

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 9. März 2022

2022/75 0.04.05.03 Postulat
Postulat "Pro Westtangente", Nicht-Entgegennahme (Parlamentsgeschäft
22.03.01)

Beschluss Stadtrat

1. Die Erklärung zur Nicht-Entgegennahme des Postulats "Pro Westtangente" und die dazugehörige Stellungnahme werden genehmigt.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Abteilung Präsidiales + Entwicklung an:
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Christian Hürlimann
4. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Projektleiterin Tiefbau
 - Stadtplanung

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat die Nicht-Entgegennahme des Postulats "Pro Westtangente" zur Beantwortung an das Parlament.

Mitteilung an das Parlament

Parlamentsgeschäft 22.03.01

Erklärung

Der Stadtrat empfiehlt, das Postulat "Pro Westtangente" nicht zu überweisen.
(Zuständig im Stadtrat ist Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

Stellungnahme

Ausgangslage

Das nachfolgende Postulat von Elmar Weilenmann (Die Mitte-Fraktion) und acht Mitunterzeichnenden ist an der Parlamentssitzung vom 31. Januar 2022 begründet worden:

Postulat Pro Westtangente

Die Erstreckung des Schutzgebietes über die Baulinie der Westtangente ist zu korrigieren.

A. Antrag an den Stadtrat

Rechtliche Schritte müssen geprüft werden, um diesen Perimeter zu korrigieren, oder eine Entschädigung vom Kanton einzufordern für die Vereinnahmung von rechtlich festgelegten Bauzonen.

Der Stadtrat wird eingeladen, entsprechende Abklärungen einzuleiten.

B. Begründung

In der Folge sind folgende fünf Kriterien näher beleuchtet:

- *Feststellungen zur Schutzwürdigkeit des Chrattengebietes*
- *Festlegung des Schutzgebietes im Gebiet der Westtangente*
- *Die Fragwürdigkeit des Schutzgebietes*
- *Wichtigkeit der Westumfahrung*
- *Die Wetziker Behörde und die Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes*

1. Feststellungen zur Schutzwürdigkeit des Chrattengebietes

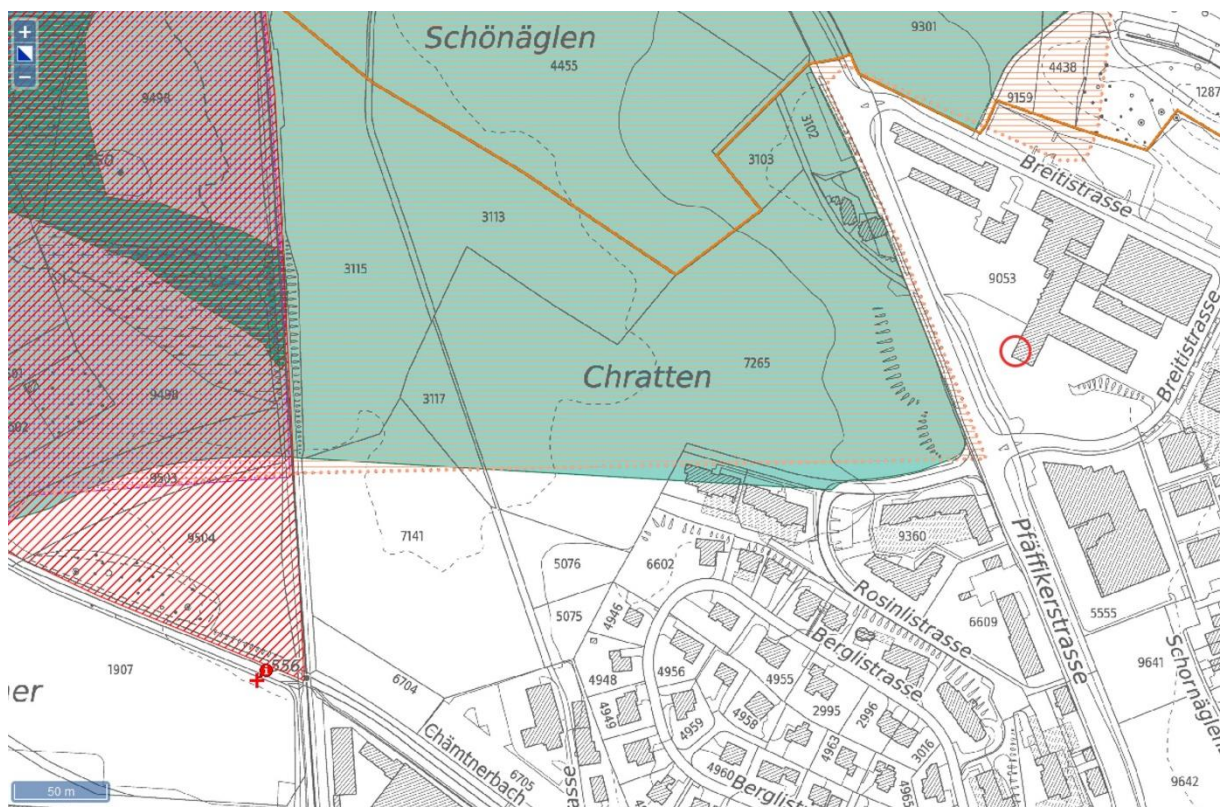
In den Anfängen des 19. Jh sind grosse versumpfte Landflächen in Wetzikon durch Drainagen trockengelegt worden, damit sie landwirtschaftlich nutzbar wurden. Darunter ist auch das Gebiet zwischen Bahnlinie, Pfäffikerstrasse und der später geplanten Westumfahrung, genannt "Chratten". Der Stadtrat hat dies in der Beantwortung der Interpellation "Fertigstellung Westtangente" bestätigt.

