

Entwicklungskonzept Binzacher

5. Juni 2025



Auftraggeberin

Stadt Wetzikon

Projektteam

Samuel Wild, Projektleiter Stadtplanung Wetzikon

Simone Schefer, Leiterin Stadtplanung Wetzikon

Lukas Beck, EBP Schweiz AG

Ronja Häfeli, EBP Schweiz AG

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
<hr/>		
2.	Entwicklungskonzept: Rahmenbedingungen für die weitere Gebietsentwicklung	7
2.1	Erschliessung und Verkehr	7
2.2	Nutzungen	9
2.3	Aussenräume	10
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	11
<hr/>		
3.	Entwicklungskonzept: Weiteres Vorgehen	13
3.1	Schritt 1: Städtebauliches Konzept	13
3.2	Schritt 2: Planungsrechtliche Umsetzung	14
<hr/>		
4.	Erläuterungen zum Entwicklungskonzept	15
4.1	Erschliessung und Verkehr	15
4.2	Nutzungen	16
4.3	Aussenräume	18
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	19

1. Einleitung

Das Areal Binzacher ist eine für die Stadt Wetzikon bedeutende, zentral gelegene Fläche mit Entwicklungspotenzial unmittelbar angrenzend an den Bahnhof Kempten. Im Norden bildet die Motorenstrasse, im Westen die Binzackerstrasse den Übergang zum angrenzenden Industriegebiet. Das Gebiet Binzacher liegt gemäss der aktuellen Bau- und Zonenordnung der Stadt Wetzikon in der Wohnzone mit Gewerbeerleichterung 3.3 und ist mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Das rund 50'000 m² grosse Gestaltungsplanpflichtgebiet ist im Eigentum von aktuell über 20 Grundeigentümerschaften mit unterschiedlichen Entwicklungsabsichten und Interessen.

Ausgangslage
Areal Binzacher



Abbildung 1: Perimeter Gestaltungsplanpflichtgebiet

Die Stadt Wetzikon hat bereits mehrere Grundlagen zur Entwicklung des Areals erarbeitet, um auf die seit 2015/2016 vorhandenen Bestrebungen der privaten Grundeigentümerschaften im Gestaltungsplanpflichtgebiet Binzacher zu reagieren. Im Jahr 2016 hat die Stadt Wetzikon ein Städtebauliches Leitbild als Grundlage für künftige Entwicklungen erarbeitet. Eine aktuelle Gebietsanalyse des Binzachers und der umliegenden Gebiete erstellte die Stadt Wetzikon 2022/2023, um mögliche Bedürfnisse und Empfehlungen für die Entwicklung zu formulieren. Anschliessend wurde ein Zielbild erarbeitet, in welchem die Vorstellungen der Stadt an die künftige Gebietsentwicklung konkretisiert wurden. Das Zielbild wurde Anfang 2023 durch die Planungskommission zuhanden des Stadtrats verabschiedet.

Vorhergehende
Planungen

Im Mai 2023 reichten vier Grundeigentümerschaften einen Entwurf eines privaten Gestaltungsplans über den gesamten Perimeter zur kommunalen Vorprüfung ein. Der Entwurf des privaten Gestaltungsplans beabsichtigte, über das gesamte Gebiet einen "Rahmengestaltungsplan" zu erstellen, welcher vom Parlament zu genehmigen wäre und auf dessen Basis anschliessend individuelle Teilgestaltungspläne oder Arealentwicklungen durchgeführt werden könnten. Das Gestaltungsplanverfahren wurde Ende 2023 durch die privaten Grundeigentümerschaften abgebrochen. Anfang 2024 wurde eine Vor- und Machbarkeitsstudie zur Ermittlung des Platzbedarfs für die Umsetzung gewisser städtischer Interessen (Buswendeschlaufe, Unterführung, Platzsituation) im Gebiet durch die Stadt Wetzikon erstellt.

Im Frühjahr 2024 wurde zwischen der Stadt Wetzikon und den Grundeigentümerschaften definiert, dass die Stadt in einem nächsten Schritt die städtischen Anforderungen insbesondere bezüglich der Groberschliessung inkl. allfälliger Buswendeschlaufe, der Fuss- und Velowege, der Personenunterführung und der Aufenthalts- und Grünräume klärt. Zudem soll das weitere Vorgehen bezüglich der planungsrechtlichen Instrumente geklärt werden. Explizit ist dabei auch der Perimeter eines zu erarbeitenden Gestaltungsplans zu klären.

Aktueller Stand

Das Entwicklungskonzept legt die Rahmenbedingungen für die Gebietsentwicklung fest (Kapitel 2) und definiert das weitere Vorgehen (Kapitel 3). Es bringt die städtischen Interessen bezüglich Themen wie Groberschliessung, Bus, Fuss- und Velowege, Personenunterführung sowie Grünräume zusammen und formuliert Empfehlungen für die Klärung in einem städtebaulichen Konzept sowie für die planungsrechtliche Umsetzung. Das Entwicklungskonzept ersetzt die bis anhin geltenden städtischen Konzepte und Zielsetzungen (Leitbild Binzacher, 2016, Zielbild Binzacher, 2023).

Ziel und Einordnung des Entwicklungskonzepts

2. Entwicklungskonzept: Rahmenbedingungen für die weitere Gebietsentwicklung

Für die weitere Gebietsentwicklung gelten die nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen. Die bestehenden Zielaussagen / Rahmenbedingungen im Zielbild Binzacher 2023 und im städtebaulichen Leitbild Binzacher 2016 werden durch die nachfolgenden Aussagen ersetzt.

Im Entwicklungskonzept sind noch nicht alle für die weitere Gebietsentwicklung notwendigen Rahmenbedingungen geklärt. In einem städtebaulichen Konzept (vgl. Kapitel 3.1) sind die Rahmenbedingungen räumlich zu konkretisieren und noch offene Fragen zu klären.

2.1 Erschliessung und Verkehr

Neue Achse Motorenstrasse – Bahnhof Kempten

Zwischen der Motorenstrasse und dem Bahnhof Kempten ist eine neue Stichstrasse (nachfolgend neue Achse genannt) notwendig. Die neue Achse Motorenstrasse – Bahnhof Kempten soll Erschliessungsfunktionen quartierverträglich erfüllen und dient auch dem Bus-, Fuss- und Veloverkehr.

In einem nächsten Schritt sind im Rahmen des städtebaulichen Konzepts die Funktionen, Gestaltung und Dimensionierung der neuen Achse für alle Verkehrsträger zu klären¹. Zudem sind das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger und die Parkierung zu thematisieren.

¹ Die Erschliessungssachse ist aufgrund des öffentlichen Busverkehrs mit mind. 6.10 m Fahrbahnbreite auszugestalten. Voraussichtlich ist eine «Zufahrtsstrasse 2» gemäss Verkehrserschliessungsverordnung notwendig. Diese kann bis zu 300 resp. 600 (mit entsprechendem Stadtratsbeschluss) Wohneinheiten erschliessen und kann sowohl als Begegnungszone als auch mit einem Trottoir ausgestattet werden.

