte Modellvorhaben eingereicht, mit dem Ziel die horizontale Zusammenarbeit zu fördern. Diese werden vom Bund jährlich mit 0.7 Mio. Franken unterstützt.

Die Neue Regionalpolitik basiert auf funktionsfähigen Städten und Agglomerationen als Entwicklungsmotoren. Die in der Agglomerationspolitik beinhalteten Modellvorhaben sind somit integrierter Bestandteil der Neuen Regionalpolitik.

Für die Umsetzung baut die Neue Regionalpolitik auf einer einheitlichen gesetzlichen Grundlage auf. Das Vorhaben ist in Vierjahresprogramme unterteilt, wobei ein erstes für die Periode ab 2008 vorgesehen ist. ↳ 27

**Abb.:**  
Die 3 Strategien der Neuen Regionalpolitik im Überblick  
[Quelle: Neue Regionalpolitik]

↳ 30  
Neue Regionalpolitik,  
Zusammenfassung  
Schlussbericht

↳ 27  
Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement

---

#### 4.2.4 Erkenntnisse

Die Neue Regionalpolitik stellt für Wetzikon eine Chance dar, weil erstmals die Gemeinde und das ganze Zürcher Oberland im Perimeter der Regionalpolitik des Bundes enthalten sind. Auch der bottom-up Ansatz bringt Vorteile mit sich. Für eine Region unter vielen im Grossraum Zürich war es bis anhin schwierig, auf die eigenen Bedürfnisse hinzuweisen, es bestand ein Abhängigkeitsverhältnis.

Neu kann die Region selber ein Programm erstellen und so zu Unterstützung des Bundes und der Wirtschaft gelangen. Sie muss sich aber aktiv verhalten und innovative Ideen entwickeln. Damit kann sie einen wichtigen Impuls gegen die zunehmenden Einwirkungen von Aussen setzen.

Wie die Analyse belegt, stellt das Oberland eine funktionale Einheit mit dem Zentrum Wetzikon dar. Dieses Zentrum kann mit einem Regionalprogramm als Arbeits- und Wohnort gefördert werden und wird damit der ganzen Region einen gesteigerten Nutzen bringen. Wetzikon wird damit zu einem Entlastungsstandort von Zürich, wie dies die Raumordnung Schweiz in ihrem Konzept vorsieht.

Ein wesentlicher Bestandteil des Regionalprogramms ist die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Hier lassen sich in der bestehenden Wirtschaftsstruktur der Gemeinde und in den Wachstumsbereichen der Schweizer Wirtschaft Synergien erkennen.

Das Bilden eines Clusters der heimlichen Automobilindustrie kann der Region Oberland einen erneuten Aufschwung bringen, weil das Bilden von Clustern auch im Interesse der Unternehmungen liegt. Gemäss der endogenen Wachstumstheorie lohnt es sich aus unternehmerischer Sicht, dort zu investieren, wo andere Firmen bereits investiert haben, da die Unternehmungen

so von den externen Effekten des gesamten Kapitaleinsatzes der Region profitieren können.

Mit Umsetzung des Regionalprogramms sind auch räumliche Auswirkungen zu erwarten. Zusammen mit der Zentrums-Peripherieentwicklung von Städten im Einzugsbereich von Grossstädten kann die Entwicklung von Wetzikon durch ein aktives Verhalten noch gesteigert und gesteuert werden. Der Standort Oberland kann gesamthaft als Produktions- und Wohnregion davon profitieren.

Das Erstellen eines Regionalprogramms ist nicht Thema dieser Arbeit, die davon ausgehenden räumlichen Auswirkungen bilden aber unter anderem die Basis des weiterführenden räumlichen Konzeptes.

## 4.3 Metropolitanräume

Im Umfeld wichtiger wirtschaftlicher Zentren entstehen Ballungsräume. Zentren entwickeln Sogwirkungen auf Arbeitsplätze und somit auch auf Arbeitnehmer. Bei wirtschaftlichen Grosszentren geht diese Wirkung oft über die klassischen Grenzen der Stadt oder des Kantons hinaus. Selbst die Agglomerationsstatistik ist eine zu eng gefasste Definition, um diese Entwicklung zusammenzufassen. Man spricht daher von Metropolitanräumen.

### 4.3.1 Raum- und Mobilitätsstrukturen in der Schweiz

Die Anfang der 70er Jahre eingesezte Bildung eines Systems von Metropolitanräumen hat sich weiter fortgesetzt. Die Metropolisierung zeigt sich in der zunehmenden Vernetzung benachbarter Agglomerationen und im sich stetigen Ausbreiten der Grossagglomerationen in ihr Umland. Ein wichtiger Aspekt dieser Entwicklung ist die Verstädterung des ehemals ländlichen Raums, die Periurbanisierung und die fortschreitende Zersiedelung des Landes.

Die Ausdehnung der Stadtgebiete führte zu einer Zunahme der räumlichen Unterschiede und der sozialen Segregation. So haben sich Familien aus dem Mittelstand hauptsächlich in den periurbanen Zonen niedergelassen, Familien aus den unteren sozialen Schichten dagegen eher nahe bei den Zentren, im suburbanen Gürtel. → 27

### 4.3.2 Metropolitanraum Zürich

Wetzikon, und auch die Agglomeration Wetzikon/Pfäffikon, sind Bestandteil des Metropolitanraums Zürich. Aus diesem Grund wird in dieser Arbeit nur auf diesen Metropolitanraum eingegangen.

Die Sogwirkung der Kernstadt Zürich hat in den letzten Jahrzehnten zu einer Ausdehnung der Agglomeration Zürich geführt. Mittlerweile ist diese zu einem Metropolitanraum gewachsen, der sich aus den Agglomerationen Winterthur, Baden/Brugg, Lenzburg, Wohlen, Rapperswil/Jona/Rüti, Wetzikon/Pfäffikon, Lachen, Zug, Schaffhausen, Frauenfeld und der Einzelstadt Einsiedeln zusammensetzt. Der faktische Einflussbereich des Wirtschaftsraums ist aber noch grösser, dies belegen die Analysen der Erreichbarkeit der Stadt Zürich und der Pendlerverflechtungen.

Im internationalen Wettbewerb ist diese Ausdehnung wichtig, denn Zürich kann die Herausforderung eines führenden Standortes nur bewältigen, wenn sich der Standort als strukturstarke Region in der Dimension anderer konkurrenzierender Metropolitanräume in Europa positioniert. Daher muss nicht nur die Kernstadt Zürich, sondern die gesamte Region vermarktet werden. In diesem Vergleich hat Zürich heute eine gute Position, die aber ständig bestätigt und weiterentwickelt werden muss.

Die Studie der Credit Suisse zur Greater Area Zurich kam in diversen Untersuchungen zu verschiedenen, interessanten Erkenntnissen. Dabei haben sich folgenden Standortfaktoren als vorteilhaft für den Wirtschaftsraum Zürich erwiesen:

- hohe politische Stabilität und Rechtssicherheit
- Humankapital als zentrale Ressource
- ausgezeichnete Infrastruktur (internationaler Flugverkehr, regionale Verkehrsverbindungen, Telekommunikationsinfrastruktur)
- konkurrenzfähiges Steuerniveau
- weltweit höchste Lebensqualität

Für die Profilierung des Wirtschaftsraumes Zürich sind drei Bereiche unabdingbar: ein Finanzplatz von Weltformat, ein Flughafen mit Direktverbindungen nach Asien und in die USA sowie eine Spitzenqualität in Forschung und Ausbildung. Um den Spitzenplatz wahren zu können besteht aber dringender Handlungsbedarf. Dazu gehören die Förderung von Innovation, Unternehmertum und Unternehmensgründungen sowie der Wissensvermittlung.

Als problematisch erweist sich auch die zunehmende Diskrepanz zwischen dem funktionalen Wirtschaftsraum und den politischen Strukturen. Dies führt zu suboptimalen Entscheidungen in zentralen Fragen der Standortentwicklung.

Innerhalb des Wirtschaftsraums Zürich konzentriert sich die wirtschaftliche Kraft im Zentrum. Die Stadt Zürich übt auf Unternehmungen und Arbeitskräfte eine Sogwirkung aus. Daraus entstehen Entfaltungsmöglichkeiten und Perspektiven für Ideenträger, es entsteht ein Brain Drain in den Randregionen. Die Raumreserven im Zentrum sind endlich und der Wachstum somit begrenzt, daher strahlt das Zentrum wiederum auf die Region aus. So wächst der Wirtschaftsraum gegenwärtig am Meisten an den Rändern des Metropolitanraums. Auf Grund des Potenzials sind diese Gebiete die künftigen Wach-

tumsmotoren des Wirtschaftsraums Zürich. Von dieser Entwicklung werden in erster Linie die zentrumsnahen Regionen profitieren, bei anhaltendem Wachstum können zu einem späteren Zeitpunkt auch die entfernteren Regionen zu Nutznießern werden. Zentrum und Umland sind letztlich gegenseitig in hohem Masse abhängig voneinander.

↳ 31

---

### 4.3.3 Erkenntnisse

Die Zugehörigkeit zum Wirtschaftsraum Zürich bringt Vorteile für Wetzikon und die Region Oberland. Man kann von der internationalen Ausstrahlung des gesamten Raum Zürichs profitieren. Auch die Infrastruktur und das vor Ort vorhandene Humankapital steigert die Attraktivität des Oberlandes.

Interessant ist die notwendige Förderung von Unternehmen und Innovation durch den Bund. Bestätigt diese doch die Chancen, welche in einem Regionalprogramm stecken. Die Distanzen zum Zentrum Zürich und zum Flughafen, zusammen mit der Verfügbarkeit von Wirtschaftsraum und der tendenziellen Verlagerung in die Randregionen bestätigen die Chancen des Zürcher Oberlandes, zu einem wichtigen wirtschaftlichen Standbein des ganzen Metropolitanraumes zu werden.

Ein weiteres Mal wird die Wichtigkeit der Ausbildung hervorgehoben. Diese Wichtigkeit überträgt sich auch auf die Bildungsstandorte. Wetzikon als Bildungsschwerpunkt des Oberlandes stellt somit zentrale Voraussetzungen für die Region und profitiert gleichzeitig von diesem Dienstleistungsangebot als wichtiger Standortfaktor.

↳ 31

Standortmonitoring  
Wirtschaftsraum Zürich

## 5. Entwicklungsziele



## Inhalt

<b>5.1</b>	<b>Thesen</b> .....	<b>77</b>
5.1.1	These 1: Wetzikon, die Stadt im Oberland .....	77
5.1.2	These 2: Wetzikon, der regionale Verkehrsknoten .....	78
5.1.3	These 3: Wetzikon (-Hinwil), ein Produktionsstandort mit Weltformat .....	78
5.1.4	These 4: Wetzikon, das Regionalzentrum des Zürcher Oberlandes .....	79
5.1.5	These 5: Wetzikon, die attraktive Wohnstadt am Pfäffikersee.....	79
5.1.6	Tabellarische Übersicht .....	80

## 5.1 Thesen

In den Kapiteln zwei bis vier wurde eine Vielzahl von Erkenntnissen dargestellt. In diesem Kapitel werden diese einzelnen Erkenntnisse zugeordnet und zu Thesen verdichtet. Im tabellarischen Überblick, am Ende des Kapitels, kann der Zusammenhang der Thesen mit den einzelnen Erkenntnissen nachvollzogen werden.

Die Thesen beinhalten Anweisungen für das räumliche Entwicklungskonzept und definieren damit die künftige Ausrichtung der Gemeinde Wetzikon.

---

### 5.1.1 These 1: Wetzikon, die Stadt im Oberland

Wetzikon ist eine Gemeinde mit grosser Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl. Trotzdem halten viele Einwohner in ihrem eigenen Denken an den ursprünglichen fünf Dörfern fest. Gegenwärtig manifestiert sich die Stadt nirgends in baulichen Volumen. Bauten alleine machen zwar keine Stadt aus, aber sie setzen klare Zeichen und markieren dadurch die Abwendung vom ländlichen Dorfcharakter. Städtische Bauvolumen können das Denken der Bewohner und damit ihre Identität beeinflussen.

Durch anhaltende Bevölkerungszunahme ist die Gemeinde im stetigen Umbau, dies birgt Chancen zur Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen. Durch Forcierung der inneren Verdichtung kann dieser Umbau zusätzlich gefördert werden und ein weiteres flächiges Ausufernd im ländlichen Baustil eingedämmt werden.

Diverse regionale Funktionen und die Wichtigkeit des regionalen Einkaufsschwerpunktes ermöglichen den Bau eines funktionalen Stadtzentrums. Dabei anerbieten sich die bestehenden Potenziale an der Bahnhofstrasse in Oberwetzikon und beim Bahnhof in Unterwetzikon.

Wetzikon kann durch konsequentes Weiterentwickeln der Stadt zu einem wichtigen Entlastungsstandort für Zürich werden.

#### Wetzikon benötigt:

- **Förderung des Zusammenhaltes und des städtischen Bewusstseins der Bewohner**
- **eine eigene Identität**
- **ein Stadtzentrum**
- **städtische Wohnstrukturen mit Qualität an zentraler Lage**
- **einen städtischen Aussenraum mit hoher Aufenthaltsqualität und viel Raum**

---

### 5.1.2 These 2: Wetzikon, der regionale Verkehrsknoten

Bevölkerung, Wirtschaft, Funktionen, räumliche Ausprägung: Alle wichtigen Elemente der Gemeinde Wetzikon haben ihren Ursprung im zentralen Verkehrsknotenpunkt.

Gegenwärtig stehen in Wetzikon die negativen Auswirkungen des Verkehrs im Vordergrund. Dabei gehen die positiven Auswirkungen auf den Standort Wetzikon vergessen. Künftig müssen daher sowohl die Verkehrsprobleme angegangen werden, als auch ein besserer Nutzen aus dem wichtigen Verkehrsknoten gezogen werden. Dies könnte beispielsweise beim wichtigen Bahnknoten Wetzikon, der eine Grundvoraussetzung für den Städteverbund darstellt, der Fall sein.

#### **Wetzikon benötigt:**

- bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr, namentlich in Unterwetzikon (Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse) und Erschliessung Industriequartier Motorenstrasse
- Eindämmung der linearen Ausdehnung entlang der Bahnhofstrasse
- bessere Nutzung des Potenzials des Zug- und Busbahnhofs in Unterwetzikon
- Minderung des Durchgangsverkehrs durch Autobahnlückenschliessung
- Bahngüterverlad im Gebiet Schöneich

---

### 5.1.3 These 3: Wetzikon (- Hinwil), ein Produktionsstandort mit Weltformat

Wetzikon ist ein traditioneller Industriestandort und bildet gegenwärtig einen wichtigen, regionalen Arbeitsschwerpunkt.

Elektrotechnik und Maschinenbau sind in Wetzikon die wichtigen Branchen des Zweiten Sektors und bilden die Wachstumssparten mit Potenzial für die Zukunft. Durch die Zusammenarbeit mit der Region Zürcher Oberland kann dieser Bereich gefördert und ein Cluster der „heimlichen Automobilindustrie“ aufgebaut werden.

Dafür sind vor allem Verbesserungen der Erschliessung und Erweiterungsmöglichkeiten des Industrie- und Gewerbegebietes erforderlich. Dieser Stadtteil soll zu einem wichtigen Bestandteil der Stadt werden.

#### **Wetzikon benötigt:**

- regionale Zusammenarbeit und das Erstellen eines Regionalprogramms
- aktive Wirtschaftsförderung, namentlich durch Bereitstellen der notwendigen Infrastruktur und in der Anwerbung von Firmen der „heimlichen Automobilindustrie“
- verbesserte Erschliessung durch Güterverlad und Autobahnanschluss
- ein Stadtteil mit Potenzial für die Weiterentwicklung des Zweiten Sektors

---

#### 5.1.4

##### These 4:

#### Wetzikon, das Regionalzentrum des Zürcher Oberlandes

Wetzikon ist das Zentrum des Zürcher Oberlandes. Dies zeigt sich durch die Anhäufung von regionalen Funktionen wie Spital, Schulen oder Kirchen. Aber auch die regionale Einkaufs- und Arbeitsschwerpunkte markieren die Zentrumsfunktion von Wetzikon.

Gegenwärtig sind diese wichtigen Funktionen im Stadtbild nicht ablesbar. Die gleichmässige Siedlungsstruktur erschwert für Ortsunkundige das räumliche Zuordnen der einzelnen Funktionen und verkompliziert damit die Orientierung. Weder Einkaufs-, Dienstleistungs- noch Arbeitsschwerpunkte manifestieren sich adäquat zu ihrer Bedeutung im Stadtbild.

Durch die fehlende Akzentuierung werden selbst die optimalen Lagen von Kantonsschule, Gewerbeschulen und Spital zuwenig wahrgenommen. Deren Standorte stimmen mit den jeweiligen Ansprüchen (Erschliessung, Zentralität, Ruhe, Infrastruktur) bereits optimal überein.