Im ENHK Gutachten vom 2.5.2016 ist kein stichhaltiger Grund enthalten, welcher einen schädlichen Einfluss dieses Strassenprojektes der Westtangente auf das Mooregebiet, das erst westlich der Bahnlinie vorhanden ist, aufzeigen würde. Der Hinweis bei den Schlussfolgerungen "Unklarheiten bezüglich Wasserhaushalt können noch nicht beurteilt werden", zeugt sowohl von Hilflosigkeit als auch einer Fehleinschätzung der natürlichen Gegebenheiten. Sowohl die Bahnlinie hat den Grundwasserstrom schon längstens unterbrochen, als auch die am Siedlungsrand erstellten Wohnbauten, an welche sich die Westumfahrung anschliesst. Deren Kellergeschosse sind in den undurch-

lässigen Felsuntergrund gesetzt und lassen keinen Grundwasserstrom durch. Das Grundwasser sucht sich eben einen anderen Weg, zum Verschwinden kann man es nicht bringen.

Die Begründung der Volkswirtschaftsdirektion vom 10.9.2021 für ihren negativen Entscheid zur Weiterbearbeitung der Westumfahrung mit Hinweis auf das Bundesgerichtsurteil von 1999 zur Oberlandautobahn ist kaum nachvollziehbar. In jener Gegend um das Ambitzgriet handelt es sich um den Schutz von intakter Moorlandschaft. Die Schutzgrenzen folgen natürlichen Gegebenheiten. Im Areal der geplanten Umfahrung nördlich von Kempten, welches intensiv landwirtschaftlich genutzt wird, ist dies bei weitem nicht feststellbar.

2. Festlegung des Schutzgebietes im Gebiet der Westtangente



Im GIS-Browser ist auf der Karte "Bundesinventare" der geschwungene Verlauf der Schutzgrenze zu sehen, welcher der Linienführung der Westtangente aus dem Plänen von 1999 entspricht. Die Bahnlinie sollte untertunnelt werden, über den Chämtnerbach war eine Brücke vorgesehen. In der aktuellen Linienführung ist die Strasse weiter nach Süden verschoben worden und kreuzt Bahn und Bach mit einem Tunnel.

Deutlich zu sehen, wie das Schutzgebiet die Neubauten an der Rosinistrasse durchschneidet.

Im Gebiet Chratten sind drei Schutzgebiet Typen unterschieden: Smaragdgebiet, BLN-Gebiet und Moorlandschaften. Für alle drei hat der Kanton ein massgebendes Mitsprache- oder Festlegungsrecht. Der Bund muss also nicht prüfen, wie die natürlichen Verhältnisse sind. Eine Verschiebung der Schutzgrenze scheint aus diesem Grund realisierbar.