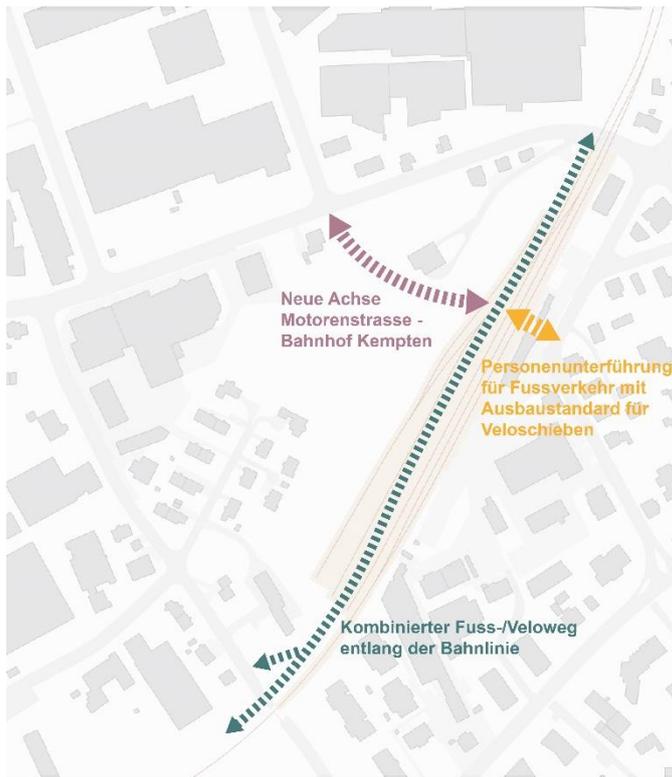


Abbildung 2: Neue Achse Motorenstrasse – Bahnhof Kempten mit öffentlichem Fuss- und Velowegnetz

Erschliessung und Parkierung MIV

Das Gebiet wird von der Binzstrasse (bestehende Bauten)², Binzackerstrasse (Südteil) und von der Motorenstrasse erschlossen.

Die Ein-/Ausfahrten sollen weder von Norden (Motorenstrasse), noch von Süden (Binzackerstrasse) direkt entlang der Gleise erfolgen. Von der Binzstrasse soll keine durchgehende MIV-Verbindung zur Motorenstrasse erstellt werden.

Die Verkehrserschliessungen ab der Motorenstrasse sind auf *eine bis zwei* Ein-/Ausfahrten zusammenzufassen.

Die Verkehrserschliessungen ab der Binzackerstrasse erfolgen über die Binzstrasse.

Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung ist bei der Überbauung eine tiefe Parkplatzzahl und zugunsten der Umgebungsgestaltung sind möglichst wenig oberirdische Parkplätze anzustreben.

Parkierung

Öffentlicher Verkehr / Bus

Eine neue Bushaltestelle westlich der Bahnlinie soll künftig möglichst nahe bei der zu erstellenden Personenunterführung am Bahnhof Kempten erstellt werden. Es ist der Raum sicherzustellen, dass der Bus über die neue Achse

Neue Bushaltestelle

² Die sich im Eigentum der Gemeinde befindliche Binzstrasse ist als «Zufahrtsstrasse 1» gemäss Verkehrserschliessungsverordnung ausgestaltet. Sie kann entsprechend bis zu 150 Wohneinheiten erschliessen, was auch bei Ersatzneubauten entlang der Binzstrasse genügen würde.

fahren und möglichst nahe bei der zu erstellenden Personenunterführung wenden kann.

Auch für eine mögliche Busbucht an der Motorenstrasse ist der Raum sicherzustellen.

Busbucht
Motorenstrasse

In einem nächsten Schritt ist im Rahmen des städtebaulichen Konzepts festzulegen, wie die Bushaltestelle und die Busführung abgestimmt mit der neuen Achse, der Personenunterführung und dem Quartierplatz gestaltet werden soll.

Fuss- und Veloverkehr

Die neue Achse ist eine wichtige Fuss- /Veloverbindung und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv auszugestalten.

Fuss- und
Veloverkehrsnetz

Entlang der Bahnlinie soll ab der Motorenstrasse ein kombinierter Fuss-/Veloweg realisiert werden, der über die Binzackerstrasse hinweg mit dem bestehenden Teilstück im Bereich Färberwiese verbunden wird. Gleichzeitig soll dieser Fuss-/Veloweg auch an die Binzackerstrasse anschliessen.

Auf der Höhe des bestehenden Bahnhofsgebäudes Kempten (oder direkt neben dem Bahnhofsgebäude) ist eine Personenunterführung zu erstellen. Die Personenunterführung soll für den Fussverkehr dimensioniert werden, Velofahrende müssen bei einer Querung das Velo schieben. Die Breite der Personenunterführung soll entsprechend grosszügig definiert werden, damit Querungen auch bei höherem Aufkommen problemlos möglich sind. Bei der Personenunterführung sind Veloabstellplätze vorzusehen. Für die genaue Anordnung und Ausgestaltung der Personenunterführung wird parallel ein Vorprojekt erstellt.

Personen-
unterführung

In einem nächsten Schritt ist die Ausgestaltung der Fuss- und Velowege und des Rampenaufgangs zu klären.

2.2 Nutzungen

Bauliche Dichte

Es soll ein urbanes Mischgebiet mit einer hohen baulichen Dichte entstehen. Aufgrund der aktuellen Erkenntnisse aus der laufenden Ortsplanungsrevision im Kontext der Siedlungsinneentwicklung und der klimaangepassten Siedlungsentwicklung sowie der unmittelbaren Bahnhofsnähe wird die zulässige Baumassenziffer von 3.3 als nicht genügend hoch erachtet.

Ausgehend von der geltenden baulichen Dichte der WG 3.3 ist in einem nächsten Schritt im Rahmen des städtebaulichen Konzepts die bauliche Dichte zu überprüfen. Dabei sind auch die Übergänge von den nicht bebauten Flächen zu den Kleinparzellen an der Binzstrasse zu klären.

Wohn- und Gewerbenutzungen

Bereits mit der Gestaltungsplanpflicht wurde festgelegt, dass im Binzacher Mischnutzungen vorgesehen werden sollen. Entlang der neuen Achse, entlang der Motoren- und entlang der Binzackerstrasse sollen mindestens die strassenzugewandten Erdgeschosse anderen Nutzungen als dem Wohnen dienen. Die zum Quartierplatz am Bahnhof zugewandten

Erdgeschosse sollen Nutzungen dienen, welche die Belebung des Ortes unterstützen (publikumsorientierte Gewerbenutzungen, öffentliche Nutzungen, Büronutzungen, etc.). Ein pauschaler Gewerbeanteil über alle Parzellen wird nicht als sinnvoll erachtet.

In einem nächsten Schritt ist im Rahmen des städtebaulichen Konzepts die Verteilung der Nutzungen und die konkreten Anteile zu klären. Neben den städtebaulichen Überlegungen sind dazu die lärmschutzrechtlichen Bestimmungen relevant. Entsprechend ist eine Ersteinschätzung als Basis für die städtebaulichen Überlegungen zur Einhaltung der Grenzwerte für Wohnnutzungen entlang der Motorenstrasse und der Bahnlinie notwendig. Dabei sind die Auswirkungen der laufenden Revision der Lärmschutzverordnung zu berücksichtigen.³

Wohnangebot

Im Binzacher sollen Wohnangebote für unterschiedliche Lebensphasen und Einkommen entstehen. Falls mit dem öffentlichen Gestaltungsplan eine gegenüber der BZO erhöhte Dichte festgelegt würde, wird ein Anteil an preisgünstigen Wohnungen erwartet. Andernfalls wird auf eine entsprechende Forderung verzichtet. Die von den SBB in Aussicht gestellte Erstellung von preisgünstigen Wohnungen nach den Richtlinien der SBB-Immobilien wird begrüsst.

Weitere Nutzungen

Es besteht kein Bedarf für Schul- und Kindergartenräumlichkeiten, jedoch sind Räume für Kinderbetreuungseinrichtungen / Kitas und für gemeinschaftliche Aktivitäten (Gemeinschaftsraum für die Bewohnenden des Gebiets Binzacher) vorzusehen.

In einem nächsten Schritt ist im Rahmen des städtebaulichen Konzepts die Lage dieser Räumlichkeiten zu klären.

2.3 Aussenräume

Im gesamten Gestaltungsplanpflichtgebiet ist eine grosszügige, ökologisch wertvolle Begrünung vorzusehen. Aussenräume sollten möglichst entsiegelt, vernetzt, nicht unterbaut und mit Bäumen bepflanzt werden. Die Prinzipien der Schwammstadt sind wo möglich umzusetzen.

