

# Grundlagenbericht Masterplan

Arbeitsplatzgebiet Hinwil West

**Beschluss Gemeinderat vom 15. April 2026**

**R+K**

Die Raumplaner.

**R+K  
Raumplanung AG**

Poststrasse 4  
8808 Pfäffikon SZ  
T 055 415 00 15

Im Aueli 3  
7304 Maienfeld GR  
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81  
6490 Andermatt UR  
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch  
www.rkplaner.ch

372-01  
15. April 2026



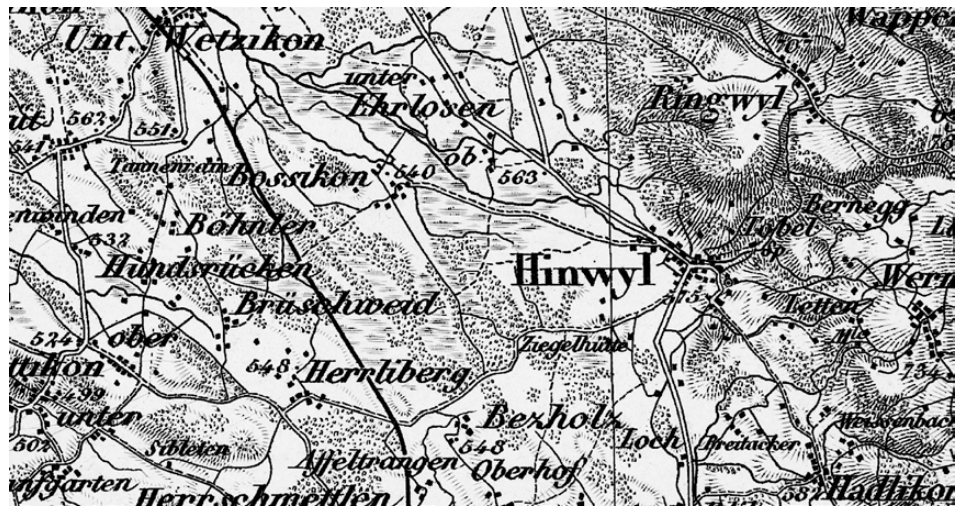
*Da der Grundlagenbericht die maximale Dateigrösse der Gemeindeforum Website überschritten hat, musste er gedrittelt werden. So können die Abbildungen und Auswertungen weiterhin in genügender Qualität bereitgestellt werden. Die weiteren Teile des Berichts sind auf der Website aufgeschaltet.*

## 4. Analysen und Auswertungen

### 4.1 Historische Siedlungsentwicklung

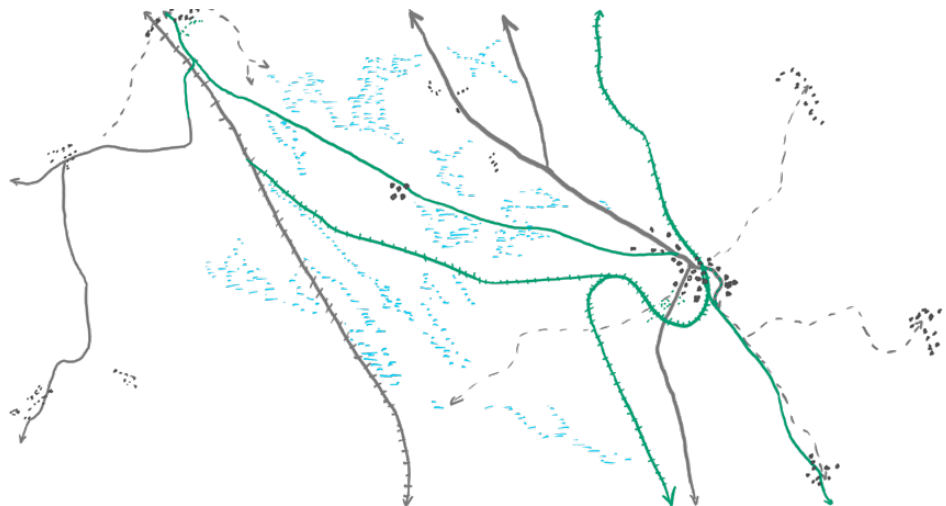
In der Siedlungsgeschichte zeigt sich, warum und wie sich einzelne Ortsteile entwickelt haben. Die grosse Entwicklung der Siedlungsgebiete hat in Hinwil eher etwas später angefangen, verläuft seither jedoch konstant weiter. Seit dem Jahr 2000 haben kaum noch Aussenentwicklungen, sondern eine Entwicklung der bestehenden Siedlungsgebiete, stattgefunden.

Situation um 1862,  
Dufourkarte  
(Quelle: Swisstopo)



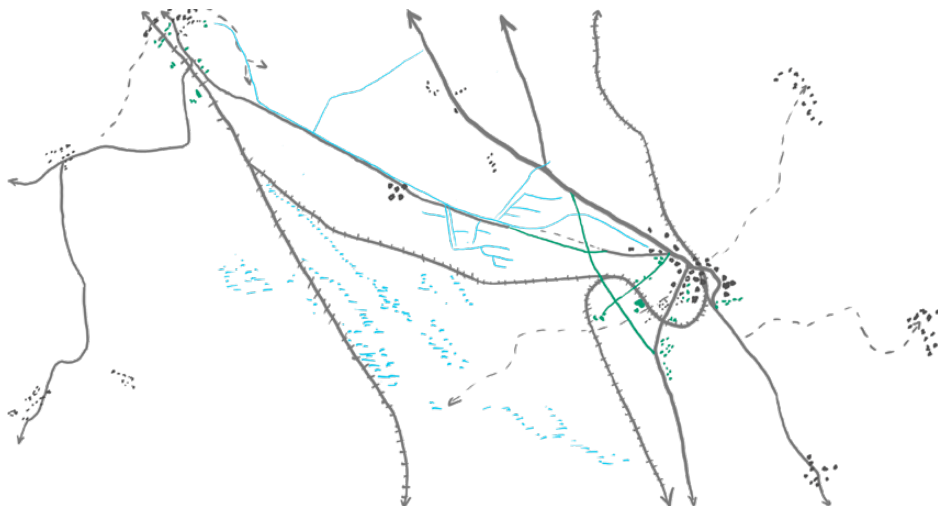
Die historischen Siedlungsgebiete entstanden in Hinwil entlang der Strasse nach Kempten und Wald/Rüti. Zu dieser Zeit war Hinwil noch abgetrennt von der Bahnlinie Wetzikon nach Rapperswil und deren Vorteile (die Linie entstand 1856/58).

Situation um 1900



Bis Anfang des 20. Jahrhunderts verbesserte sich die Erschliessung massgeblich. Mit der Uerikon-Bauma-Bahn (UEBB) erfolgte die verbesserte Bahnanbindung an Wetzikon. Die Siedlungsgebiete konzentrierten sich weiterhin auf den heutigen Dorfkern Hinwil sowie die weiteren Ortsteile.

Situation um 1945



Bis Ende des 2. Weltkrieges fanden nur geringe Erweiterungen der Siedlung statt. Die bestehenden Sumpfbereiche wurden jedoch zunehmend drainiert und nutzbar gemacht. Hinzu kamen Strassenausbauten wie z. B. die heutige Überlandstrasse.

Situation um 1970



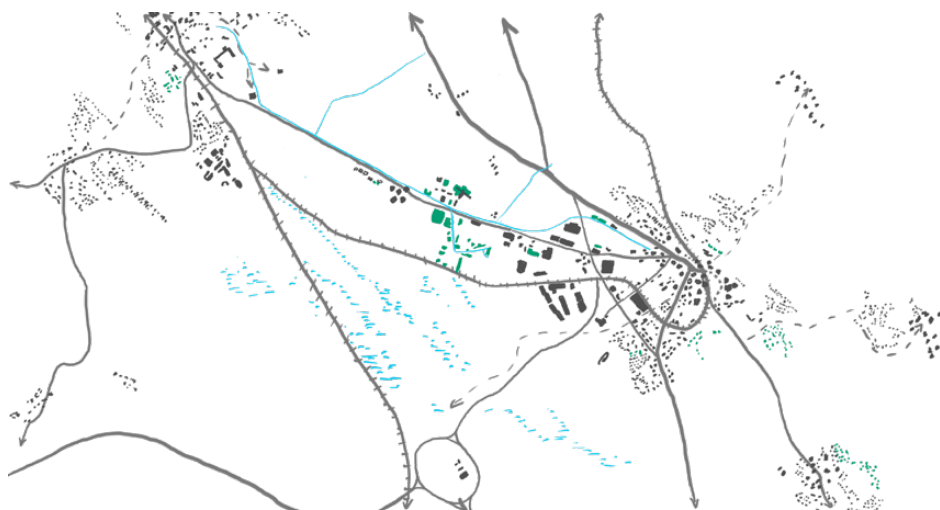
In der Nachkriegszeit entstanden langsam neue, grössere Strukturen. Das Militär entwickelte sich am heutigen Standort. Ebenso kamen unter anderem mit der Bühler Traktorenfabrik grössere Industriebetriebe nach Hinwil und prägten das nahe Bahnhofsgebiet. Die UEbb-Linie wurde aufgegeben und in Teilabschnitten zurückgebaut (z. B. Hinwil nach Dürnten). Es fanden auch erste grössere Wohnentwicklungen in Hinwil Richtung Südwesten statt.