Nachstehend der Auszug, welcher aber nicht im Detail studiert werden muss, wichtig sind die unterstrichenen Passagen.

Auszüge aus dem GIS-Browser zur Karte "Bundesinventare"

- a) Das Smaragd-Gebiet ist in einem Grünton gehalten und reicht im Gebiet Chratten über das BLN-Gebiet bis in die Bauzone Bergli hinein.

Definition: "Smaragd ist ein gesamteuropäisches Netzwerk, welches gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume, die in der Berner Konvention aufgelistet sind, schützen soll. Voraussetzung für den Smaragd-Status ist das Vorkommen von so genannten definierten Smaragd Arten und/oder Smaragd Lebensräumen gemäss Berner Konvention. Die Schweiz hat nach erfolgter Vernehmlassung bei den Kantonen 37 Gebiete beim Europarat angemeldet."

- b) Das BLN-Gebiet ist mit diagonalen roten Linien markiert und füllt das Gebiet zwischen Bahnlinie und Chämtnerbach

Definition: "Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 weist den Bundesrat an, Inventare mit Objekten von nationaler Bedeutung (Bundesinventare) zu erstellen. Beim Erlass dieser Inventare sind die Kantone anzuhören. Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) stellt das erste Bundesinventar nach NHG dar. Vorstufe ist das KLN-Inventar (Inventar der zu erhaltenden Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung), eine von privaten Organisationen in erster Auflage 1963 herausgegebene Arbeit, die periodisch ergänzt und überarbeitet wurde. Das BLN-Inventar wurde etappenweise in Rechtskraft gesetzt. Bisher hat der Bundesrat vier Inventarfolgen genehmigt zwischen 1977 und 1998. In der Revision 2017 wurde ein Flächenabtausch zwischen den Objekten 1605 und 1606 vorgenommen."

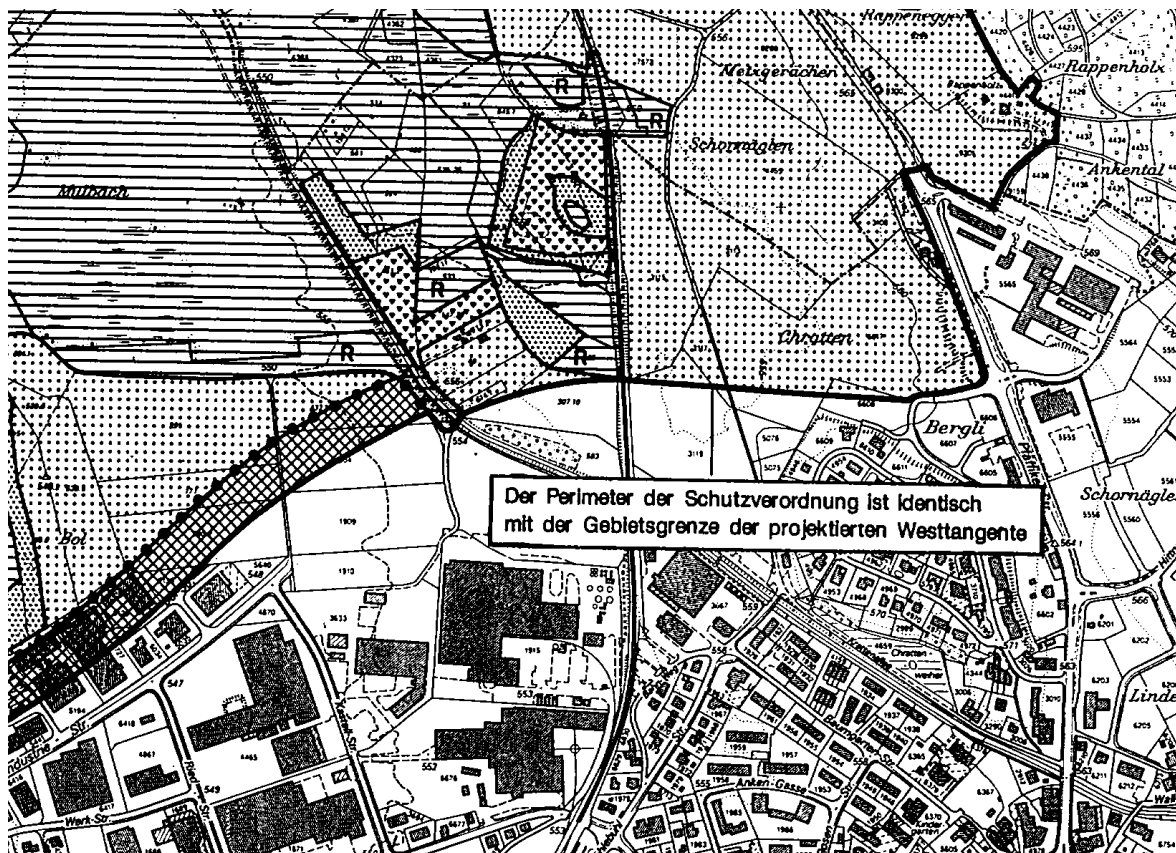
- c) Moorlandschaften sind mit horizontalen orangen Linien bezeichnet. Im Chratten sind sie fast deckungsgleich mit dem Smaragdgebiet. Letzteres reicht aber etwas weiter in die Bauzone hinein.