Quartierplatz

Am Bahnhof resp. bei der neu zu erstellenden Personenunterführung soll ein Quartierplatz mit hoher Aufenthaltsqualität, auch bei sommerlichen Hitzeperioden, entstehen.

Der Quartierplatz dient als Begegnungs- und Ankunftsort. Voraussichtlich wird der Quartierplatz mehrheitlich von künftigen Einwohnenden und Beschäftigten des Areals Binzacher genutzt. Die Dimension des Quartierplatzes kann demnach eher klein gehalten werden.

³ Das Schweizer Parlament hat im September 2024 eine Revision der Umweltschutzgesetzgebung zum Lärm beschlossen, welche Siedlungsentwicklung an lärmbelasteten Lagen erleichtert. Der Prozess bis zur Inkraftsetzung kann – nach derzeitigem Kenntnisstand – 1 bis 3 Jahre dauern (inkl. Anpassung der Lärmschutz-Verordnung LSV).

In einem nächsten Schritt sind im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Abstimmung mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz die Lage, Gestaltung und Dimensionierung festzulegen.

Halböffentliche Aussenräume

Im Gebiet Binzacher ist mindestens ein grösser halböffentlicher Aussenraum in der Grösse von ca. 1'500 m² für das Quartier (zusammenhängend oder in Form von höchstens zwei separaten, miteinander verbundenen Flächen) vorzusehen. Ein substanzieller Anteil ist nicht unterbaut auszugestalten und grosszügig mit Bäumen zu bepflanzen. Der Freiraum soll insbesondere attraktiv für Kinder ausgestaltet werden und unterschiedliche Aktivitäten ermöglichen.

Die weitere Ausgestaltung der Siedlungsgrünräume und deren konkreten Aussenraumtypologien sind in einem nächsten Schritt im Rahmen des städtebaulichen Konzepts zu definieren.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Transformatorstation

Für die Stromversorgung im Gebiet resp. für die Umspannung des Stroms ist eine Transformatorstation im Gebiet notwendig. Die Transformatorstation kann sowohl unterirdisch, z.B. in einer Tiefgarage integriert als auch oberirdisch, z.B. in einem Velounterstand, Bushäuschen etc. realisiert werden. Es wird eine Fläche von ca. 40 m² benötigt. Wichtig ist dabei die gute Zugänglichkeit.

Fernwärme

Ein Anschluss an das Fernwärmenetz ist vorzusehen.

Quartiersammelstelle

Beim Bahnhof Kempten ist eine neue Quartiersammelstelle zu erstellen, wobei die genaue Lage noch zu definieren ist. Bevorzugt wird die Lage im Raum der heutigen Sammelstelle Kempten, welche aufgehoben wird. Kommt die Sammelstelle auf der Westseite der Geleise zu liegen, ist sie möglichst nah bei der Personenunterführung anzuordnen.

Regenwasserbecken, Meteor- und Schmutzwasserleitung

Auf den Parzellen Nrn. 7432 und 9968 besteht ein unterirdisches Regenwasserbecken der Stadt Wetzikon. Der Zugang zu diesem Regenwasserbecken für den Unterhalt muss jederzeit gewährleistet sein. Zum Regenwasserbecken führt eine Leitung von der Stationsstrasse, vom Regenwasserbecken führt eine solche, kombiniert mit einer Schmutzwasserleitung zur Binzackerstrasse. Die Leitungen sind zwar oberirdisch überbaubar, limitieren aber unterirdische Bauten. Alle Leitungen sind mit Grunddienstbarkeiten gesichert. Eine Verlegung der Leitungen ist technisch nicht ausgeschlossen, wäre aber mit erheblichen Kosten verbunden.

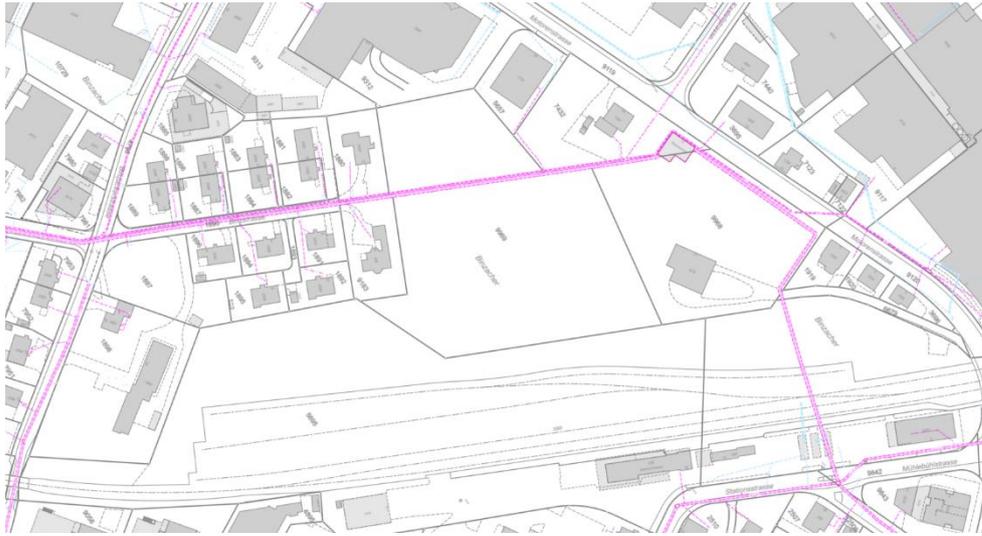


Abbildung 3: Regenwasserbecken, Meteor- und Schmutzwasserleitung

3. Entwicklungskonzept: Weiteres Vorgehen

Mit den in Kapitel 2 beschriebenen Rahmenbedingungen liegt eine konsolidierte Basis für die weitere Planung vor. Diese erfolgt über das gesamte Gestaltungsplanpflichtgebiet in zwei Schritten:

1. Städtebauliches Konzept
2. Planungsrechtliche Umsetzung

Aufgrund der Vielzahl betroffener Grundeigentümerschaften und deren heterogenen Interessen und den vielen öffentlichen Interessen (inkl. höhere bauliche Dichte) übernimmt die Stadt Wetzikon den Lead im weiteren Planungsprozess. Wo möglich und sinnvoll wird eine parallele Erarbeitung von Schritt 1 und 2 angestrebt.

3.1 Schritt 1: Städtebauliches Konzept

Als nächster Schritt erfolgt die Ausarbeitung eines städtebaulichen Konzepts basierend auf den in Kapitel 2 beschriebenen Rahmenbedingungen.

Das städtebauliche Konzept soll über den gesamten Gestaltungsplanpflichtperimeter erarbeitet werden, ohne noch weitere Gebiete einzubeziehen.

Perimeter

Das städtebauliche Konzept soll Rücksicht auf die bestehende Parzellenstruktur und die Absichten der Grundeigentümerschaften nehmen. Die Grundeigentümerschaften sind in einem geeigneten Rahmen einzubeziehen.

Partizipation

Schritt 1.1: Machbarkeitsstudie

In der Machbarkeitsstudie soll die angemessene bauliche Dichte gemäss den städtebaulichen Zielen für das Gestaltungsplanpflichtgebiet ermittelt werden.

Bauliche Dichte

Bereits in der Machbarkeitsstudie sind die Schnittstellen zum geplanten Fuss- und Veloweg entlang des Bahndamms und zur geplanten Personenunterführung zu klären und zu koordinieren.

Schnittstellen
Tiefbau

Schritt 1.2: Auswahlverfahren

Angesichts der Vielzahl von bestehenden Grundlagen und Vorgaben sowie dem notwendigen Dialog mit den einzelnen Grundeigentümerschaften erfolgt die zweite Stufe des städtebaulichen Konzepts mit einem Auswahlverfahren. Das am besten geeignete Verfahren ist noch zu bestimmen.