Situation um 1985



In den 1970er Jahren fand mit dem Aufkommen des Automobils und des Nationalstrassenbaus ein grosser Wachstumsschub statt, der hauptsächlich ausserhalb des damaligen Siedlungsgebiets erfolgte. Dies führte zu einer Ausdehnung der Ortsteile, aber auch einer Zersiedlung. 1977 entstand der Autobahnkreisel Betzholz als ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Die Oberlandautobahn wurde jedoch zwischen Uster und Betzholz nicht fertiggestellt.

Situation um 2000



Bis in das Jahr 2000 wuchs das Siedlungsgebiet weiter. Grössere Aussenentwicklungen fanden in Hadlikon und Hinwil Schönenberg statt. Im Arbeitsplatzgebiet Hinwil West fand eine stärkere Entwicklung im Bereich der heutigen Studbachstrasse statt.

Situation heute



Ab 2000 vergrösserte sich das Siedlungsgebiet nur noch vereinzelt nach ausen. Es wurden jedoch viele bestehende Lücken, die durch die Zersiedlung entstanden, aufgefüllt (z. B. in Hadlikon und Wernetshausen). Zudem schloss das Wohngebiet Hinwils die Lücke zum Arbeitsplatzgebiet. Dieses erfuhr in dieser Zeit ein Wachstum durch viele Neubauten. Der Fussabdruck der Neubauten im Arbeitsplatzgebiet stieg deutlich an.

#### **Fazit zu den einzelnen Ortsteilen: Hinwil**

Ausgehend vom historischen Dorfkern fand eine Entwicklung Richtung Süden statt, bevor mit dem Automobil Hanglagen einfach erreichbar und attraktiv wurden. So kamen zwischen 1970 und 1985 grosse EFH-Quartiere an Hanglagen hinzu. Mit der Lückenfüllung der unbebauten Siedlungsreserven ab 2000 wurden primär dichte Nutzungen realisiert. Das Arbeitsplatzgebiet ist vor allem eine neue Entwicklung, welche erst ab 2000 verstärkt stattfand. Mit den ersten Platzhaltern (KEZO, FBB etc.) wurde der Raum jedoch bereits um 1985 besetzt.

#### **Hadlikon**

Die Entwicklung in Hadlikon beschleunigte sich mit dem Aufkommen des Automobils deutlich. Nach 1970 wurde das Siedlungsgebiet in kurzer Zeit aufgespannt, wie es sich heute noch präsentiert.

#### **Wernetshausen**

Das historische Siedlungsgebiet von Wernetshausen wurde ab 1970 deutlich durch eine Entwicklung in Hanglage erweitert. Vereinzelt Lücken wurden seither geschlossen. Die Verbindung zwischen Neubau- und historischem Teil ist trotzdem weiterhin offen.

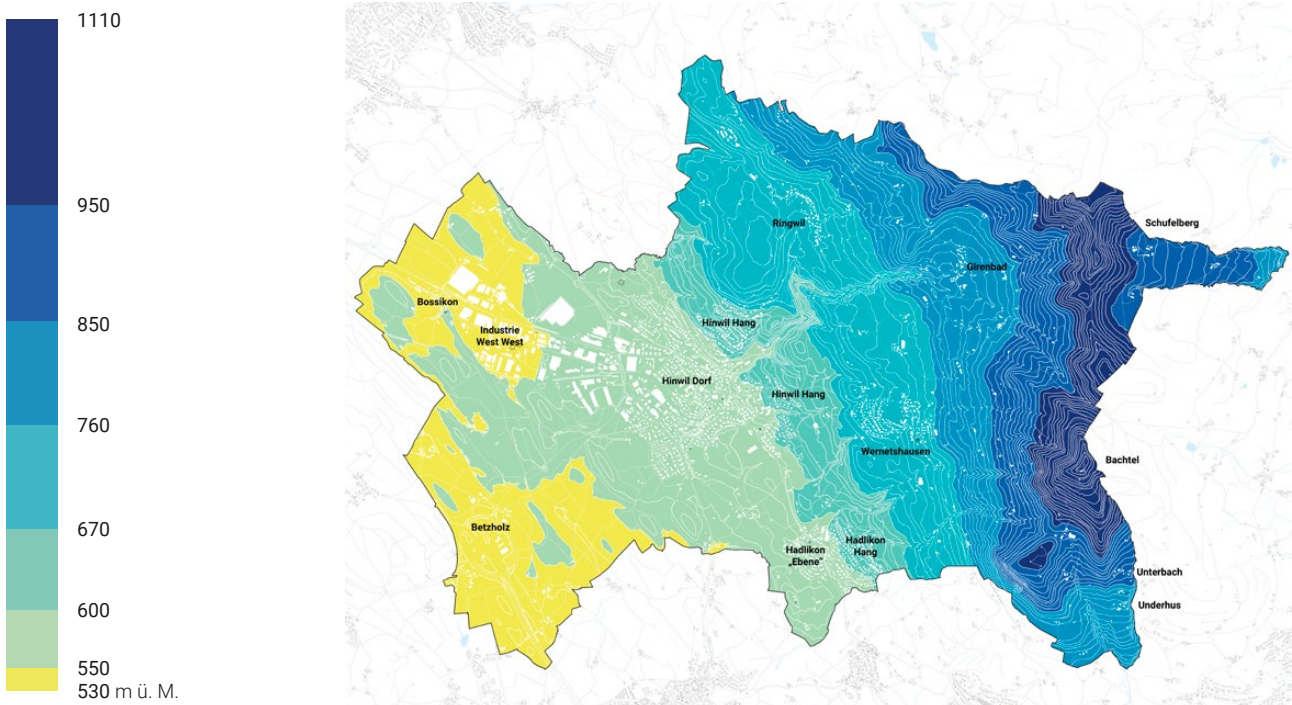
#### **Ringwil und Girenbad**

Die beiden Ortsteile bestehen bereits seit längerer Zeit in der heutigen Form. Massgebliche Erweiterungen hat es bisher nicht gegeben.

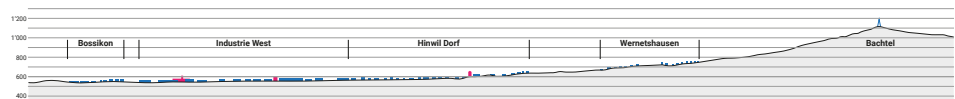
## 4.2 (Topografischer) Siedlungsraum

Die Gemeinde Hinwil bietet einen vielfältigen Siedlungsraum. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über rund 6 bis 7 km von West nach Ost und weist einen Höhenunterschied von etwa 580 Metern vom tiefsten (Loch) zum höchsten Punkt (Bachtel) auf (530 - 1110 m ü. M.).

Der grösste Teil des Siedlungsgebiets liegt im Westen in der Ebene, darunter der Ortsteil Hinwil inkl. dem Arbeitsplatzgebiet Wässeri. Die Hanglagen und Alpbereiche sind dünner besiedelt und weisen einen ländlichen Charakter auf. Die Gemeinde umfasst dadurch eine Vielzahl an Höhenstufen und charakteristisch unterschiedlichen Siedlungs- und Landschaftsräumen. Diese gilt es geeignet zu adressieren und miteinander zu verbinden.



**Abb. 11:** Ausdehnung und Höhenstufen der Gemeinde Hinwil (Darstellung R+K)



**Abb. 12:** Topografischer Schnitt der Gemeinde (Darstellung R+K)

### 4.3 Bevölkerungsentwicklung

#### 4.3.1 Langfristige vergangene Entwicklung

Verglichen mit Wetzikon, Rüti und Uster wuchs die Bevölkerung in Hinwil in den vergangenen Jahren (ca. 1.0 % pro Jahr) stärker an. Von 1970 bis 2024 hat sich die Bevölkerung Hinwils verdoppelt.

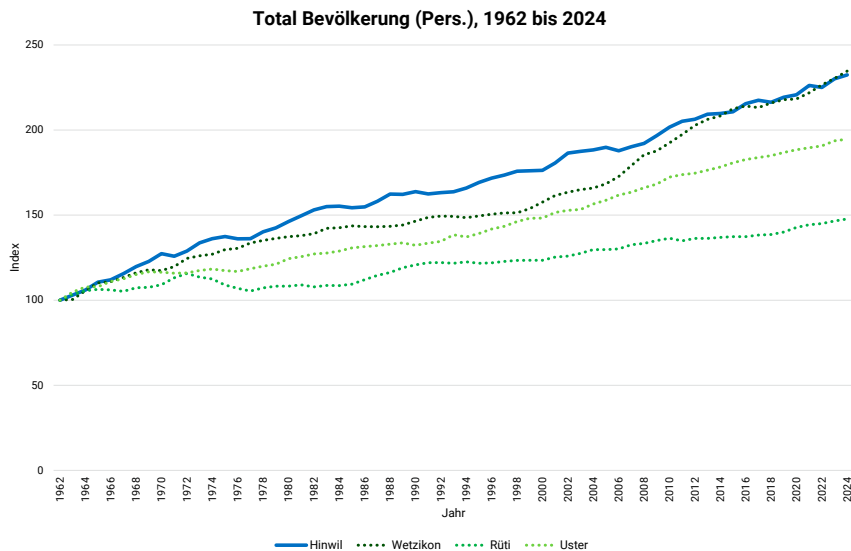


Abb. 13: Vergleich der Bevölkerungsentwicklung (Quelle: BFS - Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP)

#### 4.3.2 Aussicht Wachstum 2050

Die Gemeinde Hinwil verzeichnet seit 1990 ein stetiges Bevölkerungswachstum (ca. 1.0 % pro Jahr). Bis ins Jahr 2050 ist deshalb mit einer Bevölkerungszunahme von bis zu 4'200 zusätzlichen Einwohnenden zu rechnen. Damit liegt Hinwil im kantonalen Vergleich deutlich über dem Durchschnitt.