Definition: "Moorlandschaften sind in besonderem Masse durch Moore geprägte naturnahe Landschaften, die daneben auch andere bemerkenswerte Natur- und Kulturelemente beherbergen. Sie stellen für verschiedene Tier- und Pflanzenarten die letzten verbliebenen Lebensräume dar. Das wissenschaftliche Moorlandschaftsinventar wurde in den Jahren 1987 - 90 von der Hintermann & Weber AG im Auftrag des EDI erhoben. Gemäss Art. 23b des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) bezeichnet der Bundesrat unter Berücksichtigung der bestehenden Besiedlung und Nutzung die schützenswerten Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung und bestimmt deren Lage. Er arbeitet dabei eng mit den Kantonen zusammen, welche ihrerseits die betroffenen Grundeigentümer anhören. Der Bundesrat setzte 1996 die Moorlandschaftsverordnung mit dem Bundesinventar mit 88 Objekten im Anhang in Kraft. Eine erste Revision erfolgte 2001 auf Antrag des Kantons VD, eine zweite mit der definitiven Aufnahme des Objektes Grimsel im Jahre 2004 und drei weitere 2007, 2015 und 2017. Aktuell sind 89 Objekte in Kraft. Der rechtverbindliche Massstab für die Lage des Schutzobjektes ist derjenige im Objektblatt. Die Festlegung des genauen Grenzverlaufs erfolgt durch die Kantone."

In der Pfäffikersee Schutzverordnung vom 27. Mai 1999, erlassen durch die Baudirektion und die Volkswirtschafts-
direktion des Kantons Zürich, ist ein kleinmassstäbiger Planauszug des Gebietes des fehlenden Abschnittes der West-
tangente dargestellt. Dabei fällt ein deutlicher Hinweis auf.

**Der Perimeter der Schutzverordnung ist identisch
mit der Gebietsgrenze der projektierten Westtangente.**

Dabei ist offenbar übersehen worden, dass die Linie dieses Perimeters in die Bauzone beim Bergli hinein gezeich-
net worden ist; wohl für damaliges Dafürhalten eine kleine Ungenauigkeit.



Die Bauzone im Bergli ist viel früher angelegt worden als die Festlegung der Schutzzone und wurde nie erweitert.
Bauzonen müssen vom Regierungsrat genehmigt werden.

Eine Umfahrungsstrasse kann ja nicht in die Bauzone gelegt werden und privates Bauland belegen, sonst müsste eine
Enteignung eingeleitet werden. Dies war wohl kaum die Absicht des Kantons und noch viel weniger von Wetzikon.
Dem markierten Hinweis der Schutzverordnung kann also mehr Bedeutung zugemessen werden als der Genauig-
keit von Linien in diesem Plänchen in diesem kleinen Massstab.

Sieben Jahre später ist im Gestaltungsplan Bergli vom 25.1.2006 die Westtangente anschliessend an die und aus-
serhalb der Bauzone deutlich eingezeichnet.