Konkurrenzverfahren wie ein Wettbewerb nach SIA 142 oder ein Studienauftrag nach SIA 143 werden eher nicht in Betracht gezogen. Die wichtigsten Rahmenbedingungen wurden bereits im vorliegenden Entwicklungskonzept geklärt. In der vorangehenden Machbarkeitsstudie wird die Dichte überprüft und dabei unterschiedliche städtebauliche Ideen diskutiert. Das Auswahlverfahren startet also mit klaren Rahmenbedingungen und einer städtebaulichen Vision. Ergebnis des

Auswahlverfahrens ist ein Richtprojekt, welches die Basis für Schritt 2 (planungsrechtliche Umsetzung) bildet.

3.2 Schritt 2: Planungsrechtliche Umsetzung

Quartierplan und öffentlicher Gestaltungsplan

Die Durchführung eines amtlichen Quartierplanverfahrens gemäss § 123 ff. PBG sowie eines öffentlichen Gestaltungsplans wird in Anbetracht der heterogenen Grundeigentümerstruktur und der verschiedenen erfolglosen privaten Planungsversuche in den vergangenen bald zehn Jahren als das zielführendste Vorgehen für die planungsrechtliche Umsetzung der Gebietsentwicklung erachtet.

Für die Sicherung und Finanzierung der Erschliessung sowie weiterer öffentlicher und gemeinschaftlicher Ansprüche gibt es grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten (privatrechtliche Verträge bzw. superprivater Quartierplan). Aufgrund der bereits oben genannten Gründe und den bisherigen Erfahrungen in anderen städtischen Entwicklungsgebieten wird der erfolgreiche Abschluss einer privatrechtlichen vertraglichen Lösung sehr skeptisch beurteilt. Da ein (wahrscheinliches) Scheitern der privaten Verhandlungen wiederum zum amtlichen Quartierplan führen würde, ist es sehr gut möglich, dass mit einem direkt durchgeführten Verfahren schlussendlich Zeit gespart wird.

Aus verschiedenen Gründen erweist sich ein öffentlicher Gestaltungsplan als wesentlich zielführender im Unterschied zu einem privaten Gestaltungsplan (oder zu privaten Gestaltungsplänen). Bei einem öffentlichen Gestaltungsplan kann die Stadt die heterogenen Interessen der privaten Akteure angemessen berücksichtigen. Gleichwohl bestehen viele öffentliche Interessen und Schnittstellen zu öffentlichen Infrastrukturen, welche koordiniert bearbeitet werden müssen.

Kommunale Richt- und Nutzungsplanung

Die kommunale Richtplanung (Verkehrsplan I und II, 2013) ist an die aktuellen Planungen zur Erschliessung anzupassen (Standort Personenunterführung, Verbindungen Fuss- / Veloverkehr, Bus). Die Richtplananpassung wird möglichst im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision vorgenommen.

kommunale
Richtplanung,
Verkehrsplan I u. II

Eine Anpassung der Zonierung oder des Perimeters der Gestaltungsplanpflicht im Rahmen der kommenden Revision der Bau- und Zonenordnung ist aktuell nicht vorgesehen.

Bau- und Zonen-
ordnung BZO

Auch im Bereich der bestehenden Einfamilienhäuser an der Binzstrasse wird eine Anpassung des Perimeters der Gestaltungsplanpflicht nicht als zweckmässig erachtet. Das Erreichen der maximalen baulichen Dichte gemäss der geltenden BZO bedeutet eine Transformation des Gebiets. Dies erfordert eine parzellenübergreifende Planung, was angesichts der Heterogenität der Interessen und der unterschiedlichen Planungshorizonte sehr herausfordernd ist. Eine Aufhebung der Gestaltungsplanpflicht für die Binzstrasse würde dazu führen, dass einzelne Grundeigentümerschaften isoliert starke Dichtesprünge vornehmen könnten. Dies würde zu

städtebaulich unbefriedigenden Lösungen und Nachbarschaftskonflikten führen.

Eine Aufhebung der bestehenden Verkehrsbaulinien ist zu prüfen und sollte spätestens mit der Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans vorgenommen werden.

Verkehrsbaulinien

4. Erläuterungen zum Entwicklungskonzept

4.1 Erschliessung und Verkehr

Neue Achse

Im kommunalen Richtplan von 2012 ist die Achse als geplante Fussverbindung ausgewiesen, im städtebaulichen Leitbild (2016) als ausgeprägte, grosszügige Grünraumachse für Erholung und Begegnungen. Das Zielbild (2023) beschreibt die Achse als «grosszügige Grünraumachse ohne Durchgangsverkehr».

Die neue Achse ist für eine effiziente Erschliessung für den MIV notwendig und kann angesichts des erwarteten geringen Verkehrsaufkommens für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv gestaltet werden. Eine grosszügige Grünraumachse ist an dieser Stelle aber nicht zweckmässig.

Erschliessung MIV

Das Areal wird aktuell über die Binzstrasse, die Binzackerstrasse sowie die Motorenstrasse erschlossen.

Es handelt sich sowohl bei der Motoren- als auch bei der Binzackerstrasse um wichtige öffentliche Strassen. Gemäss § 240 Abs. 3 PBG gilt, dass Verkehrserschliessungen im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten zu erfolgen haben.

Öffentlicher Verkehr / Bus

Der Bahnhof Kempten wird heute durch die S-Bahn mit einem Halbstundentakt in Richtung Effretikon-Zürich resp. Wetzikon bedient (S3). Direkt am Bahnhof Kempten besteht heute keine Bushaltestelle. Die Bushaltestellen Kastellstrasse (Linie 856) sowie Kreuzackerstrasse (Linien 850, 851) sind rund 400 Meter Fussdistanz entfernt. Von kantonaler Seite ist nicht geplant, den Bahnhof Kempten zu einer ÖV-Verkehrsdrehscheibe auszubauen.

Ausgangslage
Öffentlicher
Verkehr / Bus

Gemäss der Mobilitätsstrategie möchte die Stadt die Bedeutung des Bahnhofs Kempten stärken und insbesondere seine Einbindung in das Fuss- und Velonetz verbessern. Eine direkte Umsteigebeziehung am Bahnhof Kempten erhöht die Attraktivität der ÖV-Nutzung.

Anbindung Bus

Mit dem Entwicklungskonzept wird vorerst nur der Raum für eine direkte Busanbindung sowie der Raum für eine Busbucht an der Motorenstrasse gesichert. Aufgrund möglicher neuer Erkenntnisse aus der aktuell laufenden

oder zukünftigen Gesamtverkehrskonzeptionen (z.B. geänderte Mobilitätsbedürfnisse, Anbindung Industriegebiet, etc.) kann eine spätere Realisierung bzw. gar eine Nichtrealisierung der Busanbindung nicht ausgeschlossen werden.

Fuss- und Veloverkehr

Im kommunalen Richtplan (Verkehrsplan II) von 2012 wurde eine neue Unterführung für Fuss- und Veloverkehr südlich der Sammelstelle Kempten festgesetzt. Aktuell fehlt eine effiziente Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Quartieren nordwestlich der Gleise und dem Bahnhof Kempten.

Ausgangslage
Fuss- und
Veloverkehr

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die bestehende Unterführung Binzackerstrasse (für MIV, Fuss- und Velo) 2029 - 2033 ausgebaut werden soll.