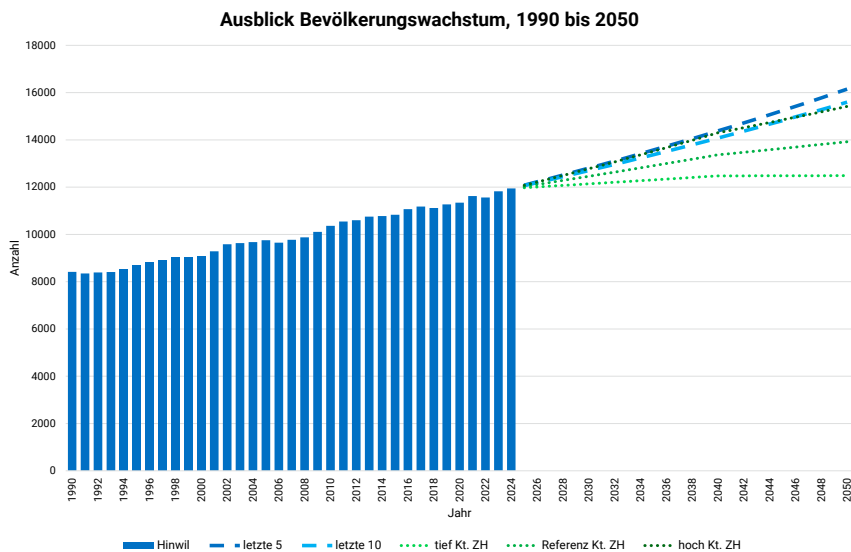


Abb. 14: Bevölkerungsprognose der Gemeinde Hinwil (Quelle: BFS - Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP)

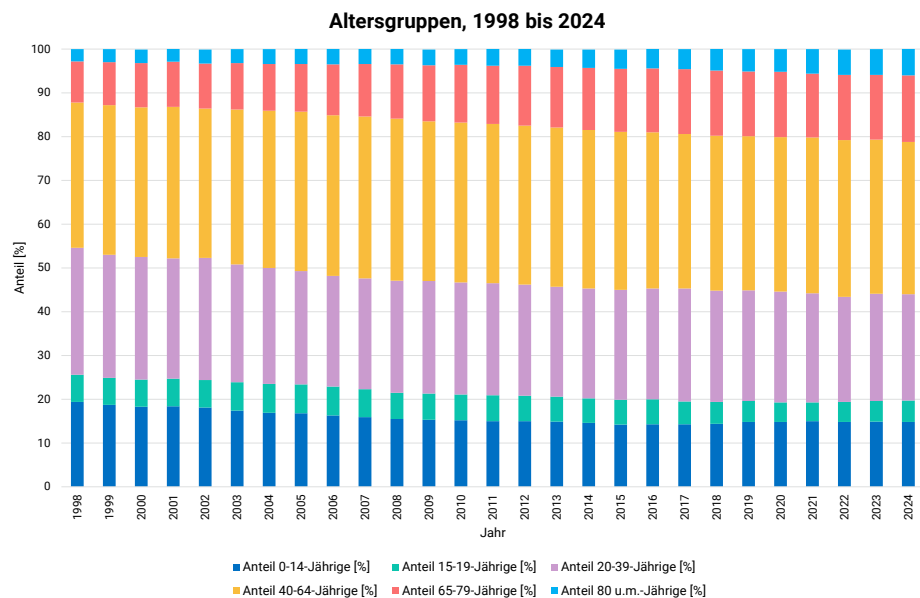
### 4.3.3 Verteilung innerhalb des Gemeindegebiets

Die Bevölkerung konzentriert sich mehrheitlich auf den Ortsteil Hinwil und die sechs Aussenwachten. Rund 8.4 % der Bevölkerung leben dabei ausserhalb der Bauzone.

Dorf / Ortsteil	Anzahl EinwohnerInnen (STATPOP 2023)
Hinwil	ca. 8'200
Hadlikon	ca. 1'600
Wernetshausen	ca. 700
Ringwil	ca. 250
Girenbad	ca. 100
Bossikon	ca. 100
ausserhalb der Bauzone	ca. 1'000

### 4.3.4 Demografie

Die Entwicklung der Altersstruktur in der Gemeinde Hinwil zeigt einen deutlichen Anstieg der ältesten Altersgruppen. So stieg der Anteil der Menschen im Pensionsalter seit 1998 von 12 % auf 21 % und liegt damit über dem Schweizer Durchschnitt von rund 20 % (Quelle: Bundesamt für Statistik - STATPOP).

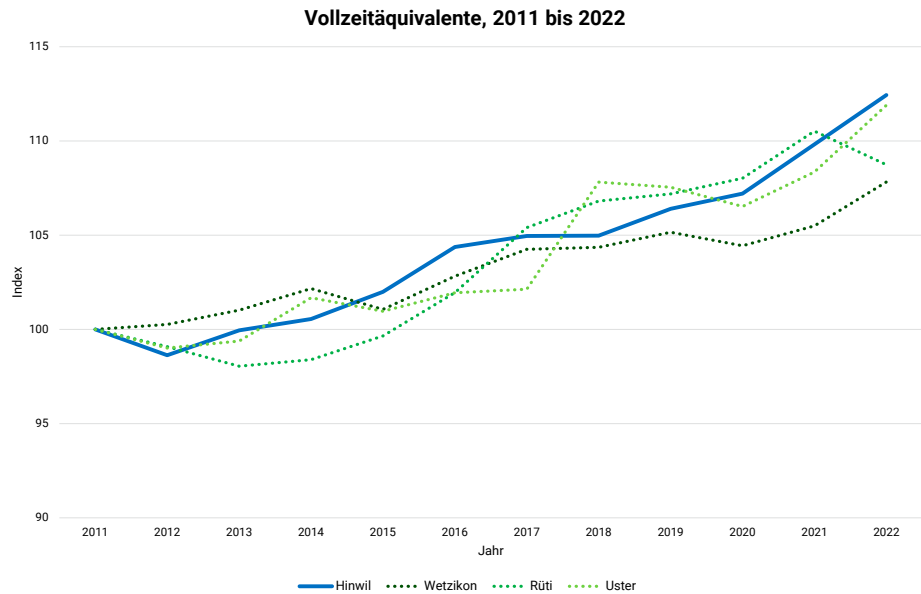


**Abb. 15:** Anteil der Altersgruppen in der Gemeinde Hinwil (Quelle: BFS - Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP)

Besonders der Anteil der Personen über 80 steigt kontinuierlich an. In den letzten Jahren steigen dadurch sowohl Gesundheitskosten, als auch die hohe Pflegebedürftigkeit stark an (gemäss den BESA-Stufen).

## 4.4 Entwicklung Beschäftigte

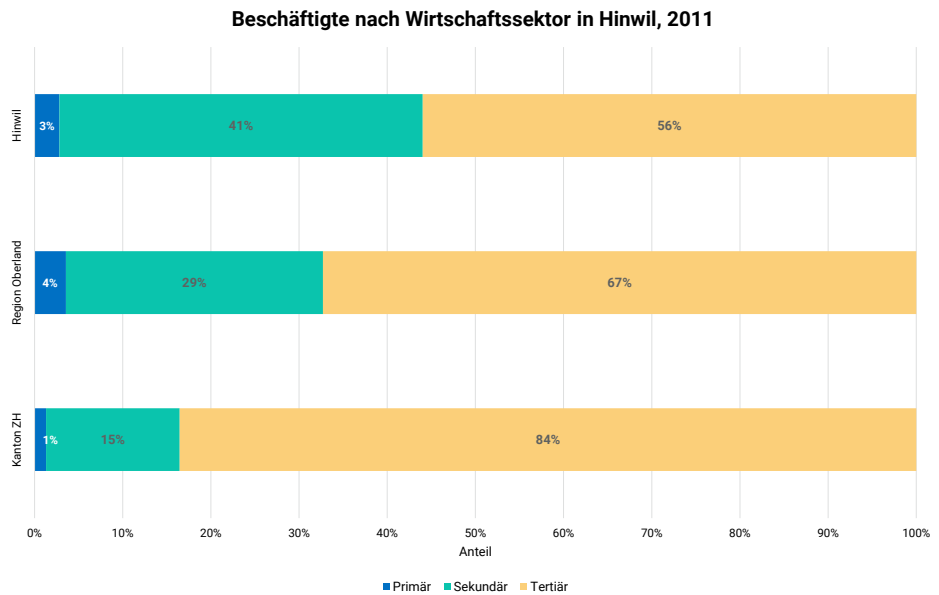
Die Anzahl der Beschäftigten der Gemeinde Hinwil ist zwischen 2011 und 2022 um ca. 1.0 % pro Jahr gestiegen. 2022 wurden rund 7'500 Beschäftigte zu 6150 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) gezählt. Dies entspricht einem durchschnittlichen Beschäftigungsgrad von ca. 82 %. Der Vergleich mit Referenzgemeinden im Zeitraum 2011 - 2022 zeigt, dass Hinwil ein ähnliches bis höheres Wachstum der Vollzeitäquivalente aufwies.



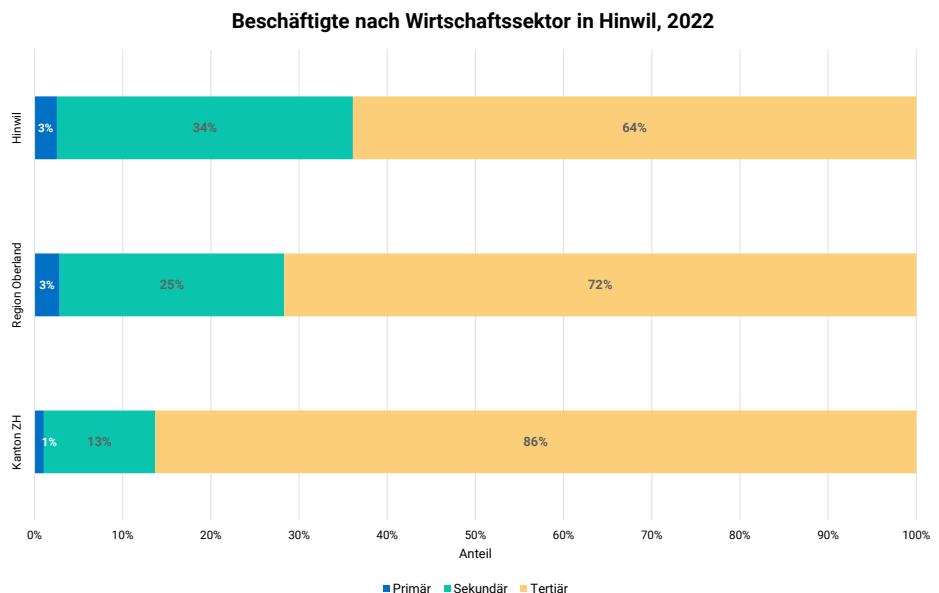
**Abb. 16:** Vergleich der Vollzeitäquivalente 2011 - 2022 (Quelle: Gemeindeportrait, Statistisches Amt Kanton Zürich)

#### 4.4.1 Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren

Die Gemeinde Hinwil unterliegt dem Trend hin zum tertiären Sektor. Der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor hat zwischen 2011 und 2022 um 8 % zugenommen. Dies erfolgte auf Kosten des zweiten Sektors (Industrie), der auf 34 % abgenommen hat. Trotzdem ist der Industriesektor im kantonalen Vergleich sehr stark vertreten, was die Bedeutung der Wässerei unterstreicht.



**Abb. 17:** Vergleich der Anteile Beschäftigte nach Wirtschaftssektor 2011 (Quelle: BFS - Statistik der Unternehmensstruktur STATENT)



**Abb. 18:** Vergleich der Anteile Beschäftigte nach Wirtschaftssektor 2022 (Quelle: BFS - Statistik der Unternehmensstruktur STATENT)

## 4.5 Pendlermatrix

Die Daten zu den Pendelnden stammen aus dem Jahr 2020. Sie zeigen, dass die grosse Mehrheit des Pendlerstroms (1734 Pendelnde) innerhalb der Gemeinde stattfindet. Von ausserhalb der Gemeinde stammt der grösste Teil aus Wetzikon (663). Aus Hinwil pendeln die meisten Leute nach Zürich (866) und Wetzikon (586). Die Strecke Wetzikon - Hinwil ist folglich von hoher Bedeutung für den Arbeitsverkehr.

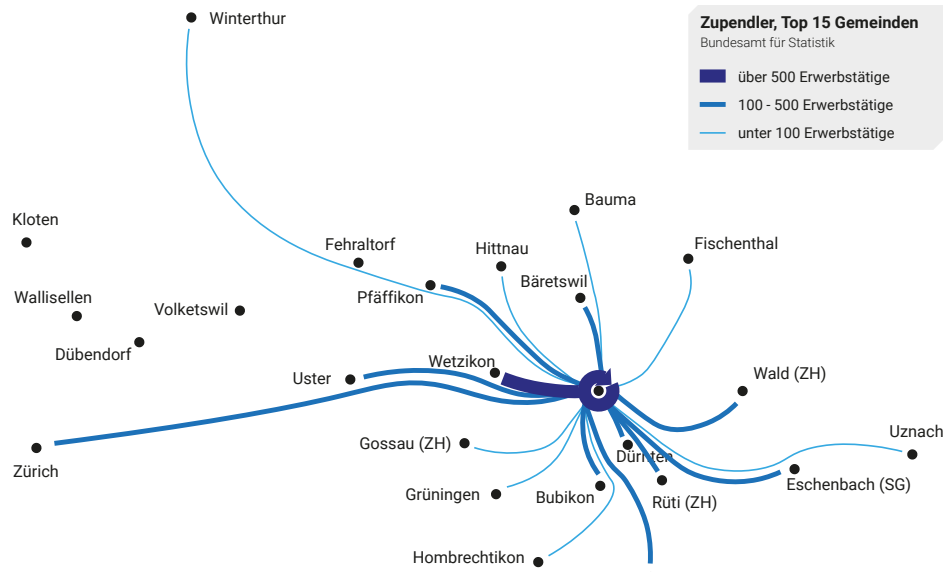


Abb. 19: Pendlerströme nach Hinwil, Stand 2020 (Darstellung R+K)

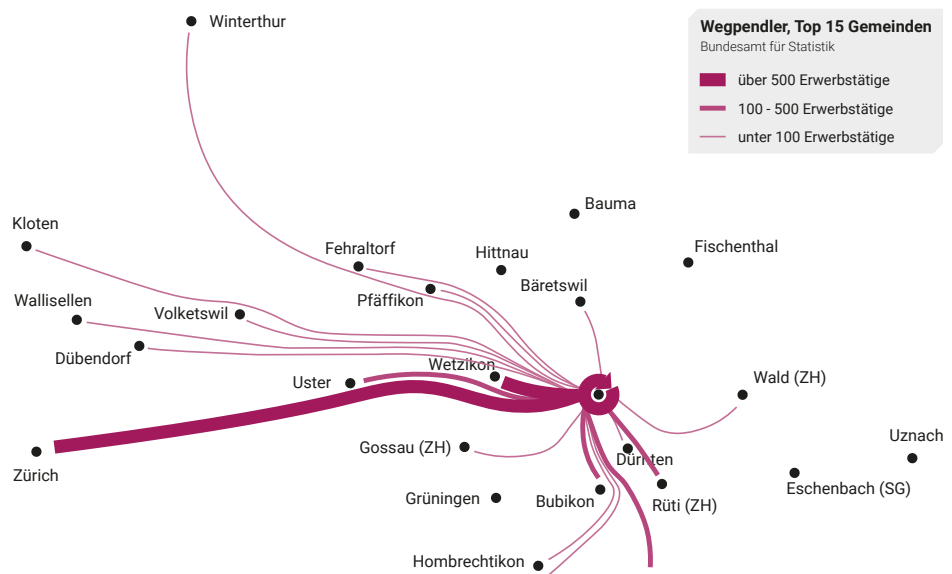


Abb. 20: Pendlerströme von Hinwil weg, Stand 2020 (Darstellung R+K)

## 4.6 10-Minuten-Dorf

Aus den Überlegungen eines 10-Minuten-Dorfs (Leben, Wohnen, Arbeiten vor Ort) wurde das bestehende, alltägliche Angebot (Arbeiten, Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie etc.) geprüft. Dort, wo sich die Angebote überlappen, besteht grundsätzlich ein hohes Potenzial für ein 10-Minuten-Dorf. Hohe Potenziale sollten mit Gebieten mit hohen E+B-Dichten gepaart werden. Es zeigt sich, dass besonders im Arbeitsplatzgebiet, im Zentrum Hinwil und um den Bahnhof gute Angebot an alltäglichen Einrichtungen bestehen.



Abb. 21: Einzugsgebiete wichtiger Faktoren für ein 10-Minuten-Dorf in Hinwil (Darstellung R+K)

### 4.6.1 Steuerkraft pro Kopf

Die Steuerkraft pro Kopf steigt in Hinwil vergleichbar mit Wetzikon und Uster, liegt aber deutlich unter dem kantonalen Schnitt.

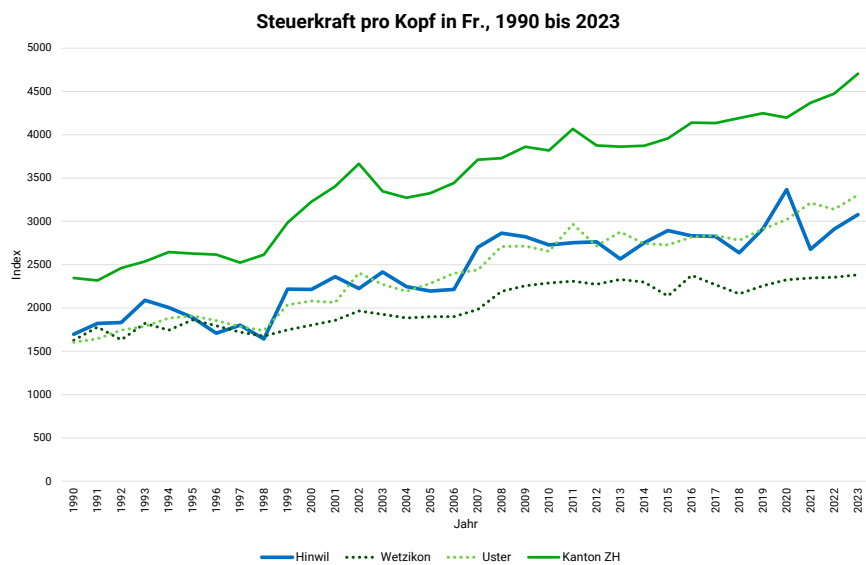
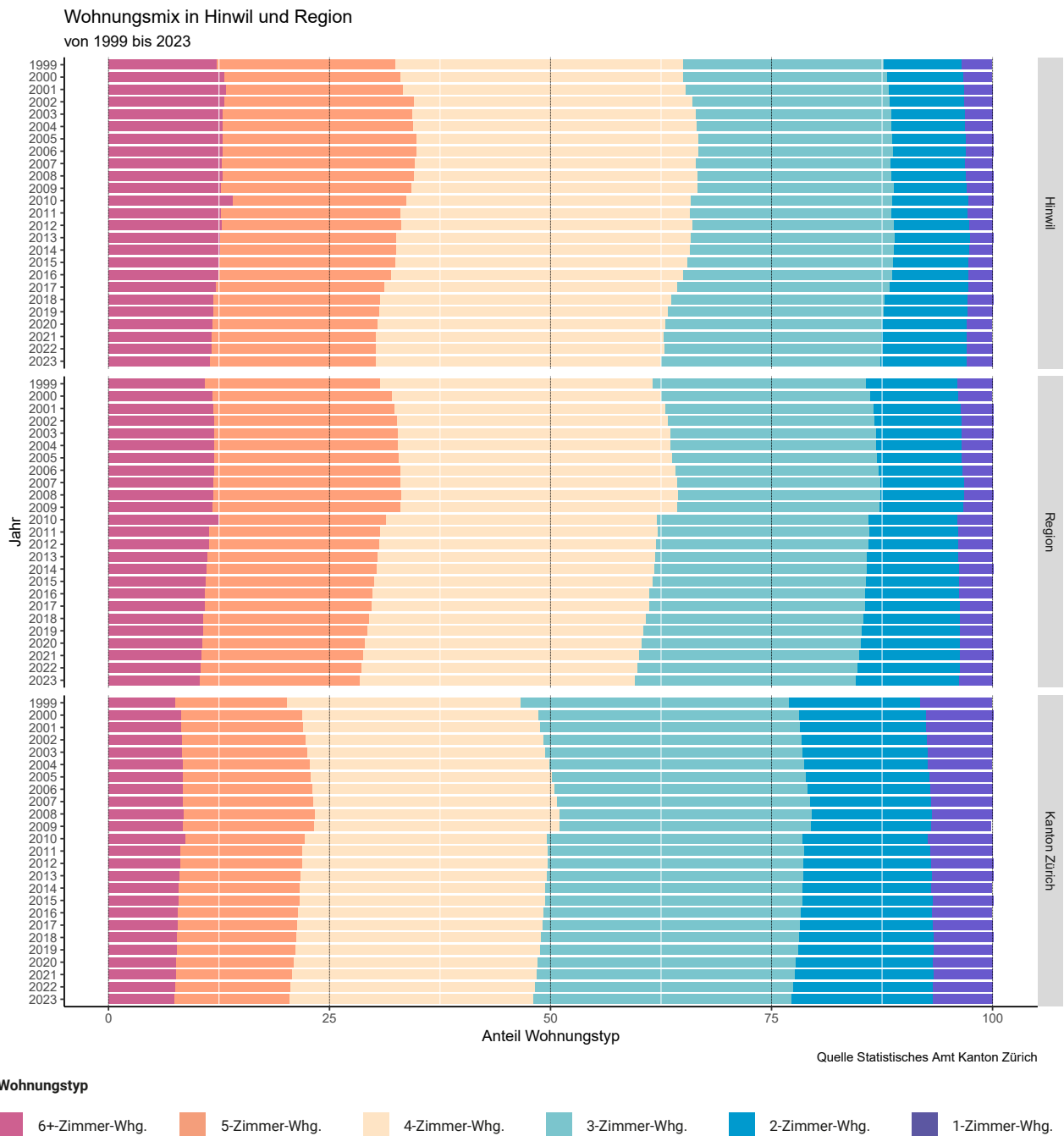


Abb. 22: Entwicklung der Steuerkraft pro Kopf 1990 - 2023 (Quelle: BFS - Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP)

## 4.7 Wohnungsmix

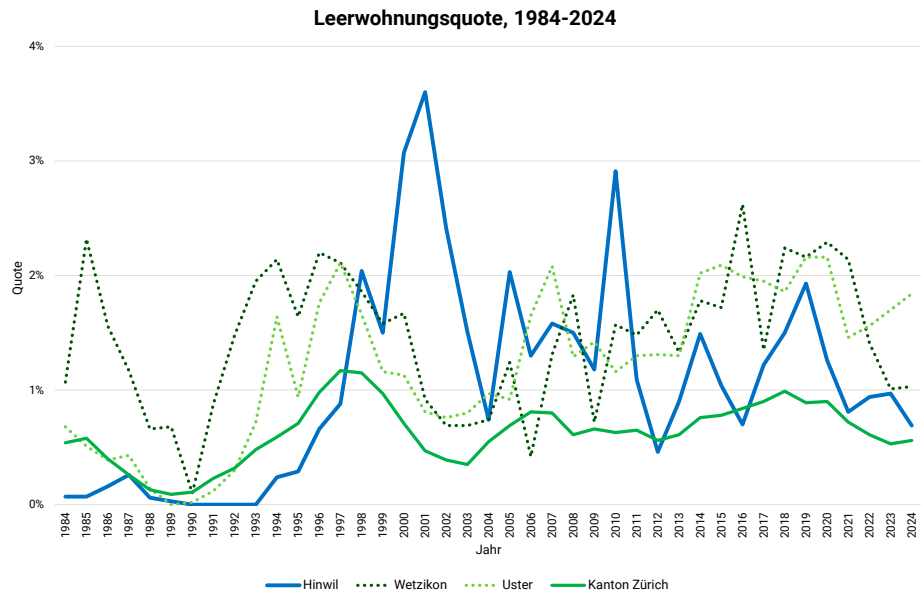
In der Gemeinde Hinwil besteht im Vergleich zum Kanton Zürich als auch der Region ein besonders grosser Anteil an 4-Zimmer-Wohnungen. Hinsichtlich der Kleinwohnungen (2-Zimmer und weniger) ist der kantonale Schnitt hingegen deutlich höher. Was sich in der Gemeinde Hinwil bereits beim EFH-Anteil gezeigt hat, wird hier durch den hohen Anteil an grösseren Wohnungen (rund 60 % 4-Zimmer-Wohnungen oder grösser, im Vergleich zu Kanton ZH mit rund 48 %) gestützt. Ein höherer EFH-Anteil stützt den Markt an grösseren Wohnungen.



**Abb. 23:** Entwicklung Wohnungsmix in Hinwil und Region von 1999 bis 2024 (Darstellung R+K, Daten von statistischem Amt Kt. ZH)

## 4.8 Leerwohnungsquote

Die Leerwohnungsquote unterliegt starken Schwankungen. Besonders in den Jahren 2000 und 2010 gab es kurzzeitige Peaks. Zurzeit liegt die Leerstandsquote wieder unter 1.0 % und befindet sich damit unter den Werten der Referenzgemeinden.



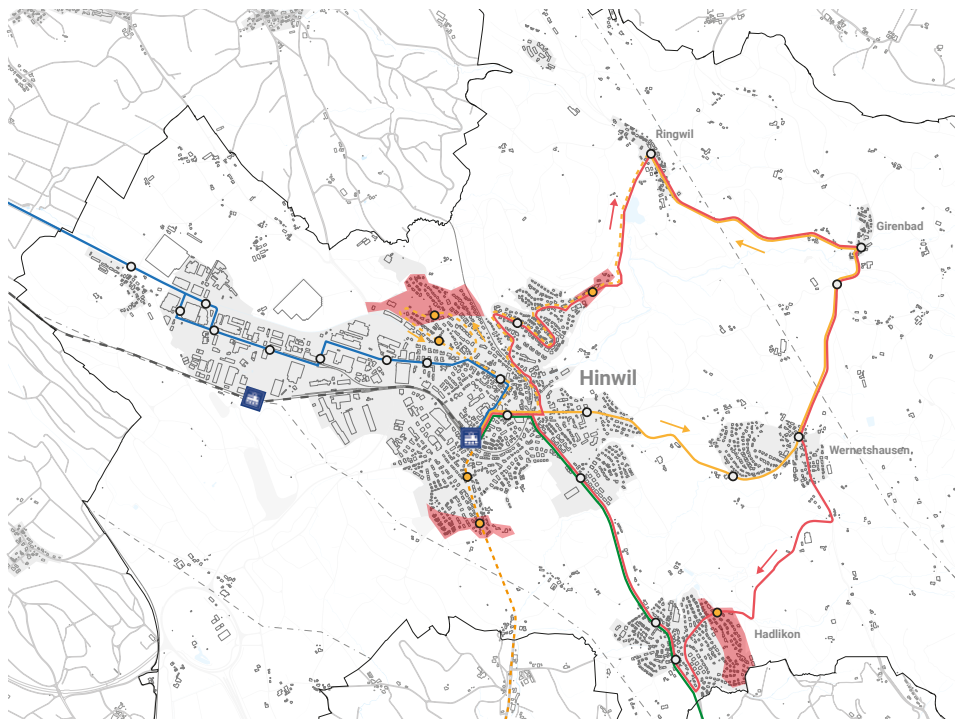
**Abb. 24:** Vergleich der Leerwohnungsquote 1984 - 2024 (Quelle: BFS - Leerwohnungszählung (LWZ))

## 4.9 Erschliessung

### 4.9.1 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde ist über den Bahnhof Hinwil im Halbstundentakt erschlossen. Dies führt im bahnhofsnahen Gebiet zu einer genügenden ÖV-Güte. Ansonsten ist die ÖV-Güte durch die bestehenden Buslinien ungenügend (Vgl. ÖV-Güte). In der Analyse zeigen sich Netzlücken in den Randgebieten Hinwils / Hadlikons.

- ÖFFENTLICHER VERKEHR**
- Netzlücken
  - Bestehende Bus Haltestellen
  - Neue Bus Haltestellen
  - Linienweiterungen
  - B Bahnhof



**Abb. 25:** Erschliessung durch öffentlichen Verkehr. Buslinien 869 (blau), 870 (grün), 875 (orange), 871, Buxi, nur Abends (rot) (Darstellung R+K)

Im Vergleich zu anderen Bezirkshauptorten im Kanton Zürich ist die beste ÖV-Erschliessungsgüte in Hinwil deutlich tiefer. Während Hinwil maximal die Güteklasse C erreicht, verfügen andere Bezirkshauptorte über höherwertige und ausgedehntere ÖV-Erschliessungen. So erreicht z. B. Affoltern am Albis im Zentrum die Güteklasse A und bietet eine nahezu flächendeckende Buserschliessung im Halbstundentakt an. Rüti ZH weist im Bereich des Bahnhofs die Güteklasse B auf und verfügt ebenfalls über eine grossräumige Erschliessung der Güteklasse C.

#### 4.9.2 MIV

Ausgangslage

Hinwil ist stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Die Hauptverkehrsachsen führen durch das Zentrum Hinwils in die weiteren Ortsteile. Dies führt zu einer hohen Verkehrsbelastung und Schleichverkehr durch Quartiere, um dem Verkehr auszuweichen. Dies kann z. B. auf der unteren Bahnhofstrasse, der Walder- und Oberdorfstrasse beobachtet werden. Die Verkehrsbelastung ist in absoluten Zahlen besonders hoch beim Zubringer A15 zum Betzholzkreisel sowie auf der Zürichstrasse und der Winterthurstrasse. Die Verkehrszahlen z. B. auf der Ringwilerstrasse zeigen aber auch, dass auf den Nebenverbindungen ebenfalls ein Durchgangsverkehr stattfindet (Ringwil und andere Wachten besitzen nicht das E+B Potenzial zur Erzeugung eines solchen DTV).

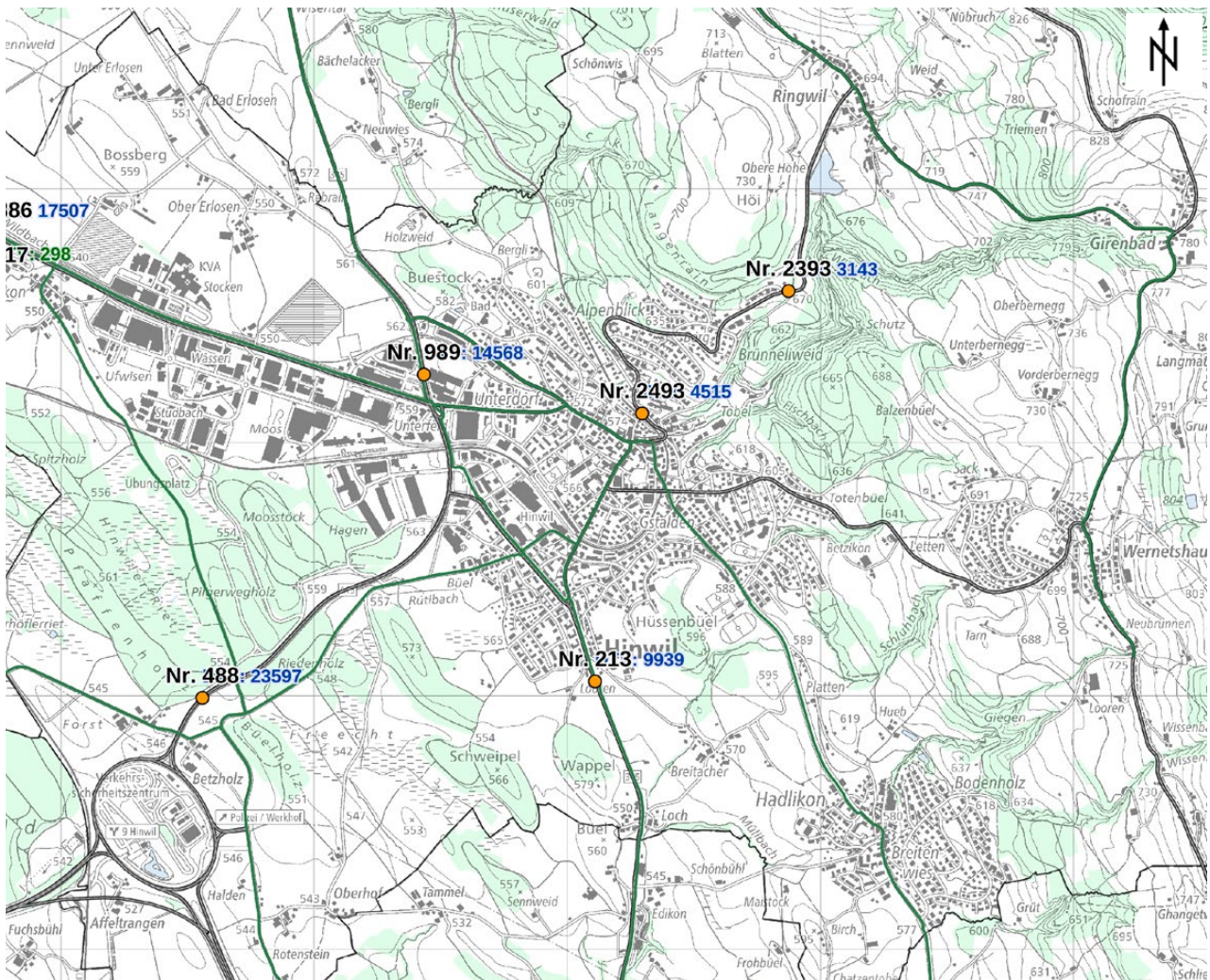
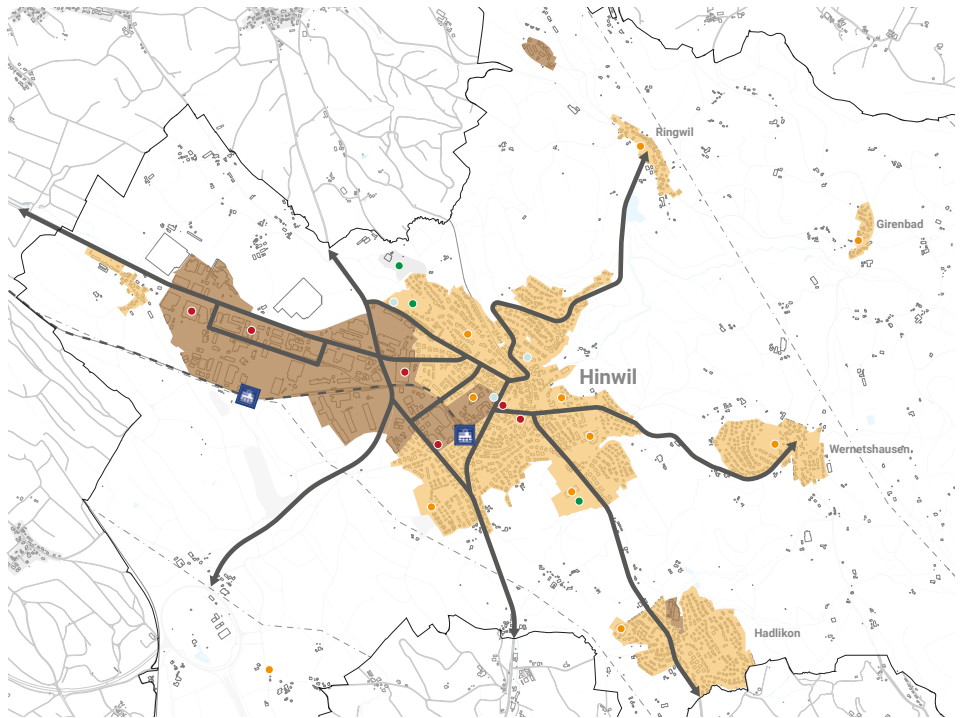


Abb. 26: Verkehrsmessstellen MIV mit durchschnittlich täglichem Verkehr DTV (Tiefbauamt über [www.geo.zh.ch](http://www.geo.zh.ch), Zugriff: 14.01.2026)

**WICHTIGE ZIEL- UND QUELLGEBIETE**

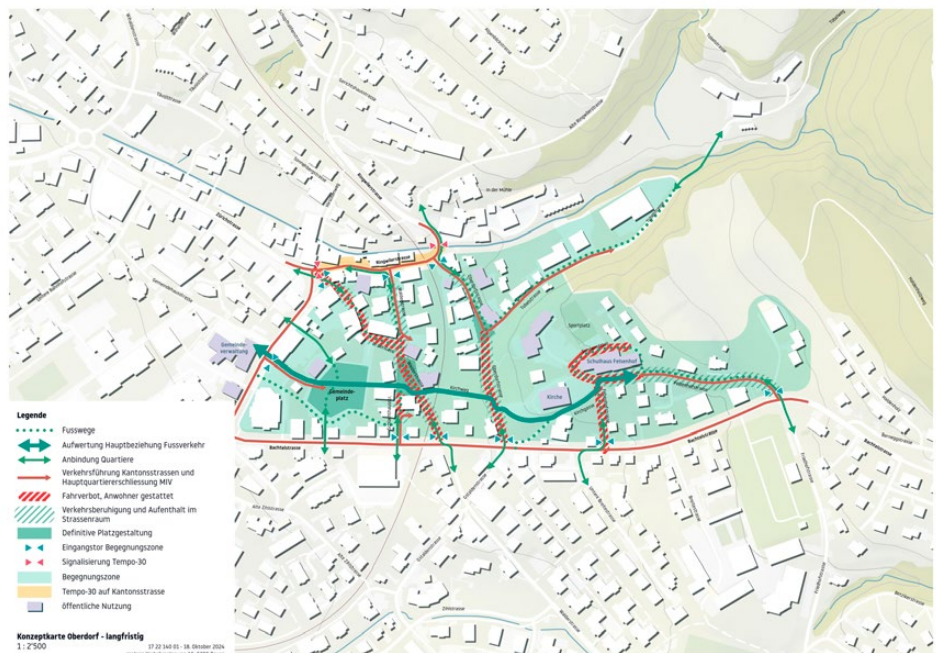
- Arbeitsgebiete
- Wohngebiete
- Schulen
- Freizeit
- Einkauf
- öffentliche Gebäude
- Hauptverkehrsachsen
- Bahnhof



**Abb. 27:** Quell- und Zielgebiete MIV (Darstellung R+K)

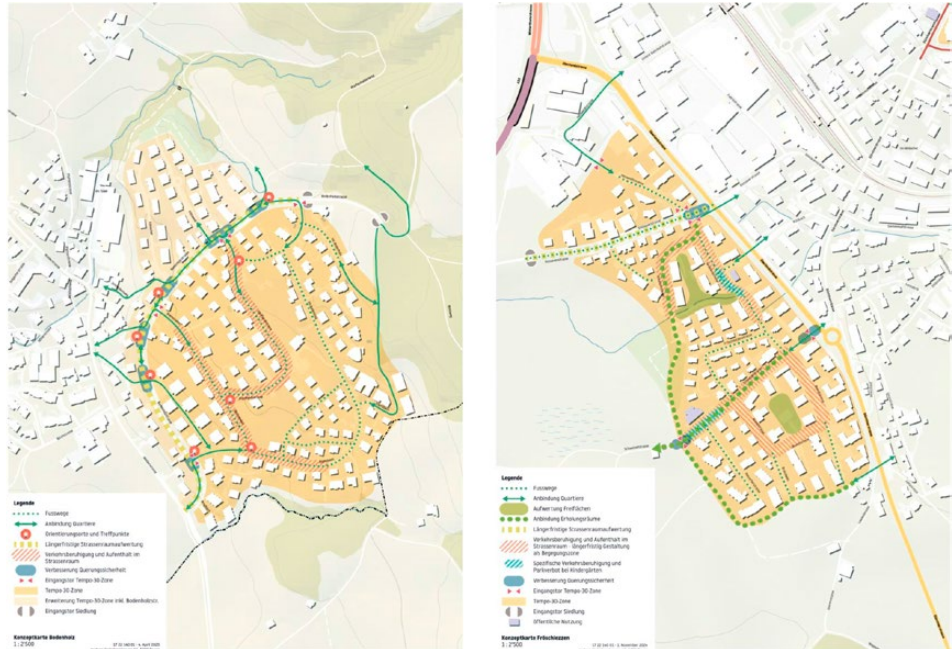
**Verkehrsberuhigung**

Für die Quartiere Oberdorf, Fröschlezen (Hinwil) und Bodenholz (Hadlikon), wurden im Oktober 2024 Pilotprojekte für die Verkehrsberuhigung entwickelt. Diese sehen langfristig ein partielles Fahrverbot (mit Ausnahme der Anwohner) sowie eine Tempo-30-Zone innerhalb des Quartiers vor. Zusätzlich soll eine Aufwertung der Fusswege stattfinden.



**Abb. 28:** Konzeptkarte Oberdorf - langfristig (Quelle: metron Verkehrsplanung AG, 2024)

Im Quartier Bodenholz sollen zudem Orientierungsorte und Treffpunkte geschaffen werden. Durch ein grossflächiges Fussverkehrsnetz soll auch die Anbindung an die benachbarten Quartiere gewährleistet werden.



**Abb. 29:** Konzeptkarte Bodenholz und Fröschelezen (Quelle: metron Verkehrsplanung AG, 2024)

Diese Pilotprojekte sollen das neue Geschwindigkeitsregime in der Gemeinde testen. Zurzeit gibt es zwei Tempo-30-Zonen (Wernetshausen und Zihl-/Sonnenhofstrasse), es besteht aber die Option, diese in weitere Quartiere auszuweiten.

**Parkplätze** Durch den hohen Anteil an MIV am Gesamtverkehr ist auch der Parkplatzbedarf entsprechend hoch und verlangt nach einem guten Konzept. Im gesamten Gebiet Wässeri werden 14.1 ha für Parkplätze und deren Verkehrsfläche eingesetzt. Dies entspricht geschätzten 4'200 Abstellplätzen. Alternative Parkierungen, zeigen, dass der Flächenverbrauch drastisch reduziert werden könnte.

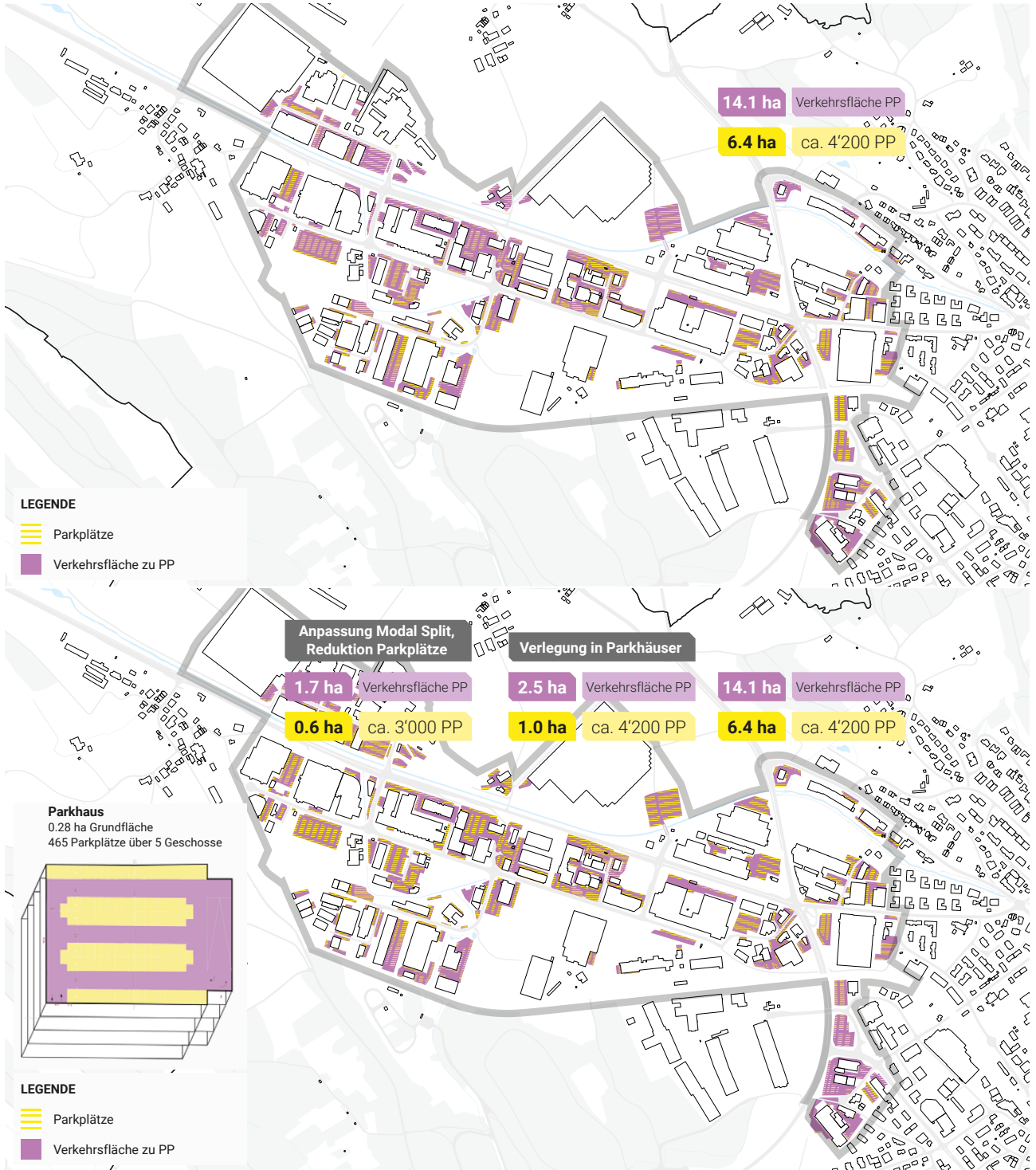


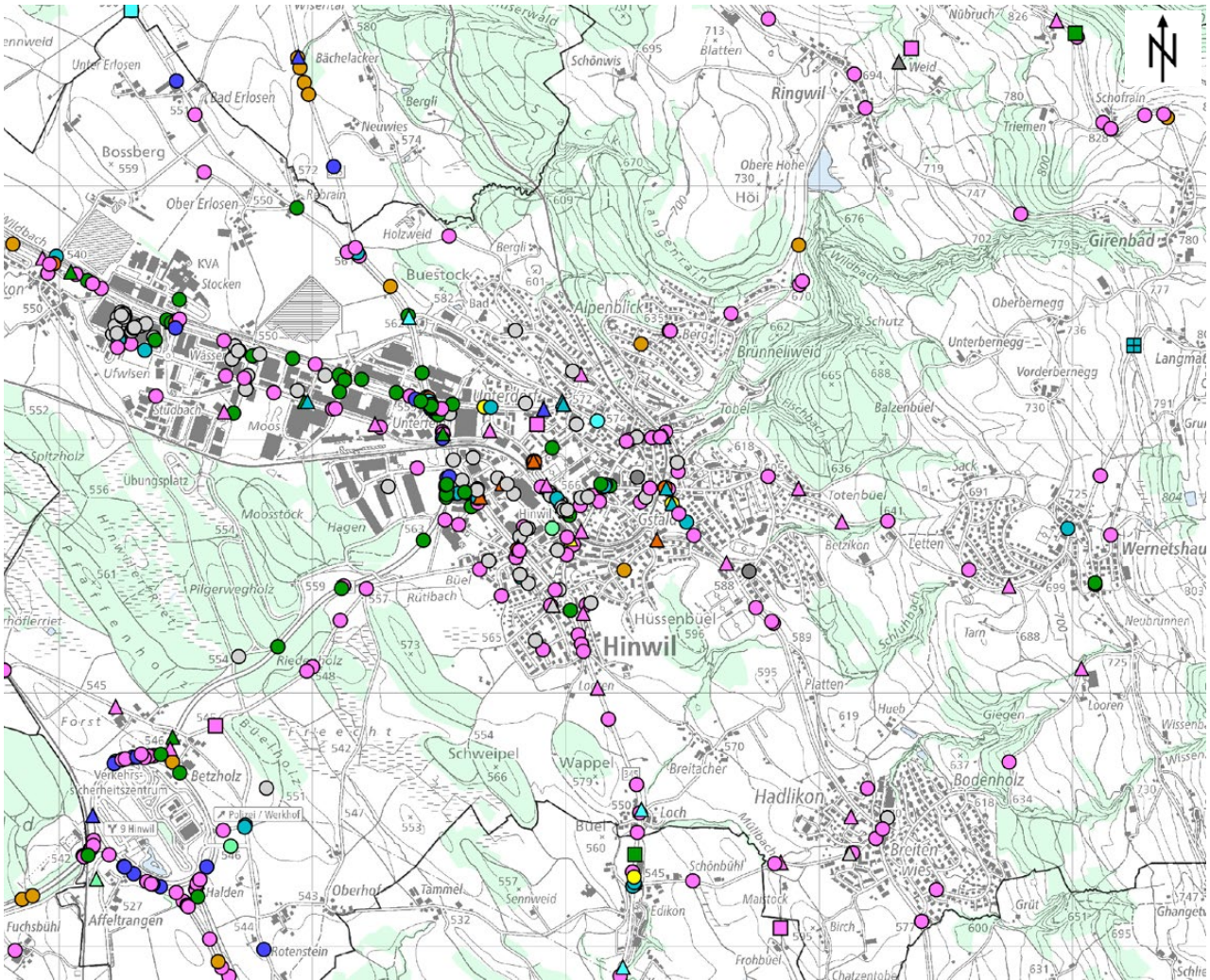
Abb. 30: Auswertung der Abstellplätze in der Wässeri (Darstellung R+K)

Am Beispiel des Zentrums Hinwil zeigt sich, dass auch hier rund 2 ha für Parkplätze gebraucht werden. Das entspricht ca. 670 Parkplätzen. Siedlungen mit einem Gesamtparkierungskonzept (Bsp. Im Widacher) zeigen die Möglichkeit oberirdische Parkplatzzflächen zu minimieren und zu sammeln.



**Abb. 31:** Anteil Parkplätze (rot) am Perimeter (orange): rund 8 % der Fläche (Darstellung R+K)

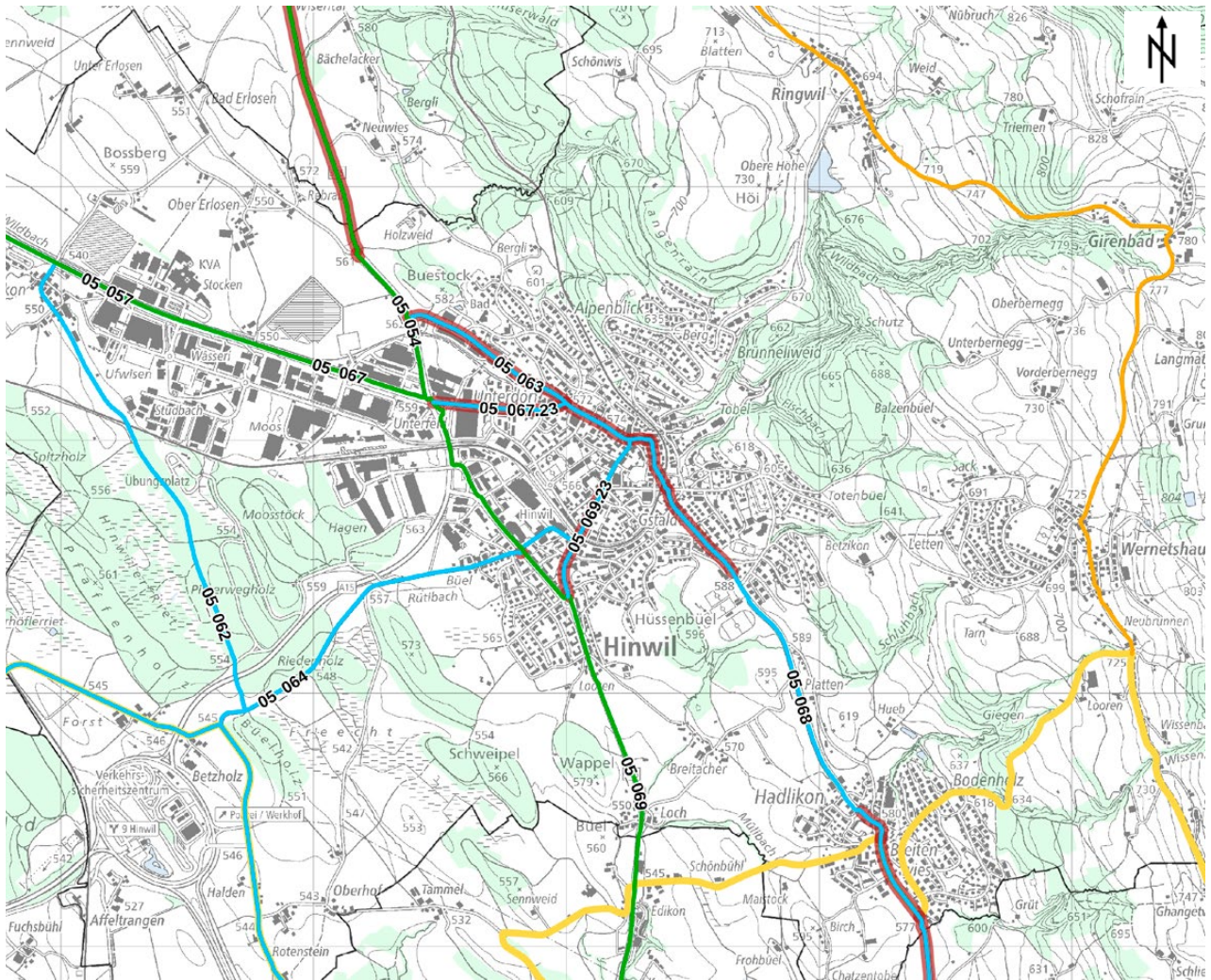
**Unfälle** In der Periode von 2022 bis 2024 wurden die Unfälle in der Abbildung polizeilich festgehalten. Dabei gibt es vor allem eine Häufung bei den Kreuzungen (z. B. Zürich-/Winterthurstr., Winterthur-/Kemptnerstr., A15/Überlandstr. oder Unterdorf-/Unter Bahnhofstr.). Von der Kantonspolizei wird die Kreuzung Winterthur-/Kemptnerstr. als Unfallschwerpunkt bezeichnet.



**Abb. 32:** Polizeilich registrierte Verkehrsunfälle 2022 - 2024 (Kantonspolizei Zürich über [www.geo.zh.ch](http://www.geo.zh.ch), Zugriff: 14.01.2026)

### 4.9.3 Veloverkehr

Das Velowegnetz bietet grundsätzlich direkte Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden. Es bestehen jedoch verschiedene Schwachstellen und Netzlücken, welche die Qualität der Velowege beeinträchtigen.



**Schwachstellen und Netzlücken**

- Schwachstellen
- Netzlücke

**Alltagsverbindungen Velo**

- Zusätzliche Freizeitverbindung bestehend/Variante
- Nebenverbindung bestehend/Variante
- Nebenverbindung bei Ersatz aufzuhebend
- Nebenverbindung geplant
- Hauptverbindung bestehend/Variante
- Hauptverbindung bei Ersatz aufzuhebend
- Hauptverbindung geplant
- Velobahn bestehend/Variante
- Velobahn bei Ersatz aufzuhebend
- Velobahn geplant

**Gemeindegrenzen**

- Gemeindegrenzen

**SchweizMobil Freizeitrouen**

- SchweizMobil Freizeitrouen

Abb. 33: Polizeilich registrierte Verkehrsunfälle 2022 - 2024 (Kantonspolizei Zürich über [www.geo.zh.ch](http://www.geo.zh.ch), Zugriff: 14.01.2026)

*Da der Grundlagenbericht die maximale Dateigrösse der Gemeindeforum über-  
schritten hat, musste er gedrittelt werden. So können die Abbildungen und Aus-  
wertungen weiterhin in genügender Qualität bereitgestellt werden. Die weiteren  
Teile des Berichts sind auf der Website aufgeschaltet.*