Gestaltungsplangebiet Bergli

Die dick gestrichelte Linie umschliesst das grün schraffierte Gestaltungsplangebiet inklusive Rosinistrasse. In diesem Abschnitt sind nördlich des Berglis die Neubauten noch nicht eingezeichnet. Ausserhalb auf der Nordseite ist der Raum für die Westtangente eingefügt. Im grünen Rechteck auf der linken Seite ist genau der Hinweis zum Perimeter der Schutzzone in Beziehung zur Westtangente von 1999 eingefügt. Auch dieser Gestaltungsplan von 2006 ist vom Regierungsrat bewilligt worden.

3. Die Fragwürdigkeit des Schutzgebietes (zu finden im GIS-Browser)

Die Festlegung des Schutzgebietes kann ohne Zweifel zum grossen Teil als willkürlicher Akt angesehen werden. Die Linienführung der Grenze folgt nicht überall natürlichen Gegebenheiten. Deutlich ist im geschwungenen Grenzverlauf noch die ursprüngliche Linienführung der Westtangente zu erkennen.

Beispielsweise ist das Gebiet rund um Auslikon Schutzzone, zur Siedlung hat es aber einen gebührenden Abstand. Seegräben ist hingegen bis zur Hauptstrasse vereinnahmt worden. Die Hochstrasse zwischen Pfäffikon und Auslikon ist gänzlich integriert worden, ebenso auf der anderen Seite des Sees die Ruetschbergstrasse. Es wird wohl niemand ernstlich glauben, dass damit jegliche Sanierung der Strassen oder der Bauten zuerst vom Bund bewilligt werden muss! Ebenso wenig dürfte der Bau der Westtangente als Abschluss des Schutzgebietes einfach so ausgeschlossen sein. Die schnurgerade südliche Grenzziehung des Schutzgebietes in Kempton im Gebiet Chratzen kann nicht mit Schutzziele begründet werden. Ein flächenmässiger Abtausch mit Drehung dieser Linie sollte problemlos möglich sein.

Die Abweisung des Bafu gegen einen Abtausch dieser Grenze muss notfalls gerichtlich angefochten werden. Im GIS-Browser ist offengelegt, dass in einer Revision von 2017 schon Abtausche von Schutzgebieten vorgenommen worden sind.

4. Wichtigkeit der Westumfahrung

Der Stadtrat ist zu unterstützen bei seiner Haltung, die Realisierung der Westtangente weiter zu verfolgen. Wetzikon muss ein lebhaftes Interesse haben, die Verkehrsströme sinnvoll zu führen. Die Plangrundlagen für die Westumfahrung sind schon 1989 vom Kanton erschaffen worden, die entsprechenden Strassenbaulinien sind noch früher festgelegt worden. Die ganze Stadtentwicklung ist vom Kanton ermöglicht worden und ist auf eine sinnvolle verkehrstechnische Erschliessung angewiesen. Jede moderne grössere Stadt braucht ihre Umfahrungsstrassen. Da nun ein grosser Teil dieser Tangente bereits realisiert ist, wäre die Streichung des Schlussteiles verkehrstechnisch ein Desaster. Dass mit diesem Entscheid des Regierungsrates das letzte Teilstück der wichtigsten Verkehrsader von Wetzikon amputiert werden soll, muss nicht tatenlos hingenommen werden.

5. Die Wetziker Behörde und die Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes

Bei der Festlegung der Schutzzone durch den Bund ist der Kanton zu konsultieren. Damit sind gewiss auch die Lokalbehörden mit einbezogen worden. Gemeindepräsident war damals ausgerechnet Kantonsrat Max Homberger, ein dezidiert Gegner von Strassenbau. Anzunehmen ist, dass die Behörde den Fehler im Plänchen übersehen oder ignoriert hat angesichts des klaren Hinweises auf die Westtangente. Es ist sehr begrüßenswert, dass sich die Behörde nun aktiv für die Fertigstellung der Westtangente einsetzt. Wetzikon hat ein Recht auf Offenlegung dieser Zusammenhänge und Kenntnis der konkreten Schritte der Exekutive. Dieser Vorstoss möchte Klarheit schaffen.