Aus Sicht der Quartiere nordwestlich der Bahnlinie muss die neue Personenunterführung in erster Linie die Funktion des möglichst kurzen Zugangs zum Bahnperon erfüllen. Dies auch dann, wenn die Barriere beim Bahnübergang Motorenstrasse geschlossen ist. Im Gegensatz dazu gibt es für die Quartiere südöstlich der Bahnlinie bereits einen direkten, ebenerdigen Zugang zum Perron. Auf der südöstlichen Seite der Gleise geht es demnach nicht um eine Verbesserung des Zugangs zur Bahn. Im Vordergrund steht hier eine kurze und komfortable Verbindung sowohl ins Arbeitsplatzgebiet Motoren-/ Industriestrasse als auch in den Erholungsraum Pfäffikersee. Die Lage der Unterführung gemäss kommunalem Richtplan würde zwar für die meisten östlichen Teilgebiete keinen grossen Unterschied machen, für das Areal Binzacher und für den westlichen Bereich dagegen schon, da beidseits der Gleise Umwege zurückzulegen wären. Für alle genannten Bedürfnisse liegt eine Unterführung im Bereich des Bahnhofs offensichtlich am besten, da die Wege für alle am kürzesten werden.

Lage der
Personen-
unterführung

Gemäss dem aktuellen Kenntnisstand soll sich die Personenunterführung voraussichtlich unmittelbar nördlich des bestehenden Bahnhofsgebäude befinden (zwischen Vers. Nr. 338 und 339).

Eine Ausgestaltung der Unterführung auch für Velofahrende hätte einerseits zur Folge, dass die Unterführung selbst deutlich breiter ausgestaltet werden müsste. Andererseits wären auch breitere Rampenbauwerke notwendig. Für das Velo sollten die Rampen zudem mit möglichst grossen Kurvenradien ausgestattet werden. Aufgrund des geringeren Flächenbedarfs, geringeren Kosten und des geplanten Ausbaus der Binzackerstrasse für den Veloverkehr, ist eine Dimensionierung der Personenunterführung für den Fussverkehr zweckmässig.

Ausbau der
Personen-
unterführung

4.2 Nutzungen

Bauliche Dichte

Eine städtebauliche Machbarkeitsstudie von Salewski Nater Kretz AG (2020), zeigt beispielhaft, wie die zulässige Dichte im Gebiet umgesetzt werden könnte. Die heute mögliche bauliche Dichte wird auf Grund der Lage direkt beim Bahnhof Kempten jedoch eher an der unteren Grenze erachtet und soll deshalb in einem nächsten Schritt nochmals überprüft werden.

Im städtebaulichen Leitbild 2016 ist eine Höhenabstufung zum Gebiet Binzstrasse vorgesehen, wobei den Kleinparzellen an der Binzstrasse keine Kleinmassstäblichkeit vorgeschrieben wird. Ob eine solche Höhenabstufung von den nicht bebauten Flächen zu den Kleinparzellen der Binzstrasse sinnvoll ist, soll im Rahmen der Erarbeitung des städtebaulichen Konzepts überprüft werden. Unterschiedliche bauliche Dichten und Höhen im Gestaltungsplanpflichtgebiet werden nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sofern damit eine hohe städtebauliche Qualität und eine sinnvolle bauliche Etappierung gewährleistet werden kann.

Wohn- und Gewerbenutzungen

Das Areal Binzacher liegt in der Wohnzone mit Gewerbeerleichterung, in der mässig störendes Gewerbe zulässig ist. Die Bau- und Zonenordnung definiert, dass für das Gebiet Binzacher eine zentrumsbildende Bebauung in hoher baulicher Dichte mit Mischnutzungen zu gewährleisten ist.

Ausgangslage
Nutzungen

Gemäss Zielbild (2023) sind Gewerbenutzungen direkt beim Bahnhof Kempten sowie entlang der Motorenstrasse vorgesehen. Weiter sollen überhohe Erdgeschosse beim Vorplatz des Bahnhofs und entlang der Motorenstrasse publikumsorientierte Nutzungen ermöglichen. In der Gebietsanalyse (2023) werden gewerbliche Erdgeschossnutzungen zudem entlang der neuen Achse vorgeschlagen. Der Entwurf des privaten Gestaltungsplans hat einen Anteil von 20% Nicht-Wohnen auf allen Parzellen ausser im Teilgebiet nordwestlich der Binzstrasse vorgesehen, vermutlich aufgrund der Praxis der kantonalen Fachstelle Lärmschutz, wonach bei einem Gestaltungsplan in einer Zone mit Empfindlichkeitsstufe III ein solcher Mindestanteil erforderlich ist. Allerdings ist es bei geringen Lärmbelastungen möglich, mit dem Gestaltungsplan auch die Zuteilung einzelner Teilgebiete zur Empfindlichkeitsstufe II vorzunehmen. Dann könnte dort auch ein geringerer Gewerbeanteil festgelegt werden.

Gewerbenutzungen

Entlang der Motorenstrasse, der Binzackerstrasse und der neuen Achse sowie beim Quartierplatz am Bahnhof ist aus städtebaulicher Sicht erwünscht, dass die Erdgeschosse anderen Nutzungen als dem Wohnen dienen. Damit soll eine gewisse Belebung unterstützt und unattraktive Wohnsituationen verhindert werden.

Preisgünstiges Wohnen

Im Zielbild (2023) ist vorgesehen, auf dem Areal Binzacher variantenreiche Wohnbauten zu schaffen, die Wohnraum für unterschiedliche Lebensphasen und Einkommensklassen bieten. Dazu gehören Mietwohnungen in unterschiedlichen Preisklassen – auch gemeinnützige und/oder preisgünstige – sowie Eigentumswohnungen.

Ausgangslage
preisgünstiges
Wohnen

Der Entwurf des privaten Gestaltungsplans (2023) enthält eine Vorschrift zur Erstellung von 35 preisgünstigen Wohnungen auf den Parzellen der SBB nach den Richtlinien der SBB-Immobilien. Der Stadtrat begrüsst dieses Angebot der SBB ausdrücklich und sprach sich in der Aussprache vom 15. November 2023 für einen Anteil an preisgünstigem Wohnraum von 20 – 25% kombiniert mit einem Anreizsystem aus (z.B. Gewährung des Baus eines zusätzlichen Stockwerks). Die Wetziker Stimmberechtigten haben am 3. März 2024 über die Volksinitiative «Bezahlbare Wohnungen in Wetzikon»

Anteil an
preisgünstigem
Wohnen

und deren Gegenvorschlag abgestimmt. Beide Vorlagen wurden abgelehnt. Falls mit dem öffentlichen Gestaltungsplan eine gegenüber der BZO erhöhte Dichte festgelegt würde, wird ein Anteil an preisgünstigen Wohnungen erwartet (z.B. gemäss § 49b PBG). Das Angebot der SBB, preisgünstige Wohnungen gemäss den Richtlinien der SBB anzubieten, wird nach wie vor begrüsst.

Weitere Nutzungen

Die Gebietsanalyse (2023) hält fest, dass eine gemeinschaftsfördernde Siedlung mit Angeboten / Orten des soziokulturellen Austauschs wie beispielsweise Quartierwohnzimmer, Lernstube oder Gemeinschaftsräumen geschaffen werden soll. Zudem wurde ein Bedarf bezüglich der Schaffung von Kinderbetreuungseinrichtungen, insbesondere von Kindertagesstätten, festgestellt.

Gemäss der aktuellen Schulraumplanung besteht kein Bedarf an Kindergarten und Schulen im Gebiet Binzacher.

4.3 Aussenräume

Quartierplatz

Aus der Gebietsanalyse (2023) geht hervor, dass die Platzsituation am Bahnhof Kempten zu stärken ist. Verwiesen wird dabei auf die BZO (Art. 5 Abs. 10), welche für das Gebiet Binzacher definiert, dass attraktive Platzräume und grosszügige Fusswegverbindungen zu sichern sind. Wo diese im Gebiet Binzacher verortet werden, wird in der BZO nicht spezifiziert. Im Zielbild (2023) wird die Absicht definiert, eine Bahnhof-Platzsituation beidseits der Gleise zu schaffen. Beim Bahnhof Kempten soll ein Quartierplatz mit attraktiver Platzsituation und Velostellplätzen entstehen.

Ausgangslage
Quartierplatz

Halböffentliche Aussenräume

In Art. 5 Abs. 10 BZO werden an die Gebietsentwicklung folgende Vorgaben gemacht: «Im Gebiet Binzacher ist eine zentrumsbildende Bebauung in hoher baulicher Dichte mit Mischnutzungen und attraktiven Platzräumen zu gewährleisten. Durch das Quartier und zur Bahnhaltestelle Kempten sind grosszügige Fusswegverbindungen zu sichern.» Im Zielbild (2023) werden nördlich und südlich der neuen Achse Spiel- und Sportflächen ausgewiesen. Im südlichen Bereich wird zudem ein Quartiergarten verortet. Es werden grosszügige Begegnungsräume mit unterschiedlichen Qualitäten, u.a. eine Wiese fürs Ballspiel beschrieben. Im südlichen Arealteil des privaten Gestaltungsplans (2023) war die Erstellung einer «öffentlichen Parkfläche» (zusammenhängend oder in Form von höchstens zwei separaten Flächen) vorgesehen. Anschliessend stellte die Stadt in der kommunalen Vorprüfung Qualitätsanforderungen an diese Parkfläche.

Ausgangslage
halböffentliche
Freiräume

Die geplante öffentliche Parkanlage Binzfild (Binzackerstrasse), welche an das Areal Binzacher angrenzt, soll als öffentliche Parkanlage mit noch zu definierenden Angeboten ausgestaltet werden. Sie trägt zur Freiraumversorgung der umliegenden Gebiete bei. Zur Sicherstellung der Nächsterholung, welche vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen wie Kleinkinder und ältere Personen zentral ist, sollen im Areal Binzacher halböffentliche Siedlungsgrünräume als Aufenthalts- und Begegnungsorte

Synthese
halböffentliche
Freiräume

erstellt werden. Die Erstellung eines grösseren halböffentlichen Siedlungsgrünraumes mit einer Fläche von ca. 1'500 m² (zusammenhängend oder in Form von höchstens zwei separaten, miteinander verbundenen Flächen) wird als zweckmässig erachtet. Eine solche Fläche leitet sich auch aus den Vorgaben von Art. 5 Abs. 10 BZO her. Hinsichtlich der Ausgestaltung dieses grösseren halböffentlichen Aussenraums wird aufgrund eines offensichtlichen Mangels an Spielflächen bereits auf der Stufe des Entwicklungskonzepts die Erstellung einer Ballspielwiese vorgegeben.

4.4 Weitere Rahmenbedingungen

Quartiersammelstelle

Mit der Inbetriebnahme des neuen Recyclinghofs an der Kreuzung Ried /Industriestrasse im Herbst 2028 kann die Sammelstelle Kempten aufgegeben oder zu einer Quartiersammelstelle verkleinert werden. Die heutige Sammelstelle Kempten kann erst ab dem Bezug des neuen Recyclinghofs zu einer Quartiersammelstelle verkleinert werden. Der Raum der heutigen Sammelstelle Kempten kann erst für andere Nutzungen als zur Entsorgung genutzt werden, wenn auf einer der beiden Gleisseiten eine Quartiersammelstelle erstellt ist. Sie soll demnach im Bereich der Parzelle Nr. 5695 (SBB) platziert werden, bevorzugt wird die Lage im Raum der heutigen Sammelstelle Kempten.

Fernwärme

Die Liegenschaften können ab der Binzacker- und Binzstrasse voraussichtlich ab Herbst 2027 und ab der Motorenstrasse voraussichtlich ab Herbst 2028 mit Fernwärme beliefert werden.

A1 Planerische Rahmenbedingungen und Grundlagen

A1.1 Grundeigentümerstruktur

Das Gebiet Binzacher weist eine komplexe Grundeigentümerstruktur auf. Die insgesamt ca. 50'000 m² verteilen sich auf 34 Parzellen und 22 verschiedene Grundeigentümerschaften.



Abbildung 4: Übersicht Grundeigentümerschaften in Gestaltungsplanpflichtperimeter (Stand: 5.6.2025)

A1.2 Kommunale Richt- und Nutzungsplanung

Kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft

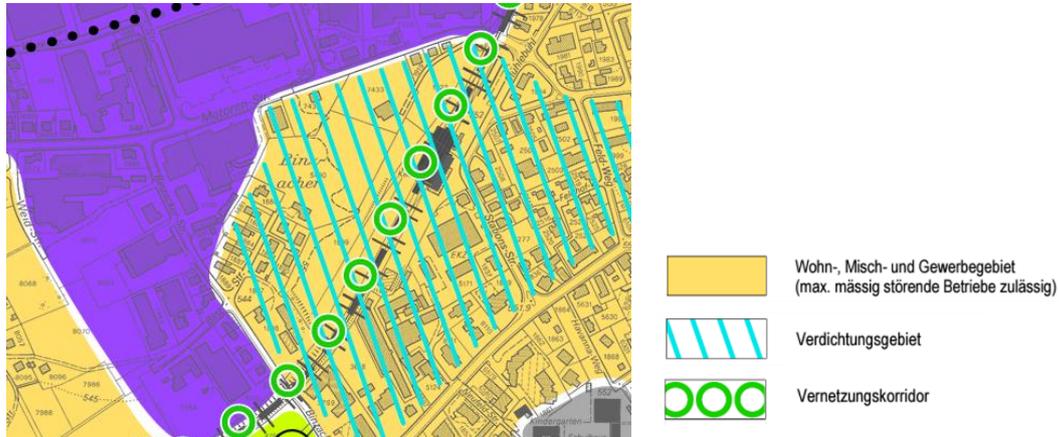


Abbildung 5: Kommunaler Richtplan, Siedlungs- und Landschaftsplan, Gemeindebeschluss 2012

Kommunaler Richtplan MIV und ÖV

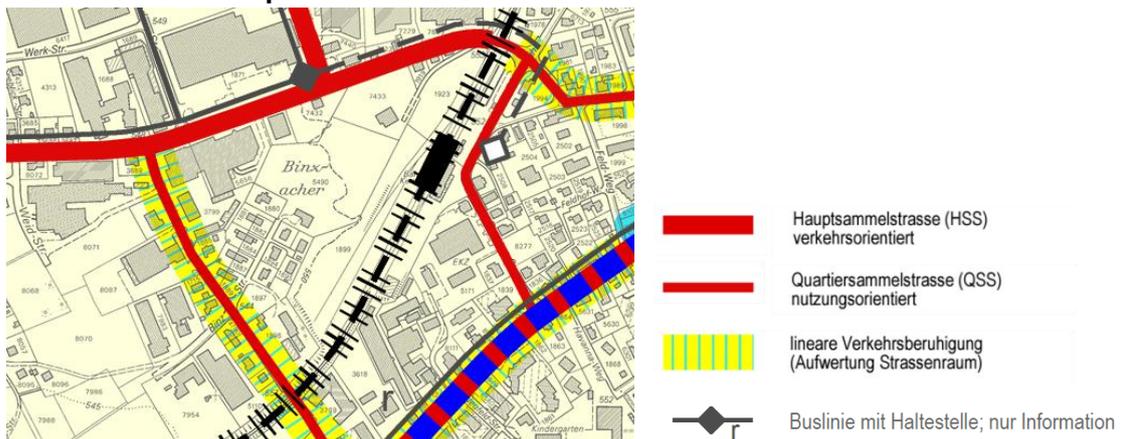


Abbildung 6: Kommunaler Richtplan, Verkehrsplan 1, Gemeindebeschluss 2012

Kommunaler Richtplan Langsamverkehr

Gemäss dem kommunalen Richtplan Langsamverkehr ist entlang der Bahnlinie ein Fuss- und Wanderweg sowie ein Radweg geplant. Westlich des Bahnhofs Kempten ist eine Veloparkierungsanlage vorgesehen. Entlang der neuen Achse ist ein Fuss- und Wanderweg festgelegt. Im Areal Binzacher sind an vier Standorten Ausgangspunkte für neue Fuss- und Wanderwegverbindungen definiert. An der Motorenstrasse, auf Höhe der Kastellstrasse, ist eine Verbesserung der Querung / des Übergangs vorgesehen.