Der Arbeitsschwerpunkt Wetzikon ist als Arbeitgeber stark von den regionalen Funktionen und von den Zupendlern als Arbeitnehmer abhängig. Durch eine Verbesserung der strukturellen Voraussetzung beim Bahnhof Unterwetzikon könnte das Potenzial dieses publikumsintensiven Ortes besser genutzt und das Dienstleistungsangebot für die Region weiter ausgebaut werden. Zentralität und Anhäufung von Dienstleistungen an diesem Ort können einen Gewinn für die ganze Region darstellen.

##### Wetzikon benötigt:

- klare städtische Strukturen für Einkaufs- und Dienstleistungszentren
- Akzentuierung des Stadtbildes entsprechend den Nutzungen
- Ausbau der Infrastruktur für den Dritten Sektor beim Bahnhof Unterwetzikon

---

#### 5.1.5

##### These 5:

#### Wetzikon, die attraktive Wohnstadt am Pfäffikersee

Wetzikon ist die siebtgrösste Wohngemeinde des Kantons Zürich und es besteht eine anhaltende Bevölkerungszunahme.

Damit diese Tendenz weitergeführt werden kann, braucht es eine aktive Stadtgestaltung im Inneren des Wohngebietes. Ein weiteres Ausufernd mit flächenintensiven Wohnstrukturen würde wertvolle Landschaften und Naherholungsgebiete zerstören – zentrale Standortfaktoren der Wohngemeinde Wetzikon würden aufgehoben.

Struktur, Dichte und Lage der inneren Verdichtung werden damit zu zentralen Fragen der Wohnraumerweiterung. Nur durch ein qualitativ hochstehendes und vielseitiges Angebot können die notwendigen Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung und der Steuerzahler eingeleitet werden.

Mit dieser anstehenden Verdichtung erhält Wetzikon ein städtischeres Erscheinungsbild. Um die erwünschte Qualität zu erreichen, müssen die städtischen Elemente wie Erschliessung und Freiflächen vorgängig geplant und realisiert werden.

##### Wetzikon benötigt:

- vielseitigen und attraktiven Wohnraum
- ausreichendes Angebot für die anhaltende Nachfrage
- Konzept zur Verdichtung der bestehenden Siedlungsstrukturen
- Konzept für Erschliessung und Freiraum
- Einschränkung der weiteren, flächigen Ausdehnung des Siedlungsraums für Wohnen
- Schutz der angrenzenden Naturlandschaft und Naherholungsgebiete als zentraler Standortfaktor

**Tabelle:**

Zusammern-  
stellung der  
Thesen und  
der dazugehö-  
rigen Erkennt-  
nisse aus den  
Kapiteln zwei  
bis vier

## 5.1.6 Tabellarische Übersicht Entwicklungsziele

	<b>These 1: Wetzikon, die Stadt im Oberland</b>	<b>These 2: Wetzikon, der regionale Verkehrsknoten</b>	<b>These 3: Wetzikon (-Hinwil), ein Produktions- standort mit Weltformat</b>	<b>These 4: Wetzikon, das Regionalzentrum des Zürcher Oberlandes</b>	<b>Theses 5: Wetzikon, die attraktive Wohnstadt am Pfäffikersee</b>
<b>Rückblick</b>	<p>Fünf Dörfer zu einer Stadt entwickeln</p> <p>Zentrum entwickeln</p>	<p>Entwicklung findet entlang wichtigster Verbindungen statt</p> <p>Negative und positive Auswirkungen des Verkehrs künftig besser abstimmen</p>	<p>Industriestandort von grosser Bedeutung zur Zeit der Industriellen Revolution</p> <p>Produktionsstandort der Lastwagen-/ Automobilindustrie</p>	<p>Auch nach Strukturwandel regionaler Arbeitsschwerpunkt</p>	<p>Stetige Bevölkerungszunahme</p>
<b>Status quo</b>	<p>Gemeinde wächst und befindet sich somit in stetigem Umbau</p> <p>Identifikation mit der Stadt entwickeln, städtisches Erscheinungsbild</p> <p>Zentrum diverser regionaler Funktionen</p> <p>Zentrum für Einkauf durch städtische Situation stärken</p>	<p>Rotationsgemeinde (grosser Anteil Zu-/ Weggendler)</p> <p>Wichtiger S-Bahn-Knotenpunkt</p> <p>Wichtiger VZO-Bus-Knotenpunkt</p> <p>Verkehrsknoten bringt Potenzial für angrenzende Nutzungen</p> <p>Autobahnlückenschliessung und Autobahnanschluss (projektiert)</p> <p>Güterverlad (projektiert)</p>	<p>Regionaler Arbeitsschwerpunkt</p> <p>Wachstumssektor der Gemeinde</p> <p>Grosser Anteil im Bereich Elektrotechnik und Maschinenbau</p> <p>Grosser Anteil Zupendler</p> <p>Güterverlad (projektiert)</p> <p>Autobahnlückenschliessung und Autobahnanschluss (projektiert)</p>	<p>Regionaler Arbeitsschwerpunkt</p> <p>Zwei Drittel der Arbeitsplätze im Dritten Sektor</p> <p>Dienstleistungen von regionaler Bedeutung</p> <p>Grosser Anteil Zupendler</p>	<p>Siebtgrösste Wohngemeinde des Kantons Zürich</p> <p>Grosser Anteil junger Familien</p> <p>Attraktivität für 20- bis 30-jährige Bewohner steigern</p> <p>Attraktivität für gute Steuerzahler steigern</p>
<b>Überkommunale Betrachtung</b>	<p>Entlastungsstandort der Metropole Zürich</p> <p>Potenzial bei Bahnhöfen nutzen</p>	<p>Wichtiger Bahnknoten ist Grundvoraussetzung für Städteverbund</p>	<p>Interessanter Wirtschaftsstandort im internationalen Vergleich</p> <p>Werkzeugmaschinenbau und Elektrotechnik sind Wachstumsbereiche</p> <p>"Heimliche Automobilindustrie", erfolgsversprechender Industriecluster</p>	<p>Ausbildung der Arbeitsbevölkerung ist ein wichtiger Standortfaktor der Schweiz</p> <p>Dritter Sektor ist und bleibt wichtigster Sektor der Schweiz</p>	<p>Mittelständische Familien lassen sich im periurbanen Gürtel der Metropole nieder</p> <p>Intakte Natur und Landschaft ist wichtiger Standortfaktor</p>

## 6. Räumliches Konzept



**Anmerkung :**

Im folgenden Kapitel werden vermehrt traditionelle Gebietsbezeichnungen und Strassennamen verwendet. Dies ist trotz nebenstehenden Plänen zur genaueren Definition unerlässlich.

Für ortsunkundige Leser befindet sich im Anhang dieser Arbeit ein Übersichtsplan mit den wichtigsten Bezeichnungen.

## Inhalt

<b>6.1</b>	<b>Konzept</b>	<b>83</b>
6.1.1	Generalisierung	83
6.1.2	Aufbau	86
6.1.3	Wetzikon 1950	86
6.1.4	Wetzikon 2000	88
6.1.5	Probleme Raumstruktur	90
6.1.6	Räumliches Entwicklungskonzept	92
6.1.7	Vision Wetzikon 2050	94
<b>6.2</b>	<b>Ziele und Massnahmen</b>	<b>96</b>
6.2.1	Grünraum	96
6.2.2	Stadtzentrum	97
6.2.3	Arbeits- und Produktionszentrum	98
6.2.4	Bestehende Wohnquartiere	100

## 6.1 Konzept

Im räumlichen Entwicklungskonzept werden die erarbeiteten Entwicklungsziele räumlich umgesetzt.

Die bearbeiteten Themenbereiche entsprechen dabei den Entwicklungszielen und zeigen sowohl deren heutige räumliche Situation als auch in weiteren Bearbeitungsschritten die erwünschte Neustrukturierung.

### 6.1.1 Generalisierung

Um die bestehenden und zukünftigen Strukturen besser erkennen und verstehen zu können, werden in dieser Arbeit Klassifizierungen vorgenommen. Innerhalb dieser Klassifizierungen sind vereinfachungshalber ähnliche Funktionen zusammengefasst.

Klassifizierungsübersicht:

#### **Wohnen , lockere Strukturen**

Darin enthalten sind Wohnbauten mit geringer Dichte und kleinen Volumen, was vor allem Einfamilienhaus- und Mehrfamilienhausbauten bis zu vier Stockwerke, aber auch alten Strukturen von Dorfzentren entspricht. Es handelt sich somit um einen ländlichen Wohnstil, wie er in diversen Agglomerationswohngemeinden anzutreffen ist.

Für die Gemeinde Wetzikon ist diese Art des Wohnens ein wichtiger Bestandteil des Angebotes sowie des Siedlungerscheinungsbildes und hat daher auch bei zunehmender Verdichtung des Wohngebietes seine Existenzberechtigung.

Siedlungsausstattungen, die dem Wohnen zugehören, sind – wenn sie räumlich diesem Gebiet angehören – in dieser Klasse integriert.

#### **Wohnen, dichte Strukturen**

In dieser Klasse sind Wohnbauten mit grosser Dichte und grossen Volumen enthalten. Dabei handelt es sich vor-

wiegend um Mehrfamilienhausbauten mit sechs bis zehn Stockwerken. Dies entspricht einem städtischen Wohnstil, setzt damit bauliche Zeichen und markiert Wetzikon als Stadt.

Diese dichten Strukturen können in Wetzikon zur Basis für ein städtisches Erscheinungsbild und somit auch für das städtische Bewusstsein der Bürger werden. Dabei muss dem Aussenraum besondere Beachtung geschenkt werden, soll doch trotz dichter Bauweise nicht das Grau einer Stadt die Wahrnehmung dominieren.

Siedlungsausstattungen, die dem Wohnen zugehören, sind – wenn sie räumlich diesem Gebiet angehören – in dieser Klasse integriert.

**Abb.:**  
Wohnsiedlung in  
Wetzikon, dichte Strukturen mit einer BMZ  
von 2.8  
[Foto Verfasser]





**Bild oben:**  
Coop-Neubau (2004) in  
Oberwetzikon neben der  
Kirche  
[Foto Verfasser]

**Bild mitte:**  
Städtischer Grünraum in  
Uster: attraktiver Fuss-  
weg im Siedlungsgebiet  
[Foto Verfasser]

**Bild unten:**  
Robehuserriet, Zu-  
gangsweg von Wetzikon  
an den Pfäffikersee  
[Foto Verfasser]



### Stadtzentrum

In dieser Klasse sind die zentralen städtischen Funktionen zusammengefasst.

Das Stadtzentrum soll ein funktionaler und sozialer Treffpunkt der Bevölkerung von Wetzikon und der Region sein und fasst verschiedene städtische Infrastrukturen wie Post, Gemeindehaus und Banken, aber auch Einkaufszentren und Gastrobetriebe zusammen.

Neben dem reichhaltigen Angebot muss zudem der Aussenraums und die Erschliessung adäquat gestaltet sein. Ausserdem muss die Erschliessung für den Langsamverkehr attraktiv und sicher sein.

### Regionales Dienstleistungszentrum

Wetzikon ist das funktionale Zentrum des Zürcher Oberlandes. Die damit verbundenen Dienstleistungsaufgaben (Dritter Sektor) sind in dieser Klasse zusammengefasst.

Die Erreichbarkeit ist bei dieser Nutzung, sowohl für Bewohner von Wetzikon als auch für Auswärtige sehr wichtig. Das Angebot ist für die ganze Region ausgelegt und wird auch zu einem grossen Teil von Zupendlern sichergestellt.

Spital und Kantonsschule sind in dieser Klasse nicht enthalten, da diese Funktionen spezifische Standortbedingungen aufweisen. Im Rahmen dieses Konzeptes ist für diese Angebote keine Standortänderung vorgesehen.

### Gewerbe und Industrie

In dieser Klasse sind Gewerbe- und Industriebetriebe des Zweiten Sektors zusammengefasst.

Wie die Analyse zeigt, handelt es sich hierbei um den Wachstumssektor der Gemeinde. Es gilt dieser Nutzung attraktive Standorte bereitzustellen. Zentral ist die Qualität der Erschliessung mit ÖV und MIV für den Lieferverkehr der Betriebe.



### Grünraum Naherholung

Wetzikon ist eine Kleinstadt im landschaftlich vielseitigen Zürcher Oberland. Das Siedlungsgebiet grenzt an unterschiedlichsten Landschaftsgebiete mit hohem Nutzungspotenzial für Freizeitaktivitäten und Erholung.

Diese Vielseitigkeit und die zeitlich rasche Erreichbarkeit dieser Gebiete dezimiert den Bedarf an städtischen Grünräumen.

Parkanlagen und begrünte Wegverbindungen sind aber trotzdem wichtige Elemente der Stadtstrukturierung und bilden zentrale Bestandteile der Stadtentwicklung. Sie gliedern die einzelnen Räume und schaffen wichtige Verbindungen.

Das Entwicklungskonzept geht daher nicht von einer Parkstruktur sondern von einer grünen Raumverbindungsstruktur aus. Die unterschiedlichen Naherholungsgebiete sollen auf attrak-

tive Weise vom Zentrum aus erreichbar sein. Dadurch wird eine bessere Verflechtung der Stadt mit dem Umland erreicht.

Die Grünraumverbindungsstruktur ist in erster Linie als städtisches Grün für die Bevölkerung zu verstehen. Ökologisch wertvolle Verbindungen werden im Konzept separat behandelt.

**Riet Naturschutz**

Auf dem Gemeindegebiet von Wetzikon befinden sich zwei Naturland-

schaften nationaler Bedeutung; das Robenhuserriet am Pfäffikersee und das Ambitzgiriet, eingebettet in einer Drumlinlandschaft.

Beide sind in ihrer Art einmalig und bieten für die Menschen spezielle Erholungsräume. Diese Nutzung – selbstverständlich neben der prioritären Erhaltung der Naturlandschaft – ist eine wichtige Voraussetzung, die in der Entwicklungsplanung berücksichtigt und vermehrt in die Siedlungsplanung miteinbezogen werden soll.

**Bild:**  
 Orthofoto der Gemeinde  
 Wetzikon 2002  
 [Quelle: GIS-Zentrum  
 Zürich ]



---

### 6.1.2 Aufbau

Das räumliche Konzept geht von der heutigen Raumstruktur aus. Um diese zu verstehen, wird einleitend nochmals ein kurzer Rückblick gemacht. (Für ausführlicher Informationen vergleiche Kapitel 2. Rückblick.)

Mittels der vorgängig (vergleiche Kapitel 6.1.1 Generalisierung) erläuterten Klassierungen werden die Siedlungs- und Nutzungsstrukturen in ihrer räumlichen Ausprägung dargestellt. Durch die Abstraktion werden diese erfassbar und konzeptionelle Aussagen werden auch für den Laien ablesbar.

Für die Analyse der räumlichen Probleme folgt in Kapitel 6.1.6 das räumliche Entwicklungskonzept.

Das Konzept richtet sich nach den in Kapitel 5 erarbeiteten Entwicklungszielen und setzt diese räumlich in einen Zusammenhang. Ansätze zur konzeptionellen Umsetzung bieten dabei sämtliche in dieser Arbeit erarbeiteten Erkenntnisse und Ziele.

Abschliessend wird eine Vision von Wetzikon im Jahr 2050 dargestellt. Diese zeigt, wie in Wetzikon die räumlichen Strukturen aussehen könnten, wenn das räumliche Entwicklungskonzept umgesetzt würde.

---

### 6.1.3 Wetzikon 1950

Die Generalisierung von 1950 zeigt primär eine wesentlich geringere Siedlungsfläche, als dies heute der Fall ist. Die grobe Silhouette entspricht beinahe der heutigen Siedlungsbegrenzung (vergleiche Folgeseite). Es waren allerdings wesentlich mehr Grünflächen vorhanden, welche bis ins Zentrum reichten.

Die zentrale Bedeutung der Bahnhofstrasse ist ebenfalls auffallend. Bereits zu dieser Zeit ist sie klar als Entwicklungsachse der räumlichen Ausdehnung zu erkennen. Kempten, Oberwetzikon und Unterwetzikon bilden bereits einen durchgehenden Siedlungsraum. Ähnlich zeigt sich die Entwicklung zwischen Robenhausen und Oberwetzikon entlang der Usterstrasse. Dies ist die einzige, zusammenhängende Siedlungsausdehnung nördlich des Bahndammes, welcher vor allem in Kempten und in Unterwetzikon eine Grenze darstellt, welche nicht überschritten wird.

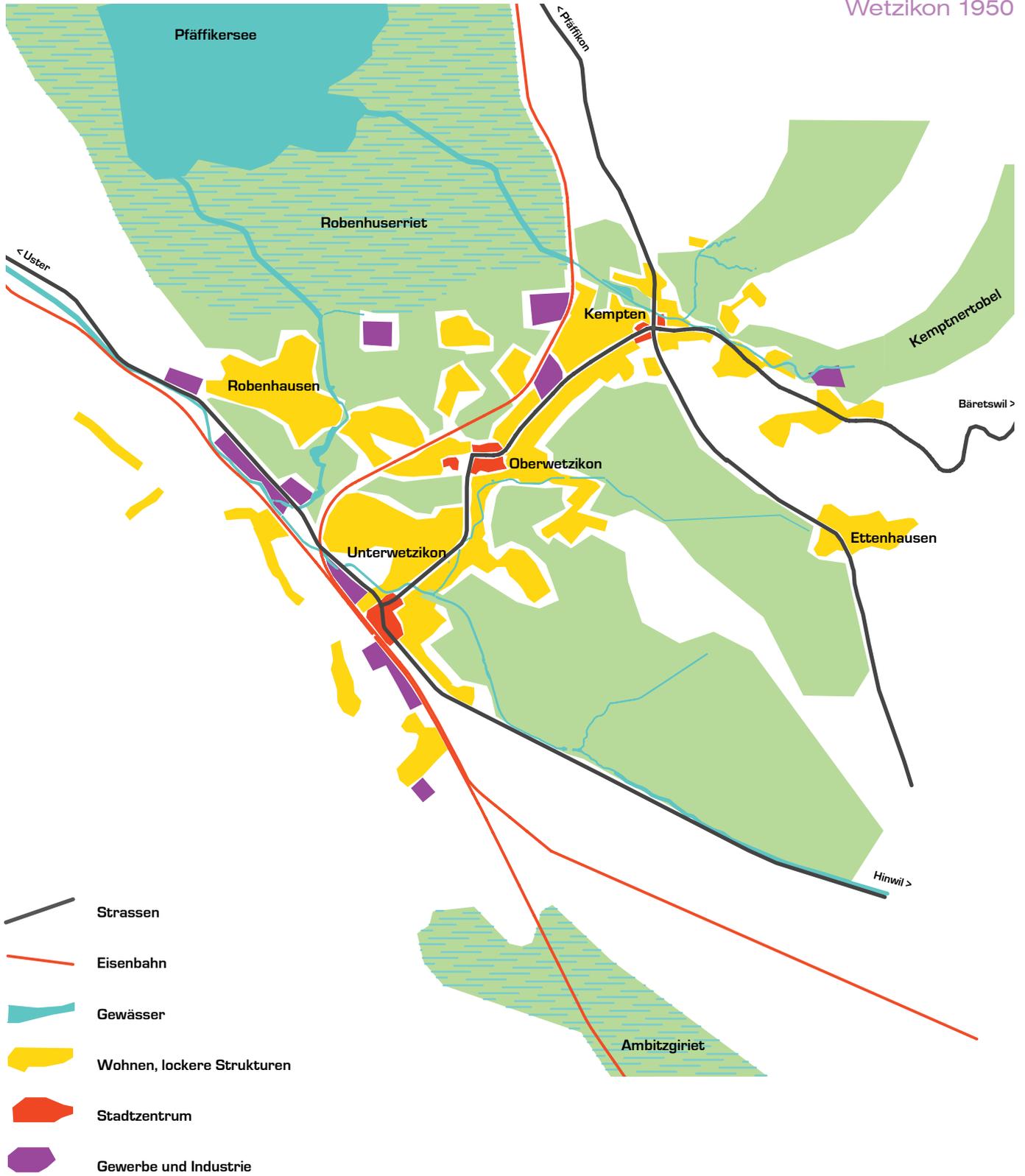
Isoliert liegt hingegen Ettenhausen abseits der allgemeinen Entwicklung.

Zentrumsbildende Infrastrukturen sind noch wenige vorhanden. Dasselbe gilt für die Dienstleistungszentren.

Markant erscheint die Streuung der Gewerbe- und Industriebauten über das gesamte Gemeindegebiet. Die Ursachen hierfür sind auf die Industrialisierung und auf die einstigen fünf Gemeinden zurückzuführen. Die Industrie wurde an der Peripherie der Dörfer angeordnet, mittlerweile befinden sie sich im Herzen der Stadt.

Eine Häufung der industriellen Nutzungen ist einzig entlang der Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse festzustellen.

Wetzikon 1950



---

#### 6.1.4 Wetzikon 2000

Aus der Anhäufung von Siedlungsfragmenten ist seit 1950 eine Gemeinde geworden. Die ehemals fünf Dörfer sind - mit Ausnahme des isolierten Ettenhausen - als solche nicht mehr ersichtlich.

Die Siedlungsausdehnung ist hauptsächlich nach innen erfolgt, was vor allem zu Lasten der Verflechtung mit der Landschaft passiert ist. Mit Ausnahme der Wasserläufe ist kaum noch eine begrünete Verbindung mit den Erholungsräumen vorhanden.

Wohngebiete haben sich beidseitig der Bahnhofstrasse und auf der südlichen Seite der Usterstrasse entwickelt. Dadurch hat sich die Augenfälligkeit des Bahndammes - im Bereich Oberwetzikon bis Kempton - als Siedlungsbegrenzung noch verstärkt. Noch immer sind die grössten unbebauten Gebiete innerhalb der Siedlung auf der Nordseite dieses Damms zu finden.

In den Wohngebieten sind Tendenzen zur Verdichtung und zu einem städtischen Wohnen erkennbar. Diese konzentrieren sich grösstenteils auf das Gebiet östlich der Bahnhofstrasse in Kempton und somit auf das Gebiet, welches zwischen 1960 und 1980 erbaut wurde und auf den Planungen der Oberlandstadt beruht. Bekanntlicherweise fand dieser Entwicklungsschub noch keine Fortsetzung.

Dieses Gebiet weist heute die dichtesten Strukturen aller Wetziker Wohnquartiere auf. Der Baustil entspricht dem Kerngedanken der Moderne mit hohen Scheiben- und Punktbauten sowie einem fließenden Aussenraum dazwischen. Es gibt daher keine geschlossenen Baufelder mit Orientierung auf den Innenhof, wie es in den klassischen Blockrandsiedlungen der Grossstädte der Fall ist. Diese Art der Verdichtung entspricht vielmehr der Art, wie sie einer Kleinstadt, welche

inmitten einer wunderschönen Landschaft liegt, angemessen erscheint.

Die Stadtzentrumsentwicklung hat sich in Oberwetzikon akzentuiert. Rund um die reformierte Kirche haben sich grosse Einkaufszentren angeordnet und bilden gegenwärtig das - wohl noch eher bescheidene - Stadtzentrum.

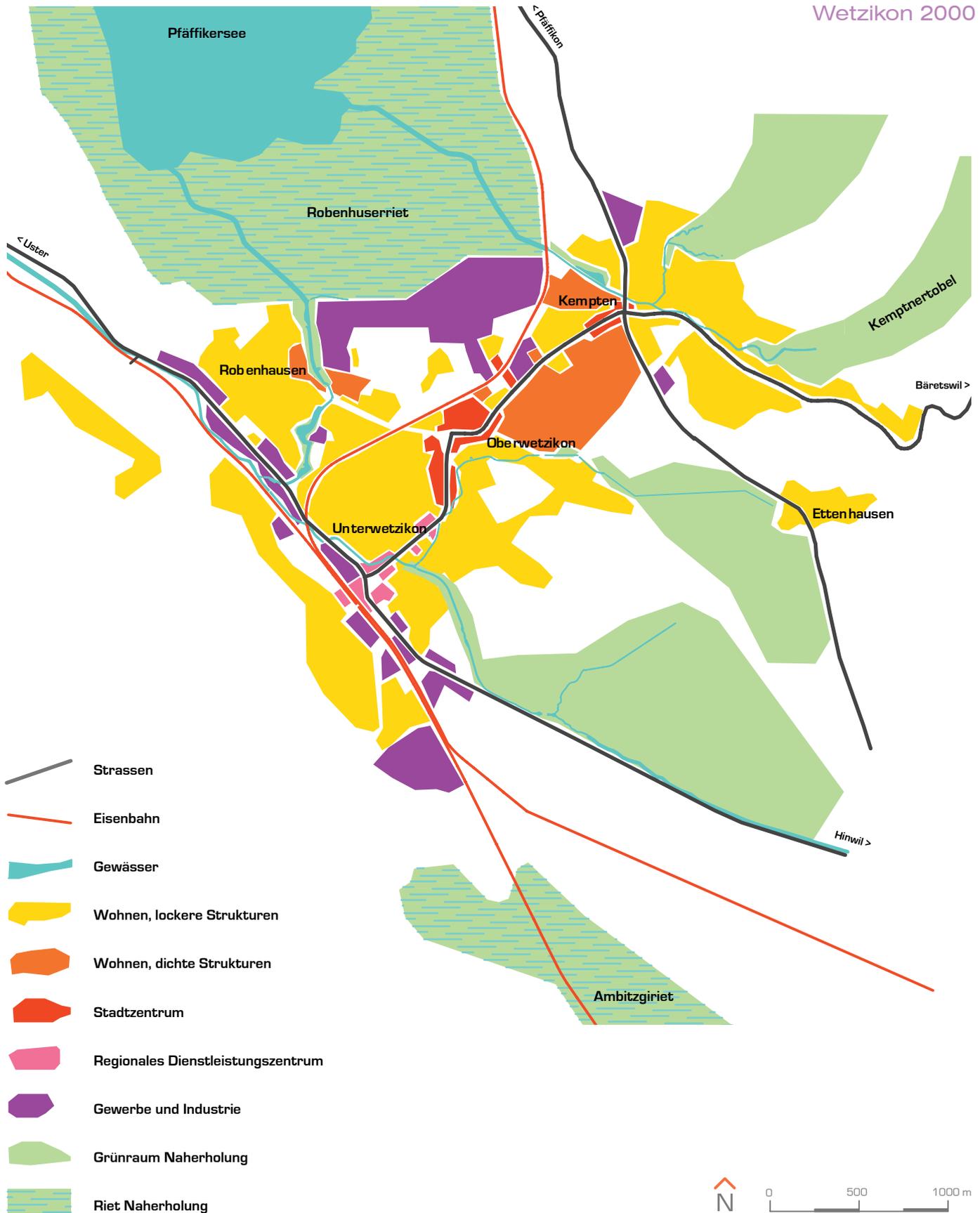
Weitere Detaillisten und Dienstleistungsanbieter verteilen sich beinahe über die gesamte Länge der Bahnhofstrasse.

Im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs Wetzikon haben sich einige Dienstleistungsanbieter angesiedelt. Die spezielle räumliche Struktur aufgrund der azentrisch zum Bahnhof verlaufenden Bahnhofstrasse führt zu einem unübersichtlichen Nutzungs- und Strukturkonglomerat. Weder Nutzungen noch Erschliessung sind für Auswärtige ablesbar und verhindern vermutlich in wesentlichem Masse eine städtebauliche Weiterentwicklung dieses stark frequentierten Verkehrsknoten.

Gegenüber 1950 hat sich das Gewerbe- und Industriegebiet beim Robehuserriet stark weiterentwickelt. Verschiedene Firmen haben dieses eigentlich wunderschön gelegene Herzstück der Stadt mit ihren Gewerbehallen und Lagerplätzen in Beschlag genommen. Dadurch dominiert auf dieser Seite des Bahndammes klar die gewerbliche Nutzung.

Die isolierte Lage, umgeben von Riet und Wohnnutzungen birgt Probleme. Neben dem eingeschränkten Wachstumspotenzial ist vor allem die verkehrstechnische Erschliessung nicht gelöst. Die Arbeitsplätze sind durch die ÖV mangelhaft erschlossen (durch eine zusätzliche Busverbindung wäre dieses Problem einfach lösbar). Auch die Zulieferung mittels Schwerverkehr ist schlecht gelöst und findet gegenwärtig nur durch die Querung von Wohngebieten statt.

Wetzikon 2000



### 6.1.5 Probleme der Raumstruktur

Die Stadtstruktur von Wetzikon wird durch verschiedene Probleme geprägt. Einige wesentliche Problemfelder sollen im Folgenden dargestellt werden.

#### **Wetzikon ist ein Strassendorf**

Durch die Entwicklung entlang der Bahnhofstrasse haben sich diverse zentrumsrelevante Nutzungen auf der ganzen Länge dieser Strasse verteilt. Dies führt zu einer Verzettelung städtisch relevanter Elemente, eine Akzentuierung fehlt vollständig.

Wie die Generalisierung „Wetzikon 2000“ zeigt (vergleiche Kapitel 6.1.4), haben sich um die Kirche grosse Einkaufszentren angesiedelt, dies reicht aber noch nicht aus, um von einem Stadtzentrum im eigentlichen Sinn sprechen zu können. Der funktionalen Häufung zentrumsrelevanter Nutzungen in diesem Abschnitt der Strasse fehlt die räumliche Verbindung und zentrumspezifische Ausgestaltung des Aussenraums.

#### **Bahndamm als Siedlungsgrenze**

Der Bahndamm durchtrennt das Siedlungsgebiet und verhindert bis anhin die Ausdehnung der Wohnnutzung in Richtung des Pfäffikersees. Er bildet eine harte, physische Kante, die den Raum trennt.

Die Siedlungsausdehnung fand somit im wesentlichen nur auf der Südostseite des Dammes statt.

#### **Industriegebiet Motorenstrasse**

Das Gewerbe- und Industriequartier Motorenstrasse befindet sich am wohl schönsten Ort des gesamten Gemeindegebietes: direkt an das einmalige und daher auch geschützte Robehuserriet angrenzend! Diese räumliche Anordnung des Gewerbe- und Industriegebiet ist kontinuierlich geschehen, sie muss allerdings als der grösste Fehler in der Stadtentwicklung taxiert werden.

Die Lage und Ausgestaltung dieses Quartiers bildet auf der Nordseite

eine harte Grenze gegenüber dem Naturschutzgebiet, auf der Südseite eine ebenso harte Grenze zum übrigen Siedlungsgebiet.

Das ganze Quartier bildet somit - nebst dem Bahndamm - eine zweite Barriere, welche eine Ausrichtung zum Pfäffikersee hin verhindert.

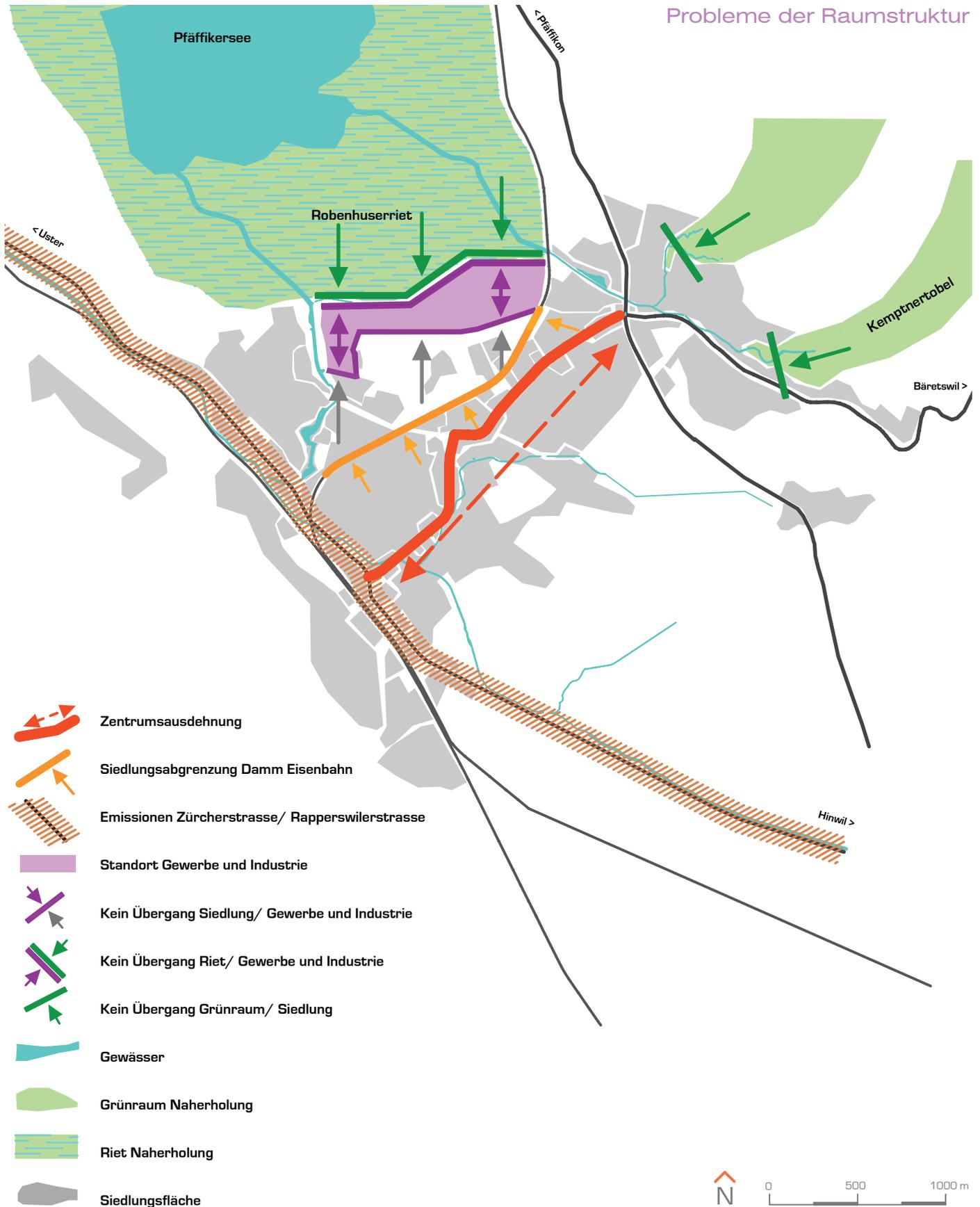
#### **Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse**

Das enorme Verkehrsaufkommen auf der Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse führt nebst langen Verkehrsstaus zu hohen Emissionen. Diese werden durch die parallel laufende Eisenbahn noch verstärkt. Speziell im Bereich der Zürcherstrasse wird die Situation durch die Topographie (Tallage von Strasse und Eisenbahn) verschärft, so dass sich für die angrenzenden Areale zwangsläufig Nutzungseinschränkungen ergeben. In gewissen Abschnitten sind gar die ersten Zeichen von Verslumung erkennbar.

#### **Grünraum**

Wetzikon liegt inmitten einer reichhaltigen, vielseitigen Naturlandschaft, schliesst diese aber kontinuierlich aus dem Siedlungsraum aus. Weder die Zugänglichkeit des Naherholungsraums noch die ökologische Vernetzung ist befriedigend gelöst.

Probleme der Raumstruktur



---

### 6.1.6 Räumliches Entwicklungskonzept

#### **Wohnstadt**

Wetzikon muss, um die künftige Nachfrage befriedigen zu können, mehr Wohnraum zur Verfügung stellen. Dieser Nachfragedruck soll als Initiant für ein städtisches Wetzikon genutzt werden. Dafür soll die bestehende, dichte Wohnstruktur in ähnlichem Stil auf die andere Bahndammseite und somit in Richtung See erweitert werden.

Neben den dichten Strukturen im Zentrum wird an weniger dichten Strukturen an der Gemeindeperipherie festgehalten. Diese werden in ihrer flächigen Ausdehnung nicht erweitert.

#### **Gewerbe- und Industrie**

Um die mittels Regionalprogramm gesteigerte Nachfrage aufnehmen zu können, müssen ausreichende und vorallem geeignete Gebiete bereitgestellt werden. Diese Voraussetzungen sind im bestehenden Gebiet Motorenstrasse nicht gegeben. Daher soll dieses Gebiet kontinuierlich einer Wohn-/Gewerbenutzung zugeführt werden und für die ansässigen, als auch für neue Arbeitgeber an attraktiverer Lage entlang der Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse Ersatz geschaffen werden. Dieses Gebiet verfügt über die bestmögliche Anbindung ans Bahnnetz und ans übergeordnete Strassennetz.

Damit kann innerhalb des stark frequentierten und emissionsreichen Bereichs eine passende Nutzung vorgenommen werden.

#### **Zentren**

Die lineare Zentrumsaudehnung wird durch eine Akzentuierung in drei Bereichen aufgefangen.

Der wichtige Verkehrsknoten Unterwetzikon bietet gute Standortqualitäten zum Ausbau der regionalen Dienstleistungsangebote.

In Oberwetzikon muss das funktionale Stadtzentrum räumlich umgesetzt und

so optisch und physisch zum Stadtzentrum gemacht werden.

In Kempten ist das kleine Zentrum für diesen Stadtteil zu wahren.

Sind diese wichtigen, zentralen Orte mit den vorgesehenen Nutzungen erstellt, so kann eine Weiterentwicklung von diesen Punkten aus, entlang der Bahnhofstrasse, stattfinden.

#### **Erschliessung**

An der zentralen Erschliessungssachse Bahnhofstrasse wird festgehalten. Durch eine Konzentration der Stadtinfrastruktur entlang dieser Strasse kann der Verkehr weiterhin auf dieser Achse gebündelt werden.

Das neue städtische Wohngebiet wird für MIV, ÖV und LV ausreichend erschlossen, allerdings ohne Realisation der Westtangente.

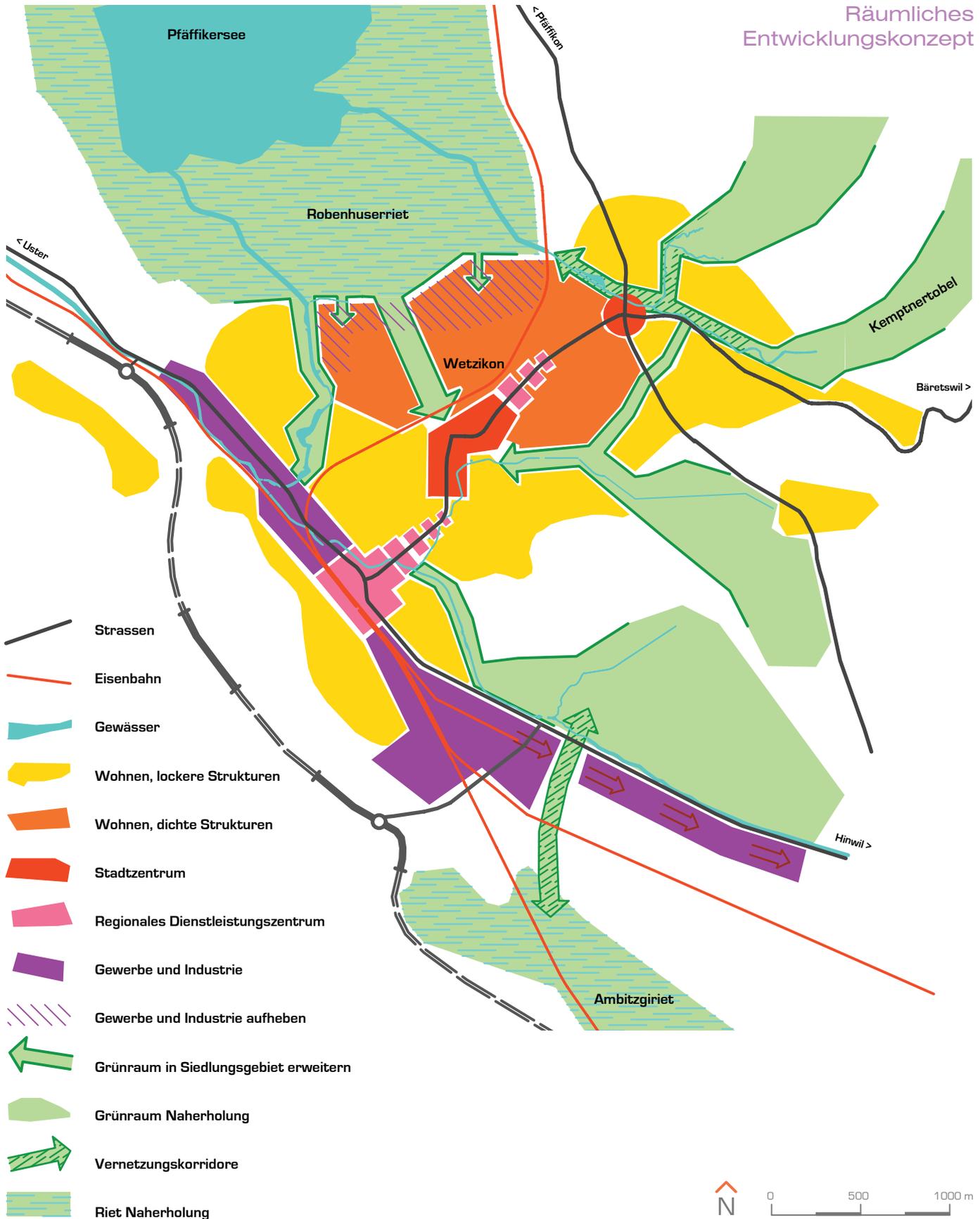
#### **Grünraum**

Das räumliche Konzept sieht eine bessere Verflechtung mit dem umliegenden Grünraum vor. Dabei wird der Grünraum in zwei unterschiedliche Klassen unterteilt:

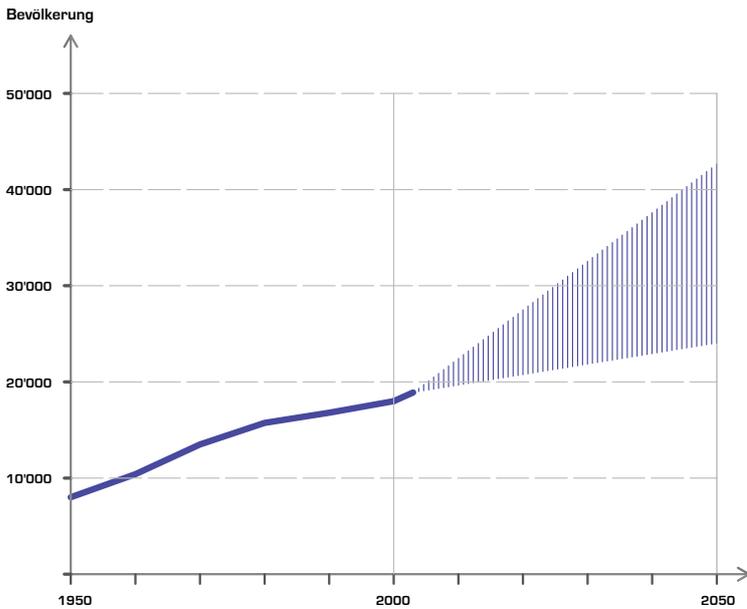
Grünräume im Siedlungsgebiet dienen der Aufwertung des städtischen Aussenraums. Durch sie werden die verschiedenen Quartiere mit dem Stadtzentrum sowie den Naherholungsräumen verbunden.

Vernetzungskorridore dienen nebst obigen Kriterien auch der ökologischen Vernetzung. Sie müssen daher in ihrer Gestaltung und Anordnung zusätzlichen Kriterien genügen.

Räumliches  
Entwicklungskonzept



**Grafik:**  
Prognose der möglichen  
Bevölkerungsentwick-  
lung bis 2050



**Tabelle:**  
Übersicht der Bau-  
landentwicklung und  
Bevölkerungszunahme  
pro Hektare, über die  
gesamte Wohnzone  
berechnet  
[Quelle: Baudirektion  
Kanton Zürich]

Jahr	Wohnzonen überbaut			Total Fläche Wohnnutzung ha	Bewohner pro Hektare (Durchschnittswert)
	Wohnzone ha	Mischzone Wohnanteil 50% ha	Umnutzung Industriezone ha		
2000	170	130		305	80
2050	190	160	35	385	125

**Tabelle:**  
Bedarfsnachweis für  
Wohnraum im neuen  
Stadtquartier „Wohnen,  
dichte Strukturen“

Einwohnerzunahme Total EW	Kapazität "Lockere Strukturen"				Kapazität neues Stadtquartier "dichte Strukturen"				
	Zone	Fläche ha	Einwohner (80 EW pro ha) EW	Potenzial Nachverdichtung (Annahme 10%) EW	Einwohner EW	Zone	Fläche ha	Einwohner pro Hektare EW	Baumassenziffer BMZ
20'000	Wohnzone	20	1'600	1'900	16'500	Wohnzone	80	200	2.8

### 6.1.7 Vision Wetzikon 2050

Nebenstehende Generalisierung zeigt, wie sich Wetzikon gemäss dem Entwicklungskonzept bis ins Jahr 2050 entwickeln könnte.

Um die Plausibilität dieser Entwicklung zu untermauern, können einige Parameter betrachtet werden:

#### Bevölkerungsentwicklung

Eine genaue Prognose bezüglich der Bevölkerungszahl von Wetzikon im Jahr 2050 zu erstellen, ist nicht möglich. Trotzdem können tendenzielle Aussagen zur Entwicklung gemacht werden.

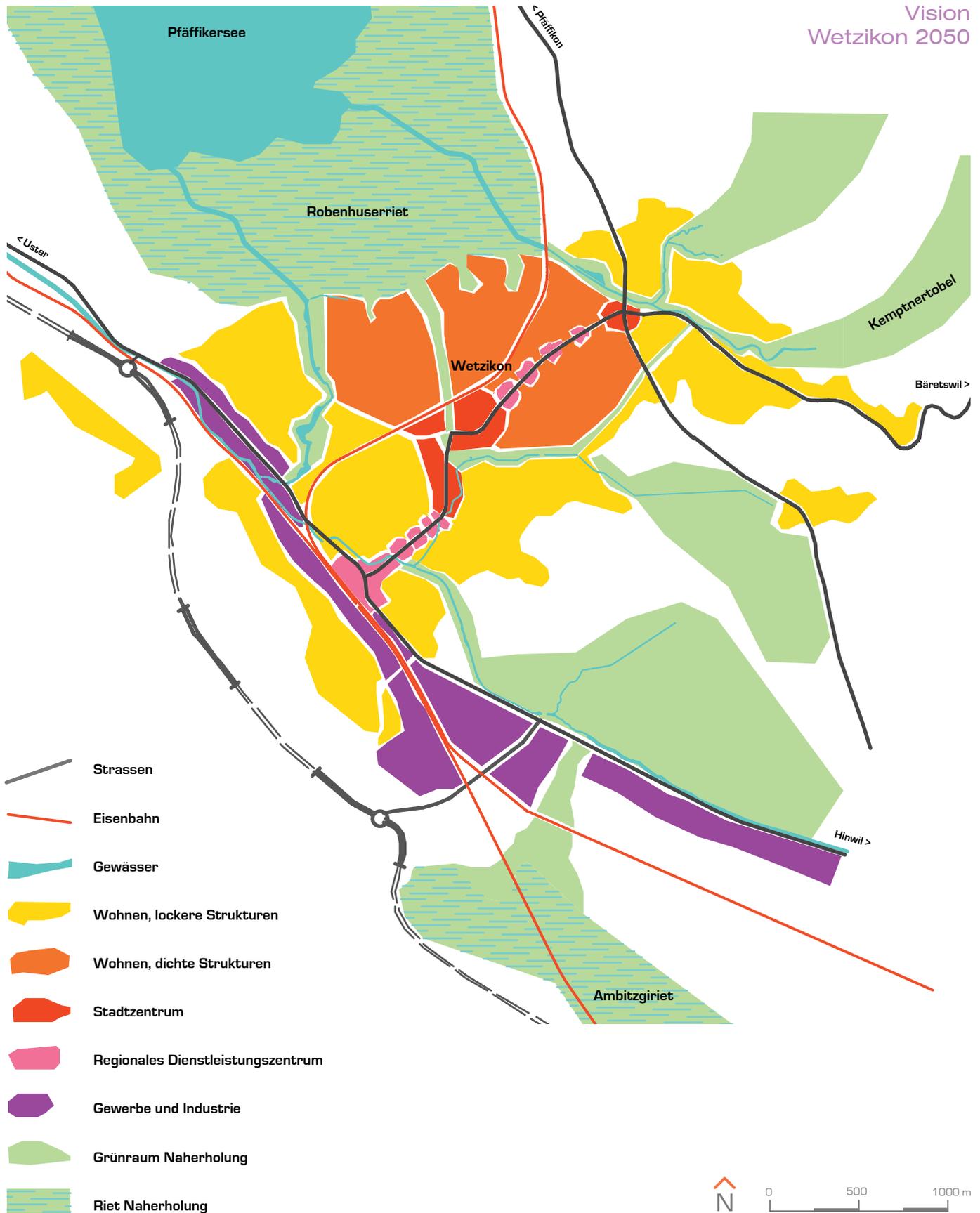
Die Analyse beschreibt Wetzikon als attraktiven Wohnstandort, welcher künftig durch das Entwicklungskonzept und das Regionalprogramm aufgewertet werden soll. Dementsprechend kann von einer stetigen und relativ hohen Bevölkerungszunahme ausgegangen werden. Dies entspricht dem oberen Drittel der nebenstehenden Grafik.

Für die weiteren Berechnungen wird von 38'000 Einwohnern ausgegangen, welche im Jahr 2050 in Wetzikon wohnen werden.

#### Bauzonenkapazität

Nebenstehende Tabellen zeigen die Bauzonenkapazitäten der bestehenden Bauzonen und der daraus resultierende Kapazitätsbedarf im neuen Stadtquartier „dichte Strukturen“. Mit einer Baumassenziffer von 2.8 entspricht der Bedarf genau dem zulässigen Wert des Quartiers „Feld“. Dieses verfügt bereits heute über die selben Strukturen, wie sie künftig im neuen Stadtquartier durch das Konzept angestrebt werden.

Vision  
Wetzikon 2050



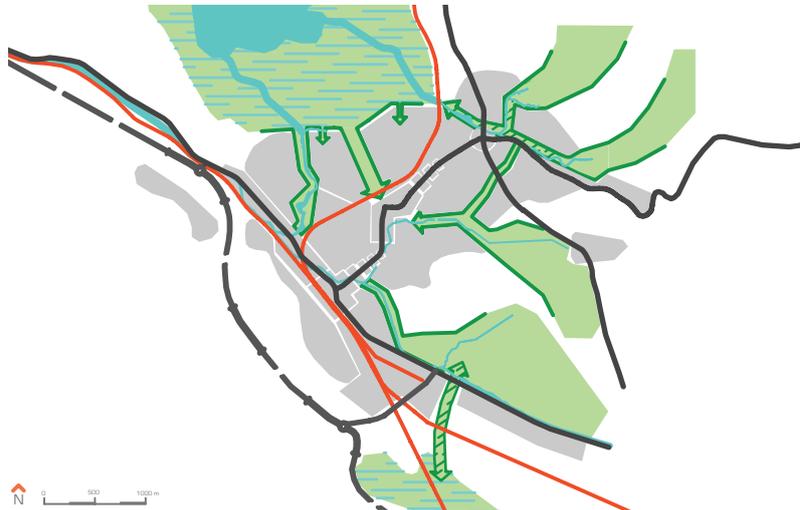
## 6.2 Ziele und Massnahmen

Für die Umsetzung des räumlichen Entwicklungskonzeptes bedarf es themenspezifischer, aufeinander abgestimmter Ziele und Massnahmen.

Es werden an dieser Stelle Ziele zu den einzelnen Themen definiert und Massnahmen zur Umsetzung aufgeführt.

Die Ziele und Massnahmen entsprechen der Bearbeitungstiefe des jeweiligen Themenbereichs.

### 6.2.1 Grünraum



#### Ziel

Die Verflechtung der Landschaft mit dem Siedlungsraum soll verbessert werden. Es sollen ökologische Vernetzungskorridore und begrünte Wegverbindungen entstehen, welche die Quartiere untereinander und das Stadtzentrum mit der Landschaft verbinden.

#### Massnahmen

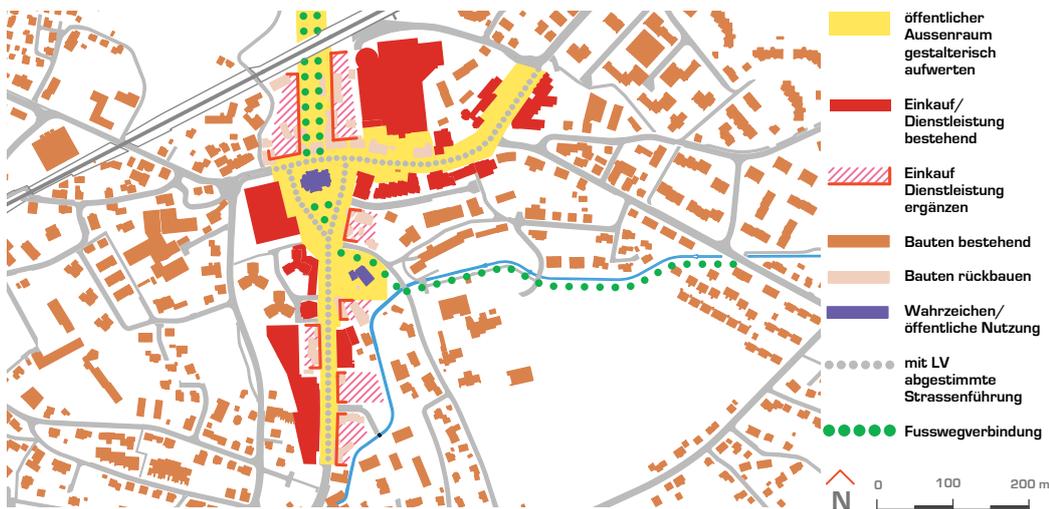
##### Ökologische Vernetzung

- Das Raggental und das Kempnertobel werden mittels Aufwertungsmassnahmen entlang des Wallenbachs und des Chämtnerbachs mit dem Robenhuserriet ökologisch vernetzt.
- Das Ambitzgiriet und das Rückhaltebecken Wildbach werden via dem Waldstück Forhölzli ökologisch vernetzt.

##### Begrünte Wegverbindungen

- Zwischen dem Zentrum Oberwetzikon und dem Robenhuserriet wird eine grosszügige, städtische Achse mit Alleebeplanzung angelegt. Diese weist Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und ältere Menschen auf und beinhaltet einen ausreichenden Strassenraum für den VZO-Bus, Velofahrer und Fussgänger. Der benötigte Raum wird mit dem Verkehrsrichtplan koordiniert und durch Baulinien freigehalten.
- Vom Schosshügel im Zentrum Oberwetzikon ausgehend wird, entlang des Ländenbachs eine begrünte Wegverbindung zum Quartier „Feld“ erstellt. Der benötigte Raum wird in eine Freihaltezone umgezont.

## 6.2.2 Stadtzentrum



Das Zentrum in Oberwetzikon soll zu einem attraktiven Stadtzentrum von regionaler Bedeutung werden. Publikumsintensive Nutzungen wie Einkauf und Dienstleistungen sollen in diesem Bereich der Bahnhofstrasse konzentriert werden. Der öffentliche Aussenraum soll umgestaltet und für Passanten so konzipiert werden, dass er zum Aufenthalt und flanieren einlädt.

Ziel

### Vorschriften

Die Bau- und Zonenordnung wird im Bereich des obigen Übersichtsplan geändert:

- Umzonung von Kernzone A in Zentrumszone A
- Kirche, Schloss und Restaurant Löwen werden in ihrem Bestand geschützt und in der Kernzone A belassen.

### Öffentlicher Aussenraum

- Der Strassenraum wird reduziert und durch gestalterische und bauliche Massnahmen in den Aussenraum (Platzgestaltung) integriert. Die notwendigen planerischen Massnahmen werden in den Verkehrsrichtplan aufgenommen.
- Der Raum für Flanieren und Aufenthalt wird vergrössert und durch gestalterische und infrastrukturelle Verbesserungen (Sitzgelegenheiten, Baumpflanzungen, Belagswechsel, etc.) aufgewertet.
- Schlosshügel und Kirchenwiese werden in die Planung integriert und zugänglich gestaltet.
- Um eine einheitliche Gestaltung des Aussenraums mit hoher Qualität zu erreichen, wird ein Wettbewerb durchgeführt. Für Vorbereitung und Ausführung ist ein Kredit zu beantragen.

### Verkehr

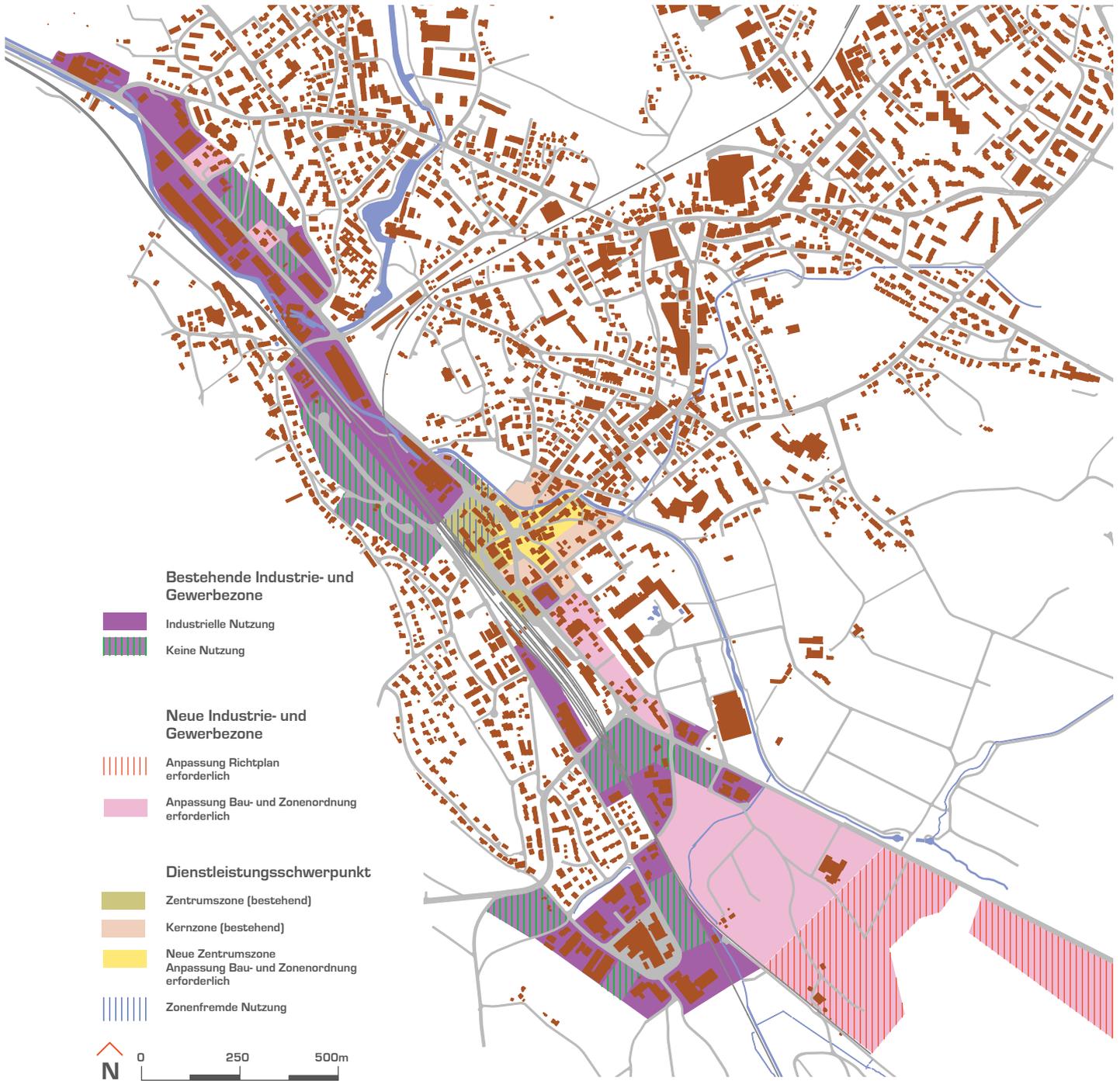
- Die bestehende Verkehrsführung wird beibehalten. Die notwendige Tempopassung des Motorisierten Individualverkehrs wird durch gestalterische Massnahmen erwirkt.
- ÖV: Die bestehenden Linien werden belassen und durch eine zusätzliche Linie ergänzt. Diese zusätzliche Linie erschliesst das neue Stadtquartier Müliwiesen/Motorenstrasse über die neue Stadtallee.

### Städtebau

- Die künftigen Baukuben werden durch Baulinien klar definiert. Die Festlegung erfolgt sinngemäss zum obigen Übersichtsplan.

Massnahmen

### 6.2.3 Arbeits- und Produktionszentrum



## Ziel

Der regionale Arbeitsschwerpunkt Wetzikon soll durch Verbesserung der räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen gestärkt werden. Gewerbe und Industrie sollen entlang der Achse Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse konzentriert und die Standortvoraussetzungen durch Ausbau der Infrastruktur verbessert werden.

Beim Bahnhof Wetzikon soll ein Arbeitsschwerpunkt für regionale Dienstleistungsbetriebe realisiert werden.

## Anpassung der Planung

Richtplanung:

- Die Gemeinde macht beim Kanton eine Eingabe zur Änderung des Richtplanes Siedlung und Landschaft. Die Eingabe verlangt die Entlassung des Gebietes Hanfländer aus dem Landschaftsschutzgebiet.

Bau- und Zonenordnung:

- Einzonung von Landwirtschaftszone im Gebiet Schöneich/Hanfländer/Wechselwisen in Gewerbe- und Industriezone.
- Umzonung von Kernzone B im Bereich der unteren Bahnhofstrasse (gemäss Übersichtsplan) in Zentrumszone A.

## Politik

- Die Gemeinde Wetzikon erstellt zusammen mit der Region Oberland ein Regionalprogramm. Dieses konkretisiert das regionale Dienstleistungszentrum Wetzikon und den Produktionsstandort Oberland mit dem Schwerpunkt Wetzikon-Hinwil.
- Die Gemeinde betreibt eine aktive Bodenpolitik und erwirbt Land im Gebiet Schöneich/Hanfländer.
- Die Gemeinde erschliesst das Gebiet Schöneich/Hanfländer und ist dafür besorgt, dass der Nachfrage entsprechend genügend Parzellen baureif sind.

## Verkehrsanbindung

Die Gemeinde unternimmt Anstrengungen zur Verbesserung der generellen Verkehrserschliessung:

- Politische und finanzielle Beteiligung am Autobahnprojekt A53 Uster - Hinwil mit zwei Anschlüssen in Wetzikon
- Politische und finanzielle Beteiligung am Bahnverlad Schöneich

## Naturschutz

- Der Schutz des Ambitzgiriets vor den Auswirkungen des Gewerbe- und Industriegebietes Schöneich/Hanfländer, wird durch klar definierte Emissionsauflagen und Schutzmassnahmen gewährt. Dazu gehört die Erstellung einer ökologischen Vernetzung des Riets mit dem Rückhaltebecken Wildbach.

## Infrastruktur

- Das Gebiet Schöneich/Wechselwisen wird mit Fernwärme der KEZO (Kehrichtverbrennungsanlage Zürcher Oberland) im Niedertemperaturverfahren erschlossen.

## Massnahmen

---

## 6.2.4 Bestehende Wohnquartiere

---



### Ziel

Bestehende Wohnquartiere sind in ihren Strukturen zu erhalten. Dabei ist auf die Bedürfnisse der Bewohner Rücksicht zu nehmen und auf ein möglichst vielseitiges Wohnraumangebot zu achten.

### Massnahmen

#### Bau- und Zonenordnung

- Die Bau- und Zonenordnung wird so festgesetzt, dass die bestehenden Baudichten und -strukturen erhalten bleiben.

#### Erschliessung

- MIV: Quartiere werden verkehrsberuhigt und über Sammelstrassen erschlossen. Die Ausgestaltung orientiert sich dabei an der verkehrsberuhigten Kindergartenstrasse in Kempten.
- ÖV: Sämtliche Wohnquartiere werden flächendeckend mit dem ÖV erschlossen. Dabei beträgt der massgebende Einzugsbereich einer Bushaltestelle maximal 350 Meter, derjenige einer Bahnstation maximal 500 Meter.
- LV: Durch die Neugestaltung der Strassenräume wird dem LV mehr Verkehrsfläche innerhalb der Quartiere bereitgestellt.

#### Aussenraum

- In verkehrsberuhigten Quartieren wird der Strassenraum attraktiv umgestaltet. Dabei werden vermehrt Begrünungen und sickerfähige Flächen als Gestaltungsmittel eingesetzt.

#### Infrastruktur

- Die bestehende dezentrale Grundversorgung in den fünf Stadtquartieren (Kindergarten, Schulen, Einkauf) wird in den einzelnen Stadtteilen erhalten und nachfrageorientiert ausgebaut.
-

## 7. Seequartier



## Inhalt

<b>7.1</b>	<b>Situation des Seequartiers</b> .....	<b>103</b>
7.1.1	Überblick Konzeptinhalte Seequartier .....	103
7.1.2	Heutige Situation.....	105
<b>7.2</b>	<b>Umnutzungskonzept Seequartier</b> .....	<b>108</b>
7.2.1	Umnutzung mit klassischen Instrumenten der Raumplanung .....	108
7.2.2	Umnutzung durch Anreize.....	109
7.2.3	Gebietsrahmenplan .....	111
<b>7.3</b>	<b>Referenzbilder</b> .....	<b>115</b>

## 7.1 Situation des Seequartiers

Das Seequartier könnte zum entscheidenden Umsetzungsfaktor des Entwicklungskonzeptes werden. Im Gegensatz zu den Gebieten Widum oder Schöneich ist das Seequartier bereits überbaut, allerdings in einer anderen Nutzung als dies im Konzept vorgesehen ist. Dementsprechend schwierig ist hier die Realisation des Konzeptes.

Um das Umnutzungskonzept zu erläutern, wird an dieser Stelle zuerst der Ist-Zustand des Gebietes aufgezeigt und anschliessend auf die Methodik der Umnutzung eingegangen.

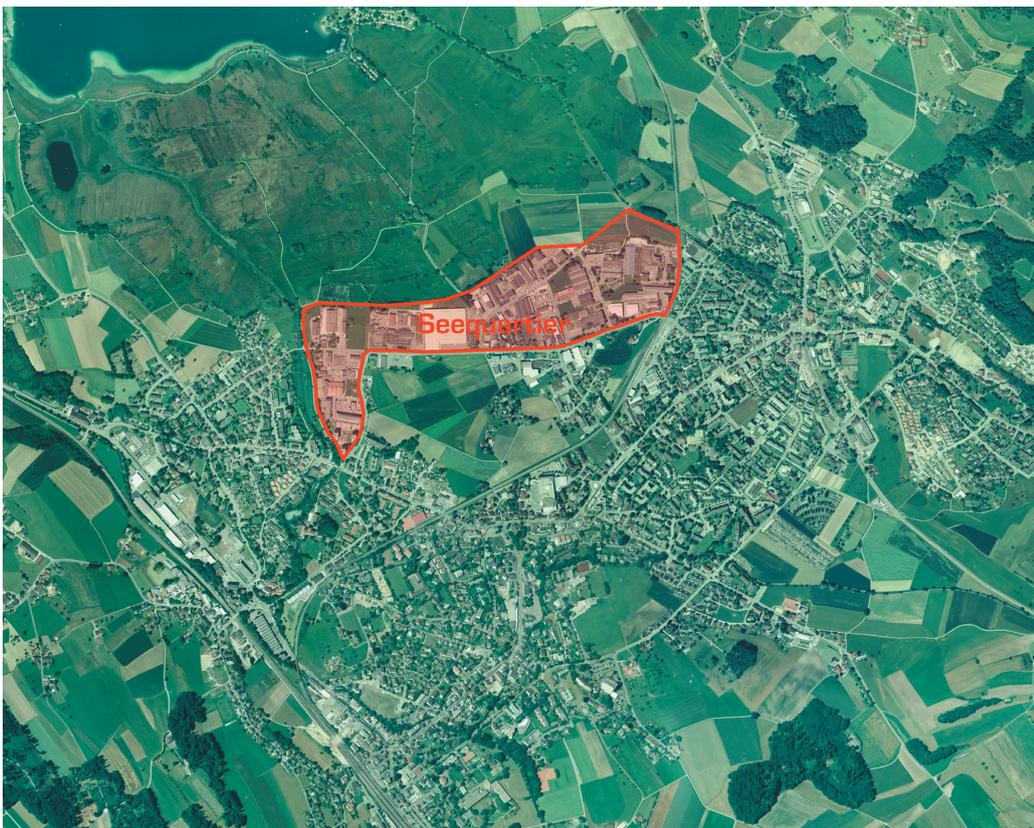
### 7.1.1 Überblick Konzeptinhalte Seequartier

Die Herleitung der Nutzungsänderung des Seequartiers und die konzeptionellen Ideen wurden bereits differenziert ausgeführt. Um Unklarheiten in der Stringenz der angestrebten Massnahmen für das Seequartier zu vermeiden, werden hier nochmals die

wichtigsten konzeptionellen Inhalte für das Seequartier zusammengefasst.

Das Industriegebiet Motorenstrasse hat sich hauptsächlich in den letzten fünfzig Jahren entwickelt. Dabei ist ein stetiger Wandel zu erkennen. Grosse und wichtige Arbeitgeber mussten ihre Produktion in Wetzikon schliessen, dafür sind neue Firmen und Zweigstellen in Wetzikon gegründet worden.

Auf diesen stetigen Umbau des Arbeitsplatzes Wetzikon setzt das



**Abb.:**  
Lage des neuen Seequartiers  
[Quelle : GIS-Zentrum  
Zürich, eigene Darstellung]

Entwicklungskonzept, denn der Zweite Sektor soll in Wetzikon weiterhin eine tragende Rolle des regionalen Arbeitsschwerpunktes bilden. Um den Zweiten Sektor zu stärken, werden im Gebiet Schöneich (siehe auch 6.2.3 Arbeits- und Produktionszentrum) die optimalen Standortvoraussetzungen geschaffen. Dies sind Voraussetzungen, die im Industriegebiet Motorenstrasse nicht geboten werden können. Die Lage zwischen Naturschutzgebiet und Wohnsiedlungen verhindert eine Weiterentwicklung des Gebietes, die Erschliessung ist mangelhaft. Eine Verbesserung ist kaum möglich oder würde empfindliche Gebiete belasten.

Das Seequartier liegt an attraktivster Lage für Wohnnutzungen: ruhig, zentrumsnah, erschlossen durch ÖV mit direkter Lage am Riet des Pfäffikersees. Zusammen mit der Überbauung des Gebietes Binzacher/Widum kann hier der neue Siedlungsschwerpunkt von Wetzikon entstehen.

Die Umstrukturierung des Industriegebietes soll nicht als „Zwangsumsiedlung“ rentabler Betriebe verstanden werden. Angestrebt wird vielmehr eine prozesshafte Veränderung gewachsener Struk-

turen. Ein Prozess, welcher durchaus Jahrzehnte dauern kann. Dabei wird es innerhalb dieses Gebietes zwangsläufig zu einer Mischnutzung kommen. Diese ist im Konzept so vorgesehen und nicht als problematische Übergangszeit nur akzeptiert. Es wird keine Finale Variante mit hundertprozentiger Wohnnutzung angestrebt. Die Motorenstrasse hat das Potenzial, um durch den Stadtumbau zu einer wichtigen städtischen Achse für gewerbliche Nutzungen zu werden.

**Durch die gleichzeitige Entwicklung des Industriegebietes Schöneich kann somit eine „win-win“ Situation entstehen: moderne und strukturierte Industrien an gut erschlossener Lage, attraktives Wohnraumangebot am Riet und ein gesamthaft neu strukturiertes Siedlungsgefüge mit wertvollen Verbindungskorridoren.**

**Abb.;**  
Einfamilienhaus an der  
Motorenstrasse:  
Zustand und Plakat  
weisen auf den notwendigen Handlungsbedarf einer konzeptionellen Änderung in der künftigen Ausrichtung des Gebietes hin  
[Foto Verfasser]



## 7.1.2 Heutige Situation

Das Industriequartier Motorenstrasse [Seequartier] zeigt sich gegenwärtig als Konglomerat verschiedener Nutzungen, Strukturen und Substanzen. Pauschal-aussagen zu machen ist unmöglich.

So sind innerhalb des Perimeters teilweise Firmen mit einem geringen Veränderungspotenzial anzutreffen. Sie verfügen über erstklassige Liegenschaften mit hohen Investitionswerten, die in gutem Zustand sind. Es sind daher - von der marktwirtschaftlichen Betrachtung abgesehen - kurz und mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen auf diesen Arealen zu erwarten.

Im Industriequartier Motorenstrasse sind aber auch eine Vielzahl von Materialdepots, Umschlagplätze von Baufirmen und Werkhallen in schlechtem baulichem Zustand und von geringem Wert vorhanden. Zusätzlich gibt es einen geringen Anteil unbebauter Parzellen. Dies sind aktuelle Nutzungen mit hohem kurz- bis mittelfristigen Veränderungspotenzial. Selbst eine Verlagerung der Werkhallen an einen anderen Standort wäre denkbar und mit geringen finanziellen Mitteln durchführbar.

Trotz der langen Tradition der Wetziker Industrie sind innerhalb des Perimeters kaum Bauten von besonderer Ausstrahlung vorhanden. Es sind lediglich zwei Bauten, auf deren Erhaltung aus historischen Gründen im Konzept Rücksicht genommen werden muss.

Neben den industriellen Nutzungen ist noch ein beinahe vernachlässigbarer Anteil an Wohnbauten vorhanden. Dabei handelt es sich vor allem um ältere, meist schlecht erhaltene Einfamilienhäuser. Auf das Umnutzungskonzept haben diese keinen Einfluss.

Aus diesen bausubstanziellen Unterschieden Rückschlüsse über die Erhältlichkeit des Baulandes zu machen,

wäre falsch. Meist spielen betriebswirtschaftliche oder auch irrationale Beweggründe eine nicht zu unterschätzende Rolle in der Entscheidungsfindung der jeweiligen Eigentümer. Argumente, denen meistens nur mit einer erhöhten Rentabilität begegnet werden kann.

**Bei der Umnutzungsstrategie ist dieser Umstand zwingend zu berücksichtigen. Das Konzept muss Etappierungen berücksichtigen und Anreize zur Umnutzung schaffen. Gleichzeitig müssen rentable Firmen an dieser Stelle so lange weiterarbeiten können, bis sie aus individuellen Gründen eine Veränderung anstreben.**

**Abb. Folgeseite:**  
Räumliche Übersicht  
über die heutige Situation  
Industriegebiet  
Motorenstrasse  
[eigene Darstellung,  
Fotos Verfasser]



Ausblick auf das angrenzende Robenhuserriet



Produktionshalle neben Riet und Freihaltezone



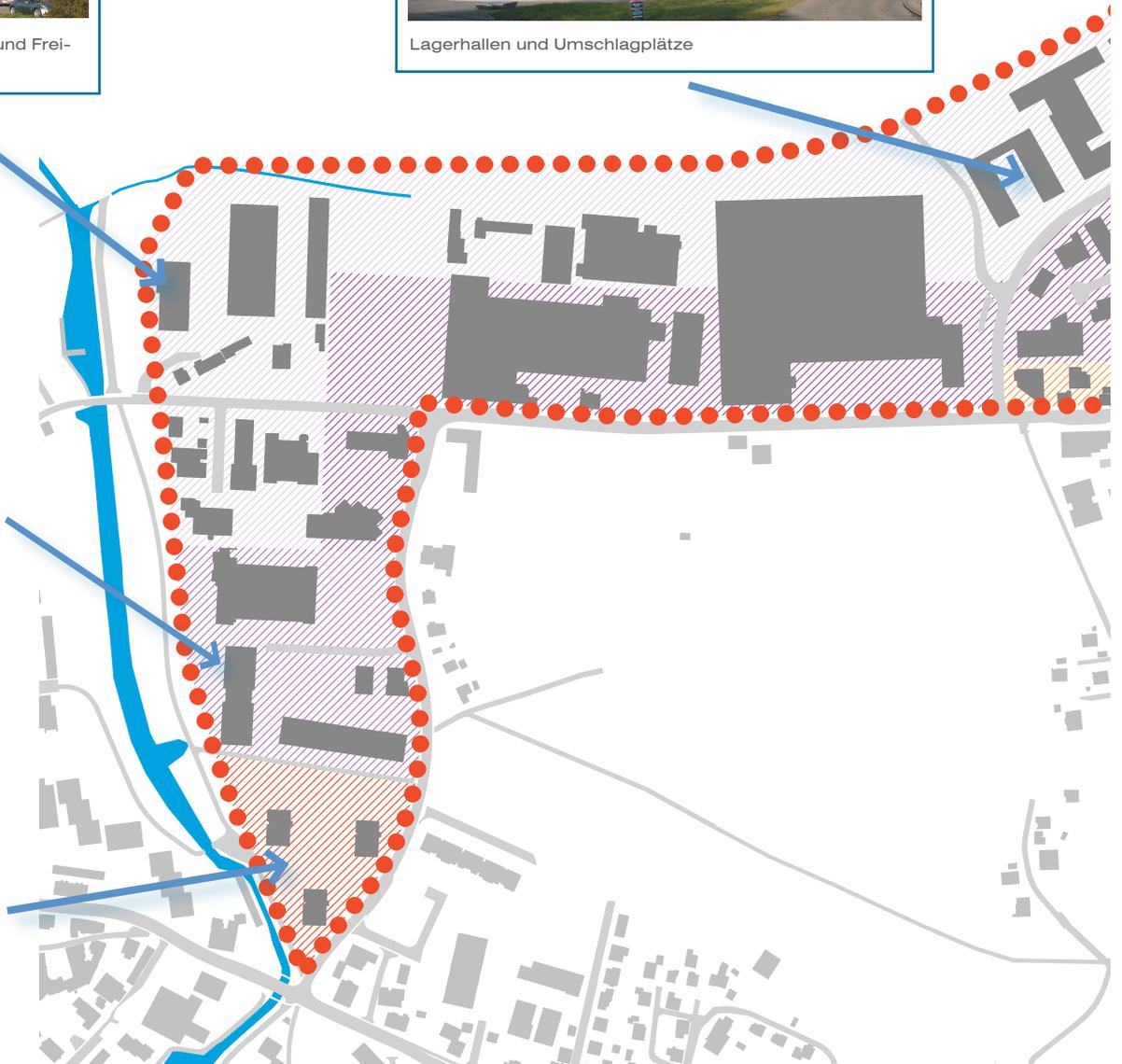
Lagerhallen und Umschlagplätze



Verwaltungs- und Produktionsgebäude mit hohem Investitionswert



Dichte Wohnstrukturen: Hochhäuser an der Buchgrindelstrasse





Ausblick auf das angrenzende Robenuserriet



Werkhallen mit einfachen Bausubstanzen



Grosser Industriebau in gutem baulichen Zustand



Erhaltenswerter Industriebau



Ältere Einfamilienhäuser an der Motorenstrasse

-  Perimeter
-  Wohnzone 2.8
-  Wohn-/Gewerbezone
-  Gewerbezone
-  Industriezone A
-  Industriezone C
-  Erholungszone



## 7.2 Umnutzungskonzept Seequartier

Umstrukturierungen von Gebieten sind mit vielen Fragen über Nutzungsarten, Ziele, Massnahmen oder auch Bestandesgarantien verbunden. Es können nicht alle Fragen im Rahmen dieser Arbeit abschliessend behandelt werden. Es soll aber aufgezeigt werden, mit welchen raumplanerischen Instrumenten eine Umnutzung des Seequartiers realisiert werden kann und wie die weiteren Schritte der Behörde von Wetzikon aussehen müssen.

### 7.2.1 Umnutzung mit klassischen Instrumenten der Raumplanung

Die Ideen dieses Entwicklungskonzeptes müssen von der Gemeinde in ihr Leitbild aufgenommen werden. Damit definiert diese ihre Entwicklungsabsichten, macht ihr weiteres Vorgehen transparent und ihre darauf folgenden Entscheidungen werden begründbar.

Kantonaler und Regionaler Richtplan weisen in Wetzikon nur die Siedlungsfläche aus, ohne genauere örtliche Angaben über unterschiedliche Nutzungen zu machen. Der Kommunale Richtplan hingegen differenziert die Nutzungen und bezeichnet das Gebiet nördlich der Motorenstrasse als Industriegebiet. Dieser Eintrag muss in „Wohnen mit Gewerbeanteil“ angepasst werden, um eine Nutzungsplanänderung zu ermöglichen.

Um weitere Investitionen in die industrielle Baustruktur zu vermeiden, wird über das Gebiet Seequartier eine Planungszone erlassen. Der Nutzungsplan (Kommunale Bau- und Zonenordnung) wird im nächsten Schritt angepasst: Umzonungen der verschiedenen Zonenarten (grösstenteils Industriezone) in Wohnzone mit Gewerbeleichterung. Für die Sicherung der gestalterischen Qualität wird im Nutzungsplan das Gebiet um die zentrale Grünverbindung zum Zentrum mit einer Gestaltungsplanpflicht ausgeschieden. So kann der im Konzept beinhaltete Grünzug allmählich umgesetzt werden.

Wird auf die Gestaltungsplanpflicht verzichtet und stattdessen eine Umzonung des Grünstreifens in die Erholungszone angestrebt, so ist dies mit grossen Investitionen der Gemeinde verbunden. Eine Umzonung einer Liegenschaft in eine Erholungszone käme faktisch einer Formellen Enteignung gleich, was für die Gemeinde grosse Kosten verursachen könnte. Sie wäre, beim Gebrauch des Heimschlagrechtes der jetzigen Eigentümer, dazu verpflichtet, die Liegenschaften zu übernehmen. Auch die Kosten für die Erstellung der Wegverbindung und des städtischen Erholungsraums würde zu Lasten der Gemeinde fallen.

**Rechtlich betrachtet ist dieser Weg durchführbar und zulässig.**

Leitbildeintrag und Richtplananpassung sind lediglich behördenverbindlich, tangieren die Grundeigentümer nur indirekt und werden daher von ihnen (wahrscheinlich) weniger beachtet. Trotzdem muss davon ausgegangen werden, dass bereits gegen die Anpassung des Kommunalen Richtplanes diverse Einsprachen durch Grundeigentümer eingehen werden.

Bei der Änderung der Bau- und Zonenordnung wird sich die Zahl der Einsprachen voraussichtlich noch erhöhen.

Die Zonenänderung von Bauzonen, welche zum Zeitpunkt der Änderung zonenkonform genutzt werden, ist rechtlich zulässig.

Es muss bei diesem Vorgehen davon ausgegangen werden, dass ein jahrelanger Rechtsstreit entbrennt. Dabei

werden die Einsprachen der Eigentümer gegen die Ziele des städtischen Konzeptes und dem damit verbundenen öffentlichen Interesse abgewogen. Bei einem in sich schlüssigen Konzept kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die Anpassung von Richt- und Nutzungsplanung dereinst vorgenommen werden können.

Die planerischen Anpassungen haben keine direkten Auswirkungen auf die bestehenden Liegenschaften. Diese sind bestandesrechtlich geschützt, leichte Modifizierungen der Liegenschaften bleiben zulässig. Es entsteht somit kein „Umnutzungsdruck“ auf die Liegenschaftsbesitzer, Änderungen der Nutzung werden voraussichtlich nur zaghafte erfolgen.

Auch unter der Annahme von investitionswilligen Liegenschaftsbesitzern ist bei diesem Vorgehen mit den klassischen Instrumenten der Raumplanung die Umsetzung des Konzeptes nicht garantiert. Auf Grundstücken ohne Gestaltungsplanpflicht könnten neue, zonenkonforme Wohnbauten erstellt werden, ohne dass sich die Investoren an die Absichten des städtischen Konzeptes halten müssen. Somit würde sich zwar die Nutzung verändern, städtebauliche Verbesserungen würden aber vermutlich eher gering ausfallen.

**Die Umsetzung der gewünschten städtebaulichen Idee ist auf diesem Weg kaum oder nur äusserst mühevoll machbar. Es bedarf zur Umsetzung grosser Investitionen der Gemeinde und stellt somit gesamthaft keine befriedigende Lösung dar.**

---

## 7.2.2 Umnutzung durch Anreize

Ein anderer Weg zur Umsetzung des Konzeptes ist das Schaffen von Anreizen für die Grundstücksbesitzer.

Dieses Vorgehen basiert auf dem Ansatz, dass ein Liegenschaftsbesitzer mit einer modernen Wohnsiedlung eine grössere Rentabilität erzielen kann, als dies mit der gegenwärtigen, industriellen Nutzung möglich ist. Dieser Mehrwert wird den Liegenschaftsbesitzern aber nur in Aussicht gestellt, wenn sie sich in das städtische Konzept integrieren. Damit ist es im Interesse der Investoren, den Dialog mit der Gemeinde zu suchen und eine Lösung zu finden. Die Gemeinde gelangt damit in eine vorteilhafte Situation und kann durch Auflagen Mehrwerte für die Öffentlichkeit generieren.

Folgendes Vorgehen ist dabei anzustreben:

Zuerst muss die Gemeinde ein räumliches Leitbild erstellen, in welchem sie sich klar und behördenverbindlich zur Umnutzung des Seequartiers äussert. Durch das Leitbild werden ihre Entwicklungsabsichten für das Seequartier transparent und ihre darauf folgenden Entscheidungen werden begründbar.

Innerhalb dieses räumlichen Leitbildes wird der Gebietsrahmenplan aufgenommen (siehe Folgekapitel: 7.2.3 Gebietsrahmenplan). Dieser definiert das Umnutzungskonzept des Seequartiers und gibt die Bedingungen vor, unter welchen Umnutzungen durch Grundstücksbesitzer wahrgenommen werden können.

Gleichzeitig erwirbt die Gemeinde Land im Gebiet Schöneich und forciert dort die Umzonung und Erschliessung der Parzellen (siehe auch Kapitel: 6.2.3 Arbeits- und Produktionszentrum). Damit hat die Gemeinde die wichtigsten Voraussetzungen geschaffen, um ein interessanter Verhandlungspartner der Grundstücksbesitzer des Seequartiers zu sein.

Die Umsetzung des städtischen Konzeptes verläuft auf dem privatrechtlichen Weg. Private Gestaltungspläne, welche den im Gebietsrahmenplan definierten Handlungsfeldern entsprechen, regeln die neue Nutzung und die gebietsspezifischen Vorschriften. Gestaltungspläne unterliegen der öffentlichen Mitwirkung und müssen, da sie inhaltlich vom Zonenzweck abweichen, vom Regierungsrat des Kantons Zürich bewilligt werden.

An einer Umnutzung interessierte Grundstücksbesitzer müssen im Dialog mit der Gemeinde Lösungen entwickeln. Dabei richtet sich die Gemeinde nach den Inhalten des Gebietsrahmenplans und setzt so die Ziele des Konzeptes um. Die Gemeinde kann dabei folgende Anreize einsetzen:

- **Nur bei Berücksichtigung des Gebietsrahmenplanes sind Umnutzungen und somit eine erhöhte Rentabilität für die Grundstücksbesitzer möglich.**
- **Bei Nichteinhaltung behält der Zonenplan seine Verbindlichkeit und es sind somit lediglich zonenkonforme Bauten zulässig.**
- **Bei Firmen, welche an gut erschlossener Lage weiterproduzieren möchten, verfügt die Gemeinde mit dem Land im Gebiet Schöneich über interessante Verhandlungsvoraussetzungen.**

Im Bereich des städtischen Grünkors zum Zentrum ist (dereinst) auch ein öffentlicher Gestaltungsplan zulässig. Die Weiterführung des städtischen Erholungsraums zwischen dem Gebiet Widum und dem Riet, sowie die Umnutzung auf den beiden angrenzenden Seiten, kann zu einem „wesentlichen öffentlichen Interesse“ werden. Dieses öffentliche Interesse wird aber erst dann rechtlich begründbar sein, wenn der übrige Teil des Erholungsraums erstellt und die Quartiere Widum und Binzacher zum grössten Teil überbaut sein werden.

**Auf diesem Weg der Anreizschaffung erscheint es realistisch, dass das städtebauliche Konzept schrittweise realisiert werden kann.**

**Neben dem ausgeführten, transparenten Vorgehen verlangt es nach einer gesunden Basis, auf welcher ein Dialog zwischen Gemeinde und Investoren stattfinden kann. Hierfür sind auf der Seite der Gemeinde schon früh die Voraussetzungen zu schaffen und die Kompetenzen zu regeln.**

**Durch geschicktes strategisches Vorgehen kann die Gemeinde mit geringem finanziellen Aufwand zu einem neuen Stadtteil hoher Qualität gelangen und gleichzeitig die Struktur der gesamten Gemeinde verbessern.**

---

### 7.2.3 Gebietsrahmenplan

Der Gebietsrahmenplan besteht aus differenzierten Inhalten, welche die städtebauliche Entwicklung steuern. Neben Dichte, Erschliessung, Erholungsräumen, Baulinien und erhaltenswerten Bauten definiert er einzelne Handlungsfelder. Diese ermöglichen eine dynamische Entwicklung des Seequartiers mit unterschiedlichsten Qualitäten.

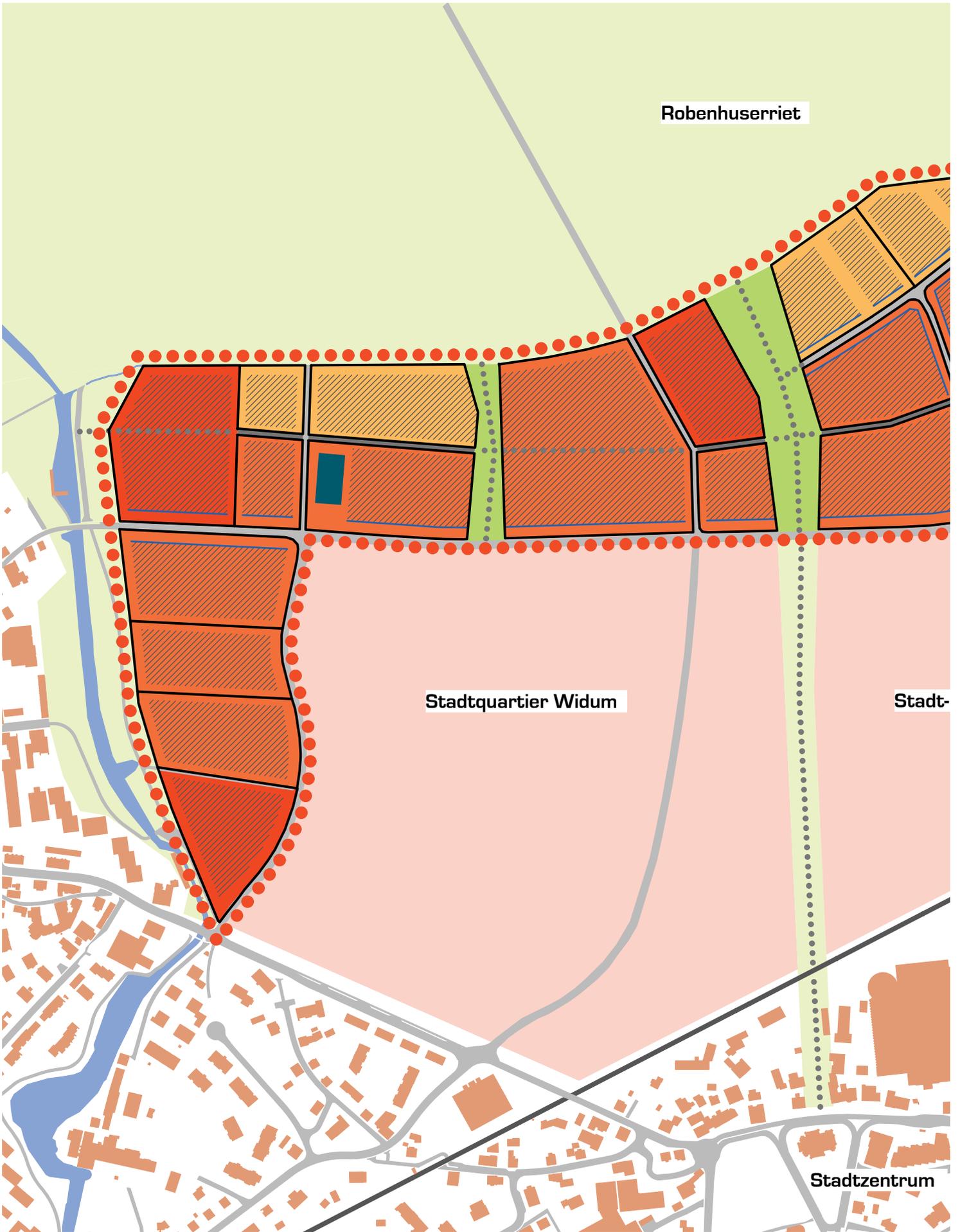
Der Gebietsrahmenplan regelt die grossräumigen Zusammenhänge und konkretisiert das städtebauliche Konzept für das Seequartier.

Handlungsfelder bilden kleinräumige Gebiete, die jeweils in absehbarer Zeit umgenutzt werden können. Die Definition der Handlungsfelder ist unter Berücksichtigung der bestehenden Strukturen und Bauten geschehen. Gleichzeitig bilden sie in dieser Grösse sinnvolle Perimeter für Gestaltungspläne. Dadurch garantieren sie eine möglichst hohe städtebauliche Qualität und vereinfachen das Umsetzen der städtischen Erholungsräume, wie sie im Konzept aufgeführt sind.

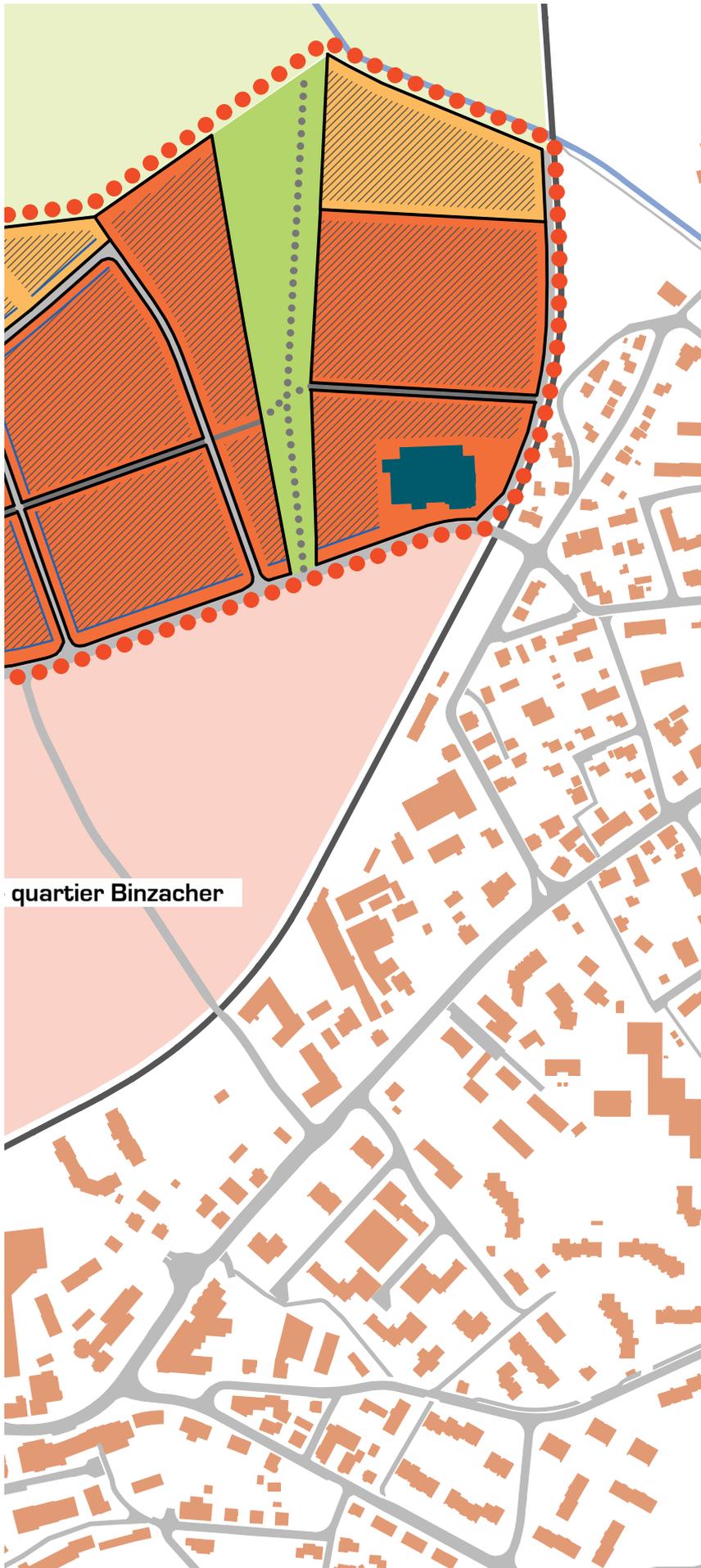
Wesentlich ist, dass im Gebietsrahmenplan nur wenige Vorgaben gemacht werden. Er soll den Liegenschaftsbesitzern und potentiellen Investoren lediglich die Möglichkeiten aufzeigen und die Bedingungen für Gestaltungspläne regeln. Sämtliche weitere Vorschriften und Auflagen werden erst bei der Ausarbeitung der Gestaltungspläne definiert. Damit kann jederzeit auf die zur Zeit der Planung aktuellen Bedürfnisse und Architekturstile reagiert werden.

**Der Gebietsrahmenplan definiert somit keine Finale Lösung, sondern stellt vielmehr eine solide Basis dar, innerhalb dessen sich ein neuer Stadtteil über Jahrzehnte entwickeln kann.**

**Abb. Folgeseite:**  
Gebietsrahmenplan des  
Seequartiers



Gebietsrahmenplan



Inhalt Gebietsrahmenplan

- Perimeter Gebietsrahmenplan
- Perimeter Handlungsfelder
- Erholung
- Wohnen BMZ 2.4
- Wohnen BMZ 2.8
- Wohnen BMZ 3.0, Hochhaus
- Baubereiche
- Pflichtbaulinie
- Strassen
- Fussweg (örtlich fixiert)
- Fusswegverbindung sicherstellen (örtlich nicht vorgegeben)
- Gebäude erhalten

Inhalt informativ

- Erholung ausserhalb Perimeter
- Wohnen BMZ 2.8 ausserhalb Perimeter



---

## Vorschriften zum Gebietsrahmenplan

---

### Massgebende Pläne:

Für die Abgrenzung des Perimeters und der Bestimmungen ist der in diesem Kapitel (7.2.3 Gebietsrahmenplan) aufgeführte Gebietsrahmenplan massgebend.

### Handlungsfelder

Die Handlungsfelder bedürfen einer einheitlichen Planung. Diese Pflicht kann durch private oder öffentliche Gestaltungspläne erfüllt werden. Gestaltungspläne in anderen Gebietsgrössen sind nicht zulässig.

Folgende Vorschriften werden durch die Handlungsfelder geregelt:

- Nutzung
- Grundmasse
- Baubereiche
- Baulinien

Die spezifischen Vorschriften und Auflagen werden in den jeweiligen Gestaltungsplänen geregelt.

### Nutzung

Im Gebietsrahmenplan werden lediglich die Nutzungen „Wohnen“ und „Erholung“ unterschieden. Der Gebietsrahmenplan lässt explizit gewerbliche Nutzungen auch in neu überbauten Handlungsfeldern zu. Der Gewerbeanteil je Handlungsfeld beträgt maximal 50%.

Genaue Unterscheidungen sind in den Gestaltungsplänen zu definieren.

### Grundmasse

Drei unterschiedliche Dichten sind im Gesamtrahmenplan geregelt:

- Orange Baummassenziffer (für Hauptgebäude) 2.4
- Rot Baummassenziffer (für Hauptgebäude) 2.8
- Dunkelrot Baummassenziffer (für Hauptgebäude) 3.0, Hochhaus

In den mit „Hochhaus“ bezeichneten Handlungsfeldern sind Bauten bis 45 Meter Gebäudehöhe zulässig. Werden innerhalb dieser Handlungsfelder keine Hochhäuser über 30 Meter erstellt, so reduziert sich die zulässige Baummassenziffer auf 2.4.

### Baubereiche

Die Baubereiche markieren die für Hauptgebäude zulässigen Bereiche. Pflichtbaulinien definieren zusätzlich an speziellen Orten wichtige Gebäudeanordnungen.

### Auflagen

Die Gestaltungspläne regeln folgende Auflagen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Qualität:

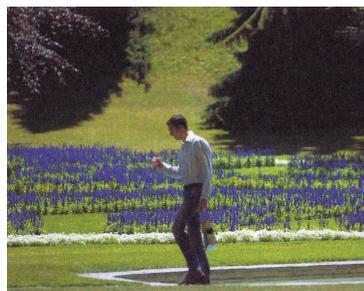
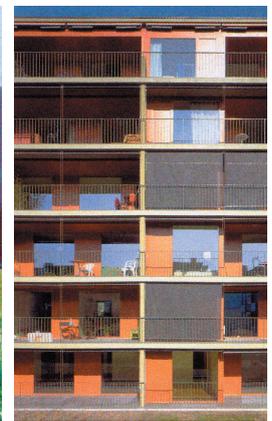
- Landabtretung an Gemeinde für öffentliche Erholungsräume
  - Finanzielle Beteiligung an den Erstellungskosten der Erholungsräume
  - Landabtretung an Gemeinde für öffentliche Fusswege
  - Finanzielle Beteiligung an den Erstellungskosten der öffentlichen Fusswege
-

## 7.3 Referenzbilder

Wie das Konzept und die Massnahmen zur Umnutzung des Seequartiers definieren, stellt der Gebietsrahmenplan keine finale Lösung dar. Die Lösung soll sich vielmehr selber entwickeln, durch die Anforderungen, Anliegen, Denkweisen, Architekturstile, Materialien und nicht zuletzt durch die Menschen, deren Anliegen zur Zeit der Planung und Ausführung aktuell sind.

An dieser Stelle soll durch verschiedene Referenzbilder lediglich aufgezeigt werden, welche Volumen im Seequartier gebaut werden könnten und welches Potenzial in den grosszügigen Erholungsräumen steckt.

**Abbildungen**  
**Seiten 115/ 116:**  
Referenzbilder zum dichten städtischen Wohnen und städtischen Grünräumen  
[Quellen: Hochparterre, www.gsz.ch, A. Sauter, Verfasser]





## 8. Ausblick & Anhang



## **Inhalt**

<b>8.1</b>	<b>Ausblick</b> .....	<b>119</b>
<b>8.2</b>	<b>Übersichtskarte Wetzikon</b> .....	<b>121</b>
<b>8.3</b>	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>122</b>

## 8.1 Ausblick

Im Vorfeld dieser Arbeit stand der Wunsch des Verfassers, ein Diplomarbeitsthema zu finden, welches einem aktuellen Bedürfnis entspricht und – eventuell – als Anstoss für weiterführende Planungen dienen kann.

Gespräche mit Gemeindevertretern und Diskussionsrunden der „Wetziker Stadtgespräche“ zeigten, dass in Wetzikon Planungsbedarf besteht. Form und Inhalt waren aber noch vollkommen offen. Um dem Bedarf möglichst zu entsprechen, schien ein Entwicklungskonzept das adäquate Mittel zu sein.

Bei der anschliessenden Einarbeitung ins Thema musste allerdings festgestellt werden, dass Wetzikon nicht der „unbeplante Raum“ darstellt, wie es der erste Eindruck in den oben beschriebenen Gesprächen erscheinen liess. Wetzikon verfügt bereits über sämtliche Planungen die man eigentlich erwarten muss: Leitbild (inklusive dessen periodische Überarbeitung), Kommunaler Richtplan, Kommunales Verkehrskonzept, Gestaltungspläne, usw. Daher stellte sich die Frage: Was soll eine zusätzliche Arbeit zu Wetzikon beinhalten und bewirken?

Eine gewisse Ernüchterung muss an dieser Stelle eingestanden werden, war doch der ursprüngliche Aufhänger des Themas stark in Frage gestellt!

Was blieb, war das Anliegen jener Personen, welche Wetzikon weiterbringen wollen, nach etwas Neuem suchen und anscheinend die mutmasslichen Lösungen nicht in den bestehenden Planungen finden können.

Dies mag wohl den momentanen Disput der Gemeinde am Ehesten treffen: Planungen mit viel Inhalt und gutem Willen sind bereits reichhaltig vorhanden. Die Situation ist trotzdem festgefahren, nichts scheint bewegbar, entwickelbar zu sein. Eine gewisse Frustration ist zu spüren, die Orientierung und einheit-

liche Marschrichtung von Behörden, Bevölkerung und Verbänden fehlt.

Aus dieser Erkenntnis entstand die Idee für Wetzikon eine neue Vision zu entwickeln. Damit sollen die verschiedenen Parteien der Gemeinde auf neue Ideen gebracht werden, mit denen sie Wetzikon weiterentwickeln können.

Ein Unterfangen, welches man sich in Wetzikon seit dem Scheitern der Oberlandstadt nicht mehr zu denken getraut, das aber aufgrund der gemachten Erkenntnisse unabdingbar ist. Ob sich die Stadt dabei an der in dieser Arbeit erstellten Vision orientiert, lediglich Elemente daraus verwendet oder gar eine andere Vision erstellt, ist sekundär. Wenn diese Arbeit einen Funken zum visionären Denken vermitteln kann und einen Prozess in Gang setzt, so ist ein wichtiges Ziel dieser Arbeit und ein wesentlicher Schritt in der Entwicklung von Wetzikon erreicht.

Weil Wetzikon gegenwärtig die Wahrnehmung der eigenen Stärken und Schwächen fehlt, beginnt diese Arbeit mit einer sehr breiten und ausführlichen Vergangenheits-, Gegenwarts- und Rahmenbedingungsanalyse. Das Ziel war, Wetzikon damit „einen Spiegel vorzusetzen“ damit es sich selber erkennen und daraus eine Identität entwickeln kann.

Dabei sind wesentliche Punkte über die Bevölkerung, die Wirtschaft und die regionalen Funktionen erarbeitet worden. So vermögen zwar die in den fünf Thesen zusammengestellten Erkenntnisse nicht durchwegs zu verblüffen, sie sind aber breit abgestützt und widerspiegeln Wetzikon.

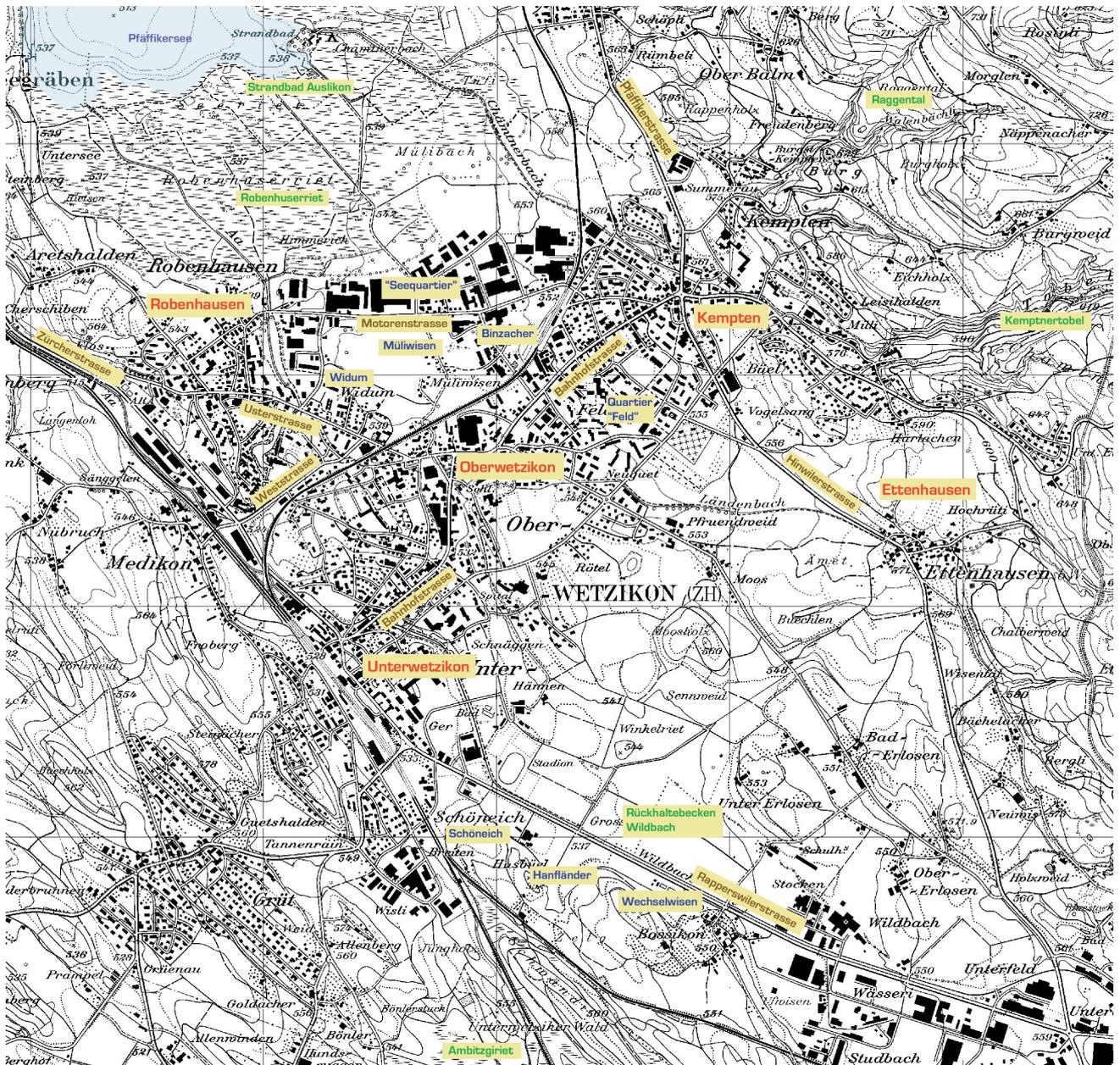
Das räumliche Entwicklungskonzept ist eine konsequente Weiterbearbeitung der gemachten Erkenntnisse und richtet sich im Weiteren nach dem in der Einleitung zitierten Bestreben von Norman Foster nach einer Verdichtung der Städte.

Ob dies gegenwärtig der Nachfrage entspricht, erscheint angesichts der flächigen Ausbreitung kleinräumiger Bauten im Zürcher Oberland eher fragwürdig. Soll aber die Verdichtung der Siedlungen umgesetzt und damit der Verbrauch von Kulturland eingeschränkt werden, so ist der in diesem Konzept eingeschlagene Weg unumgänglich und muss thematisiert werden, damit langfristig eine Verbesserung erreicht werden kann.

Ebenso muss das Umnutzungskonzept des Seequartiers eingestuft werden. Verbesserungen der derzeitigen Situation sind zwingend und müssen daher diskutiert werden. Was im ersten Moment als unrealistisch erscheinen mag, kann aber – so wird erhofft – durch seine Qualitäten überzeugen und würde Wetzikon dereinst zu einem neuen Erscheinungsbild und zu einer städtischen Identität verhelfen.

Wie die aufgeführten Ziele und Massnahmen zeigen, sind die für die Umsetzung erforderlichen raumplanerischen Instrumente vorhanden. Für die Realisierung bedarf es allerdings viel politischen Willens und konsequenter Weiterbearbeitung der zahlreichen Beteiligungsfelder.

## 8.2 Übersichtskarte Wetzikon



## 8.3 Quellenverzeichnis

- ↳ 1 Frei, Beat; Wetzikon eine Geschichte; Gemeinde Wetzikon; 2001
- ↳ 2 PZO Planungsgruppe Zürcher Oberland; Gesamtplan 1. Stufe; 1970
- ↳ 3 Biotechnische Forschungsgesellschaft Wetzikon; Die Anti Stadt, Bauen ohne Bauland; 1967
- ↳ 4 Aussagen von Teilnehmern bei: Wetziker Stadtgespräche; Wetziker Planerkollegium; 25.03/03.06/16.09.04
- ↳ 5 BfS Bundesamt für Statistik; Kantonales Statistisches Amt Zürich
- ↳ 6 Büro für Datenbeschaffung; Gemeindestatistik 2000 Wetzikon, Walchwil; 2002
- ↳ 7 Keller, Roger; Viele Gemeinden leben vom Ausgleich; Tages-Anzeiger; 15. Juli 2004
- ↳ 8 [www.gbwetzikon.ch](http://www.gbwetzikon.ch); 25.10.2004
- ↳ 9 Kaminski, Ralf; Vom Zürcher Oberland aus den Rest der Welt bekehren; Tages-Anzeiger; 28.08.2004
- ↳ 10 [www.wetzikon.ch](http://www.wetzikon.ch); 25.10.2004
- ↳ 11 Kulturtage: Kitsch, Kunst, Kommerz; Wetziker Spiegel; Oktober 2004
- ↳ 12 [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch); 26.10.2004
- ↳ 13 [www.vzo.ch](http://www.vzo.ch); 26.10.2004
- ↳ 14 Kanton Zürich; Kantonaler Richtplan; Entwurf zur Anhörung 20.10.2003
- ↳ 15 Kanton Zürich; Regionaler Richtplan, Region Oberland; 1998
- ↳ 16 Bundesamt für Raumentwicklung; Räumliche Auswirkungen der S-Bahn – eine ex-post Analyse; 2004
- ↳ 17 Raumbewertung Kanton Zürich; Verkehrsentwicklung; Dezember 2003
- ↳ 18 [www.oberlandautobahn.zh.ch](http://www.oberlandautobahn.zh.ch); 27.10.2004
- ↳ 19 Suter von Känel AG; Verkehrsleitbild Wetzikon, Ziele und Absichten; Gemeinde Wetzikon, 2001
- ↳ 20 Bieri, Hans-Peter; Milliarden weg wegen Südanflügen; Tages-Anzeiger; 21.10.2004
- ↳ 21 [www.gzo.ch](http://www.gzo.ch); 25.10.2004
- ↳ 22 Sturzenegger, Walter; Mehr Jobs und Sicherheit, weniger Autoverkehr; Tages-Anzeiger; 26.10.2004
- ↳ 23 Inter Urban AG; Regionales Konsumkonzept; PZO Planungsgruppe Zürcher Oberland; Mai 2003
- ↳ 24 Gemeinde Wetzikon; Zonenplan; März 1998
- ↳ 25 Kanton Zürich; Überbauungs- und Erschliessungsstand Ende 2002; 2003
- ↳ 26 [www.standortschweiz.ch/seco](http://www.standortschweiz.ch/seco); 03.11.2004
- ↳ 27 Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement; Neue Regionalpolitik (NRP); April 2004
- ↳ 28 [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch); 03.11.2004
- ↳ 29 Schweizerische Bundesrat; Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz; 22.05.1996
- ↳ 30 Expertenkommission; Neue Regionalpolitik (RP), Zusammenfassung Schlussbericht; 06.02.2003
- ↳ 31 Credit Suisse; Standortmonitoring Wirtschaftsraum Zürich; Greater Area Zurich AG, 2003

Für die fachliche Betreuung den beiden Examinatoren und dem Experten:

**Walter Ulmann, Hans Rudolf Arm und Alwin Suter**

Für die Unterstützung mit Daten und Informationen:

**Babina Caviezel**

Für das Drucken der Doku und der Plakate:

**Zürcher Kantonalbank und OMG + Partner AG Winterthur**

Für die Betreuung der EDV-Infrastruktur:

**Mark Zajfert**

Für den konstruktiven Meinungsaustausch im gemeinsamen Arbeitsraum:

**Sidonia Codina, Mark Zajfert, Renzo Cavallasca und Adrian Suter**

Für die Korrekturen:

**Anna Gunsch**

Für die finanzielle Unterstützung:

**Meinen Eltern**

Für alles:

**Christina Gunsch**

**Vielen Dank für eure Unterstützung**

Patrick Neuhaus, 17.12.2004