Formelles

Mit einem Postulat verpflichtet das Parlament den Stadtrat gemäss Art. 47 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament), im Rahmen eines Berichts zu prüfen, ob eine Vorlage auszuarbeiten ist, die in die Zuständigkeit des Parlaments oder der Stimmberechtigten fällt bzw. eine Massnahme zu treffen, die in Zuständigkeit des Stadtrats fällt. Nach Art. 48 Abs. 2 GeschO Parlament teilt der Stadtrat innert zwei Monaten mit, ob er bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Ist eine eigenständige bzw. unterstellte Kommission beteiligt, verlängert sich die Frist auf drei Monate. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Erwägungen des Stadtrats

Im September 2021 kommunizierte die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, dass sie das Projekt der Westtangente Wetzikon, infolge unüberwindbarer rechtlicher Hindernisse, nicht weiterverfolgen. Der Stadtrat Wetzikon hat diesen Entscheid mit Bedauern zur Kenntnis genommen (SRB 2021/295 vom 15. Dezember 2021). Aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht wäre die Westtangente eine sinnvolle und zweckmässige Ergänzung des kantonalen Strassennetzes in Wetzikon gewesen. Der Nutzen wurde 2019 nochmals durch die vom Kanton Zürich und der Stadt Wetzikon gemeinsam durchgeführte Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" bestätigt. Mit der Westtangente hätte die Situation sowohl auf dem Staats- wie auch auf dem kommunalen Strassennetz verbessert werden können. Sie bot Spielraum für die Siedlungsentwicklung und hätte die gezielte Lenkung und Steuerung des Verkehrs ermöglicht. Gleichzeitig hätte die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sowie die Attraktivität des Fuss- und insbesondere des Veloverkehrs erhöht werden können.

Die Verkehrsbelastung in der Stadt Wetzikon ist weiterhin hoch und die Herausforderungen bleiben bestehen. Für die Befriedigung persönlicher Mobilitätsbedürfnisse der Wetziker Bevölkerung und das Funktionieren der Wirtschaft ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem von grosser Bedeutung. Daher wird der Stadtrat, wie am 17. Dezember 2021 kommuniziert, das Thema in nächster Zeit intensiv und mit hoher Priorität vorantreiben mit dem Ziel, mögliche Massnahmen für ein leistungsfähiges Verkehrssystem und für die Wetziker Bevölkerung zufriedenstellend umzusetzen.

Rückblende

Der Bundesrat hat die Moorlandschaft Pfäffikersee 1996 ins Bundesinventar aufgenommen und ihren Perimeter in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton behördenverbindlich festgelegt. Der Kanton Zürich hat sodann den Schutz des Objekts mit der Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes vom 27. Mai 1999 grundeigentümerverbindlich umgesetzt, wobei der Perimeter der Schutzverordnung im fraglichen Gebiet "Chratten" weitgehend mit dem Bundesperimeter übereinstimmt. In der Schutzverordnung wurde jedoch festgehalten, dass die südliche Abgrenzung des Gebiets "Chratten" identisch mit der Gebietsgrenze der projektierten Westtangente Wetzikon ist. Auf diesen Sachverhalt stützten sich auch der Quartierplan und private Gestaltungsplan Bergli (genehmigt mit Verfügung ARV/24/2006 vom 13. Februar 2006), die im Norden durch die Bauzonengrenze begrenzt werden, welche zugleich der Achse der geplanten Westtangente gemäss Vorlageprojekt vom 15. August 1994 entspricht.

Zwischenzeitlich musste jedoch festgestellt werden, dass der Verlauf des Schutzperimeters nicht mit dem Verlauf der geplanten Westtangente gemäss Vorlageprojekt vom 15. August 1994 übereinstimmt. Dabei kann nicht mehr beurteilt werden, ob dieser Sachverhalt auf einer unpräzisen Plandarstellung beruht oder damit zu begründen ist, dass der Kanton davon ausgegangen ist, dass der Perimeter des Schutzgebiets nach Vorliegen des definitiven Strassenprojekts angepasst werden kann.