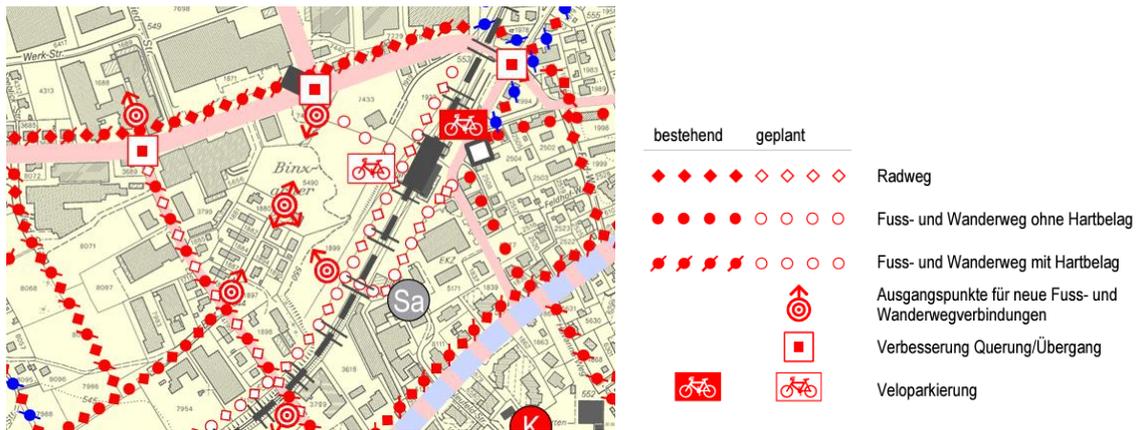


Abbildung 7: Kommunalen Richtplan, Verkehrsplan 2, Gemeindebeschluss 2012

Nutzungsplanung

Das Areal Binzacher liegt in der Wohnzone mit Gewerbebeerleichterung WG3.3 mit Lärmempfindlichkeitsstufe ES III und wird mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert. In der Wohnzone mit Gewerbebeerleichterung WG3.3 ist mässig störendes Gewerbe zulässig. Der Anteil für Wohn- und/oder Gewerbenutzung ist nicht beschränkt.

Die Bau- und Zonenordnung definiert, dass für das Gebiet Binzacher eine zentrumsbildende Bebauung in hoher baulicher Dichte mit Mischnutzungen und attraktiven Platzräumen zu gewährleisten ist. Durch das Quartier und zur Bahnhaltestelle Kempten sind grosszügige Fusswegverbindungen zu sichern.

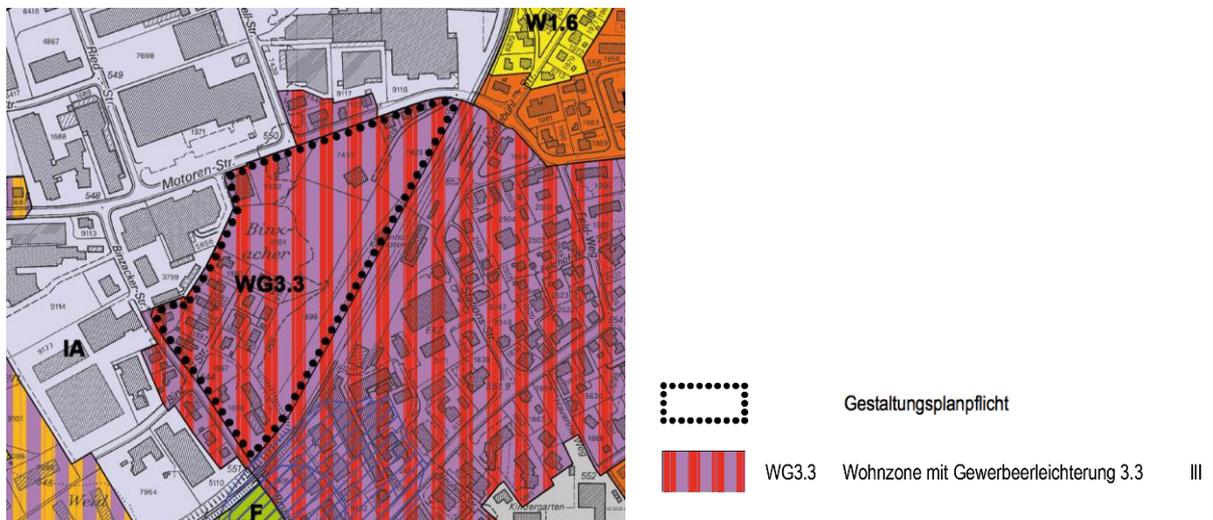


Abbildung 8: Zonenplan, genehmigt 21.07.15

Baulinien

Im Bereich des Gestaltungsplan-Perimeters sind entlang der Motorenstrasse und der Binzackerstrasse sowie im Bereich der Binzstrasse und der Verlängerung der Binzstrasse kommunale Verkehrsbaulinien festgesetzt.

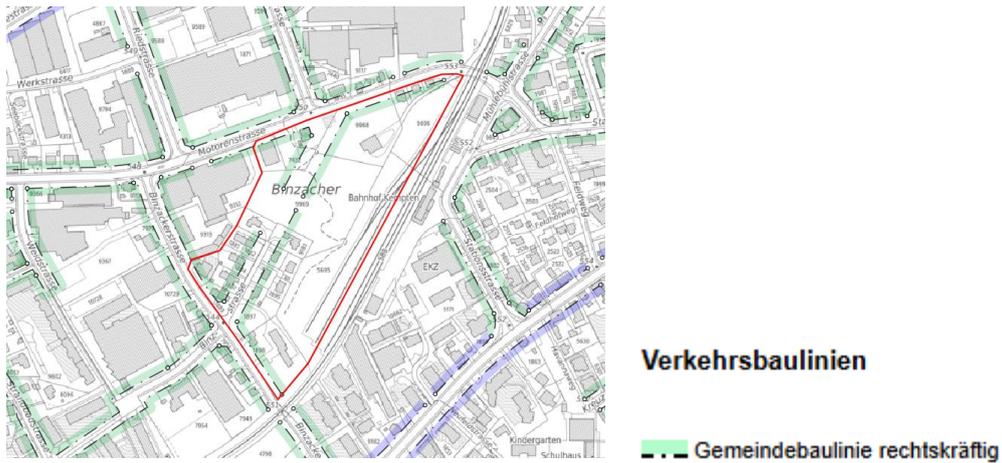


Abbildung 9: Verkehrsbaulinien

Kommunales Natur- und Landschaftsschutzinventar

Die Bahnböschungen und Gleisanlagen im Areal Binzacher sind als Trockenstandorte inventarisiert. Der inventarisierte Baum existiert mittlerweile nicht mehr.



Abbildung 10: Objekte des kommunalen Natur- und Landschaftsschutzinventars im Siedlungsgebiet, Quelle: Grünraumkonzept 29.08.22

Räumliches Entwicklungskonzept (REK) 2010

Im Quartiersteckbrief für das Quartier Binz werden im räumlichen Entwicklungskonzept neue Volumen und ein Landschaftsraum ausgewiesen. Das Quartier Binz soll durch eine übergeordnete Freiraumstruktur an den Naherholungsbereich Riet angebunden werden. Innerhalb der Netzstruktur soll der Vorplatz zum Bahnhof Kempten eine Schlüsselposition einnehmen.

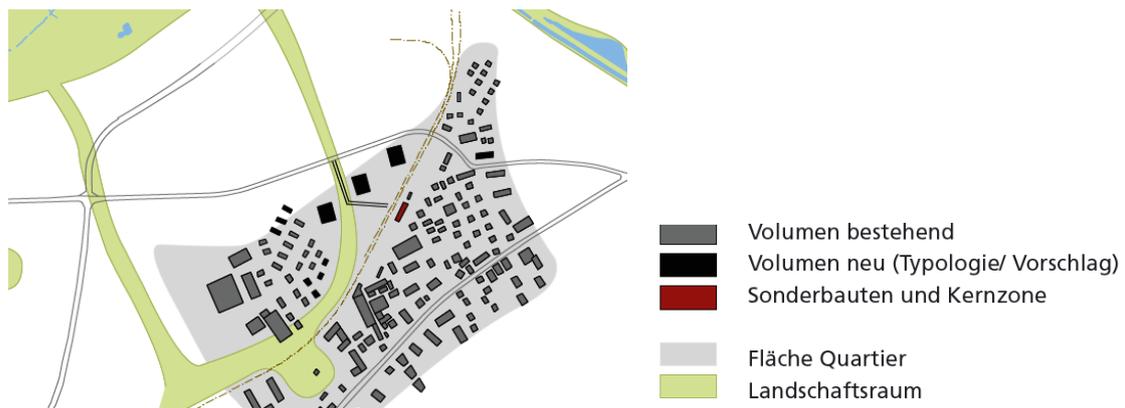


Abbildung 11: Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes Quartier Binz,
Quelle: REK 2010

Grünraumkonzept 2022

Gemäss dem Grünraumkonzept 2022 sind im Gebiet Binzacher folgende Themen zu beachten:

- Erhöhung Grünflächenanteil
- Steigerung ökologische Qualitäten und stärkere Vernetzung
- Erhöhung Baumbestand und Gehölzanteil
- Eindämmung invasiver Arten
- Erhöhung öffentlicher Freiräume und deren Qualität
- Minderung der Hitzebelastung (Steigerung Grünanteil und Sickerfähigkeit, Sicherung Kaltluftströme)

A1.3 Überkommunale Richtpläne

Kantonaler Richtplan

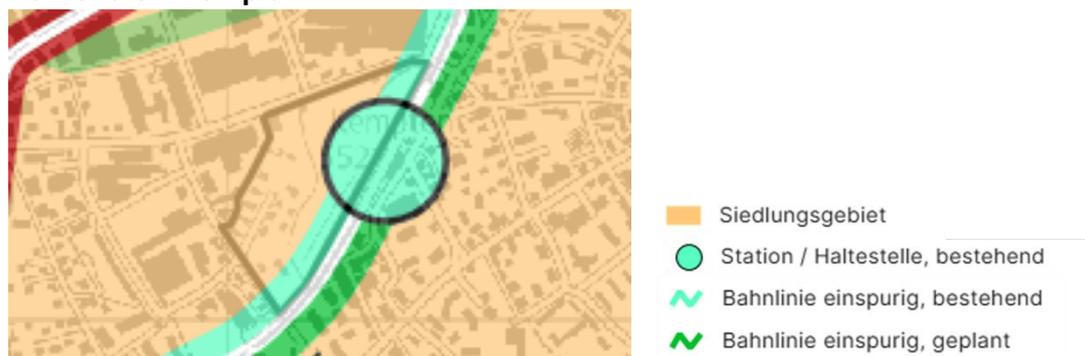


Abbildung 12: Kantonaler Richtplan Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) Stand: 11.03.24

Regionaler Richtplan Siedlung und Landschaft

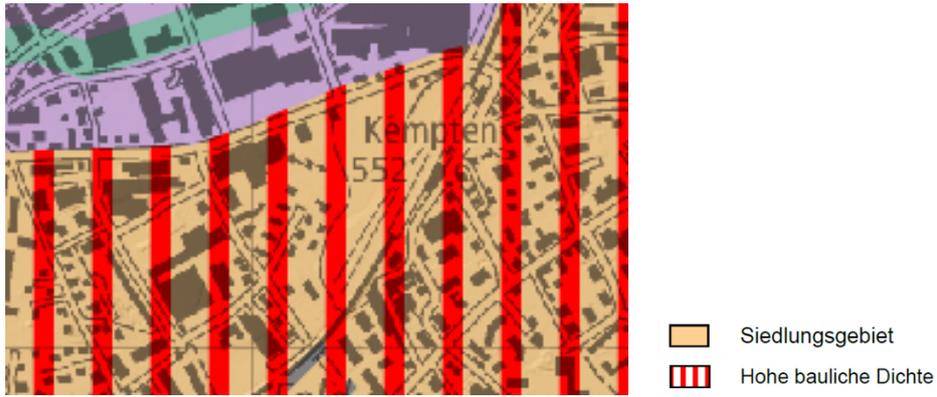


Abbildung 13: Regionaler Richtplan, Karte Siedlung und Landschaft, Stand 29.06.22

Regionaler Richtplan Verkehr

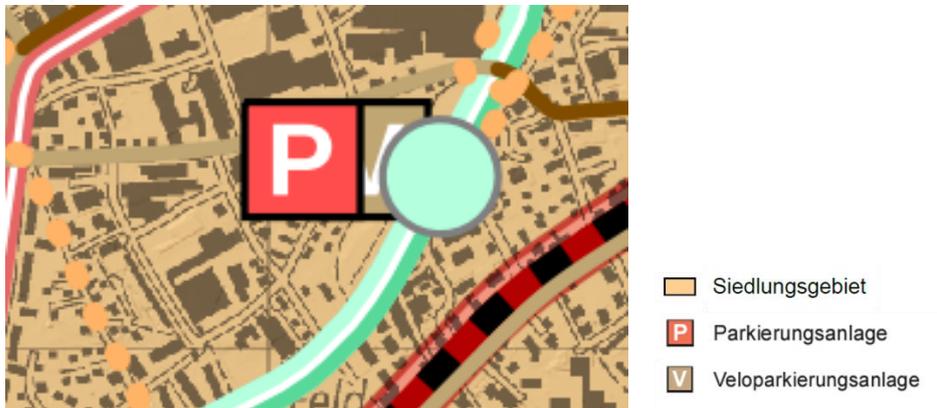
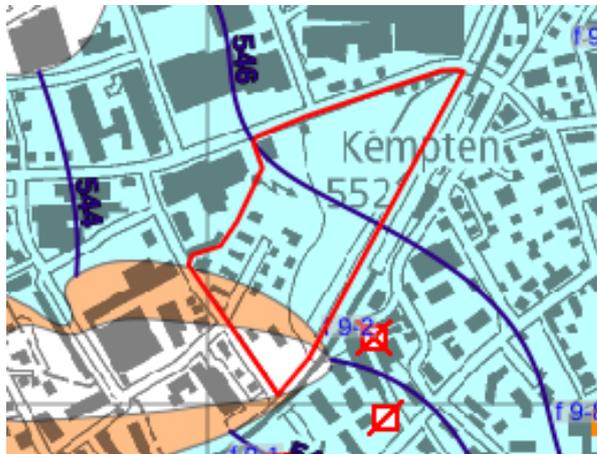


Abbildung 14: Regionaler Richtplan, Karte Verkehr, Stand 29.06.22

A1.4 Übrige Grundlagen

Grundwasser



Schotter-Grundwasserleiter in Tälern

- Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2m) oder geringer Durchlässigkeit, Randgebiet mit unterirdischer Entwässerung zum Grundwassernutzungsgebiet
- Gebiet mittlerer Grundwassermächtigkeit (2 bis 10m)

Abbildung 15: Grundwasserschutzkarte (Mittelwasserstand)

Standortbelastungen



KbS-Standorte

Ablagerungs-standort	Betriebs-standort	Unfall-standort	Belastungsgrad
			Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten Belastet, unter-suchungsbedürftig Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
			
			

Abbildung 16: Kataster der belasteten Standorte (KbS)