Vermutlich wurde der Perimeter der Schutzverordnung auf der Achse der geplanten Westtangente angeordnet. In der Zwischenzeit wird jedoch davon ausgegangen, dass der Strich auf dem Plan in der Schutzverordnung der Gebietsgrenze der projektierten Westtangente gemäss Vorlageprojekt vom 15. August 1994 vorgeht. Entsprechend würde die neue Kantonsstrasse rund zur Hälfte innerhalb des Schutzperimeters liegen.

Das mit einem Rad- und Gehweg sowie einem Grünstreifen ergänzte Strassenprojekt zur Westtangente aus dem Jahr 2015 tangiert massgeblich die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung sowie die Landschaftsschutzzone gemäss Schutzverordnung. Infolgedessen wurde das Strassenprojekt 2015 der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Beurteilung eingereicht. Gemäss dem Gutachten der ENHK vom 2. Mai 2016 führen die geplanten baulichen Eingriffe zu einer direkten, leicht zusätzlichen Beeinträchtigung des BLN-Objekts sowie zu einer direkten leichten Beeinträchtigung der Moorlandschaft. Es sei jedoch nicht die Aufgabe der ENHK, die Abgrenzung von Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung zu beurteilen.

Um die Frage der Perimetergrenze der Moorlandschaften zu klären, gelangte die Baudirektion Kanton Zürich sodann mit der Anfrage vom 18. August 2020 an das Bundesamt für Umwelt (BAFU). Dieses kam in seiner Beurteilung vom 10. November 2020 zum Schluss, dass eine nachträgliche Anpassung des Perimeters aufgrund des Strassenprojekts nicht zulässig ist. Das BAFU stützt sich in seinen Ausführungen insbesondere auf das Urteil des Bundesgerichts zum Lückenschlussprojekt der Oberlandautobahn aus dem Jahre 2012, in welchem es sowohl Bauten innerhalb des Schutzperimeters wie auch eine Anpassung des Perimeters selbst weitgehend ausgeschlossen hatte.

Die Erkenntnisse aus den bisherigen Planungen zeigen und legen dar, dass es keine zweckmässige Linienführung für die Westtangente gibt, ohne den Perimeter der Schutzzone zu tangieren oder starke Eingriffe in Privatgrundstücke vorzunehmen (Abbruch von Gebäuden, Verlegung von Zufahrten usw.). Aufgrund dieses Umstandes ist der Kanton Zürich zum Schluss gekommen, dass eine Realisierung der Westtangente Wetzikon infolge unüberwindbarer rechtlicher Hindernisse nicht umsetzbar ist.

Rechtslage

Die Realisierung der Umfahrungsstrasse innerhalb des bestehenden Schutzperimeters ist aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht zulässig. Zur Frage einer Perimeteranpassung hat das Bundesgericht bereits in mehreren Urteilen entschieden, dass eine Anpassung des Schutzperimeters einer Moorlandschaft in der Absicht, ein Infrastrukturprojekt zu ermöglichen, ebenfalls nicht zulässig ist. Die Interessenabwägung ist damit zugunsten des Moorlandschaftsschutzes vorweggenommen. Diese Bekenntnisse wurden bereits in der Beantwortung der Interpellation "Fertigstellung Westtangente" vom 16. Juni 2021 (Parlamentsgeschäft 21.02.01) ausgeführt.

Aufgrund dieser eindeutigen Rechtslage kann die Realisierung der Westtangente Wetzikon in der geplanten Linienführung und dem projektierten Ausbaustandard (mit Rad- und Gehweg) leider nicht umgesetzt werden. Da die rechtsgültige Festsetzung der grundeigentümergehörigen Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebiets vom 27. Mai 1999 bereits seit langem erfolgt ist, bestehen auch keine Möglichkeiten, um eine Überprüfung und Anpassung des Perimeterverlaufs rechtlich zu erzwingen. Nichts desto trotz wird sich der Stadtrat nochmals bemühen, dass die Abweichung zwischen dem Projekt und dem Moorschutzperimeter präzisiert zu begründen sei und die Anfrage entsprechend wiederholt dem BAFU unterbreitet werde. Daher empfiehlt der Stadtrat, das Postulat "Pro Westtangente" nicht zu überweisen.

Akten

- 22.03.01 Postulat Weilenmann Pro Westtangente vom 15.01.2022

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin