

wetzikon 



REK Wetzikon
Räumliches Entwicklungskonzept



Vorwort

Liebe Wetzikerinnen und Wetziker

Der Kontrast zwischen den ländlichen und städtischen Baustrukturen mit der umfliessenden, natürlichen Landschaft macht Wetzikon zu einem attraktiven und einmaligen Standort. Das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum der jüngsten Vergangenheit und die grosse Anzahl Arbeitsplätze sind ein Spiegelbild dieser Attraktivität. Über 10'500 Menschen finden hier eine Arbeit und rund 22'000 Personen haben in Wetzikon ihr zu Hause.

Die Stadt Wetzikon blickt auf eine rasche Entwicklung in den vergangenen Jahren zurück. Die Bevölkerungszahl legte in den letzten 10 Jahren um rund 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner zu. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von knapp 2.0 %, was deutlich über dem kantonalen Mittel von 1.2 % liegt. Damit verbunden gibt es aber auch bekannte und neue Herausforderungen zu meistern. Die Verkehrsbelastung in Unterwetzikon und auf den übrigen Hauptachsen ist beträchtlich. Die Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie die Anliegen von Schülern, Radfahrern oder Quartierbewohnern im Speziellen stehen ebenso auf der Agenda wie die Entwicklung von bedeutenden Arealen in Ober- und Unterwetzikon, die Siedlungserneuerung oder Energiefragen, um nur einige Entwicklungsschwerpunkte zu nennen.

Mit dem Bau der Oberlandautobahn und dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird das ganze Zürcher Oberland einen weiteren Entwicklungsschub erleben und den prosperierenden Wirtschaftsgürtel zusätzlich stärken. Dank dieser wichtigen Infrastrukturen rücken die Stadt Zürich und der Flughafen Kloten noch näher an Wetzikon. Diese Entwicklung bietet Chancen, birgt aber auch Gefahren.

Der Gemeinderat hat darum zusammen mit Interessierten aus der Wetziker Bevölkerung an zwei ganztägigen Workshops die Grundlagen für die künftige Stadtentwicklung erarbeitet und in einem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) zusammengefasst. Sie wurden dabei durch ein Team von Fachplanern und der Stadtverwaltung unterstützt.

Das Ergebnis ist bemerkenswert und zeugt von einem hohen Engagement aller beteiligten Akteure. Gerne lade ich Sie ein, das reich illustrierte REK kennen zu lernen und sich für die Wetziker Zukunft zu engagieren. Das REK wird Grundlage sein für die bereits angekündigte Überarbeitung der Richt- und Nutzungsplanung. Es gibt damit robuste Signale, wie die Richtplanung, die Bau- und Zonenordnung sowie der Zonenplan in Teilbereichen revidiert werden müssen. Gestützt auf das REK wird der Wetziker Souverän zusammen mit dem Gemeinderat in den nächsten Monaten einen intensiven Dialog führen und zukunftsweisende Beschlüsse fassen. Damit wird die Grundlage geschaffen, dass sich Wetzikon zu einer herausragenden Adresse im Zürcher Oberland weiterentwickeln kann.

Ich bedanke mich im Namen des Gemeinderates und des Projektteams für Ihre grosse Unterstützung und die zahlreichen Visionen, Ideen und Anregungen, die Sie als aktive Bevölkerung in diesen Prozess eingebracht haben.

Ruedi Rüfenacht, Planungsvorstand

Zusammenfassung

Der Bericht des REK besteht aus **drei Leitideen**, **einem Konzept**, in dem die drei Fachbereiche zusammengeführt werden, und **Quartiersteckbriefen**, welche die unterschiedlichen Quartiere beschreiben und individuelle Entwicklungsleitlinien definieren. Die Umsetzbarkeit des Konzepts wird in neun **konkreten Umsetzungsbeispielen** dargelegt. Im Ausblick befindet sich eine Übersicht über die zu ergreifenden **Massnahmen**.

ZIEL

Das Ziel des REKs besteht im Aufzeigen der qualitätsvollen langfristigen räumlichen Entwicklung der Stadt und in der **Koordination** sowie Abstimmung der Schwerpunktthemen **Städtebau**, **Freiraum** und **Verkehr**. Mit dem REK werden sowohl die Stossrichtung als auch die Handlungsfelder der angestrebten räumlichen Entwicklung von Wetzikon bezeichnet. Das REK ist allerdings auch als Prozess zu verstehen und somit ein **Instrument für den Dialog**. In zwei ganztägigen Workshops wurde dem Diskurs eine Plattform gegeben. Die Akzeptanz dieser Form der Beteiligung lässt sich an der **grossen Anzahl von rund 80 Teilnehmern** erkennen.



Workshopteilnehmer [Quelle: B. Breitenmoser, SKW]

RAHMENBEDINGUNGEN

Derzeit werden der kantonale und der regionale Richtplan revidiert. In Wetzikon sind keine Veränderungen des Siedlungsgebiets zu erwarten. Dies bedeutet, dass die **Bauzonengrenzen** in ihren äusseren Abgrenzungen **nicht erweitert** werden können. Der rechtsgültige Zonenplan verfügt über eine rechnerische Kapazität von 26'500 Einwohnern und rund 13'000 Arbeitsplätzen. Dieses Potenzial genügt voraussichtlich für den Bedarf der nächsten 15 Jahre. Darüber hinaus gehendes Wachstum wird durch eine **Verdichtung nach innen** geschehen müssen. Dabei stehen künftig qualitatives Wachstum mit **zukunfts-tauglichen Siedlungen, hochwertigen öffentlichen Aussenräumen und einer attraktiven ÖV-Erschliessung** im Vordergrund.

DREI LEITIDEEN

Das Konzept baut auf drei Leitideen auf:

Städtebau:

Wetzikon, wo Qualität nach oben zeigt.

- Stadtquartiere neben Dorfquartieren

Freiraum:

Wetzikon, wo Landschaft vor der Haustüre beginnt.

- vielfältig – natürlich – schön

Verkehr:

Wetzikon, wo man zu Fuss gut fährt.

- direkt – attraktiv – sicher



Städtebau



Freiraum



Verkehr

KONZEPT

Aus den Leitlinien wurde ein Konzept mit den folgenden Kernanliegen erarbeitet:

- **Quartiere**, die entsprechend ihrer Funktion, Lage und Identität gestärkt werden,
- **Verdichtungsbereiche**, in denen qualitätsvolle städtische Strukturen angestrebt werden,
- **Hochhäuser** werden nur unter bestimmten Bedingungen und an S-Bahnhaltestellen zugelassen,
- **Fjorde**, die wie Landschaftsfinger in die Stadt reichen und zu hochwertigen öffentlichen Aufenthaltsräumen entwickelt werden,
- das **Riet**, das die Stadtstruktur durchdringt und an dessen Peripherie neue Quartiere mit hochwertigen Mischnutzungen entstehen sollen,
- die sukzessive Umgestaltung der **Bahnhofstrasse**, zu einem aufenthaltsfreundlichen, und attraktiven innerstädtischen öffentlichen Raum mit vielfältigem Nutzungsangebot,
- **Fusswege**, die attraktive Verbindungen sicherstellen und verbessern,
- **Velowege**, die tauglich sind für Alltags- und Freizeitrouen,
- **Hauptverkehrsstrassen**, die den Verkehr aufnehmen und somit die übrigen Strassen und Wege entlasten.

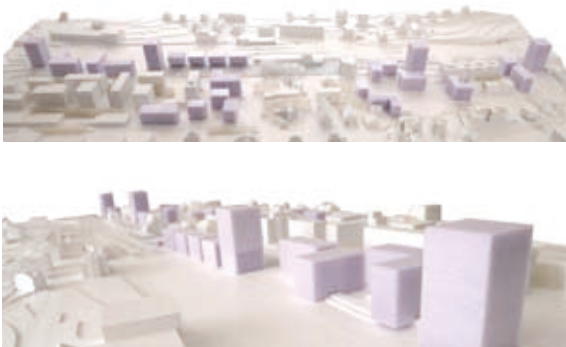
QUARTIERSTECKBRIEFE

Die Quartiersteckbriefe sind ein zentrales Element zur Steuerung der künftigen Siedlungsentwicklung. So werden für jedes Quartier die spezifischen **Entwickungsleitlinien** aufgezeigt. Dabei können **dynamische Quartiere**, wie z.B. das Industrie-Quartier Weid, in denen grosse Entwicklungspotenziale vorhanden sind, unterschieden werden von **Quartieren** wie z.B. Ettenhausen, **die in ihren Strukturen zu bewahren sind**, aber in denen auch keine grossen Entwicklungen zu erwarten sind. Sie zeigen auf, in welchen Bereichen Wetzikon „Stadt“ wird und in welchen es „Dorf“ bleibt.

UMSETZUNGSBEISPIELE

Die neun Umsetzungsbeispiele umfassen die Themen:

- Hochhäuser in Wetzikon,
- das Zentrum Unterwetzikon,
- das Konzept der Fjorde am Beispiel Schönauf,
- die Umsetzungsprinzipien der Wegverbindungen im konzeptionellen „Riet“,
- den Zentrumsraum Untere Bahnhofstrasse,
- die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt,
- Fahrbahnhaltestellen für den ÖV am Beispiel der Oberen Bahnhofstrasse,
- Platzgestaltungen am Beispiel des Bachtelkreisel,
- Fahrbahneinengungen am Beispiel der Usterstrasse.



Modellstudie Bahnhof Unterwetzikon [Quelle: yz]

MASSNAHMEN

Das REK bildet die Grundlage für die Überarbeitung der Richt- und Nutzungsplanung. Daher ist bei vielen Konzeptbausteinen zunächst die Sicherung in den entsprechenden Planungsinstrumenten in Angriff zu nehmen. Andere Massnahmen, wie den Fussverkehr als „Prüfstein“ für alle Projekte anzuwenden, können sofort

Impressum

Herausgeber

Gemeinderat Wetzikon

verabschiedet am 16.6.2010

Projektteam

Patrick Neuhaus
Thomas Gerber

Stadt Wetzikon, Stadtplaner
Stadt Wetzikon, Bereichsleiter Hochbau

Maresa Schumacher
Andreas Nütten

yellow z, Zürich

Lukas Schweingruber
Dominik Bückers
Carolin Fickinger

Schweingruber, Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich

Willi Hüsler
Janet Fasciati

IBV Hüsler AG, Zürich

Bernadette Breitenmoser
Sidonia Codina

Bernadette Breitenmoser Raumplanung, Zürich

Projektleitung, Konzept, Gestaltung

Peter von Känel
Nicole Kesting

Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich

Druck
Zu beziehen bei

DT Druck-Team, Wetzikon
Stadt Wetzikon
Stadtplanung
www.stadtplanung-wetzikon.ch

REK Wetzikon

Lesehilfe

01 Einleitung

02 Rahmenbedingungen

03 Analyse und Leitideen

04 Konzept

05 Quartiersteckbriefe

06 Umsetzungsbeispiele

07 Ausblick

08 Anhang

Inhaltsverzeichnis

01	Einleitung	1
01.1	Ausgangslage	2
01.2	Ziele	3
01.3	Inhalt und Aufbau des REK	4
01.4	Erarbeitungsprozess	5
01.5	Projektorganisation	6
01.6	Fazit	6

02	Rahmenbedingungen	7
02.1	Einleitung	8
02.2	Grundlagen des Bundes	8
02.3	Kanton	10
02.4	Region	14
02.5	Gemeinde	15
02.6	Wichtige Projekte in Wetzikon	21
02.7	Ergebnisse aus den Workshops	22
02.8	Fazit	26

03	Analyse und Leitideen	27
03.1	Wetzikon, wo Qualität nach oben zeigt. Stadtquartiere neben Dorfquartieren	29
03.2	Wetzikon, wo die Landschaft vor der Haustüre beginnt. vielfältig – natürlich – schön	39
03.3	Wetzikon, wo man zu Fuss gut fährt. direkt – attraktiv – sicher	49
03.4	Fazit	56

04	Konzept	57
04.1	Einleitung	59
04.2	16 Quartiere - Eine Stadt	60
04.3	Innere Verdichtung und Hochhäuser	61
04.4	Fjorde	63
04.5	Riet	64
04.6	Zentrumsraum, Abschnitt Untere Bahnhofstrasse	65
04.7	Fussverkehr	66
04.8	Veloverkehr	71
04.9	Motorisierter Individualverkehr	74
04.10	Fazit	78

05	Quartiersteckbriefe	79
05.1	Binz	82
05.2	Bühl	84
05.3	Egg	86
05.4	Ettenhausen	88
05.5	Feld	90
05.6	Grund	92
05.7	Guldisloo	94
05.8	Kempton	96
05.9	Leisihalden/ Oberkempton	98
05.10	Morgenhalden	100
05.11	Robank	102
05.12	Robenhausen	104
05.13	Schöneich	106
05.14	Weid	108
05.15	Widum	110
05.16	Zentrumsraum	112
05.17	Fazit	114

06	Umsetzungsbeispiele	115
06.1	Hochhäuser in Wetzikon	116
06.2	Zentrum Unterwetzikon	123
06.3	Fjorde - das Beispiel Schöna	129
06.4	Umsetzungsprinzipien der Wegverbindungen im „Riet“	134
06.5	Zentrumsraum, Abschnitt Untere Bahnhofstrasse	138
06.6	Anbindung Bahnhof zur Stadt	142
06.7	Fahrbahnhaltestellen des öV	143
06.8	Platzgestaltung	144
06.9	Fahrbahneinengungen	145

07	Ausblick	147
07.1	Einleitung	148
07.2	Planungsinstrumente	148
07.3	Massnahmen	149
07.4	Grundsätze der Nachhaltigkeit	152
07.5	Nicht Bestandteil des REK	155

08	Anhang	157
08.1	Abkürzungsverzeichnis	158

01

Einleitung





Wetzikon [Quelle: yz, Bearbeitung SKW]

01.1 AUSGANGSLAGE

Die Stadt Wetzikon wird aus siedlungsplanerischer Sicht durch urbane und ländliche Stadtkörper geprägt, welche in die sanfte Hügel- und Rietlandschaft des Zürcher Oberlandes eingebettet sind. Der Kontrast zwischen den ländlichen und städtischen Baustrukturen mit der umfliessenden, natürlichen Landschaft macht Wetzikon zu einem attraktiven Wohnort, was auch das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum der jüngsten Vergangenheit dokumentiert. Im Jahre 1999 zählte Wetzikon noch 17'648 Einwohner, Ende 2009 waren es bereits 21'532 Einwohner, womit Wetzikon sich zur sechstgrössten Gemeinde im Kanton Zürich entwickelt hat. Die zahlreichen Bildungsstätten, das vielseitige Arbeitsplatzangebot, die attraktiven Sport- und Freizeitangebote oder die herausragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr komplettieren das reiche Angebot und machen Wetzikon zum Zentrum des Zürcher Oberlandes mit hoher Lebensqualität.

Wetzikon wird aber auch vor verschiedene Herausforderungen gestellt. Die Verkehrsbelastung in Unterwetzikon und auf den übrigen Hauptachsen ist beträchtlich. Mit dem Bau der Oberlandautobahn wird das ganze Zürcher Oberland und somit auch die Stadt Wetzikon noch direkter an die Stadt Zürich, den Flughafen und das übrige Hochleistungsstrassennetz angebunden.

Daraus dürfte ein weiterer Entwicklungsschub in der Region resultieren, der Chancen bietet, aber auch Gefahren birgt. Die bekannten und die sich abzeichnenden **Herausforderungen** will der Gemeinderat **frühzeitig und aktiv angehen**.



Orthofoto von Wetzikon [Quelle: Swissimage]

01.2 ZIELE

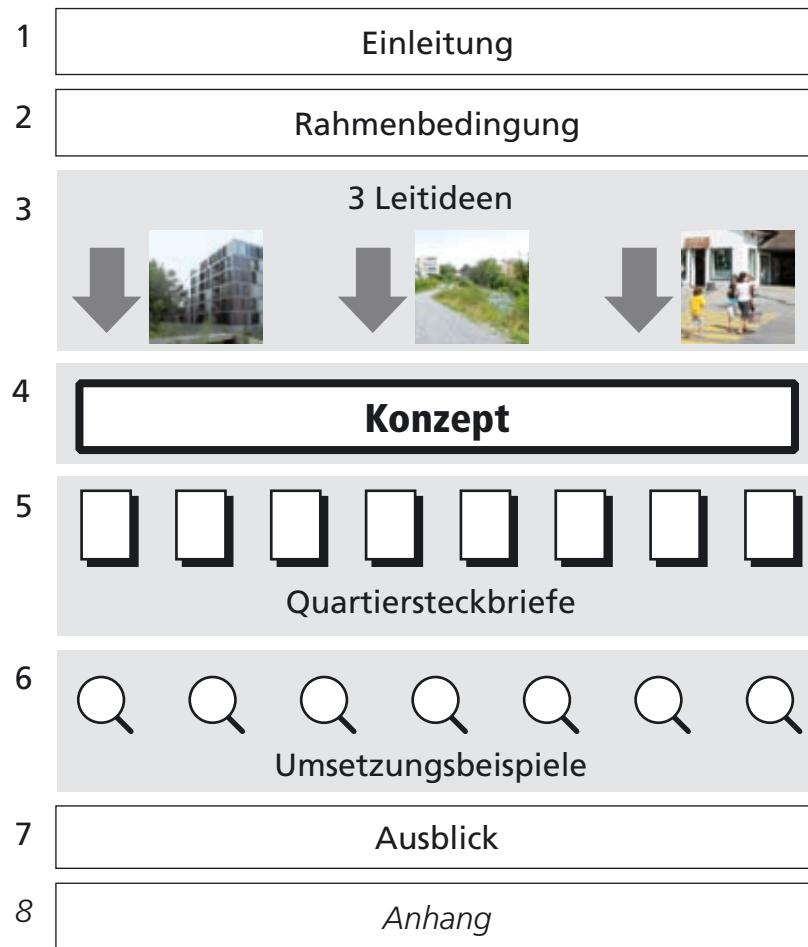
Das Ziel des REKs besteht im Aufzeigen der qualitätsvollen langfristigen räumlichen Entwicklung der Stadt und auch in der **Koordination** und Abstimmung der Schwerpunktthemen Städtebau, Freiraum und Verkehr. Mit dem REK werden sowohl die Stossrichtung als auch die Handlungsfelder der angestrebten räumlichen Entwicklung von Wetzikon bezeichnet.

Das REK ist kein rechtlich definiertes Planungsinstrument wie zum Beispiel der Zonenplan. Beim REK handelt es sich vielmehr um ein **Führungsinstrument**, das den Gemeinderat und die Verwaltung dabei unterstützt, künftige Planungen in die wünschbare Richtung zu lenken. Das REK wird zudem als **dynamisches Planungsinstrument** verstanden, das im Sinne einer rollenden Planung periodisch durch den Gemeinderat auf seine Erfüllung überprüft und bei Bedarf aktualisiert wird.

Inhaltlich verfolgt die Stadt Wetzikon mit dem REK eine **Aufwertung des Wohn- und Arbeitsstandortes**, verbunden mit **Verbesserungen im Bereich Verkehr** und den **öffentlichen Räumen**.

Eine wichtige Rolle spielt auch die inhaltliche und zeitliche Koordination von Tätigkeiten und Instrumenten. Daher kann das REK auch als **konzeptionelle Grundlage für die nachfolgende Richt- und Nutzungsplanung**, aber auch für einzelne Entwicklungsprojekte der öffentlichen Hand oder für private Investoren dienen.

Das REK ist allerdings auch als Prozess zu verstehen und somit ein **Instrument für den Dialog**. Mit Hilfe des begleitenden Mitwirkungsprozesses konnten die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung und der verschiedenen Vereine und Gruppierungen in die Planung einbezogen werden.

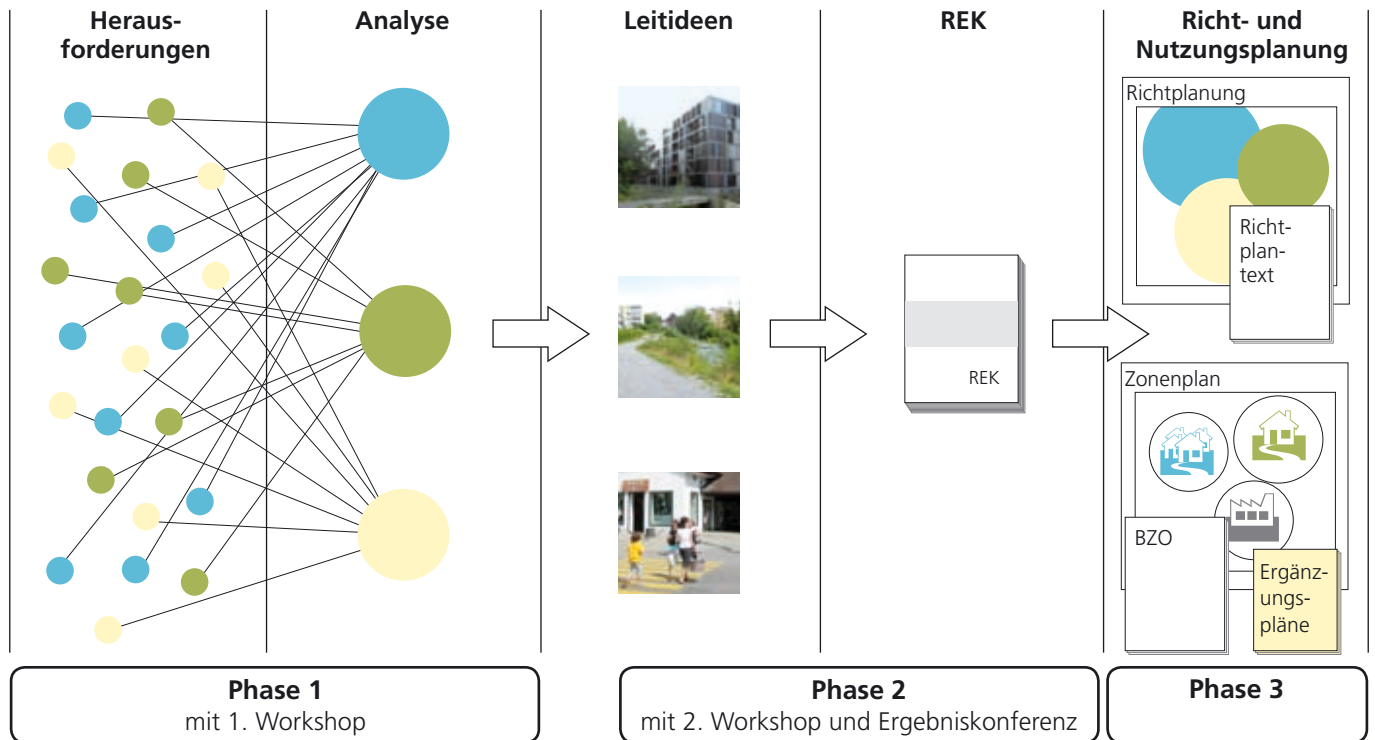


Aufbau des REK [Quelle: SKW]

01.3 INHALT UND AUFBAU DES REK

Das REK ist in sieben Kapitel unterteilt und wird durch einen Anhang, wie in der oben stehenden Grafik dargestellt, ergänzt. Das erste Kapitel leitet in die Thematik ein. Im zweiten Kapitel werden die Rahmenbedingungen dargestellt, in die sich das REK einfügt. Hier werden sowohl die Planungsinstrumente auf den unterschiedlichen Ebenen, als auch die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung und die laufenden Planungen vorgestellt, die das REK beeinflussen. So sind bereits vorhandene konzeptionelle **Grundlagen** wie z.B. das «Städtebauliche Leitbild Widum» oder die «Verkehrsstudie Stadtzentrum Oberwetzikon» **in die Planungen eingebunden**.

Im dritten Kapitel werden die drei Leitideen der unterschiedlichen Fachdisziplinen vorgestellt, aus denen das Konzept (Kapitel 04) entwickelt wird. Kapitel fünf besteht aus verschiedenen Quartiersteckbriefen, in denen die einzelnen Quartiere analysiert werden und jeweils Hinweise auf die angestrebten Entwicklungen gegeben werden. In Kapitel sechs werden die Auswirkungen des Konzepts und der Quartiersteckbriefe dargestellt, indem für ausgewählte Bereiche Umsetzungsbeispiele vorgestellt werden. Diese zeigen eine beispielhafte Umsetzung der Vorgaben auf. Im letzten Kapitel wird ein Ausblick auf die weiteren Planungsschritte sowie deren zeitlichen Verlauf gegeben.



Planungsablauf des REK [Quelle: SKW]

01.4 ERARBEITUNGSPROZESS

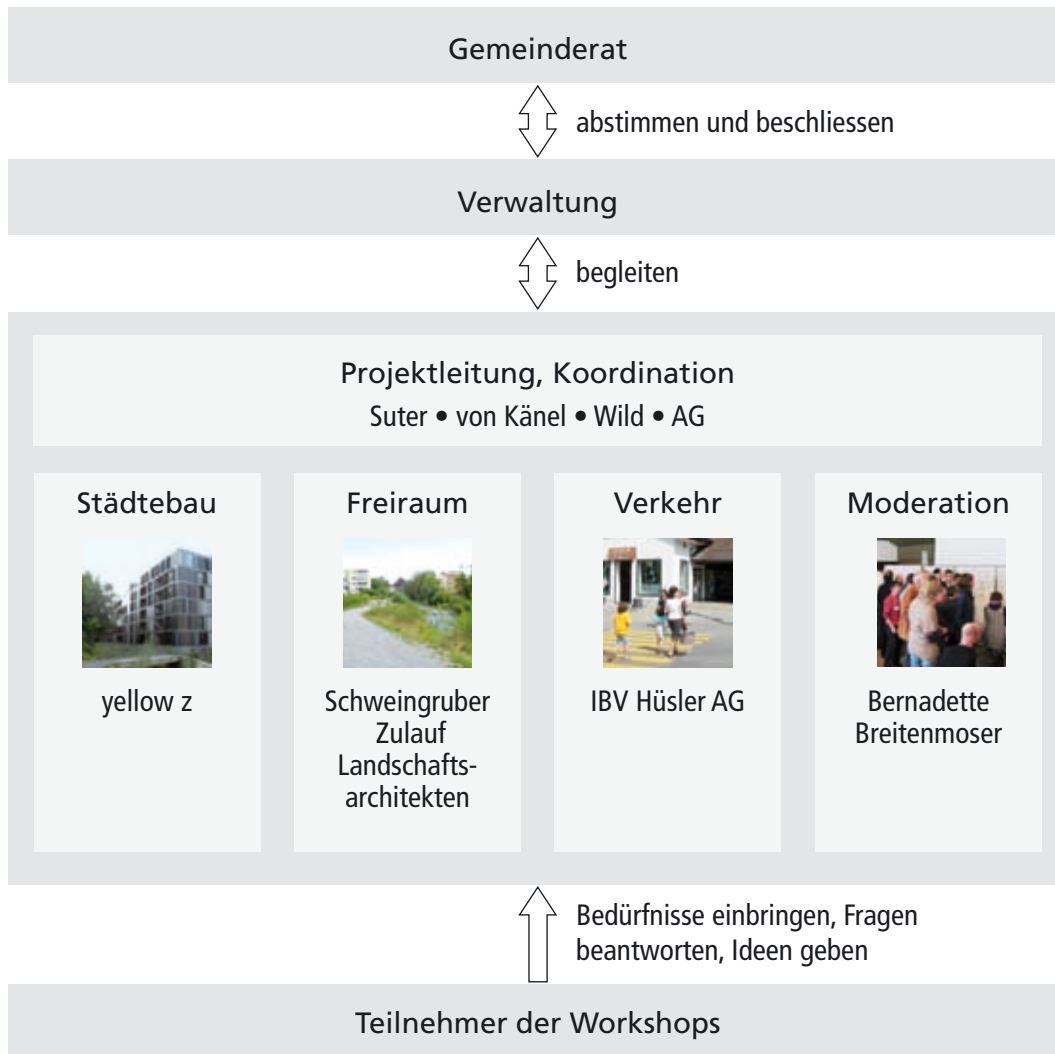
Die Erarbeitung des räumlichen Stadtentwicklungskonzeptes wurde als **kooperativer Planungsprozess** gestaltet. Die Erfahrung zeigt, dass der frühzeitige Einbezug der Bevölkerung und weiterer wichtiger Kooperationspartner insgesamt zu einer höheren Akzeptanz der Planungen führen. Das **Mitleben** und **Mitgestalten** der Entwicklung von Beginn an, führt zu einem Begreifen und Verstehen des Prozesses und der Planungsinhalte. Dadurch wird ein solides Fundament für die Ausarbeitung des REK und die Revision der Richt- und Nutzungsplanung geschaffen.

Die Planung ist darum als Prozess zu verstehen. Diskussionen sollen in Gang gesetzt, Vertrauen aufgebaut und Zustimmung erzeugt werden. Der Weg gewinnt an Bedeutung, die Spielräume werden wichtiger und damit auch die Kreativität. Im Zentrum des Prozesses stehen Handlungen wie kooperieren, moderieren, mittragen und überzeugen. Ein solches Vorgehen stellt gewisse Anforderungen an die Partner. Sie sollen gemeinsam Ideen entwickeln, an Veränderungen glauben und sich als gleichwertige Partner fair behandeln. Zudem dient es einer offenen Informationspolitik.

Wetzikon will ihre künftigen Planungen auf die Bedürfnisse der Bewohner abstimmen. Daher wurde dem Diskurs mit der Bevölkerung an zwei ganztägigen Workshops eine Plattform gegeben. Die Akzeptanz dieser Form der Beteiligung lässt sich an der grossen Zahl von **ca. 80 Teilnehmenden** erkennen.

Dieser transparente Planungsprozess soll auch für die kommende Revision der Richt- und Nutzungsplanung wegleitend sein.

Auf fachlicher Seite wurden das REK und auch die Workshops durch ein interdisziplinäres Team von verschiedenen Planungsbüros erarbeitet und vorbereitet.



Projektorganisation [Quelle: SKW]

01.5 PROJEKTORGANISATION

Das REK und die begleitenden Workshops wurden durch ein interdisziplinäres Team erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit der Verwaltung und wurde durch das Wissen der Bevölkerung in den Workshops unterstützt.

Der Beschluss erfolgte durch den Gemeinderat.

01.6 FAZIT

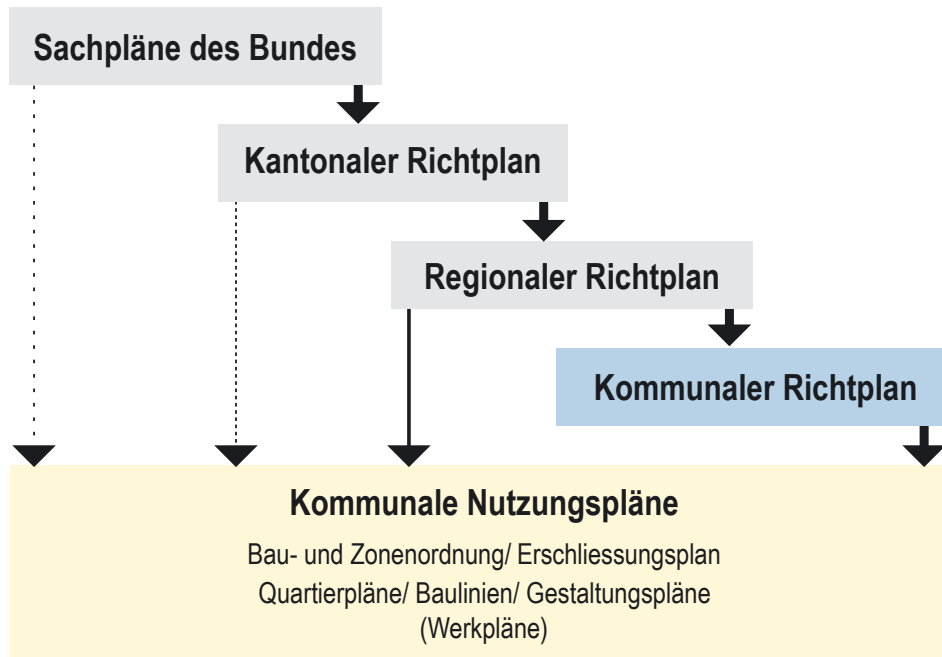
Der Zeithorizont des REK ist auf ca. 20-25 Jahren ausgelegt. Die Ziele zu erreichen wird von allen Planungsbeteiligten einiges an **Einsatz, Kompromissfähigkeit und Enthusiasmus** abverlangen. Gemeinsames Handeln und ein lebendiger Dialog werden notwendig sein. Ein wichtiges Ziel konnte bereits erreicht werden: Das REK ist auf ein grosses Interesse gestossen, was die **engagierte Mitwirkung an den Workshops** gezeigt hat.

Für dieses Engagement gebührt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein herzliches Dankeschön!

02

Rahmenbedingungen





Wirkungen der Richt- und Nutzungspläne [Quelle: SKW]

02.1 EINLEITUNG

Das Schweizer Planungssystem ist hierarchisch strukturiert. Der untergeordnete Planungsträger muss dabei jeweils die Festlegungen der übergeordneten Planung übernehmen bzw. bei seinen Handlungen beachten. Konkret legt z.B. der Kanton die Grenzen des Siedlungsgebiets fest.

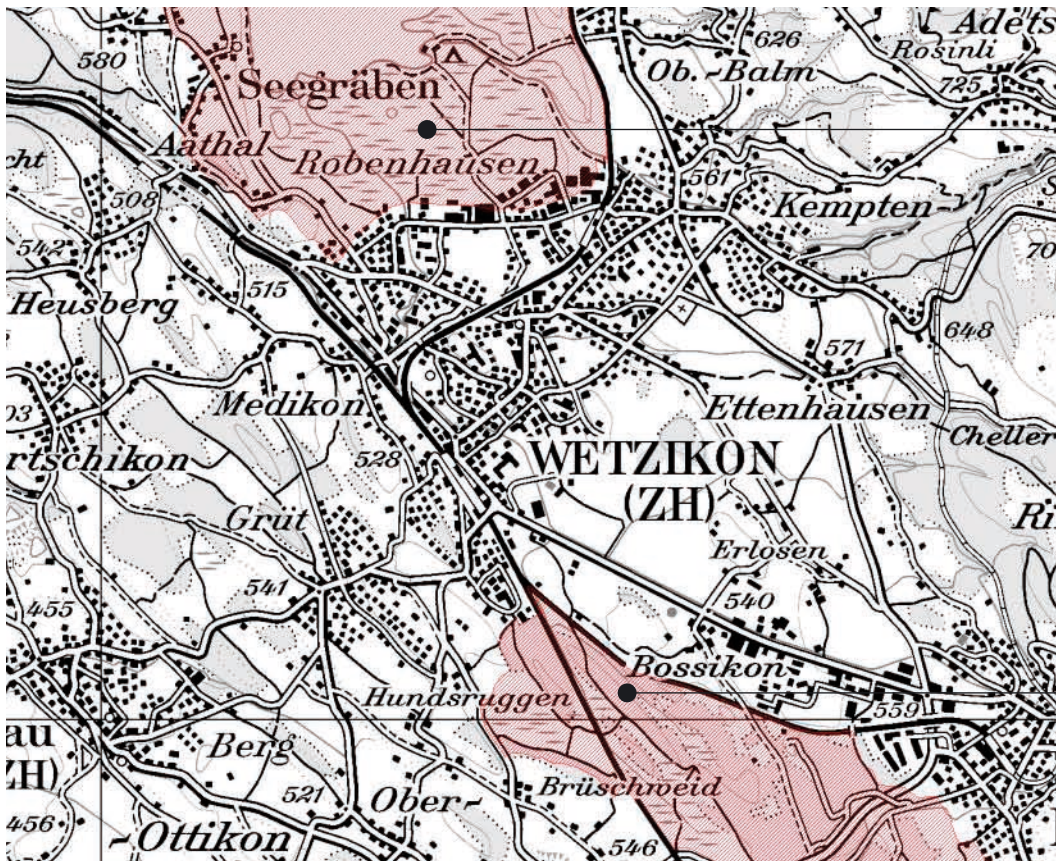
02.2 GRUNDLAGEN DES BUNDES

Die Grundlagen der Schweizer Raumplanung sind in Art. 1 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG) definiert. Es weist dem Bund, den Kantonen und den Gemeinden die Aufgabe zu, für eine **haushälterische Nutzung des Bodens** zu sorgen. Dabei müssen die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden und die Besiedlungsstrukturen in die gewünschte Richtung gelenkt werden. Es ist insbesondere auf die natürlichen Gegebenheiten sowie die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu achten.

Diese Forderungen bilden die Grundlage aller Planungen.

SACHPLÄNE UND KONZEPTE DES BUNDES

Gestützt auf Art. 13 Abs. 1 RPG erarbeitet der Bund Sachpläne und Konzepte für Sach- und Teilsachbereiche mit raumwirksamen Tätigkeiten. Ziele des Bundes sind Inhalt der Konzepte und Sachpläne und mit welchen Mitteln er sie zu erreichen gedenkt, und in welchen Prioritäten sie eingestuft werden. Sachpläne gibt es zu unterschiedlichen Thematiken wie Verkehrsplanung, z.B. mit dem Sachplan Verkehr und den Teilen Programm, Strasse, Schiene oder Infrastrukturplanung, z.B. mit dem Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL). Das Landschaftskonzept Schweiz ist ein Beispiel für ein Konzept auf Bundesebene.



BLN 1409 Pfäffikersee

BLN 1401 Drumlin-
landschaft Zürcher
Oberland

Abgrenzung der BLN-Gebiete [Quelle: BAFU über <http://umweltzustand.admin.ch>]

BUNDESINVENTAR DER LANDSCHAFTEN UND NATURDENKMÄLER

Der Bund formuliert aber auch konkretere Aufgaben. Zum Schutz von besonderen Landschaften weist er Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aus, die in einem Bundesinventar geführt werden.

Auf dem Gemeindegebiet von Wetzikon befinden sich zwei Landschaftsschutzgebiete von nationaler Bedeutung. Sie wurden im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) als BLN 1401 (Drumlinlandschaft Zürcher Oberland) und als BLN 1409 (Pfäffikersee) aufgenommen. Am Pfäffikersee ist zudem die „Moorlandschaft von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung“ als ML 5 inventarisiert. Damit wird der **besondere Stellenwert der Landschaftsräume in Wetzikon** deutlich, und die Notwendigkeit dokumentiert, diese Potenziale in geeigneter Form aufzugreifen.



Moderner Wohnungsbau
[Quelle: Klaus Hoffmann]



Moderner Wohnungsbau
[Quelle: yz]

Zeitgenössisches Bauen

Öffentlicher Verkehr



Bahnhof Unterwetzikon
[Quelle: IBV]

02.3 KANTON

DREI LEITLINIEN

Der Regierungsrat hat für seine Planungen drei Leitlinien verfasst:

- Die **Zukunftstauglichkeit** der **Siedlungsstrukturen** ist sicherzustellen und zu verbessern, insbesondere durch eine **Siedlungsentwicklung nach innen**,
- Die **Entwicklung** der Siedlungsstruktur ist im Schwerpunkt **auf den öffentlichen Verkehr** auszurichten,
- **Zusammenhängende naturnahe Räume** sind zu schonen und aktiv zu fördern.

FUNKTION UND WIRKUNG DES KANTONALEN RICHTPLANES

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern sowie der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile in der Gesamtwirkung räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren. Der kantonale Richtplan gibt Aufschluss über den aktuellen Stand der Planung und regelt – unter Beachtung der föderalistischen und demokratischen Prinzipien – die **Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung**.



Bushaltestelle Oberwetzikon
[Quelle: SZL]



Schlossbach
[Quelle: SZL]



Waldweg in der Nähe des Kultu
[Quelle: SZL]

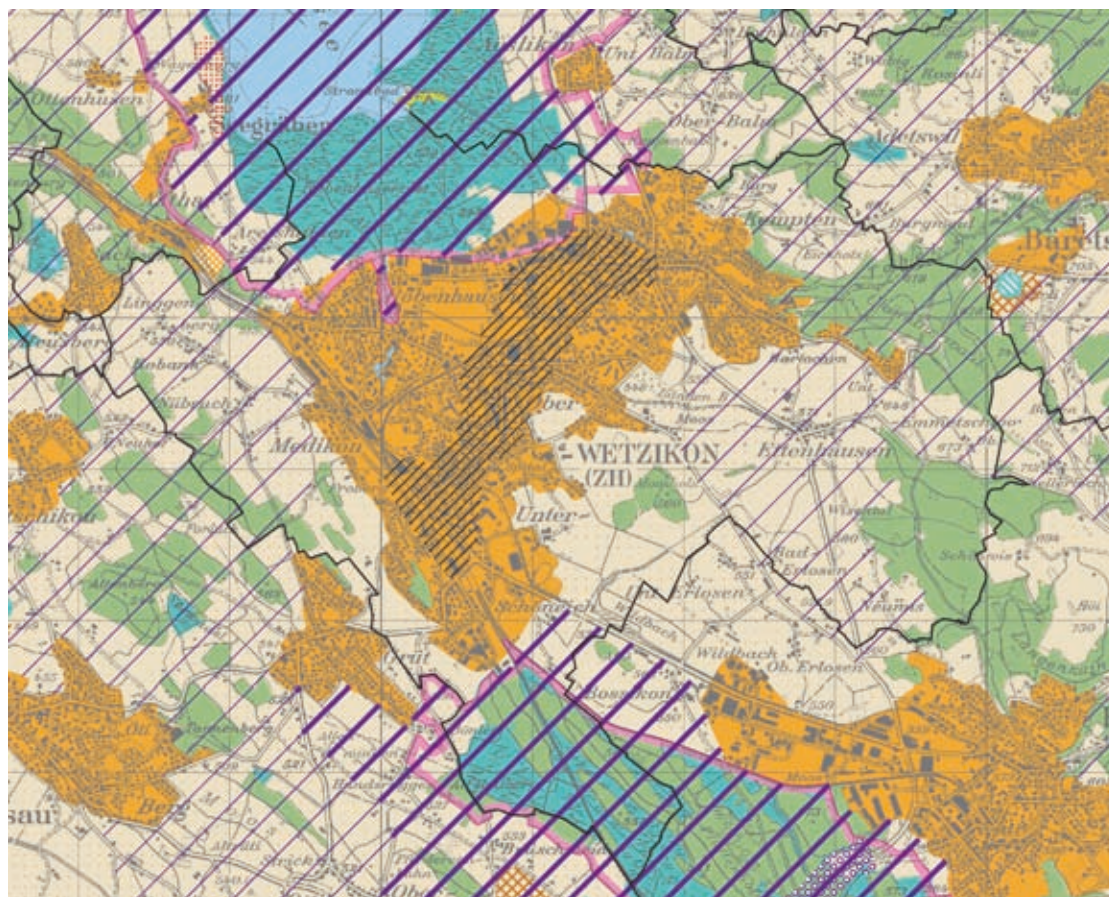
Intakte Umwelt

Mit dem Richtplan verfügt der Kanton Zürich über ein geeignetes Instrument, das ihm erlaubt, seine räumlichen Chancen und Potenziale strategisch zu nutzen und dabei auch den Bund und die Nachbarkantone einzubeziehen. Der Richtplan wird damit zum Führungs- und Koordinationsinstrument für die gesamtkantonale räumliche Entwicklung.

Im Kanton Zürich sind zurzeit die Inhalte des Richtplans in drei Plänen festgehalten:

- Siedlung und Landschaft (Festsetzung: 31.01.1995, mit Änderungen 2001, 2002 und 2004)
- Verkehr (Festsetzung 26.03.2007)
- Versorgung, Entsorgung, Öffentliche Bauten und Anlagen (Festsetzung 24.9.2009)

Künftig werden sämtliche Sachinhalte in einer Karte dargestellt.



Ausschnitt des kantonalen Richtplans Zürich, Karte Siedlung und Landschaft, Stand: 2007
[Quelle: ARV ZH]

Legende

- Siedlungsgebiet
- Bauentwicklungsgebiet
- Zentrumsgebiet
- Landwirtschaftsgebiet
- Fruchtfolgefläche
- Erholungsgebiet
- Naturschutzgebiet
- Landschafts-Schutzgebiet
- Landschafts-Förderungsgebiet
- Landschaft (BLN), Moorlandschaft (ML) von nationaler Bedeutung (übergeordnete Festlegung)
- Wald
- Gewässer
- Gemeindegrenze

RICHTPLANKARTE SIEDLUNG UND LANDSCHAFT

Der kantonale Richtplan Siedlung und Landschaft wird derzeit revidiert.

Neben den Grenzen des Siedlungsgebiets, die massgebend für die Ausdehnung der Bauzonen sind, wurden auch die Landschafts-Schutzgebiete im Plan Siedlung und Landschaft festgesetzt. Hier werden die Inventare des Bundes umgesetzt. Ebenfalls festgesetzt ist das **Zentrumsgebiet von kantonomer Bedeutung**, das sich entlang der Bahnhofstrasse vom Bahnhof Unterwetzikon bis nach Kempton erstreckt.



Belebtes Zentrum Oberwetzikon [Quelle: Klaus Hoffmann]

Bei künftigen Planungen in den **Zentrumsgebieten** sind folgende Grundsätze zu beachten:

- **dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität** sollen **erhalten** bleiben **bzw. neu geschaffen** werden können,
- es sind **hohe bauliche Dichten** anzustreben,
- die **hohe Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr** ist sicherzustellen,
- **öffentliche Einrichtungen** sind **als Entwicklungsimpulse auszubauen** bzw. anzusiedeln,
- **koooperative Planungsverfahren** sind anzustreben.

RICHTPLANKARTE VERKEHR

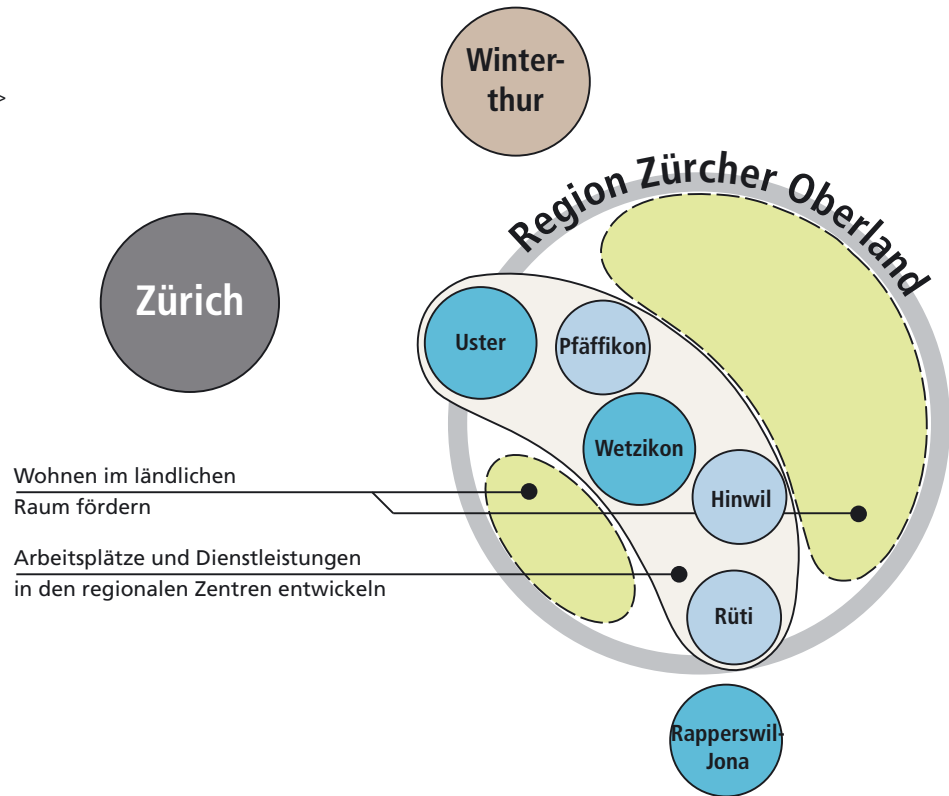
Innerhalb der Richtplankarte Verkehr sind die **Oberlandautobahn** und die **durchgehende Weststrasse** die wichtigsten Eintragungen für Wetzikon. Doch auch die **Abklassierung** der **Zürcherstrasse** und der **Rapperswilerstrasse** zu Hauptverkehrsstrassen von regionaler Bedeutung sind hier bereits als flankierende Massnahmen zum Bau der Oberlandautobahn vorgesehen. Die **Bahnhofstrasse** soll hingegen beim Bau der durchgehenden Weststrasse auf kommunale Bedeutung abklassiert werden, was der Stadt mehr gestalterischen Handlungsspielraum bringt.

RICHTPLANKARTE VER-/ ENTSORGUNG UND ÖFFENTLICHE BAUTEN UND EINRICHTUNGEN

Innerhalb der Richtplankarte Ver- und Entsorgung und Öffentliche Bauten und Anlagen wird die Standortgunst als **Bildungsstandort** deutlich. Hier sind diverse Standorte von Bildungseinrichtungen im Plan eingetragen. Ausserdem ist ein Standort für eine Einrichtung im Sozial- und Gesundheitswesen für Psychiatrie und Suchtkrankheiten eingetragen.

Schema der regionalen
Entwicklung des Zürcher
Oberlandes
[Quelle: SKW in Anlehnung an
das Leitbild der RZO 2009]

>



02.4 REGION

REGIONALER RICHTPLAN

Die Regionalplanung des Zürcher Oberlandes wird zur Zeit revidiert und auf die neuen Inhalte des kantonalen Richtplans abgestimmt. Als Auftakt wurde ein regionales Leitbild entwickelt. Die wichtigsten Festsetzungen in Wetzikon sind die **regional bedeutende Sportstätte Meierwiesen** sowie der **regionale Wanderweg** entlang des Aabachs. Ebenfalls im Regionalen Richtplan dargestellt sind die Gebiete mit geringer baulicher Dichte, in denen von den minimalen Dichtevorgaben gemäss § 49 a PBG abgewichen werden kann, da es sich um landschaftlich sensible Bereiche handelt.

REGIONALES LEITBILD

Von der Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO) wurde ein Leitbild zur räumlichen Entwicklung der Region erarbeitet.

Innerhalb des Leitbildes sind verschiedene Massnahmen aufgeführt, die Wetzikon betreffen. So sieht es die Stärkung des Zentrums vor. Damit wird die Funktion von Wetzikon als Zentrum von kantonomer Bedeutung unterstrichen. Die folgenden Leitsätze gelten für Wetzikon:

- „Die Regionalzentren Pfäffikon und Rüti sollen, nebst den **Zentren von kantonomer Bedeutung** Uster und **Wetzikon**, gestärkt werden.
- Das kontinuierliche und gezielte **Wachstum von Wohnraum und Arbeitsplätzen** ist zu fördern.
- Primär ist die **bestehende Infrastruktur optimal auszunutzen** (Strassen, öffentlicher Verkehr, Ver- und Entsorgung, Schulraum, öffentliche Bauten und Anlagen),
- Die **Attraktivität der Ortsbilder** und der **öffentlichen Aussenräume** soll **gesteigert** werden.“

Diese Leitsätze werden im REK berücksichtigt.



Visualisierung zum Städtebaulichen Leitbild Widum [Quelle: Metron Verkehrsplanung]

02.5 GEMEINDE

VISION «WIR IN WETZIKON»

Der Gemeinderat hat sich am Anfang seiner Amtsperiode 2006 - 2010 bereits intensiv mit wichtigen Zukunftsfragen auseinandergesetzt und hat eine Vision für Wetzikon entwickelt sowie sieben Legislatorschwerpunkte definiert. Die Vision «Wir in Wetzikon» sieht Wetzikon als eine **qualitativ wachsende Stadt** mit **hoher Lebens- und Wohnqualität** für alle Generationen und einem **breiten Angebot an zukunftsfähigen Arbeitsplätzen**.

LEGISLATURSCHWERPUNKTE

Aufbauend auf dieser Vision wurden folgende Legislatorschwerpunkte 2006 - 2010 gesetzt:

- **Zentrumsentwicklung nach innen und aussen**
- **Gebietsentwicklung Widum und Unterwetzikon**
- Gestaltung einer aktiven Jugendpolitik
- neue Gemeindeordnung mit Einheitsgemeinde
- gezielte Arbeitsintegration
- **Ausbau Sport- und Veranstaltungszentrum Meierwiesen**
- verstärkte interkommunale Zusammenarbeit

Die Gebietsentwicklung Widum ist innerhalb des REK jedoch nicht explizit thematisiert, da hier bereits ein eigenständiges städtebauliches Leitbild erarbeitet wurde.

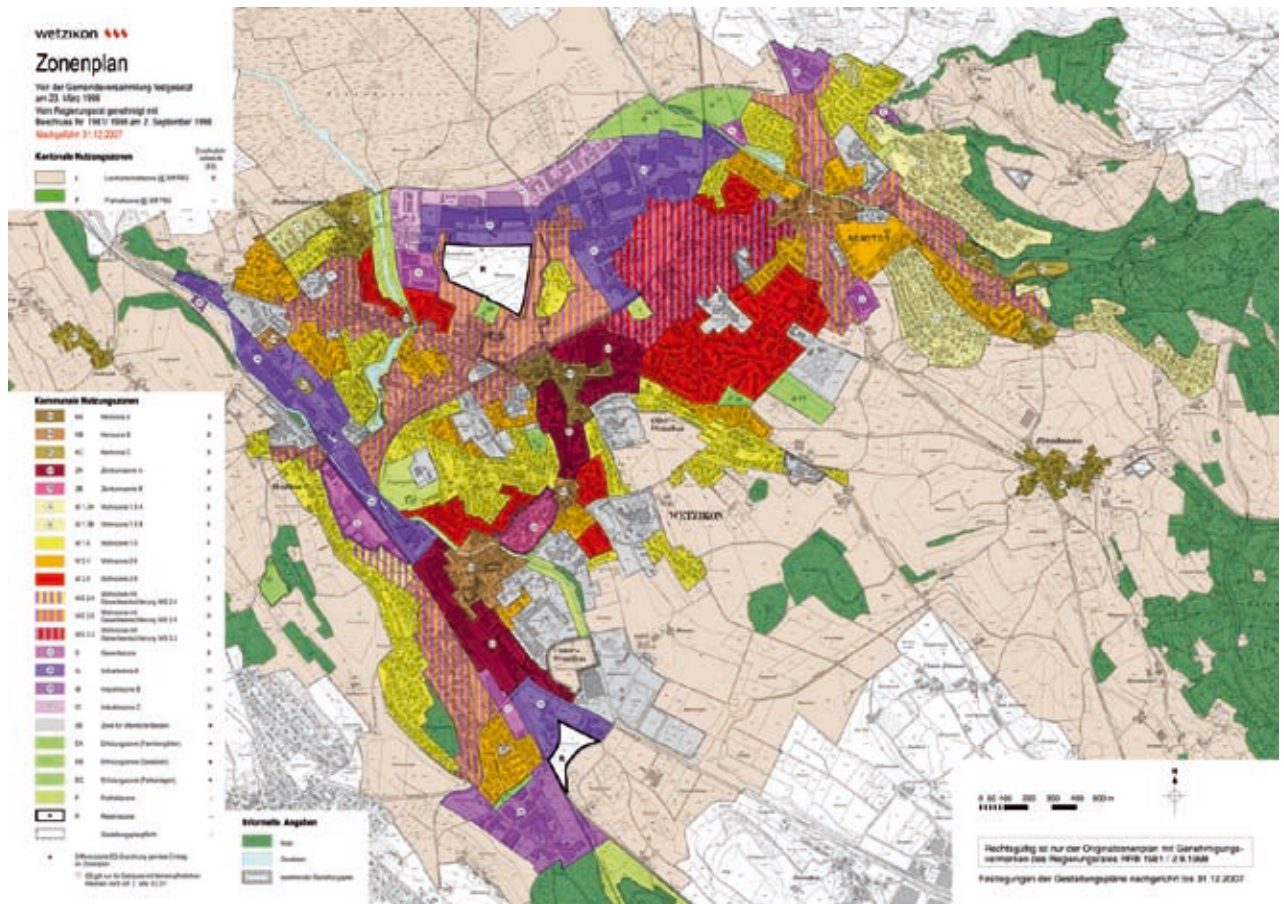
Im Weiteren ist es ein wesentliches Ziel des Gemeinderats die bestehende, prozentuale Verteilung zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen auch in Zukunft zu erhalten.



Übersicht über die unterschiedlichen Planungsinstrumente
[Quelle: SKW]

PLANUNGSINSTRUMENTE

Die Entwicklung der Stadt Wetzikon wird durch verschiedene Planungsinstrumente gesteuert. Die Übersicht der unterschiedlichen Planungsinstrumente ist in oben stehender Grafik zu erkennen. Dabei können eher konzeptionelle Planungen und allgemeinverbindlichen Festlegungen unterschieden werden. Die konzeptionellen Planungen, wie das REK, oder auch der Richtplan mit den unterschiedlichen Themen, sind lediglich behördenverbindlich und beinhalten keine parzellengenaue Abgrenzung. Die allgemeinverbindlichen Festlegungen, wie der Zonenplan oder auch die Bauordnung, regeln parzellenscharf und für Grundeigentümer verbindlich die Nutzungen (z.B. Wohnen oder Gewerbe) und die Überbaumöglichkeiten (z.B. Gebäudehöhen und Überbaumungsdichten) innerhalb der Gemeinde. Sie vollziehen die Inhalte der konzeptionellen Planungen, indem sie z.B. genaue Abgrenzungen vornehmen. Weitere Hinweise können dem Kapitel 07 entnommen werden.



Zonenplan ohne Massstab, Stand 2007 [Quelle: Stadt Wetzikon]

VERDICHTUNG NACH INNEN

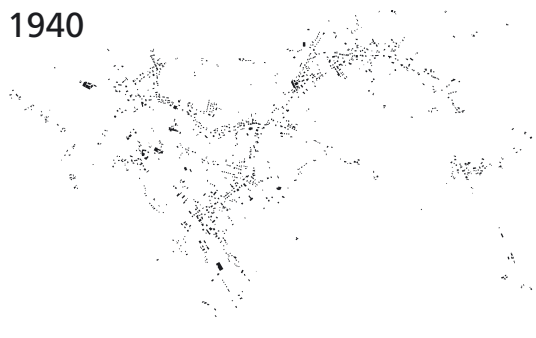
Die Siedlungsentwicklung wird primär mit dem Instrument des Zonenplans gesteuert. Mit ihm werden die verschiedenen Zonen mit unterschiedlicher Nutzung und differenzierter Dichte festgelegt, aber auch Zonen definiert, die von Überbauungen frei zu halten sind.

Wichtige Kenngrössen sind die **Verdichtungspotenziale** der bestehenden Zonen und die **theoretischen Kapazitäten** für Einwohner und Arbeitsplätze. Diese geben darüber Auskunft, welche Entwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen realisiert werden kann. Die Kapazität des heutigen Zonenplans in Wetzikon ist mit 26'500 Einwohnern und 13'000 Arbeitsplätzen ausreichend für den im REK betrachteten Zeithorizont. **Eine Ausdehnung des Siedlungsgebiets kommt in der derzeit laufenden Planungsrevision deshalb nicht in Frage.** Künftiges Wachstum wird insbesondere durch **eine Verdichtung nach Innen** sichergestellt werden müssen. Konkret bedeutet dies, unüberbaute Parzellen optimal zu nutzen, kleinere Häuser aufzustocken oder mit Anbauten zu ergänzen sowie den Ersatz von bestehenden Gebäuden.

1860



1940



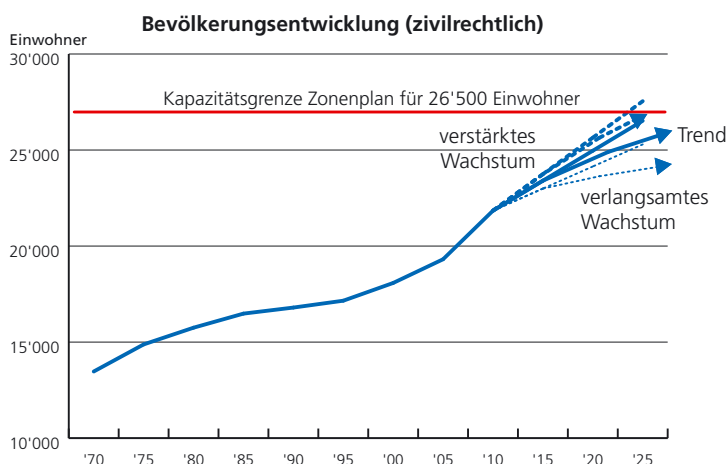
Siedlungsentwicklung von 1860 bis 2008 [Quelle: Stadtplanung Wetzikon]



SIEDLUNGS- UND BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Die Siedlungsentwicklung von Wetzikon lässt sich in den oben stehenden Abbildungen sehr gut ablesen. Die ursprünglichen Dörfer Ober- und Unterwetzikon, Kempton, Robenhausen und Ettenhausen wuchsen mit der Zeit immer mehr zusammen. Heute sind die Grenzen zwischen den Dörfern nur noch auf den zweiten Blick erkennbar.

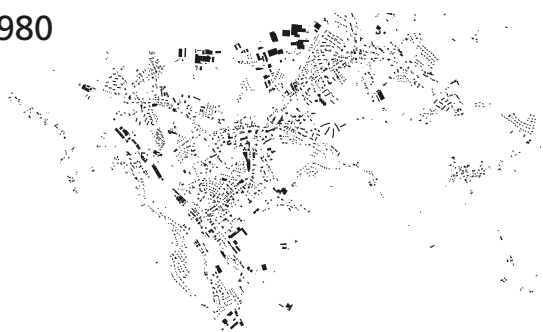
Mit der Zahl der Gebäude wuchs auch die Bevölkerung stetig. Ende 2009 weist die Statistik 21'532 zivilrechtliche Einwohner aus. Insbesondere in den letzten zehn Jahren verzeichnete Wetzikon ein mittleres Bevölkerungswachstum von + 2.0 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Im Vergleich wuchsen im selben Zeitraum der Bezirk Hinwil um 1.3 % und der gesamte Kanton um 1.2 % pro Jahr. Die Siedlungsentwicklung von Wetzikon kann daher als sehr **dynamisch** bezeichnet werden, was auf die Attraktivität von Wetzikon und das grosse und vielfältige Wohnraumangebot zurückzuführen ist.



< Bevölkerungsentwicklung
[Quelle: SKW, Datengrundlage:
Statistisches Amt Kanton Zürich]

Jährlich erstellte Wohnungen, >
Veränderungen im Wohnungs- >>
bestand
[Quelle: SKW, Datengrundlage:
Statistisches Amt Kanton Zürich]

1980



2008



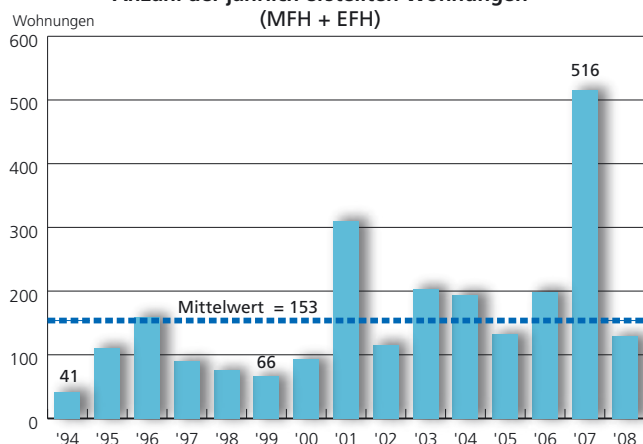
Bahnhofstrasse zwischen Unterwetzikon und Walfershausen
um 1890 (links) und heute (rechts)

[Quelle: links: Wetzikon 2010, 12 Monate Stadtgeschichte Kalender, Augustblatt,
Heidi Verlag GmbH, rechts: SKW]

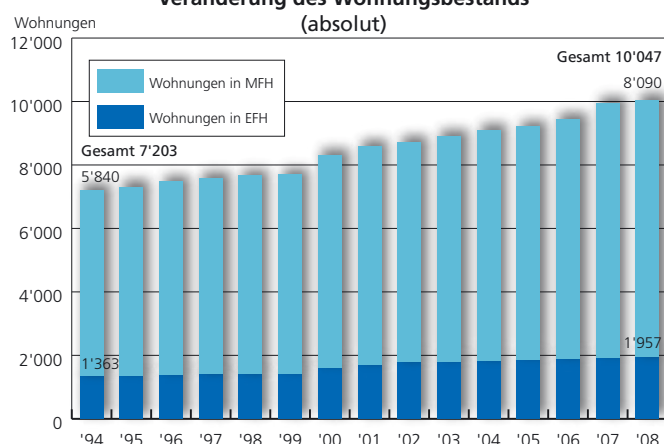
Dass **Wetzikon als Wohnstandort immer attraktiver** geworden ist, kann auch an der Entwicklung des Wohnungsangebots abgelesen werden. Seit 1994 wurden jährlich ca. 153 Wohnungen neu erstellt. Ende 2008 gab es insgesamt 10'047 Wohnungen in Ein- und Mehrfamilienhäusern. Die Anzahl der Wohnungen in Einfamilienhäusern ist in den letzten 15 Jahren jedoch nur schwach gewachsen.

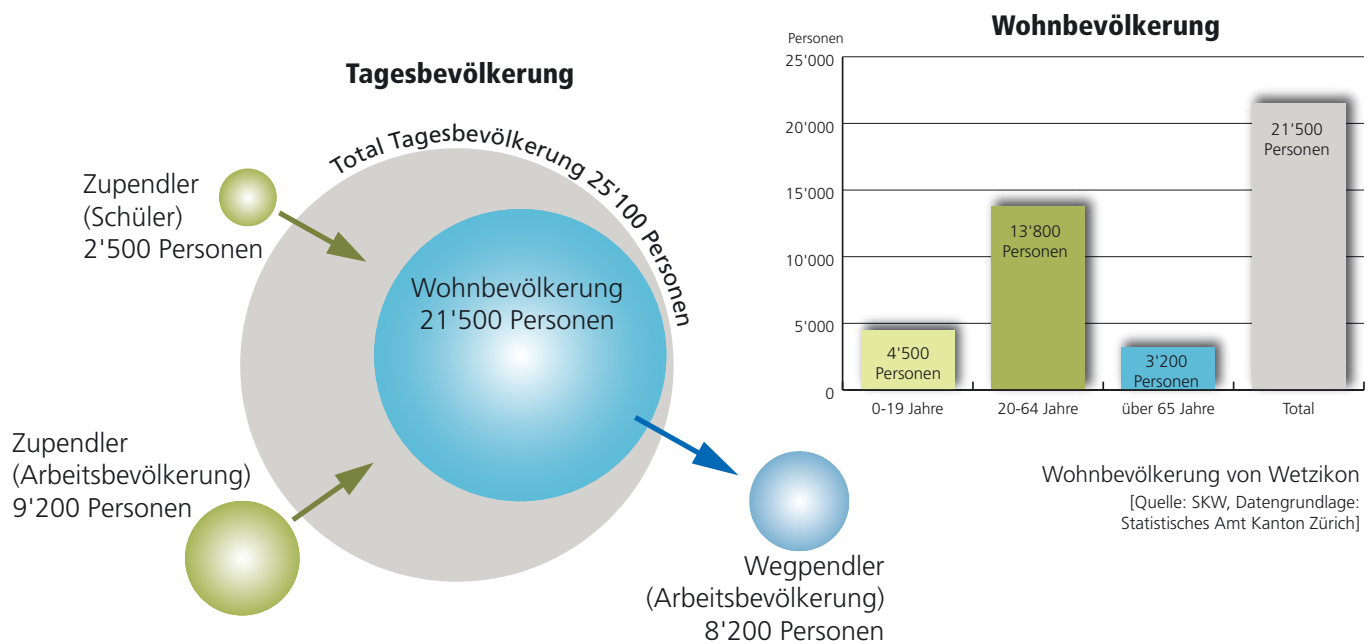
Eine weitere wichtige Kennzahl ist der **Wohnflächenverbrauch** pro Kopf. Dieser liegt in Wetzikon mit 42 m²/ Person knapp unter dem kantonalen Durchschnittswert von 44 m²/ Person. Es ist jedoch abzusehen, dass der Wohnflächenverbrauch pro Kopf aufgrund der wachsenden Bedürfnisse weiter ansteigen wird, was wiederum einen Anstieg im Gesamtflächenverbrauch zur Folge haben wird.

Anzahl der jährlich erstellten Wohnungen
(MFH + EFH)



Veränderung des Wohnungsbestands
(absolut)



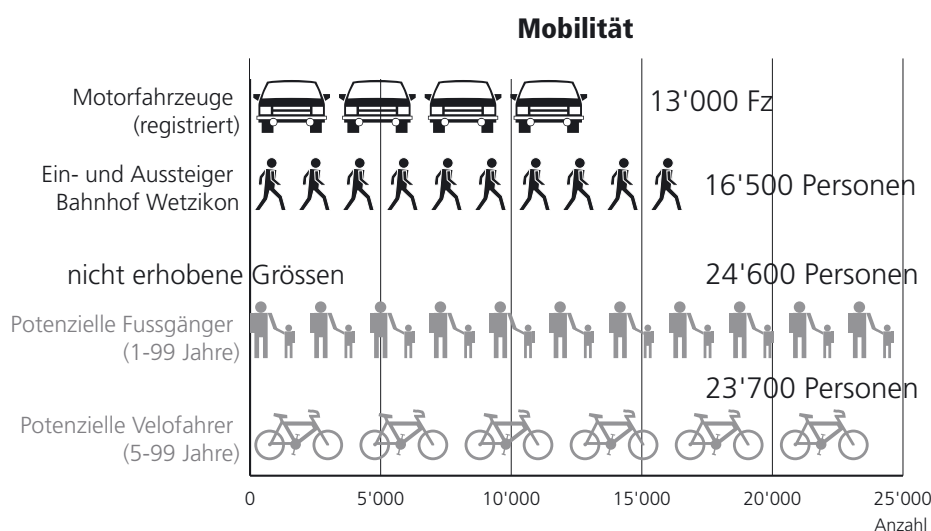


Pendlersaldo [Quelle: SKW, Datengrundlage: Statistisches Amt Kanton Zürich]

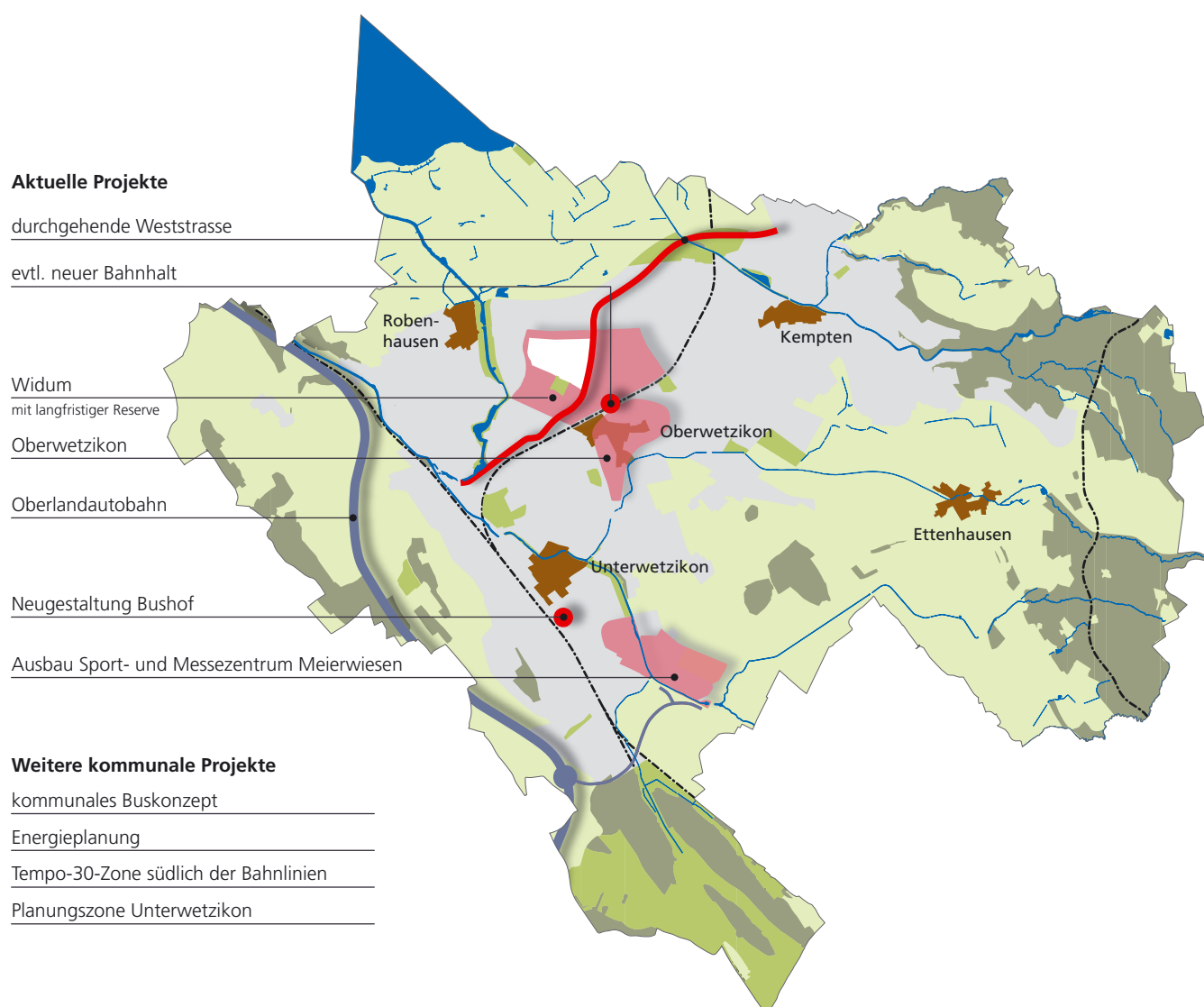
Der grösste Teil der Wohnbevölkerung ist zwischen 20 und 63 Jahre alt und somit im „arbeitsfähigen Alter“. Von den 10'500 Arbeitsplätzen in Wetzikon sind über 60% im Dienstleistungsbereich, und über ein Drittel (37%) in der Industrie. Nur noch 100 Personen arbeiten in der Landwirtschaft.

Eine andere Kenngrösse, die Einfluss auf die Nutzung des öffentlichen Raumes hat, ist die **Tagesbevölkerung**. Hier lässt sich auch die Bedeutung von Wetzikon als Arbeitsstandort bzw. Arbeitsplatz ablesen. Die Pendlerbilanz ist mit einem Überhang von rund 1'000 Personen oder rund 12% beachtlich. Hinzu kommen die zupendelnden Schüler der zahlreichen schulischen Einrichtungen. Insgesamt kann daher von einer Tagesbevölkerung von ca. 25'100 Personen ausgegangen werden, die sich tagsüber in Wetzikon aufhalten.

Diese Zahlen wirken sich direkt auf die **Mobilität** aus. 13'000 registrierten Fahrzeugen stehen theoretisch 23'700 Velofahrer und sogar 24'600 Fussgänger gegenüber. Ergänzend steigen 16'500 Personen täglich am Bahnhof Wetzikon ein und aus, was **in einem Jahr rund 6 Mio. Personen** entspricht.



< Rahmendaten zur Mobilität [Quelle: SKW, Datengrundlage: Stadt Wetzikon, Statistisches Amt Kanton Zürich]



Aktuelle Planungen in Wetzikon [Quelle: SKW]

02.6 WICHTIGE PROJEKTE IN WETZIKON

In Wetzikon laufen aktuell verschiedene Planungen, die auch in das vorliegende REK eingeflossen sind. Zu diesen Planungen zählt das städtebauliche Leitbild Widum, der Ausbau der Weststrasse zur Kantonsstrasse, die Oberlandautobahn oder auch das Messe- und Sportzentrum Meierwiesen. Die Projekte sind in der Grafik oben abgebildet.

Das Quartier Widum ist für die Siedlungsentwicklung von besonderer Bedeutung. Mit der im Zonenplan festgesetzten Reservefläche ermöglicht es langfristige Entwicklungsoptionen.

Zudem gibt es verschiedene Planungen, die das gesamte Gemeindegebiet betreffen. So wurde z.B. das ÖV-Konzept überarbeitet. Die Einführung von Tempo 30 südlich der Bahngleise ist kurz vor der Umsetzung.



Kleingruppenarbeit am Workshop [Quelle: B. Breitenmoser]



Bewertung der Stärken und Schwächen von Wetzikon [Quelle: SKW]



Vorstellung der Ergebnisse des Tages [Quelle: SKW]

02.7 ERGEBNISSE AUS DEN WORKSHOPS

Der Prozess des REK wurde mit zwei Workshops begleitet, bei denen jeweils ca. 80 Teilnehmenden mit **grossem Interesse und Engagement** die Zukunft von Wetzikon aktiv diskutiert haben.

STÄDTEBAU

Im Themenfeld des Städtebaus wurden vor allem die **vielfältigen Dualitäten** angesprochen, die sich aus dem Nebeneinander von Dorf und Stadt ergeben. Dieses Nebeneinander wurde in den Diskussionen unterschiedlich bewertet.

Bei der **Dualität Dorf – Stadt** kamen Äusserungen zugunsten beider Extreme: von der Verneinung der Stadt und alleinigen Identifizierung mit den dörflichen Bezugszentren bis hin zum dezidierten „Stadtbekenntnis“ in Sinne der Überwindung der Vielfältigkeit zugunsten der Einheit.



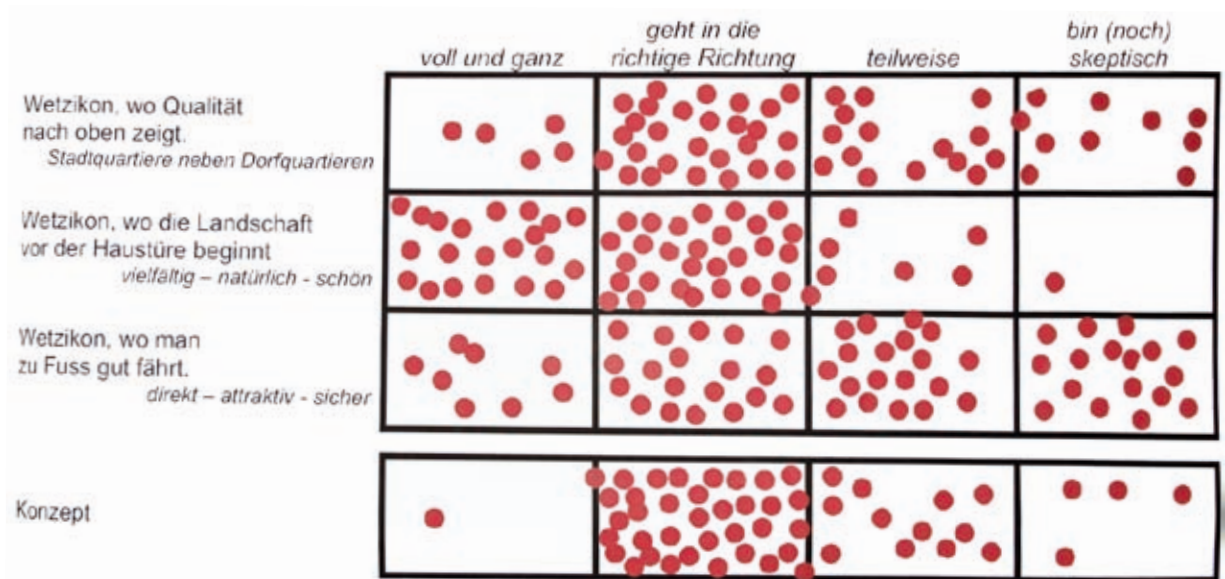
Vertiefte Diskussion um das Modell von Unterwetzikon [Quelle: B. Breitenmoser]

Diese beiden Haltungen (oder Betrachtungsebenen) müssen nicht in Widerspruch zueinander stehen. **Es sollte eher darum gehen die Stärken aus beiden Grundhaltungen zu einem starken, verbindenden und übergreifenden Zukunftsbild zusammenzuführen.** Es gilt daher die dynamischen und die zu beratenden Gebiete zu bezeichnen, damit Identitäten erhalten bzw. neu geschaffen werden können.

Das Thema **Hochhaus** ist ebenfalls immer wieder aufgetaucht und hat auch hier stark polarisiert – in unterschiedliche Richtungen. Die Frage nach den geeigneten Standorten musste bearbeitet und eine klare Haltung entwickelt werden. Es wurde daher ein Umsetzungsbeispiel für „Hochhäuser“ erarbeitet, in dem eine **klare Haltung** aufgezeigt wird und die **entsprechenden Entwicklungsleitlinien definiert** werden.

Ein zweites Thema der Dualität zwischen Dorf und Stadt liegt im Bereich der Entwicklungsschwerpunkte: **Wetzikon als Wohnstadt, Wetzikon als Arbeitsstandort und Wetzikon als Bildungsstandort.** Diese Standbeine sind wichtig und müssen gepflegt werden. Die geeigneten Standorte innerhalb der Gemeinde sind klar zu bezeichnen, auch dieser Aspekt kommt im REK zum Tragen. Das **Arbeitsplatzgebiet** im Quartier Weid soll künftig durch qualitativ hochwertige Arbeitsplätze im Gewerbe- und Dienstleistungsbereich geprägt sein. Ergänzend dazu sind auch Freiräume und Wohnraum erwünscht. Rein industrielle Nutzungen sind an verkehrsintensiven Lagen und in der Nähe der Bahn zu platzieren. Auch im Quartier Kempten sowie in den Zentrumsbereichen ist hierfür Raum zu sichern. In den Quartieren Grund und Schöneich ist auch das produzierende Gewerbe willkommen.

Die **Stärkung von Wetzikon als Wohnstandort** ergibt sich „fast von selbst“: es ist **heute schon eine der Stärken der Gemeinde.** Die Wohnquartiere werden auch künftig gesichert, ausgebaut und in ihrer Attraktivität auf vielfältige Art und Weise noch gestärkt – nicht zuletzt auch mit der Entwicklung und Qualifizierung von hochwertigen Freiräumen. Das gleiche gilt für den Bildungsstandort



Bewertung der unterschiedlichen Leitideen durch die Teilnehmer des 2. Workshops [Quelle: Protokoll B. Breitenmoser]

FREIRAUM

Auch im Themenfeld des Freiraums beeinflussten die Workshops das Ergebnis. Insbesondere die Idee, die Landschaft als Fjorde in die Stadt zu ziehen ist auf ein **sehr positives Echo** gestossen. Auch die **genaue Lage der Fjorde** und die **Schönau als Exempel** für ein Umsetzungsbeispiel zu wählen, wurde durch die regen Diskussionen in den Workshops unterstützt. Und auch im kleineren Massstab wurden Anregungen entgegengenommen, wie z.B. die Bedeutung von **quartiernahen Spielbereichen innerhalb der Fjorde**, die nun in grösseren Fjorden vorgesehen sind.

VERKEHR

Das Themenfeld des Verkehrs wurde an beiden Workshopveranstaltungen jeweils sehr rege diskutiert, da hier die persönliche Betroffenheit von unterschiedlichsten Massnahmen besonders gross ist. Hilfreiche Diskussionen ergaben sich besonders bei der **Identifikation von Schwachstellen**. Doch auch die Bedeutung von **sicheren Schulwegen** sowie der **Veloverkehr** wurden thematisiert.

Positiv gewertet wurden die **vorgeschlagenen Platzgestaltungen** an der Haltestelle Post und am Bachtelkreisel. Diese Grundhaltungen der Platzgestaltung sollten auch an anderen Orten der Stadt geprüft werden.

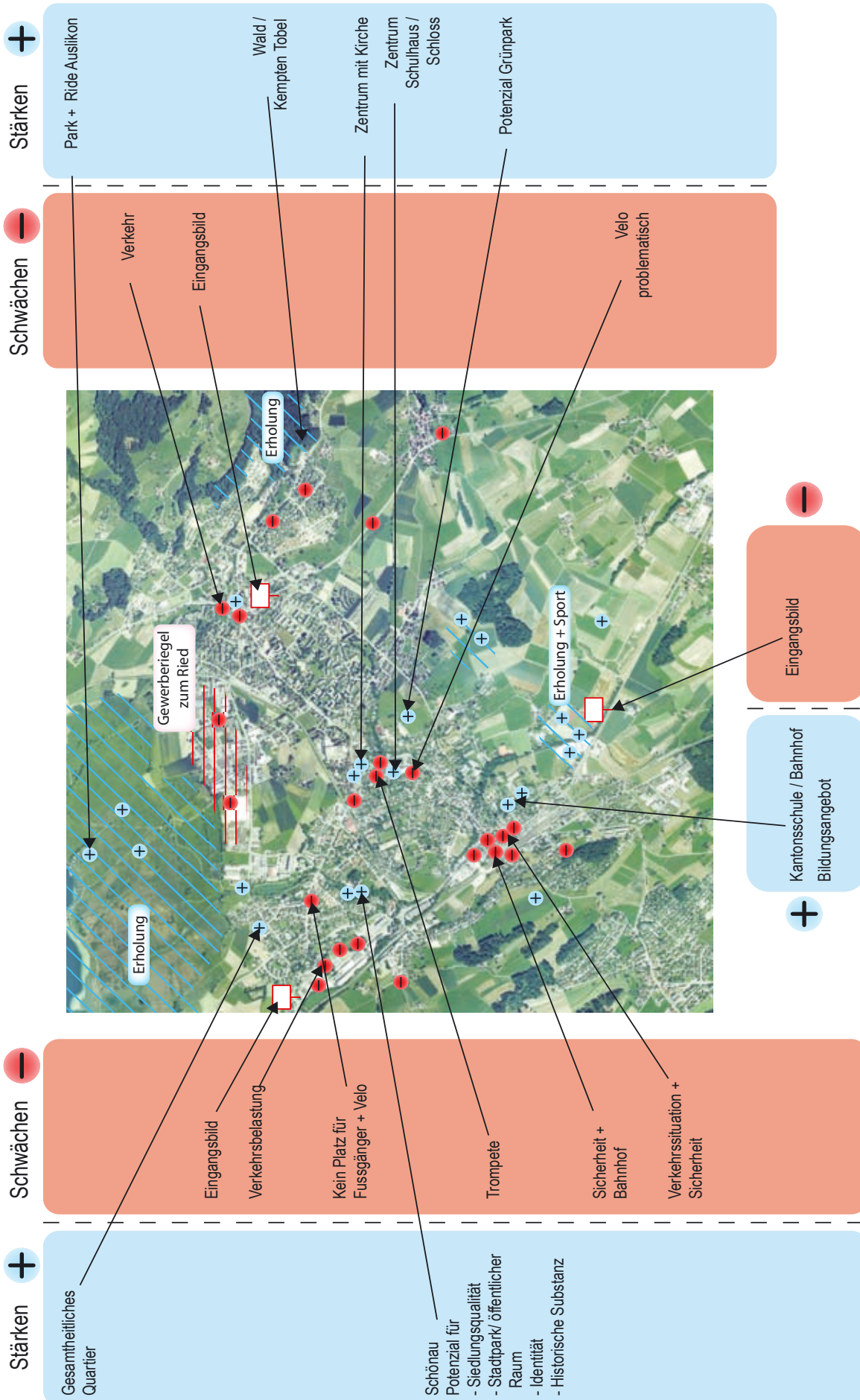
STÄRKEN UND SCHWÄCHEN VON WETZIKON

Innerhalb des ersten Workshops wurde eine Stärken/ Schwächen-Analyse erarbeitet, die in nebenstehendem Plan abgebildet ist. So werden hier die räumlichen Schwerpunkte deutlich, die Probleme zeigen, aber auch solche Schwerpunkte, die besondere Qualitäten aufweisen.

VIelfÄLTIGE ANREGUNGEN

Insgesamt ergab sich durch die Workshops eine Vielzahl an Anregungen. Einige konnten wie beschrieben in das Konzept integriert werden, andere Anregungen konnten **nicht im Rahmen des REK behandelt** werden. **Diese werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.**

< Stärken und
Schwächen von
Wetzikon
[Quelle: SKW]



02.8 FAZIT

Derzeit werden der kantonale und der regionale Richtplan revidiert. Es zeichnet sich ab, dass das kantonale Siedlungsgebiet insgesamt nochmals reduziert wird. In Wetzikon sind keine Veränderungen des Siedlungsgebiets zu erwarten. Dies bedeutet, dass die **Bauzonengrenzen** in ihren äusseren Abgrenzungen **nicht erweitert** werden können.

Der rechtsgültige Zonenplan verfügt über eine rechnerische Kapazität von 26'500 Einwohnern und rund 13'000 Arbeitsplätzen. Dieses Potenzial genügt voraussichtlich für den Bedarf der nächsten 15 Jahre. Darüber hinaus gehendes Wachstum wird durch eine **Verdichtung nach Innen** geschehen müssen. Dabei stehen künftig qualitatives Wachstum mit **zukunftsstauglichen Siedlungen**, **hochwertigen öffentlichen Aussenräumen** und einer **attraktiven ÖV-Erschliessung** im Vordergrund. Die Verankerung dieser Ziele erfolgte bereits in der Vision und den Legislatorschwerpunkten, die vom Gemeinderat beschlossen wurden.

Viele Aktivitäten, die in diese Richtung weisen, sind in Angriff genommen worden und teilweise in der Entwicklung weit vorangeschritten. Diese laufenden Planungen, wie auch die übergeordneten Vorgaben, gilt es in den Entwicklungsrahmen des REK zu **integrieren** und mit weiteren Anliegen zu **koordinieren**.

Das **Spannungsfeld** zwischen Dorf und Stadt gilt es **als Chance zu nutzen**. Daraus können **bestehende Identitäten** in den ursprünglichen Ortskernen **geschärft** und **neue urbane Identitäten geschaffen** werden. Auch die Qualitäten der Landschaft und die vielfältigen städtischen Angebote im Bereich Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Kultur und öffentlichem Verkehr sind herausragende Merkmale der Stadt.

Das grösste Defizit wurde im Bereich Verkehr bei den Lücken im Fuss- und Velowegnetz, der Stausituationen und der allgemeinen Verkehrssicherheit durch die Teilnehmer der beiden Workshops gesehen.

03

Analyse und Leitideen



Wetzikon, wo Qualität nach oben zeigt.

Stadtquartiere neben Dorfquartieren



Wetzikon, wo die Landschaft vor der Haustüre beginnt.

vielfältig – natürlich – schön



Wetzikon, wo man zu Fuss gut fährt.

direkt – attraktiv – sicher



Die drei Leitideen

Im folgenden Kapitel werden die Leitideen aus den Bereichen Städtebau, Freiraum und Verkehr vorgestellt.

Dazu werden zunächst Impressionen gezeigt, welche die Fachplaner mit Wetzikon verbinden, um dann ihre „**Lesart**“ der Stadt zu erklären. Die Lesart vermittelt **jeweils** die **fachspezifische Sicht auf die Stadt**, in der unterschiedliche Aspekte in den Vordergrund rücken, welche für die jeweilige Fachdisziplin bedeutend sind.

Die oben beschriebenen Leitideen bilden die Grundlage für das Entwicklungskonzept.



03.1 **WETZIKON, WO QUALITÄT NACH OBEN ZEIGT.**

Stadtquartiere neben Dorfquartieren

IMPRESSIONEN

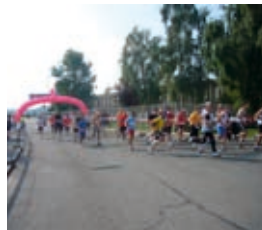


**NOCH DORF -
SCHON STADT?**



WOHNEN

vielfältiges Angebot
Verknüpfungen mit Freiraum



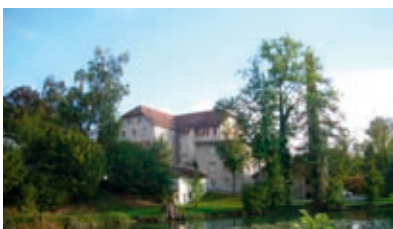
GEWERBE

Lage am Riet
Mischnutzung
Freizeitaktivitäten



LANDSCHAFT

Verzahnung
Durchdringung
rurale Inseln



BESONDERE ELEMENTE

Industriekultur
Wasserwege



Kempten, Landschaftsinsel im Stadtkörper [Quelle. yz]

AUSGANGSLAGE

Wetzikon vollzieht einen **Transformationsprozess**. Im direkten Einzugsbereich Zürichs gelegen, nimmt es am gegenwärtigen Wachstum der Region teil.

Es kann seine Chancen nutzen, muss aber als Zuzugsgemeinde in wertvoller landschaftlicher Umgebung eine **entschlossene Position** einnehmen zwischen Wachstum, damit verbundenem Stadtumbau, und Bewahren der vorhandenen Qualitäten. Dahingehend sind die Entwicklungen intelligent zu steuern. Die Stadt ist bevorzugter Wohnstandort im Zürcher Oberland. Studien zeigen, dass ein Zuzug von insgesamt 4'000 - 5'000 Einwohnern ohne weitere Einzonungen innerhalb des vorhandenen Siedlungsgebiets möglich ist.

LANDSCHAFTLICHE QUALITÄTEN

Der **Erhalt** und die **Qualifizierung der landschaftlichen Qualitäten** bei gleichzeitiger **Verdichtung nach Innen** ist vorrangiges Anliegen des REK. Dies kann gelingen durch **Stärkung der Zentren** bei gleichzeitiger **Öffnung des Stadtkörpers zur offenen Landschaft**.

Insbesondere im Bereich Weid, dem seit den sechziger Jahren entstandenen Industriegebiet an der Rietkante entlang der Motorenstrasse, müssen Transformationsprozesse hin zu einer **Öffnung der Ränder und Durchmischung** eingeleitet werden.

Vorhandene, noch **landschaftlich genutzte Binnenfreiräume**, wie im Bereich Egg und Kempten (s. Foto oben) sind einer **öffentlichen Freiraumnutzung** zuzuführen. Dadurch entstehen qualitativ wertvolle, innenliegende Kontaktzonen zur offenen Landschaft.



Moderne Wohnüberbauung am Bahnhof in Unterwetzikon [Quelle: SKW]



Kommunales Zentrum in Oberwetzikon [Quelle: SKW]

URBANE QUALITÄTEN

Verdichtung nach Innen bedeutet für Wetzikon die **Chance**, den seit Jahrzehnten stattfindenden **Urbanisierungsprozess** zu einer veritablen Stadt **umzusetzen**. Spürbar, räumlich identifizierbar und abschliessend.

Siehe hierzu auch das Umsetzungsbeispiel „Zentrumsraum, Abschnitt Untere Bahnhofstrasse“ ab S. 138.

Der Stadtumbau zwischen dem Stadtzentrum Oberwetzikon und dem Zentrum Unterwetzikon ist durch verschiedene Verfahren bereits eingeleitet. So werden entlang der Bahnhofstrasse zukünftig zwei Zentren mit unterschiedlichen Aufgaben entstehen:

- 01 **Oberwetzikon als Stadtzentrum mit Verwaltungsaufgaben** für die Stadt Wetzikon, Einzelhandel und Dienstleistungen auf kommunaler Ebene.
- 02 **Unterwetzikon als Tor zur ‚Region‘** mit hochfrequentiertem Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus, der Möglichkeit der Ansiedlung überregionaler Dienstleister und Detailhändler, sowie dem Ausbau als Messe, Sport- und Bildungszentrum. Dieser Transformationsprozess ist dargestellt im Umsetzungsbeispiel „Zentrum Unterwetzikon“ ab S. 123.

Neue Hochhausbauten setzen in allen Zentrumsbereichen urbane Akzente, wofür erste Leitlinien im Umsetzungsbeispiel „Hochhäuser in Wetzikon“ ab S. 116 festgelegt sind.

ANBINDUNGSQUALITÄTEN

Wetzikon profitiert von seiner besonderen **Lagegunst im öffentlichen Verkehrsnetz** (S-Bahn). Als bedeutender Umsteigeknoten innerhalb der Region sind der Hauptbahnhof Zürich bzw. der Flughafen Kloten 20 Minuten Fahrzeit entfernt. Diese Standortqualität sichert den Zuzug von Einwohnern, Firmen und langfristig den Schulstandort von kantonaler Bedeutung.



Wetzikon, noch Dorf?
[Quelle: yz]



Schon Stadt?
[Quelle: yz]

Mit dem Bahnhöfen Wetzikon und Kempten bestehen zwei Standorte mit hoher Zentralität. Diese werden durch Oberwetzikon ergänzt, welches über eine hervorragende ÖV-Anbindung verfügt. Ergänzend ist für diesen Ort ein weiterer Bahnhof in der Stadt Wetzikon zu prüfen. Diese Kristallisationspunkte schärfen zukünftig das **urbane Wetzikon**, während an den **Rändern eine Verzahnung mit der Landschaft** Priorität hat.

STADTQUARTIERE NEBEN DORFQUARTIEREN

Durch seine besondere Stellung zwischen Land und Stadt ist Wetzikon gleichermassen: „langsam und schnell“, lokal und global, entschleunigt und beschleunigt.

Die **gegensätzlichen Charakteristiken** gilt es zu **stärken** und **sinnvoll zu kombinieren**, so dass beide Lebenswelten koexistent vereinbar sind und zur aktiv gelebten Qualität beitragen. Zwei Fragen müssen allerdings diskutiert werden:

- 01** Wo liegen die **Grenzen der Urbanität** in Wetzikon?
- 02** Wie wird die **Landschaft zukünftig genutzt**, und durch wen soll sie aktiv gestaltet und gepflegt werden?

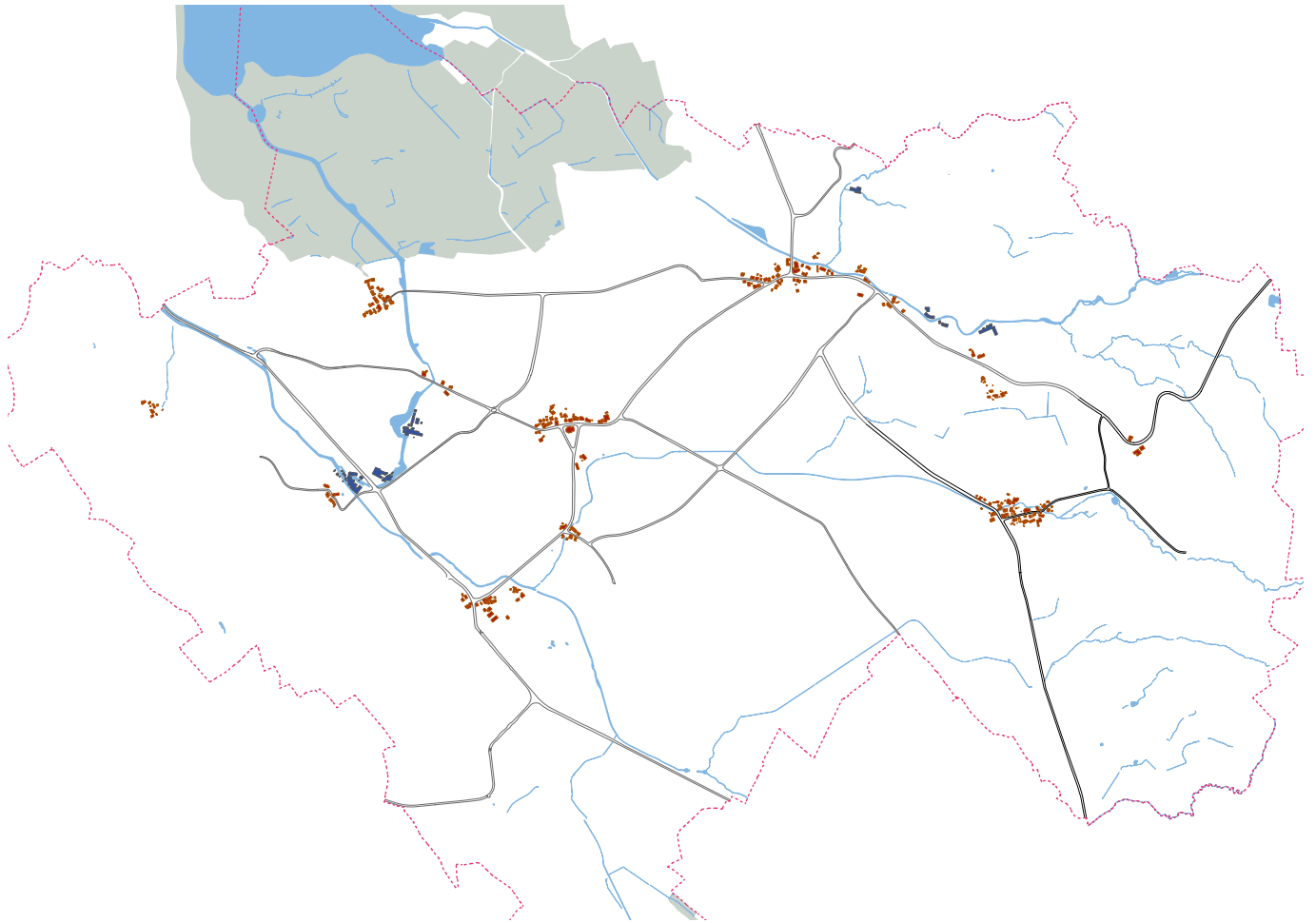
> zu 01:

Das REK weist zur Frage nach den Grenzen der Urbanität dynamische und statische Bereiche in den Quartiersteckbriefen ab S. 79 aus.

Es unterscheidet zwischen Quartieren, die einen hohen Transformationsgrad erfordern, um sinnvoll verdichtete urbane Bereiche zu schaffen, und solchen Quartieren, die als qualitätsvolle, identitätsstiftende Räume ‚ruhen‘ sollen. (vgl. auch detailliert in den Quartiersteckbriefen und in den Umsetzungsbeispielen ab S. 115).

> zu 02:

Die Frage nach einer möglicherweise ‚urbanen Landwirtschaft‘ muss breiter und öffentlich diskutiert werden. Im REK werden dazu erste Hinweise gegeben.



Historische Dorfkerne (rot) und historisches Wegenetz [Quelle. yz]

RÄUMLICHE ANALYSE

STADT IN DER LANDSCHAFT

Wetzikon ist in einem eindrücklichen und **ausserordentlich schönen Landschaftsraum eingebettet**.

Die vielfältigen Bezüge zur Landschaft – sowohl die umgebende Landschaft als auch die Landschaftseinschlüsse innerhalb des Siedlungsgebietes – bilden eine einzigartige Kulisse und prägen das Stadtbild.

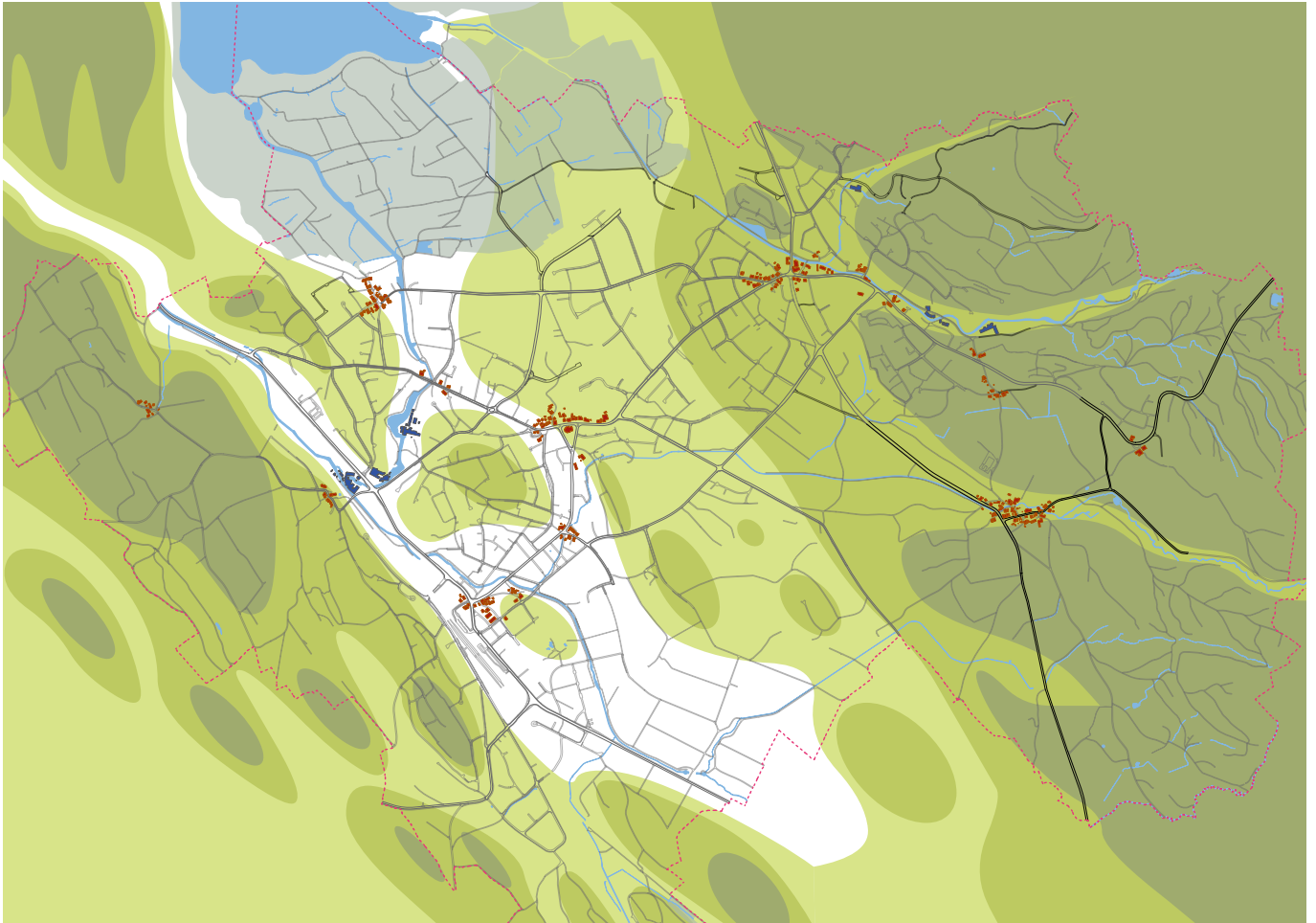


RIET

Im Norden tritt der See in den Hintergrund. Wetzikon liegt am Riet – ein wertvolles und grosszügiges Naherholungsgebiet, eine weitläufige, klar abgegrenzte Ebene, welche zum **Pfäffikersee** hinüberleitet.

Die Übergänge und Schnittstellen zwischen Stadtgebiet und Riet sind hier von Bedeutung und finden in der räumlichen Struktur ihren Niederschlag.





Historische Dorfkerne (rot), Wegestruktur und Topografie [Quelle: yz]

KULTURLANDSCHAFT, ZUKÜNFTIG URBANE LANDWIRTSCHAFT?

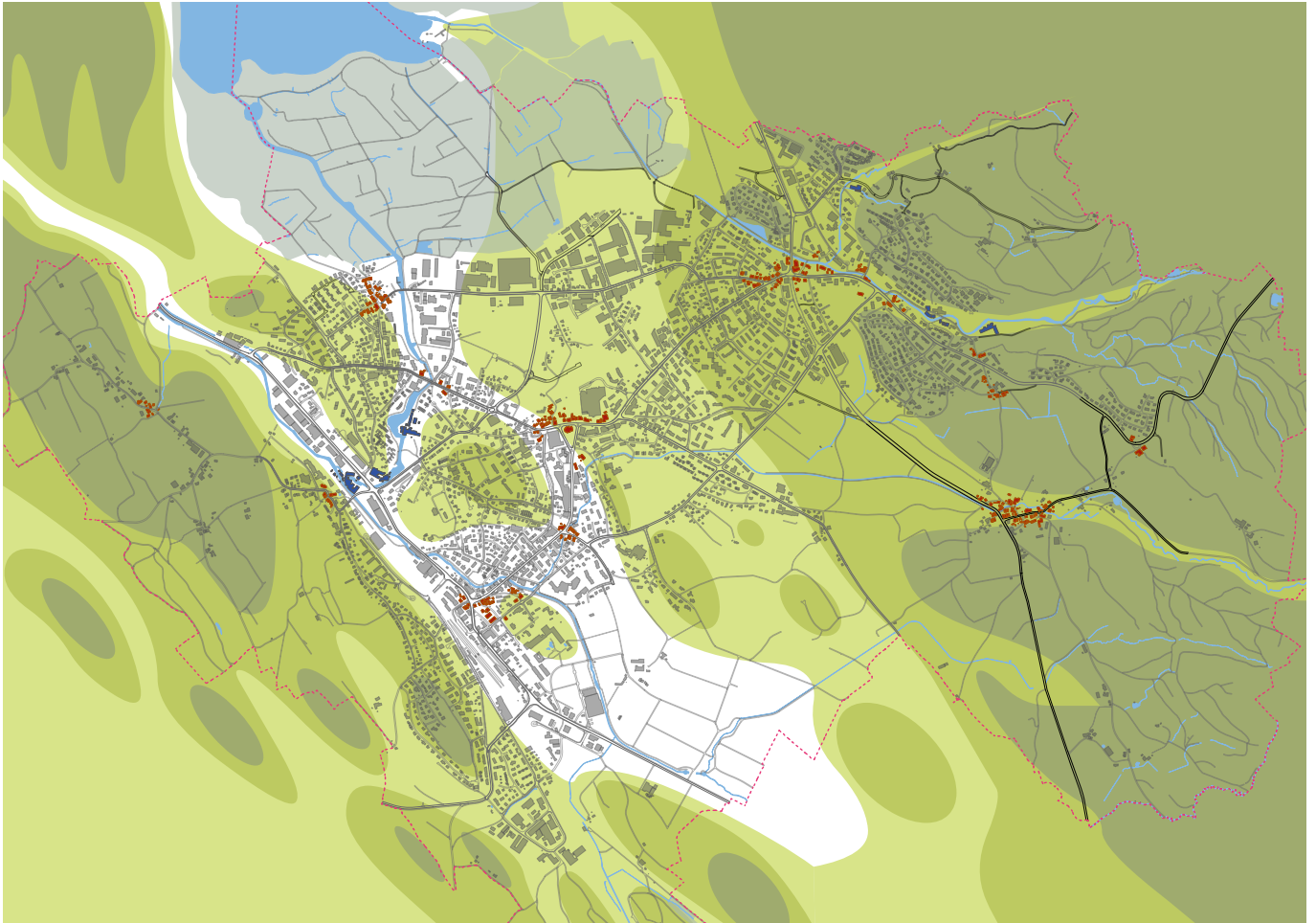
Im Süden **verzahnt** sich das Siedlungsgebiet mit einer weitläufigen **Kulturlandschaft**. Die Kontaktfläche zwischen Siedlung und Freiraum ist vielfältiger Art. Hier stellt sich die Frage nach dem Übergang von Siedlungsgebiet zur Landschaft. Aber auch die künftige Nutzung und Bedeutung der Landschaft bzw. des landwirtschaftlichen Raums gilt es zu hinterfragen. Eine mögliche (ökonomisch bedingte) **Transformation der Landwirtschaft**, wie sie heute anzufinden ist, könnte auch neue Möglichkeiten zur differenzierten Nutzung dieses Raumes eröffnen. Beispielsweise in einer Form von partizipativer Landwirtschaft, in ökologischer Aufwertung oder in Energieerzeugung, um nur einige Beispiele zu nennen.



TOPOGRAFIE

Im Westen und im Norden sind beidseitig Hanglagen prägend, welche geologisch jedoch sehr unterschiedlichen Ursprungs sind: im Westen besteht die Topografie aus den charakteristischen **Drumlins**, eiszeitliche, stromlinienförmige Formationen, die durch das Voranschreiten der Gletscher geschliffen wurden. Im Osten stösst man auf ein Voralpengebirge.





Wetzikon 2010 im geomorphologischen Kontext [Quelle: yz]

MORPHOLOGIE

Aus der näheren Betrachtung dieser topografischen Besonderheiten lässt sich die spezifische Morphologie (die eigene Form) der Siedlungsanlage von Wetzikon in vielen Bereichen sehr gut erklären.

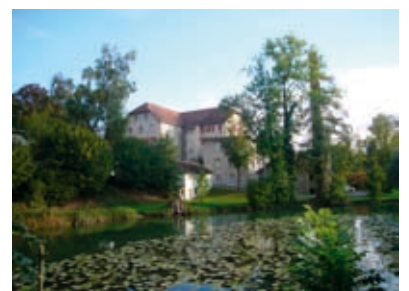


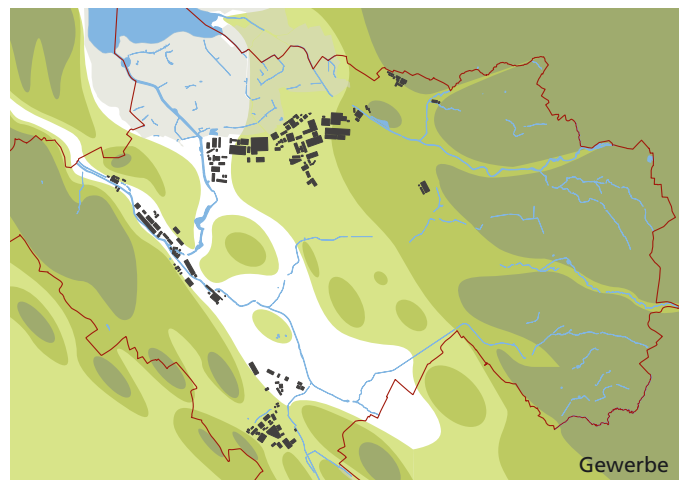
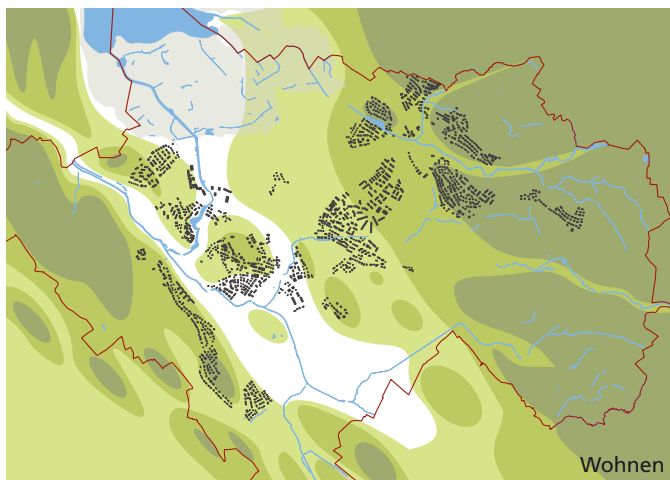
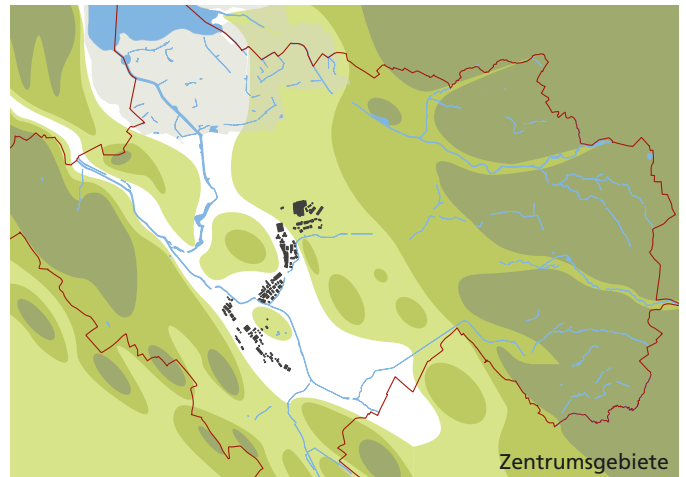
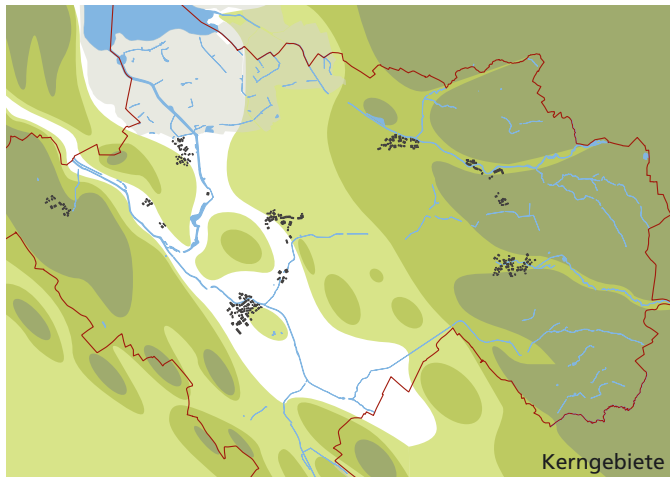
INDUSTRIEKULTURELLE WASSERWEGE

In der historischen Entwicklung von Wetzikon entstanden die frühen Siedlungskerne an den **Verkehrskreuzungspunkten**. Auf den historischen Karten fallen aber auch die grossen **Anlagen entlang der Bäche** auf:

Hier wurde im Zuge der frühen Industrialisierung die Wasserkraft als Energiequelle genutzt.

Das Industriekulturerbe einerseits, aber auch die Wasserwege (die Bäche) sind besondere, landschaftliche und architektonische Elemente, die in der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzepts Beachtung finden.





Siedlungsschwerpunkte [Quelle: yz]

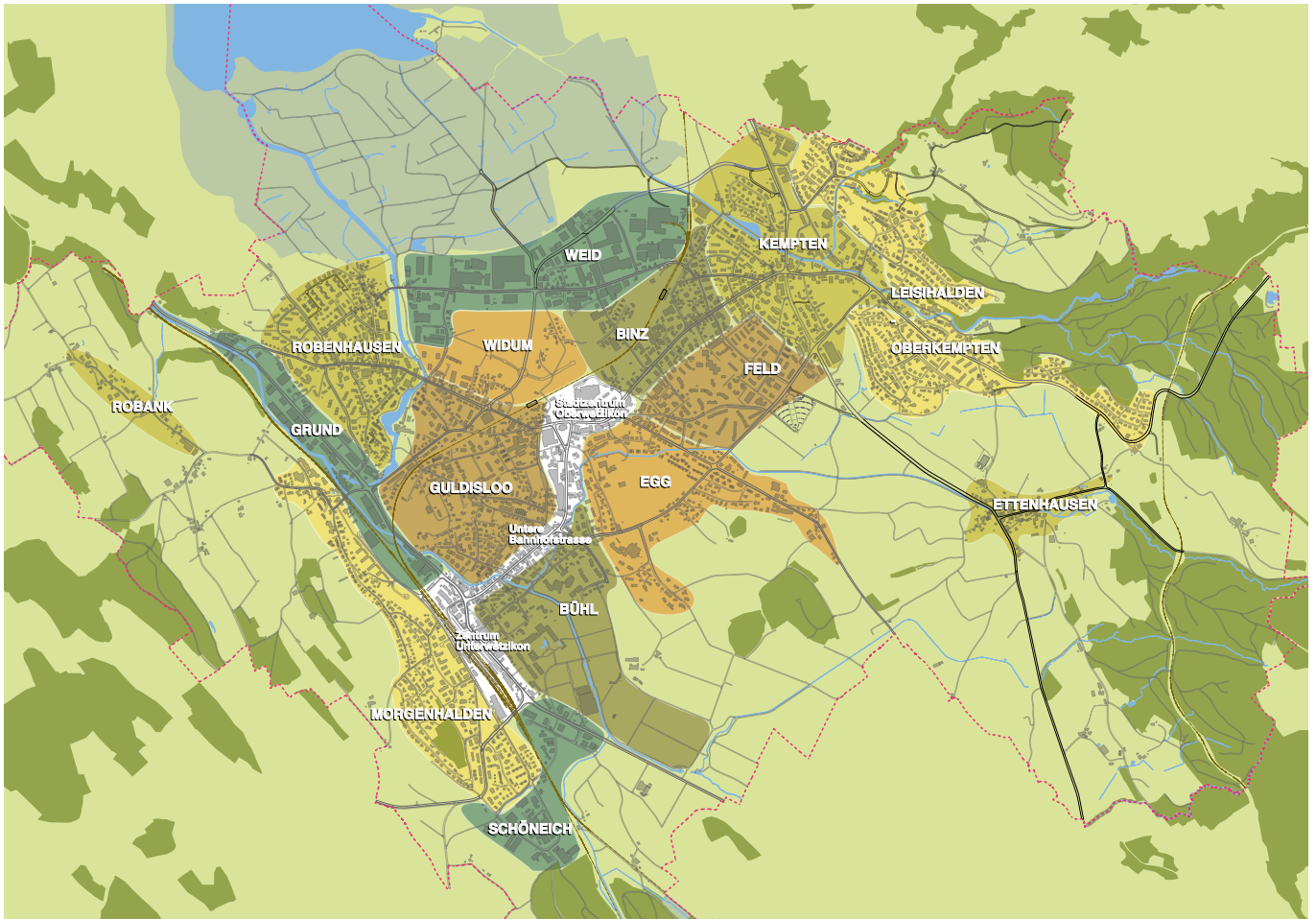
TEILIDENTITÄTEN

Die vertiefte Betrachtung der eigentlichen Siedlungsstruktur – der Bebauungsmuster, Nutzungen und räumlichen Gegebenheiten – führte zur Formulierung der folgenden Hypothese:

„Das Siedlungsgebiet von Wetzikon besteht aus verschiedenen spezifischen Stadtbausteinen mit eigener Rolle und eigener Identität.“

Erst die Summe aller Bausteine ergibt das Gesamtbild von Wetzikon in all seinem Facettenreichtum.“





Leitbild: 16 Quartiere - eine Stadt [Quelle: yz]

ZIELE STÄDTEBAU

Die beiden Zentren Unter- und Oberwetzikon bieten grosse Potenziale. **Oberwetzikon** ist entsprechend seiner Funktionen **weiter zu entwickeln**. **Unterwetzikon** steht an der **Schwelle** eines **zukunftsweisenden Umbaus**. Aber auch die **Öffnung des Stadtkörpers zum Riet** und der damit verbundenen Transformation vom reinen Arbeitsplatzgebiet hin zu einer attraktiven Mischnutzung mit hochwertigen Arbeitsplätzen, attraktiven Freiräumen und Plätzen sowie flexiblem Wohnraum ist ein **vorrangiges Anliegen**.

Die **stabilen Quartiere an den Hanglagen** und die bedeutenden **historischen Dorfkern**e gilt es **als identitätsstiftende Elemente zu pflegen und zu bewahren**. Neue Stadtquartiere sollen vermehrt zu neuen Identitäten und aussenräumlichen Qualitäten führen; gleiches gilt für den öffentlichen Strassenraum.

Das künftige Wachstum ist auf eine **innere Verdichtung** auszurichten. In diesem Umfeld sollen auch **Hochhäuser an geeigneten Standorten** ihren Platz finden.



03.2 **WETZIKON, WO DIE LANDSCHAFT VOR DER HAUSTÜRE BEGINNT.**

vielfältig – natürlich – schön

IMPRESSIONEN



^ Unmittelbarer Bezug:
Stadt - Grünraum
[Quelle: SZL]



< Alter Industrieraum im
Stadtkern: Industrieareal
Schönau [Quelle: SZL]



< Wohnen zwischen Schlossbach
und Bahnhofstrasse
[Quelle: SZL]



^ Schulhaus Egg im Stadt-
zentrum, direkter
Bezug zur Landschaft
[Quelle: SZL]



< Grünraum im Stadtzentrum -
Stadthaus Wetzikon,
Obere Bahnhofstrasse
[Quelle: SZL]



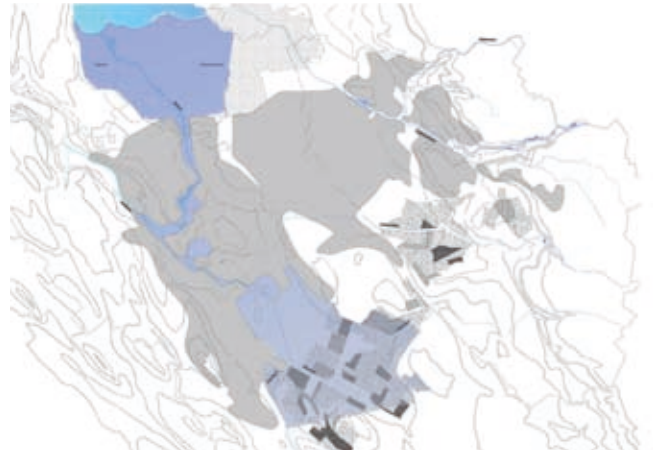
Rietfelder im Anschluss Pfäffiker See
[Quelle: SZL]



Landwirtschaftliche Nutzfelder in
südlicher Ebene [Quelle: SZL]



Drumlins im Westen und Waldstrukturen
in höheren Lagen im Osten [Quelle: SZL]



Überlagerung der Wasserwege in
landschaftlichen Fjorden [Quelle: SZL]

LANDSCHAFT-STADTSTRUKTUR

Unmittelbar am Pfäffikersee gelegen, profitiert die Stadt Wetzikon von ihrer Lage im **direkten Bezug zur Landschaft**. Verschiedene Landschaftsstrukturen umschliessen die Stadt: **Pfäffikersee** und Riet im Norden, Ausläufer der **Drumlins** im Westen, **bewaldete Hanglagen** im Osten, **grossflächige Landwirtschaftsbetriebe** gegen Süden. Die direkte Lage am See ist in Wetzikon durch eine Vielzahl an Bachläufen erlebbar.

Das Stadtgefüge nimmt unterschiedliche Formen gegenüber der angrenzenden Landschaft an. Der zerklüftete Stadtrand erlaubt, speziell im Süden und Westen, ein tiefes Eindringen der Landschaft in die Siedlung. Im Norden zum Riet/ Pfäffikersee ist die Stadtkante grösstenteils geschlossen. Nur der Aabach und der Kemptnerbach vermögen diese zu öffnen.



Referenz Fjord in Bergen, Norwegen

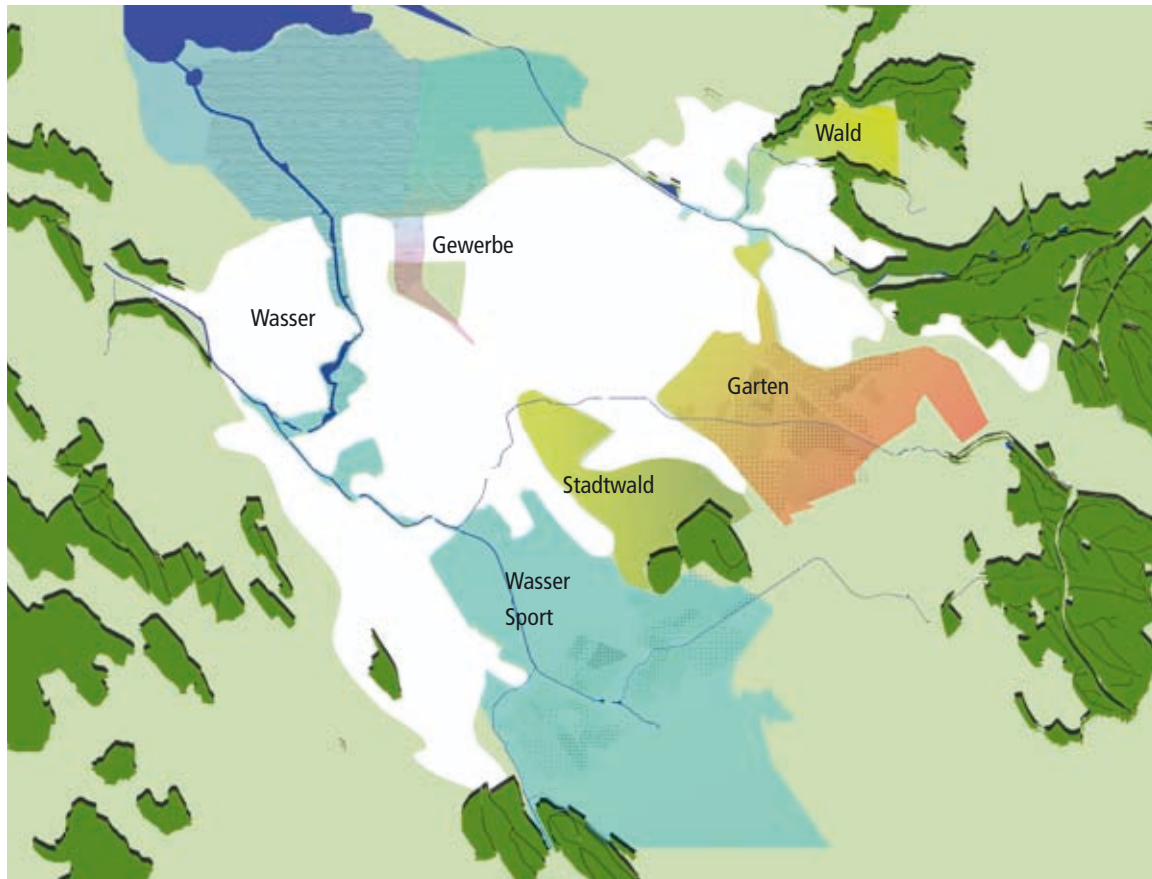
FJORDE

Das **Ineinandergreifen von Stadt und Landschaft ist ein für Wetzikon spezifisches Charakteristikum**. Unmittelbare Bezüge zwischen Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstrukturen und Landschaft sind eine grosse Qualität der Stadt.

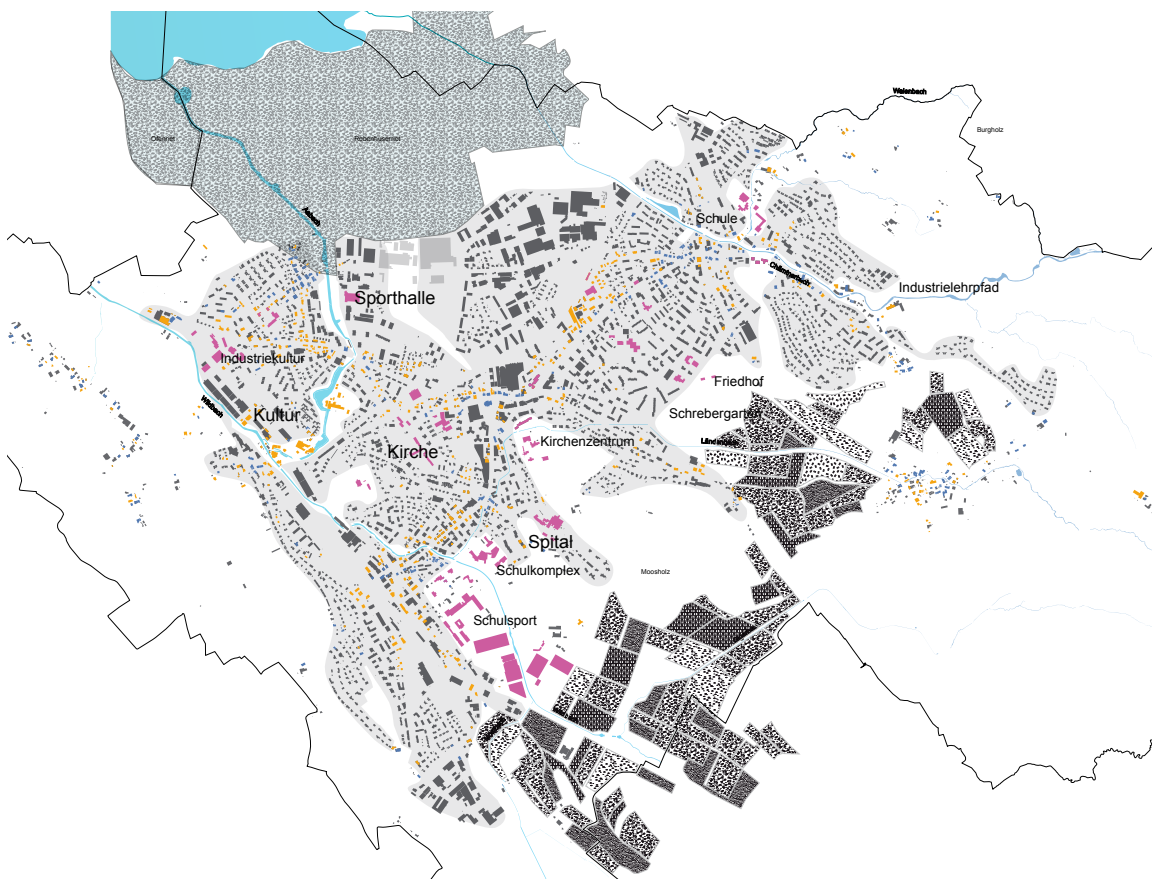
Die tiefe Ausdehnung der Landschaft in den Stadtraum erinnert an einen Fjord, der tief in die Landmasse eindringt. Im Folgenden werden diese "Landschaftsfinger" als "Fjorde" bezeichnet.

Eine Vielzahl von öffentlichen Funktionen, wie Sportanlagen, Bildungseinrichtungen etc., liegen unmittelbar an oder bereits als 'Inseln' in den Fjorden.

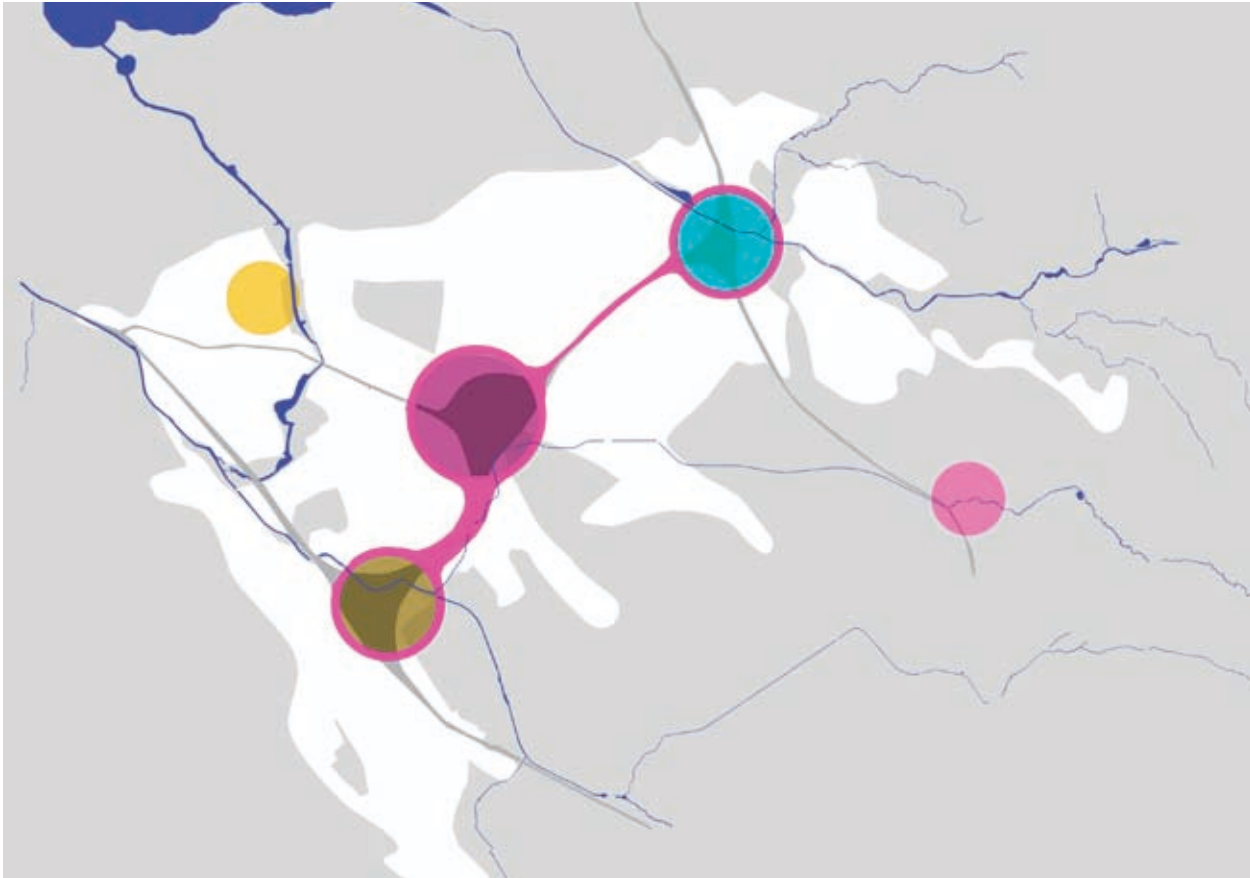
Durch die jeweiligen Landschaftstypologien ergeben sich mögliche Themen für die Landschaftsfjorde. Die Uferwege und Flächen entlang des Aabachs, der die Stadt durchkreuzt, sind zum Beispiel im südlichen Bereich stark durch öffentliche Spiel- und Sportnutzungen geprägt.



Thematische Zuordnung der verschiedenen Landschaftsbereiche [Quelle: SZL]



Überlagerung Landschaftsstruktur - städtische Nutzungen [Quelle: SZL]



Starke Achse mit unterschiedlichen Polen [Quelle: SZL]

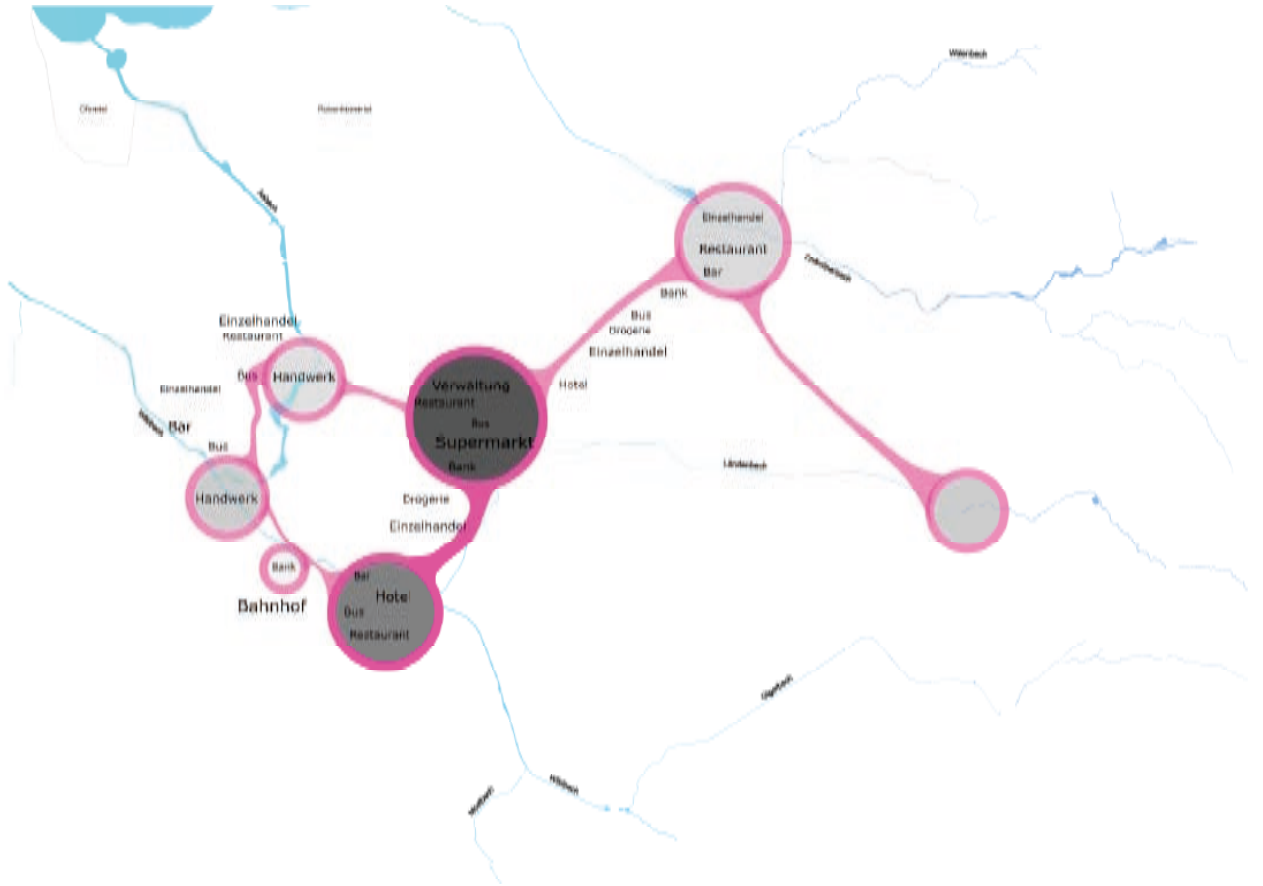
BAHNHOFSTRASSE ALS ZENTRALES ELEMENT IN DER STADT-STRUKTUR

Von verschiedenen einzelnen Dorfkernen hat sich Wetzikon zu einem **komplexen Stadtgefüge** entwickelt. Topografische Lage sowie die Anbindung an Strassenzüge führen zu einem heute ablesbaren dispersen Stadtbild mit mehreren unabhängigen Zentren (Pole).

Nicht nur in der Stadtgeschichte hatten die Strassen eine richtungsweisende Bedeutung, sondern sie sind auch prägende Komponente der zukünftigen Entwicklung.

Als zentrales Element verbindet die Bahnhofstrasse die Pole Unterwetzikon, Oberwetzikon und Kempten. In Zukunft wird durch die Einrichtung der Weststrasse der Durchgangsverkehr umgeleitet und die Bahnhofstrasse verkehrstechnisch entlastet. Dies eröffnet **neue gestalterische Spielräume**.

Für das **Zusammenspiel der unterschiedlichen Pole** hat die Bahnhofstrasse eine wichtige Integrationsfunktion. Neue Möglichkeiten und ein gewisser Druck zur Aufwertung der öffentlichen Räume entlang der Bahnhofstrasse und zu Umgestaltung des Strassenraumes ergeben sich über die angestrebte verkehrstechnische Entlastung durch den Bau der Weststrasse.



Verkehrsachsen als wichtige Elemente des Stadtgerüsts [Quelle: SZL]

Die unterschiedlichen Pole der Stadt Wetzikon präsentieren heute ein sehr **differenziertes Stadtbild**. Die abgeschlossenen Dorfkern von Kempten oder Ettenhausen werden durch Kleinteiligkeit bestimmt. Demgegenüber haben speziell die Bereiche Unter- und Oberwetzikon Zentrumsfunktion. Hier finden sich grossmassstäbliche Formen wie auch quartierübergreifende Funktionen.

Innerhalb der Stadt bilden die Pole wichtige Identitätselemente. Als prägende Bestandteile gilt es, diese in der Stadtentwicklung zu stärken und gleichsam die verbindenden Glieder, wie das **Strassennetz, nicht rein als Verkehrsraum zu betrachten**, sondern zusätzlich als nutzbaren öffentlichen Raum.

In dieser Analyse nimmt die **Untere Bahnhofstrasse eine Schlüsselfunktion** ein. Die beiden Zentrumsräume Ober- und Unterwetzikon verbindend, hat sie **quartierübergreifende Bedeutung** für die Entwicklung von Wetzikon.



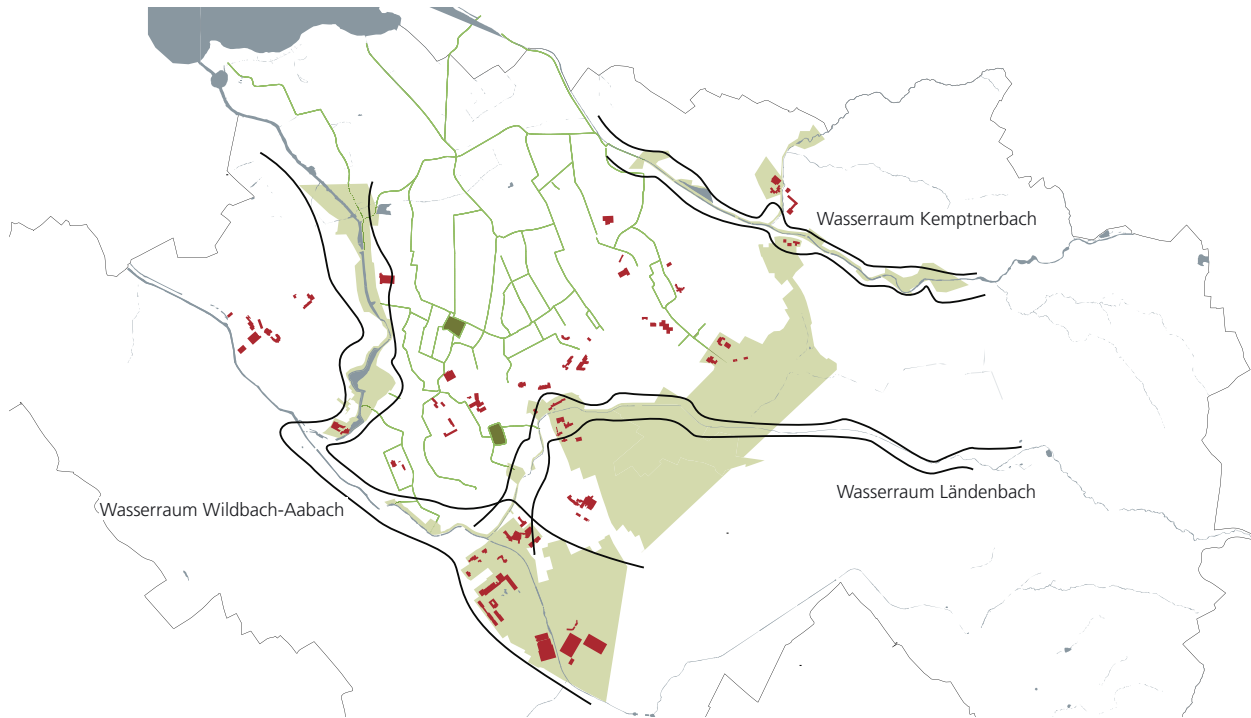
Analyse Strassenlauf Bahnhofstrasse [Quelle: SZL]

UNTERE BAHNHOFSTRASSE

Die Untere Bahnhofstrasse **verbindet die beiden Zentrumsräume** Ober- und Unterwetzikon. Unmittelbar vom Bahnhof erschlossen, erstreckt sich der Strassenraum über 2.2 Kilometer bis zur Reformierten Kirche und den neuen Einkaufszentren in Oberwetzikon.

Von **vielfältigen Einzelhandelsnutzungen** gesäumt, weist der öffentliche Raum keine durchgehende Gebäude- oder Bepflanzungsstruktur auf.

Die **kleinteilige Bebauung**, oft im historischen Bestand, welche zu einem verengten Strassenraum führt, charakterisiert den südlichen Teil der Unteren Bahnhofstrasse. Im nördlichen Teil, nahe Oberwetzikon vergrößert sich der Massstab der Gebäude (z.B. Einkaufszentrum Trompete), und der gesamte Strassenraum wird offener und grossräumiger. Die unterschiedlichen räumlichen Qualitäten gilt es prägnanter auszubilden. Zudem sind **quartierübergreifende Gestaltungsmerkmale** (z.B. Bepflanzung, Beleuchtung, Materialisierung oder Ausstattungselemente) einzuführen, damit die Bahnhofstrasse zu einem attraktiven öffentlichen Raum werden kann.



Wasserwege/-räume in der Stadtstruktur,
Überlagerung mit öffentlichen Nutzungen [Quelle: SZL]



Fehlende durchgehende Fussweg-
verbindung entlang des
Schlossbachs [Quelle: SZL]



Fusswegverbindung entlang des
Kemptnerbachs [Quelle: SZL]

WASSERWEGE

Innerhalb der Siedlung prägen Bachläufe die Qualität der Stadträume und übernehmen **zusätzlich eine vernetzende Funktion**.

Räumlich übergreifend sind die Bereiche um den Aabach/ Wildbach im Westen, den Ländenbach im Süden sowie den Kemptnerbach im Osten ablesbar.

Viele Wasserwege bildeten in der Stadtgeschichte die Grundlage für die Ansiedlung von Industrie. Einige dieser Anlagen sind noch heute bestehend und bilden z.B. mit der Fabrik Schönau wichtige identitätsstiftende Orte im Stadtgefüge. Sämtliche Bachläufe sollen mit Wegen gesäumt werden. Damit können attraktive und schnelle Fusswegverbindungen sichergestellt werden.



Die Elemente der Freiraumgestaltung: Fjorde, Riet und Untere Bahnhofstrasse [Quelle: SZL]

ZIELE FREIRAUM/ ÖFFENTLICHE RÄUME

Wetzikon ist als Stadt **durchwegs mit der Landschaft**, dem Grünraum, **verwoben**. Dieses Alleinstellungsmerkmal trägt viel zur Lebensqualität und Wertigkeit der Stadt bei. Mit der **bewussten Gestaltung und Ausstattung der Landschaftsfjorde** sollen **hochwertige öffentliche Aufenthaltsräume** geschaffen bzw. weiterentwickelt und durchgängig mit Fuss- und Velowegen erschlossen werden. Dabei gilt es auch die **Potenziale der Bachläufe besser zu nutzen**.

Als weiteres zentrales Element der Stadtstruktur ist die **Bahnhofstrasse** sukzessive in einen **aufenthaltsfreundlichen und urbanen öffentlichen Raum** umzubauen. Dabei sollen die unterschiedlichen städtebaulichen Charakteristiken an den Polen Unter- und Oberwetzikon sowie in Kempten erlebbar bleiben. Auch die **Siedlungsränder** sind in Zukunft **bewusster** und entsprechend ihrer Funktion zu gestalten.



03.3 **WETZIKON, WO MAN ZU FUSS GUT FÄHRT.**

direkt – attraktiv – sicher

IMPRESSIONEN



- < Rendez-vous des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Wetzikon zu jeder Viertelstunde. [Quelle: IBV]



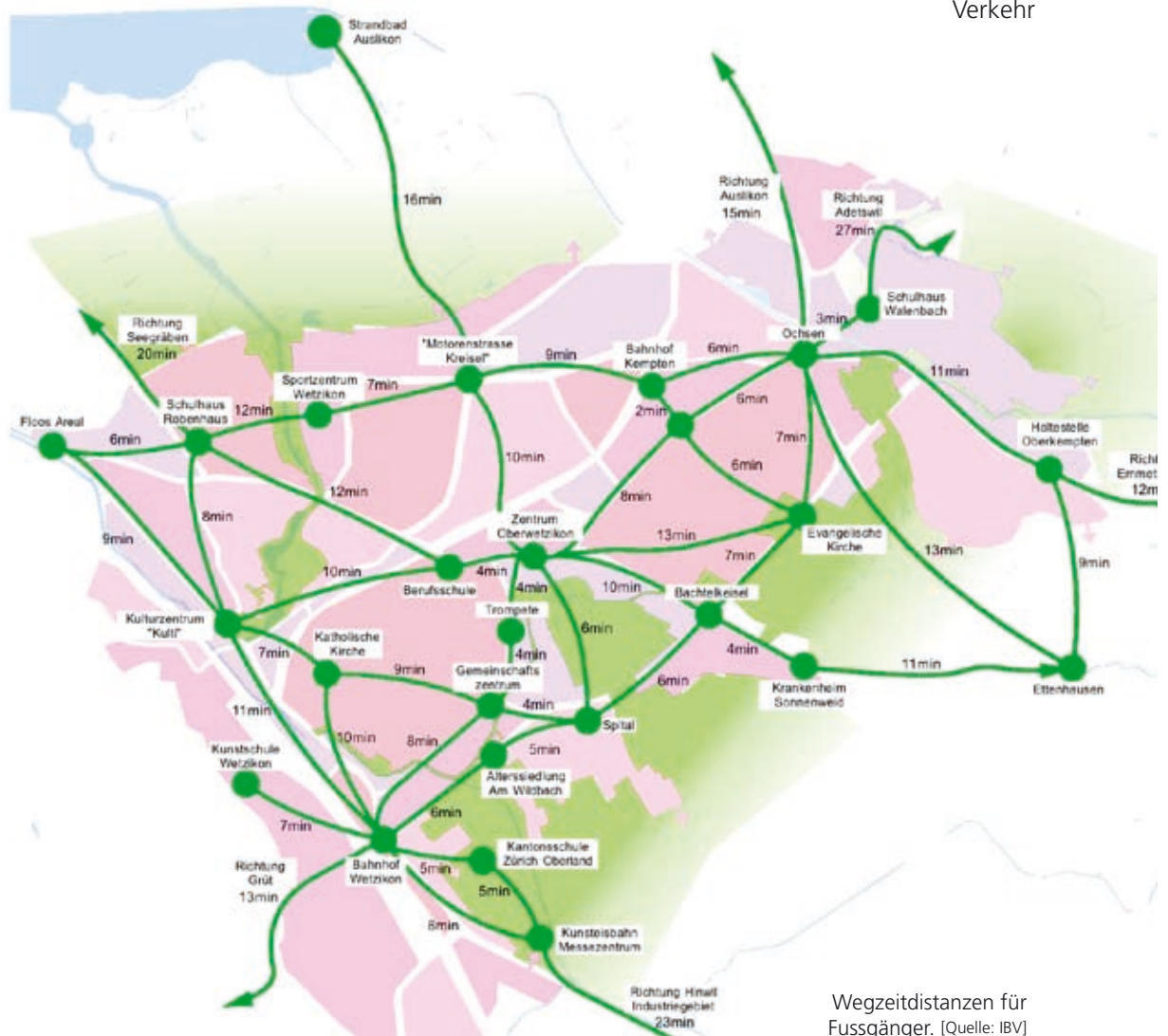
- < Kapillares Netz an Fusswegen mit unterschiedlichen und überlagerten Nutzungsansprüchen wie Schulwege, Einkaufswege, naturnahe Wege und Wege zum öffentlichen Verkehr. [Quelle: IBV]



- < Wetzikon verfügt auf Grund der räumlichen Gegebenheiten über optimale Voraussetzungen für den Veloverkehr. [Quelle: IBV]



- < Der motorisierte Individualverkehr dominiert die Bahnhofstrasse weitgehend. [Quelle: Klaus Hoffmann]



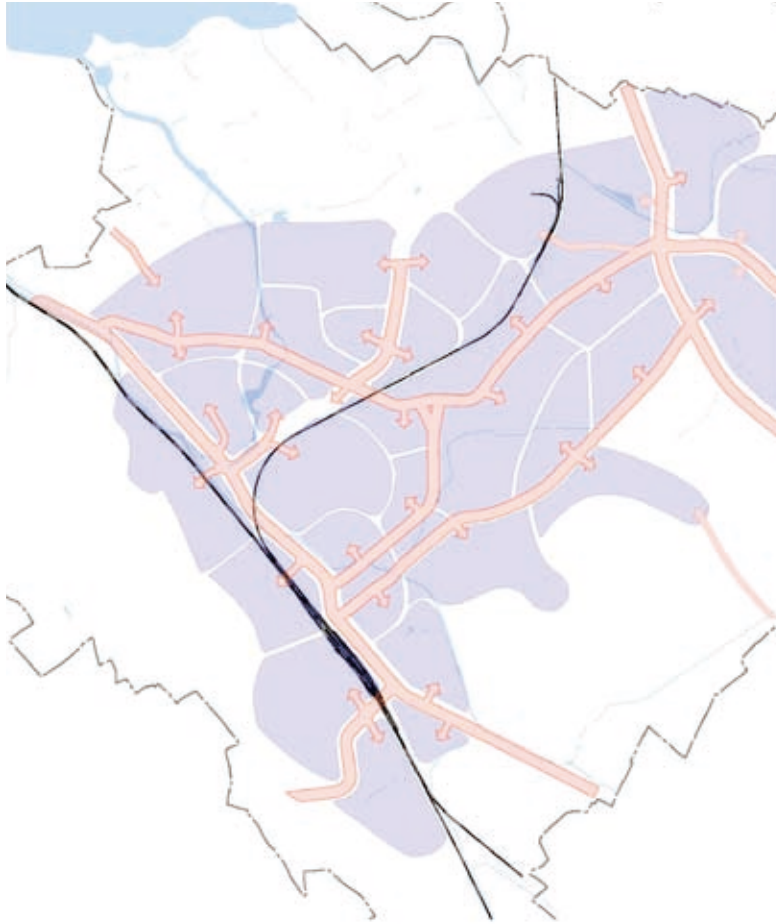
VORANGEGANGENE ARBEITEN

Es wurden bereits verschiedene Verkehrskonzepte z.B. für Tempo-30-Zonen, ein Velonetz oder den öffentlichen Verkehr erarbeitet und zum Teil auch umgesetzt. Die für das REK relevanten Konzepte und Ziele, insbesondere das „Leitbild Stadtentwicklung“ flossen in den vorliegenden Analysenteil ein.

FUSSWEGNETZ

Das **Fusswegnetz** ist heute bereits **sehr dicht und vielerorts auch attraktiv**. Vor allem die Wege entlang der Bäche und die naturnahen Wege zum Riet und zum Pfäffikersee verfügen über hohe Qualitäten. An diversen Stellen gibt es jedoch **Netzlücken** und es **fehlen Querungshilfen**. Insbesondere entlang der heutigen Hauptverkehrsachsen (Bahnhofstrasse, Rapperswilerstrasse, Zürcherstrasse, Weststrasse, Hinwilerstrasse, Tössstrasse und Usterstrasse) sind Querungshilfen zum Teil in ungenügender Anzahl oder ungenügend gesichert vorhanden. Gewisse **Verbesserungen** wie z.B. die Fusswegverbindung zwischen dem Zentrum Oberwetzikon und dem Quartier Widum mittels eines Bahndamm-durchstichs **werden laufend umgesetzt**.

Eine gewünschte dritte Bahnunterführung oder -überführung am Bahnhof Wetzikon inklusive verbesserter Anbindung des Bahnhofs an die Bahnhofstrasse und über die Rapperswilerstrasse hinaus, eine direkte Fussverbindung zwischen dem Bahnhof Kempten und dem Weidquartier sowie die durchgehende Wegeführung entlang der Bäche sind **vordringlich** anzupacken.



Erschliessung der Flächenschilder des motorisierten Individualverkehrs im „Ist-Zustand“ [Quelle: IBV]

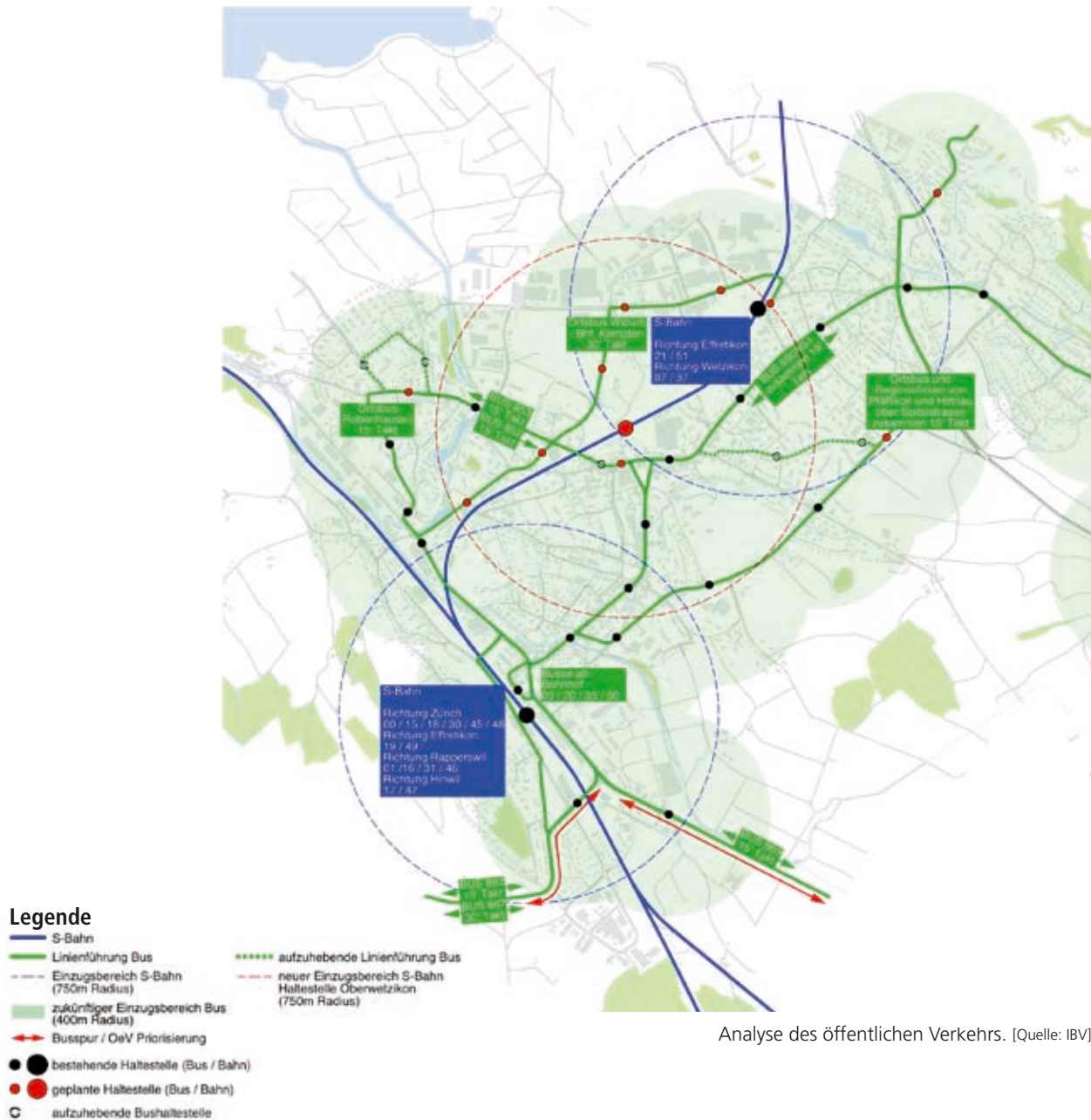
MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verteilt sich flächendeckend über das ganze Stadtgebiet. Es gibt **keine klar erkennbare Hierarchisierung** der Strassen in Hauptverkehrs-, Sammel-, und Erschliessungsstrassen. Die im Sommer 2009 durchgeführte Nummernschilderhebung sowie langjährige Beobachtungen stellen einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf der Bahnhof-, Uster-, und Spitalstrasse fest. Die stark befahrenen Strassen werden mehrheitlich als **„Barrieren“ für den Fuss- und Veloverkehr** interpretiert.

Die künftig durchgehende Weststrasse sollte als Kantonsstrasse eine gewisse **Entlastung anderer Strassen** ermöglichen. Das ist durch **gezielte Massnahmen** zu fördern.

Zudem gibt es aktuell nur **wenige verkehrsberuhigte Quartiere**. Bis heute wurden noch keine Tempo-30-Zonen eingerichtet, eine Zone befindet sich in der Umsetzung. Viele Quartierstrassen erfüllen jedoch bereits heute die Anforderungen.

Die oben stehende Abbildung zeigt die zu erschliessenden Flächenschilder mit den dazugehörigen Erschliessungsrichtungen ausgehend von den Hauptstrassen.



ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der **Bahnhof Wetzikon** ist das **Herzstück des öffentlichen Verkehrs** (ÖV) in Wetzikon. Jede Viertelstunde fahren hier die S-Bahnen aus Richtung Rapperswil und Zürich ein; halbstündlich die Züge aus Richtung Effretikon und Hinwil. Wenige Minuten später fahren die Orts- und Regionalbusse (grüne Linie in oben stehender Abbildung) in alle Himmelsrichtungen und holen bzw. bringen die Pendler an den Bahnhof Wetzikon. Der Orts- und Regionalbusbetrieb wird in naher Zukunft gemäss einem neuen Buskonzept, umgebaut (rote Punkte). Insbesondere das Quartier Widum und der Bahnhof Kempten sollen besser ins Netz des öffentlichen Verkehrs integriert werden.

Zurzeit werden **Massnahmen zur Busbevorzugung und -beschleunigung**, vor allem aus Richtung Hinwil und Grüt/ Gossau, geprüft.

Ein **längerfristiges Projekt** ist der **Bahnhof Zentrum Oberwetzikon**. Wie das Betriebskonzept aussehen würde, ist bis jetzt noch nicht bekannt. Entsprechende Abklärungen sind in Arbeit.



Unterschiedliche Ausgestaltungen von Velowegen [Quelle: Klaus Hoffmann (li. + mi.), SKW (re.)]

VELOVERKEHR

Das **Velowegnetz** ist in Wetzikon **noch nicht lückenfrei**. Das vorhandene Radwegkonzept aus dem Jahre 2002 wurde zum Teil umgesetzt. In der Oberen Bahnhofstrasse wurden beispielsweise Velostreifen markiert, entlang der Rapperswilerstrasse fehlt bis heute eine gesicherte Veloführung.

Zum Veloverkehr gehören auch entsprechende **Abstellanlagen**. Am Bahnhof Wetzikon bestehen heute bereits drei Standorte wo Velos abgestellt werden können. Auch beim Zentrum Oberwetzikon gibt es diverse Möglichkeiten für das Abstellen von Velos, doch vielfach handelt es sich um kleinere Anlagen, welche rasch überfüllt sind. Zudem lässt die Gestaltung und der Komfort (Überdachung, Beleuchtung, etc.) vielerorts zu wünschen übrig.



Fussgängerstadt gestern [Quelle: IBV Archiv]



Fussgängerstadt heute [Quelle: IBV Archiv]

ENTWICKLUNG MIT QUALITÄT

Der Begriff Fussgängerstadt ist eine Art **Qualitätslabel**, welches ein gut aufeinander abgestimmtes Zusammenspiel zwischen Gehen, Fahren und dem Aufenthalt vorsieht. Die folgenden drei Ziele zu den Themen Auto, Fussgänger, Velo und Stadtraumqualitäten, bilden das Fundament dieser Leididee. Schlussendlich soll der **Fussverkehr der „Prüfstein“ jedes Projekts** sein, da Fussgänger einerseits die schwächsten Teilnehmer im Verkehr sind, aber andererseits entscheidend zur Belebung des Stadtraumes beitragen.

ZIELE VERKEHR

1 FUSSGÄNGER UND VELO

Über die gesamte Wohnbevölkerung gesehen (Kinder, Berufstätige und ältere Menschen) ist der grösste Anteil unserer Wegetappen kurz und wird oft zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt bzw. er könnte so erfolgen. Um den Langsamverkehr entsprechend zu fördern ist die **Zugänglichkeit** (Netzdichte), der **Komfort** und die **Sicherheit** (Interaktion mit dem motorisierten Verkehr meist bei Fahrbahnquerungen) zu **verbessern**.

2 AUTOVERKEHR

Der **Autoverkehr** soll vermehrt **auf das** (teilweise neue) **übergeordnete Netz** gebracht werden und im Bereich der **Zentren** und **Wohnquartiere** flüssig aber **nicht zu schnell** abgewickelt werden.

3 STADTRAUMQUALITÄT

Die **Aufenthaltsqualität** der Strassen, Wege und Plätze ist insbesondere in sensiblen Bereichen **fussgängerorientiert aufzuwerten**.

03.4 FAZIT

Die drei Leitideen

- **Wetzikon, wo Qualität nach oben zeigt.**
Stadtquartiere neben Dorfquartieren
- **Wetzikon, wo Landschaft vor der Haustüre beginnt.**
vielfältig – natürlich – schön
- **Wetzikon, wo man zu Fuss gut fährt.**
direkt – attraktiv – sicher

ergeben sich jeweils aus den fachspezifischen Analysen und bilden die Ausgangslage für das Konzept. Dabei weisen sie bereits auf die **besonderen Qualitäten** von Wetzikon hin:

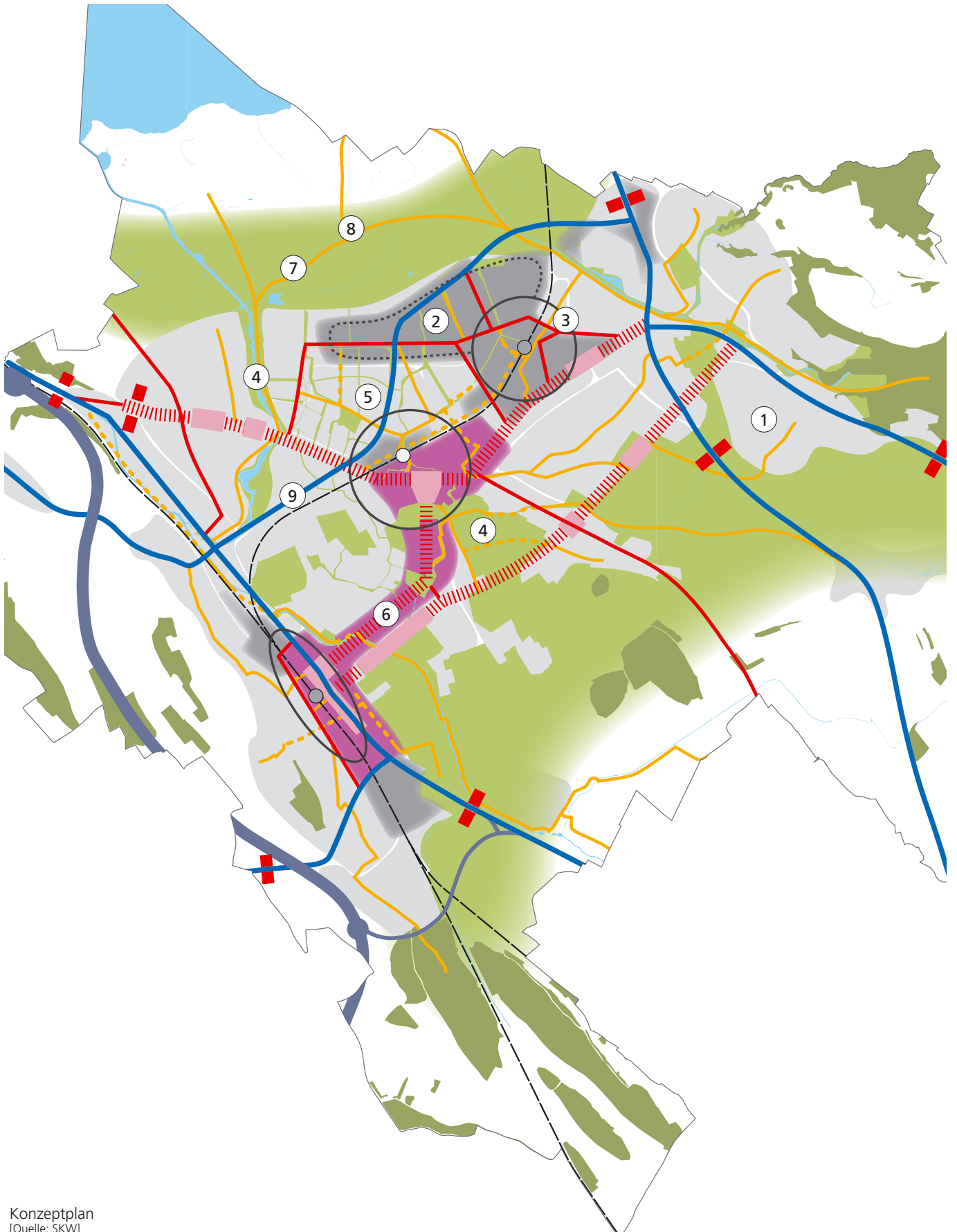
- Die Konzentration auf qualitatives Wachstum, bei dem auch Hochhäuser möglich sind;
- Die vielfältigen Bezüge zu den umliegenden Landschaften, die sich bis in die Quartiere und bis nahe an die Haustüren ziehen;
- Die angestrebten Verbesserungen der Verkehrsqualität für den Fuss- und Veloverkehr, die aber ausreichend Spielraum für die übrigen Verkehrsteilnehmer lassen.

04

Konzept



KONZEPTPLAN



Legende

	Zentrumsraum		Oberlandautobahn
	Verdichtungsgebiete		Hauptverkehrsstrassen
	Landschafts-Fjorde / Riet		Sammelstrassen
	Quartiere		Bereiche für Koexistenz MIV / LV
	Gebiete für Hochhäuser		Verkehrsberuhigung / Aufwertung Strassenraum
	Besondere Anforderungen für höhere Häuser		Pförtneranlage vorsehen
 	S-Bahn-Halt (bestehend / geplant)		LV-Wegenetz (bestehend / fehlend) (Fussgänger + Velo)
			Gewässer
			Wald

Legende zum Konzeptplan [Quelle: SKW]

04.1 EINLEITUNG

Das Konzept baut auf den Leitideen auf. Die grundlegenden Inhalte des Konzepts werden für den Städtebau, den Freiraum und den Verkehr separat vorgestellt.

Die Kernaussagen des Konzepts sind im oben und links abgebildeten Plan dargestellt. Es sind:

- ① **Quartiere**, die entsprechend ihrer Funktion, Lage und Identität gestärkt werden,
- ② **Verdichtungsgebiete**, in denen qualitätsvolle städtische Strukturen angestrebt werden,
- ③ **Hochhäuser** werden nur unter bestimmten Bedingungen und an S-Bahnhaltestellen zugelassen,
- ④ **Landschafts-Fjorde** reichen wie Finger in die Stadt und sollen zu hochwertigen öffentlichen Aufenthaltsräumen entwickelt werden,
- ⑤ Das **Riet** durchdringt die Stadtstruktur und verbindet die Stadt auf attraktiven Wegen mit den Naherholungsräumen,
- ⑥ Der **Zentrumsraum** mit Unter- und Oberwetzikon sowie der Unteren Bahnhofstrasse bildet das zentrale Entwicklungselement innerhalb der Stadt. Die Untere Bahnhofstrasse soll sukzessive umgestaltet werden zu einem aufenthaltsfreundlichen und attraktiven innerstädtischen öffentlichen Raum mit vielfältigem Nutzungsangebot,
- ⑦ **Fusswege**, die attraktive Verbindungen sicherstellen und verbessern,
- ⑧ **Velowege**, die tauglich sind für Alltags- und Freizeitroutes,
- ⑨ **Hauptverkehrsstrassen**, die den Verkehr aufnehmen und somit die übrigen Strassen und Wege entlasten.

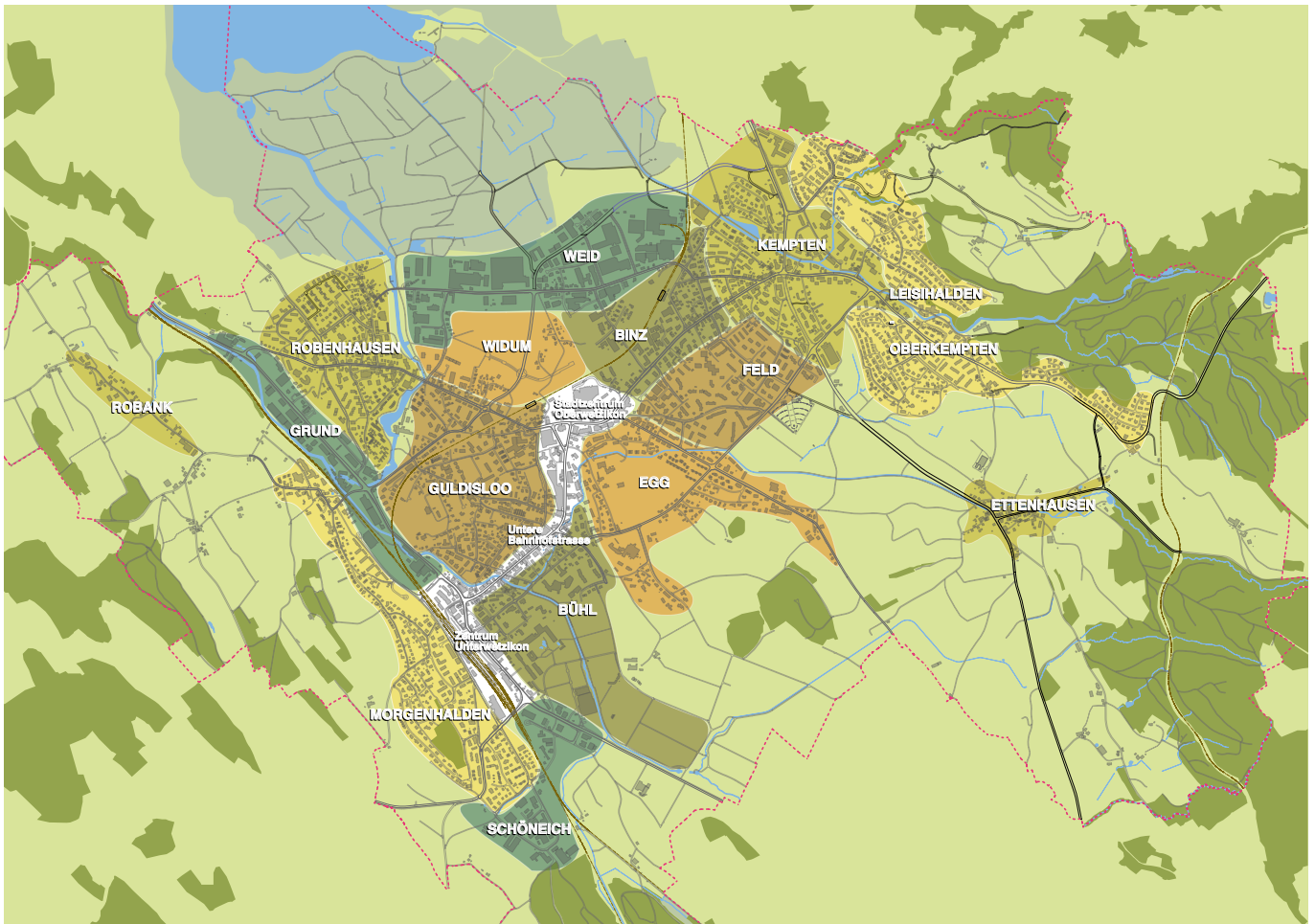
Im oben stehenden Konzeptplan sind auch Projekte aufgenommen, die nicht beeinflusst werden können wie die Oberlandautobahn und die durchgehende Weststrasse.



Unterschiedliche Quartiere und Überbauungsstrukturen in Wetzikon [Quelle: yz]

04.2 16 QUARTIERE - EINE STADT

Aufbauend auf den Erkenntnissen der verschiedenen räumlichen (historischen, topografischen und strukturellen) Analysen wird Wetzikon in 16 Teilgebiete (Quartiere) aufgeteilt, die jeweils eine spezifische räumliche Identität aufweisen. Das Konzept geht davon aus, dass jedes dieser Quartiere **eigene Gestaltungs- und Entwicklungsregeln** beansprucht. Diese Gestaltungs- und Entwicklungsregelungen werden im Rahmen der **Quartiersteckbriefe** ab S. 79 vorgestellt.



16 Quartiere und die blauen Verdichtungsgebiete sowie potenzielle Hochhäuser (blau) [Quelle: yz]

04.3 INNERE VERDICHTUNG UND HOCHHÄUSER

Wetzikon ist eine facettenreiche Gemeinde mit verschiedenen Teilidentitäten. Darüber hinaus ist Wetzikon aber auch Stadt, mit urbanen, lebendigen Zentren und **vitalen, prosperierenden Entwicklungsgebieten**.

Die **innere Verdichtung** der bestehenden Siedlungsbereiche ist aus unterschiedlichsten Gründen, auf die bereits eingegangen wurde, ein **erklärtes Ziel der Stadt Wetzikon**. Die qualitätsvolle Verdichtung sollte dabei **vor allem** an den Stellen erfolgen, die eine **gute ÖV-Erschliessung** bieten. Im oben stehenden Plan sind zudem **Verdichtungsgebiete**, oder auch **Zentrumsgebiete** eingetragen, in denen Verdichtungen konzentriert werden sollten. Andere Bereiche, wie z.B. historisch gewachsene **Dorfkerne** und Kernzonen in Aussenwachen sollten hingegen in ihren **speziellen Charakteren bewahrt** bleiben.

Die Zentrumsgebiete gehen fließend ineinander über, unterscheiden sich jedoch in Funktion, Bedeutung und Struktur. Das „**Zentrum Unterwetzikon**“ hat eine **regionale Ausstrahlung**. Es besitzt öffentliche Infrastrukturen wie ein Messegelände, kantonale Schulen und grosse Sportanlagen, welche für die gesamte Region von Bedeutung sind und Wetzikon als regionales Zentrum definieren. Darüber hinaus ist Unterwetzikon eine **wichtige Drehscheibe** im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr.



Stadtzentrum Oberwetzikon [Quelle: Klaus Hoffmann]

Der „**Zentrumsraum, Abschnitt Untere Bahnhofstrasse**“ ist als **Verbindungsraum** historisch gewachsen und in dieser Funktion, als **Bewegungsraum, Einkaufsmeile** und **zentrales Bindeglied** im Zentrumsbereich bis heute bedeutsam.

Das „**Stadtzentrum Oberwetzikon**“ ist der administrative und soziale Zentrumsbereich, der **gemeinsame Nenner aller Wetziker**. Dort, wo „der Kirchturm im Dorf steht“, wo man sich trifft, wo die Wege zusammenkommen.

Wetzikon ist Stadt. Eine Stadt, die qualitativ wachsen und - finanziell wie auch sozial - gestärkt werden soll. Dies fordert Raum für Entwicklungen, für Verdichtung, für Arbeitende und Wohnende. Welche Bereiche sich dafür eignen, ist im neben stehenden Plan festgehalten worden. Die näheren Entwicklungs- und Nutzungsleitlinien werden in den Quartiersteckbriefen ab S. 79 vertieft beschrieben.

Eine Möglichkeit der Verdichtung ist auch in **Hochhäusern** zu sehen. Inzwischen ist ein Hochhaus ein selbstverständliches Element der modernen Stadt. In Wetzikon ist es bereits seit den sechziger Jahren präsent. **Neben** dem **Spital** existieren gegenwärtig **12 weitere Hochhäuser in Wetzikon**, die ausnahmslos Wohnhäuser sind. Sie sind auf die Bereiche Feld, Binz, Widum, Robenhausen und entlang der Unteren Bahnhofstrasse verteilt.

Neue Hochhäuser müssen sehr genauen **Standortkriterien** und **hohen architektonischen** sowie **bautechnischen Qualitätsanforderungen** entsprechen. Es wird Wert gelegt auf **Schwerpunktbildung**, d.h. auf einige wenige, präzise gesetzte Hochhäuser als Identifikationspunkte, die gut vereinbar sind mit den Zielen des räumlichen Entwicklungskonzepts.

Mögliche Rahmenbedingungen neuer Hochhäusern werden in den Umsetzungsbeispielen ab S. 116 vorgestellt.



Nutzungseinschlüsse im Fjord [Quelle: SZL]

04.4 FJORDE

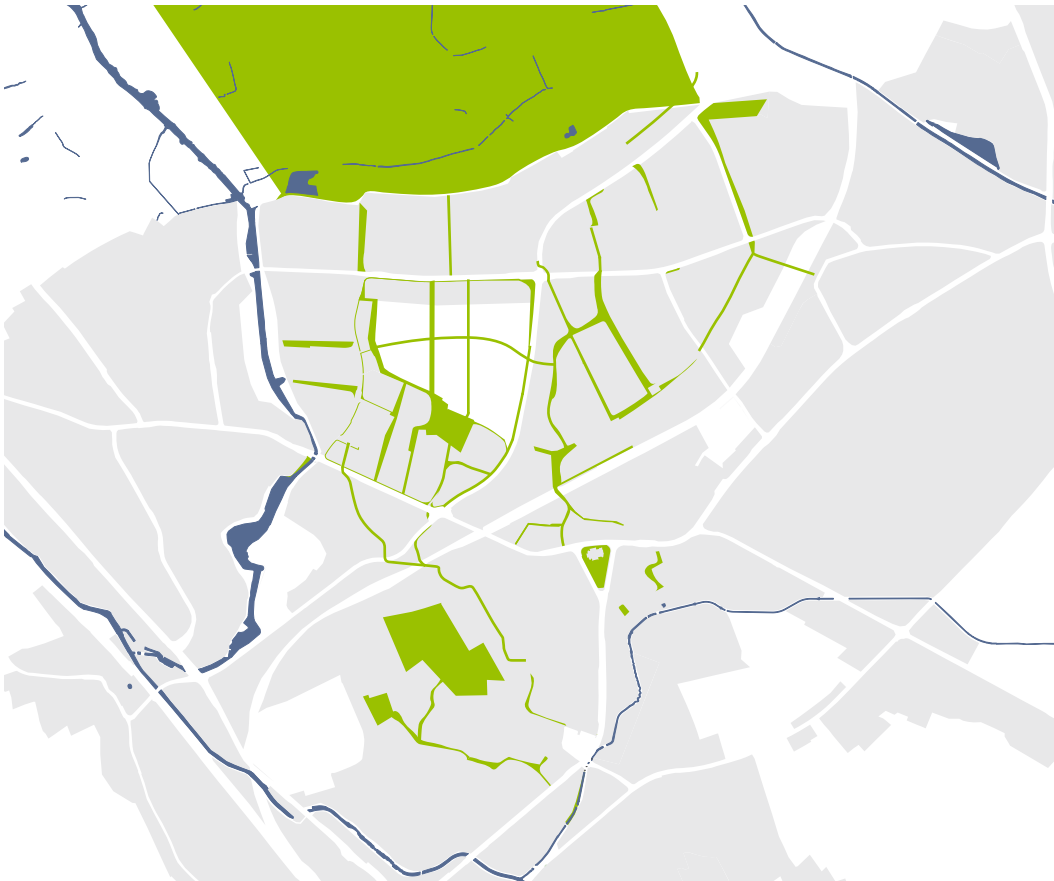
LANDSCHAFTSRÄUME IN DER STADT

In der Stärkung des Stadtbildes und dem Bezug der Stadt zur Landschaft spielt in Wetzikon die **Sicherung und Ausformulierung der Fjorde** eine zentrale Rolle. Im Folgenden werden die wichtigsten Merkmale der Fjorde aufgezeigt.

Fjorde beschreiben **weitläufige Landschaftszüge in der Stadt**, wobei eingeschlossene Nutzungen den öffentlichen Anspruch sichern und eine Aneignung durch die Anwohner erleichtern. Diese Nutzungen können einerseits im Freiraum vorhanden sein, wie die Sportmöglichkeiten entlang des Südwestfjordes/ Spital. Oder sie sind andererseits baulicher Art, wie das Schulhaus Egg nahe des Zentrums Oberwetzikon. Gleichzeitig ist eine Überschneidung von Freiraum- und Gebäudenutzung als Charakterelement im Fjord möglich.

Die bestehenden Wasserwege in Wetzikon decken sich teilweise mit der Lage der Fjorde. Im Westen in der Schönauf/ Sport/ Spital, sowie um den Kemptnerbach im Osten, ergeben sich Landschaftsräume, die speziell vom eingeschlossenen Wasserweg gekennzeichnet sind.

Eine Integration der **Landschaftsräume als identitätsschaffende Fjorde** wurde durch das positive Feedback aus den Stadtwerkstätten geschärft. Auf eine Sicherung der Freiräume sollen strukturelle Gemeinschaftsnutzungen integriert werden und somit Quartierfunktionen übernommen werden.



Allgemeine Rietstruktur. Feine Landschaftsadern durchdringen den Siedlungsbereich, begleitet von Nutzungen [Quelle: SZL]

04.5 RIET

DURCHDRINGEN DER STADTSTRUKTUR

Im Gegensatz zur zerklüfteten Stadtform im Süden, bildet das Industriequartier Weid einen klaren Abschluss der Stadt zur Landschaft/ Riet. Innerhalb der umgebenden Landschaft ist das **Riet** ein wichtiges Merkmal und **Bezugspunkt für** die Stadt **Wetzikon**. Längerfristig sollen die reinen Industrienutzungen dieses Quartiers in hochwertige Mischnutzungen überführt werden (siehe auch S. 108). Diese Verlagerung erlaubt einen Prozess des Aufbrechens bestehender Gefüge. Analog zur Idee der Fjorde ergeben sich zuerst kleine Grünverbindungen (Wege etc.), welche im Wandel der Stadt zu grösseren Landschaftsbereichen wachsen können. Das Riet dringt somit tief in die bebauten Gebiete ein und **erhöht die Standortqualität**.

Die nördlichen Quartiere der Stadt bilden eine recht **geschlossene Kante zum angrenzenden Riet**. Anders als bei den grossflächigen Landschaftszügen der Fjorde erlaubt die Stadtstruktur hier keine grossmassstäblichen Landschaftseinschnitte.

Die Definition von Wegverbindungen, Spielplätzen und Quartiergärten innerhalb der Siedlung artikuliert einen Landschaftsraum in der Stadt, der in seiner Grösse und Nutzung dem umgebenden Bebauungs- und Nutzungsgefüge entspricht.

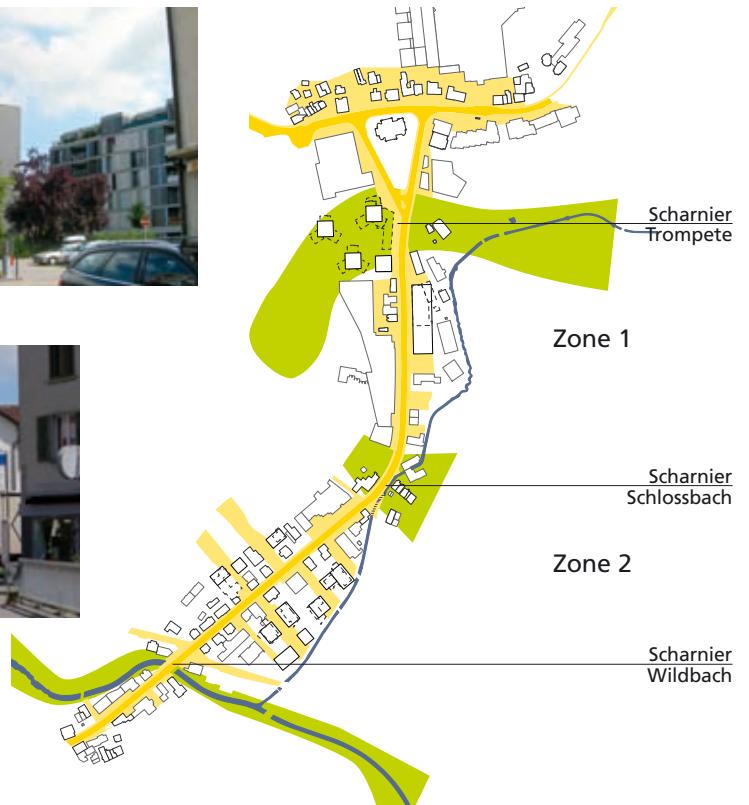
Die genaue Lage der verschiedenen Landschaftsadern wurde in den Stadtwerkstätten intensiv diskutiert. Ziel einer weiteren Planung muss sein, die individuellen Verknüpfungsanforderungen der einzelnen Quartiere unter dem Motto des "Riets" näher zu beleuchten.



Scharnier Trompete [Quelle: SZL]



Scharnier Wildbach [Quelle: SKW]



Raumfigur Bahnhofstrasse
[Quelle: SZL]

04.6 ZENTRUMSRAUM, ABSCHNITT UNTERE BAHNHOFSTRASSE

Die Bahnhofstrasse als **Verbindungselement** zwischen den beiden Zentren Unter- und Oberwetzikon ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Der Strassenraum agiert mit den angrenzenden Wohn- und Gewerbequartieren sowie den übergreifenden Freiraumstrukturen wie Fjord und Riet. Als integrativer Bestandteil wird die Bahnhofstrasse zum **aktiven Stadtraum mit Potenzial zu hoher Aufenthalts- und Flanierqualität**. Das Potenzial liegt jedoch nicht in der Achse als alleiniges Element, sondern vielmehr in einem integrativen Stadtteil zur angrenzenden Stadt- und Freiraumstruktur. Im Folgenden wird deshalb vom **"Zentrumsraum, Abschnitt Untere Bahnhofstrasse"** gesprochen.

In der bestehenden Ordnung können **entlang der Bahnhofstrasse zwei Zonen** unterschieden werden. Im südlichen Abschnitt ist der Strassenquerschnitt von **historischen Gebäuden** direkt an der Strasse und von einem daraus resultierenden engen Querschnitt geprägt. Vom Schlossbach gegen Norden abknickend, weitet sich der Strassenraum auf. Hier wird der Raum von **grossmassstäblichen Einheiten** gebildet, der Strassenquerschnitt öffnet sich.

Gegliedert wird der Raum zusätzlich von den **Schnittstellen mit den Fjorden und Rietbausteinen**. Diese schaffen, mitten im Zentrumsraum, eine Nähe zur umgebenden Landschaft.

Ziel der vorgeschlagenen Interventionen zur Entwicklung des Zentrumsraumes in der Bahnhofstrasse ist es einerseits, eine gute **Aufenthalts- und Flanierqualität** entlang der Bahnhofstrasse zu **schaffen**, gleichsam den Fokus nicht rein auf die Bahnhofstrasse zu beschränken. Unter Beibehalt des bestehenden eigenen Charakters werden angrenzende Quartiere und Freiräume an die Bahnhofstrasse angeschlossen, um diese zu einem **quartierverbindenden Element** zu machen.



Junge Fussgängerin [Quelle: Klaus Hoffmann]



Regelmässiger Fussgänger mit Hund [Quelle: Stadt Wetzikon]

04.7 FUSSVERKEHR

Der Fussgänger ist der schwächste Verkehrsteilnehmer. Es muss alles unternommen werden, was ihn vor Konflikten mit dem meist schnelleren mechanisierten Verkehr **schützen** kann. Das betrifft vor allem **Fahrbahnquerungen**.

Ebenso ist der Fussgänger sehr **empfindlich für Umwege**. Die möglichst direkte und hindernisfreie Erreichbarkeit aller möglichen Ziele muss angestrebt werden. Die dichte Vernetzung der Fusswege, sollte den Stadtraum von Trennwirkungen für den Fussgänger befreien und die Orientierung der Fussgänger erleichtern.

Die **Gestaltung der Wege und Plätze für die Fussgänger** soll einen guten Komfort für die Benützer bieten. Dazu gehören: eine ausreichende Wegbreite, die Hindernisfreiheit, guter Unterhalt der Oberfläche, vertretbare Lärm- und Abgasbelastung, Sitzgelegenheiten in regelmässigem Abstand und eine fussgängerfreundliche Beleuchtung.

Dem Komfort wird ebenfalls das Fehlen von „Angsträumen“ zugeordnet. Das bedeutet, dass uneinsehbare und evtl. dunkle Wegabschnitte (ohne Alternativen) zu vermeiden sind und dass belebte und bewohnte Routen für alle Verbindungen verfügbar sind.

Ohne Attraktivität der Stadträume wird wenig Fussverkehr ausgelöst. Deshalb ist es wichtig, die Fusswegnetze auf die „lohnenden Ziele“ und „genussreiche“ Wege auszurichten.

Die **Planung und Umsetzung von Fusswegnetzen ist jedoch diffizil**. Insbesondere in bereits überbauten Bereichen, die seit langem in privatem Besitz sind, können neue Verbindungen nur mit Unterstützung der Grundeigentümer eingerichtet werden. Daher gilt es, bei **neuen Projekten verstärkt das Augenmerk auf die Fussgänger zu richten**.

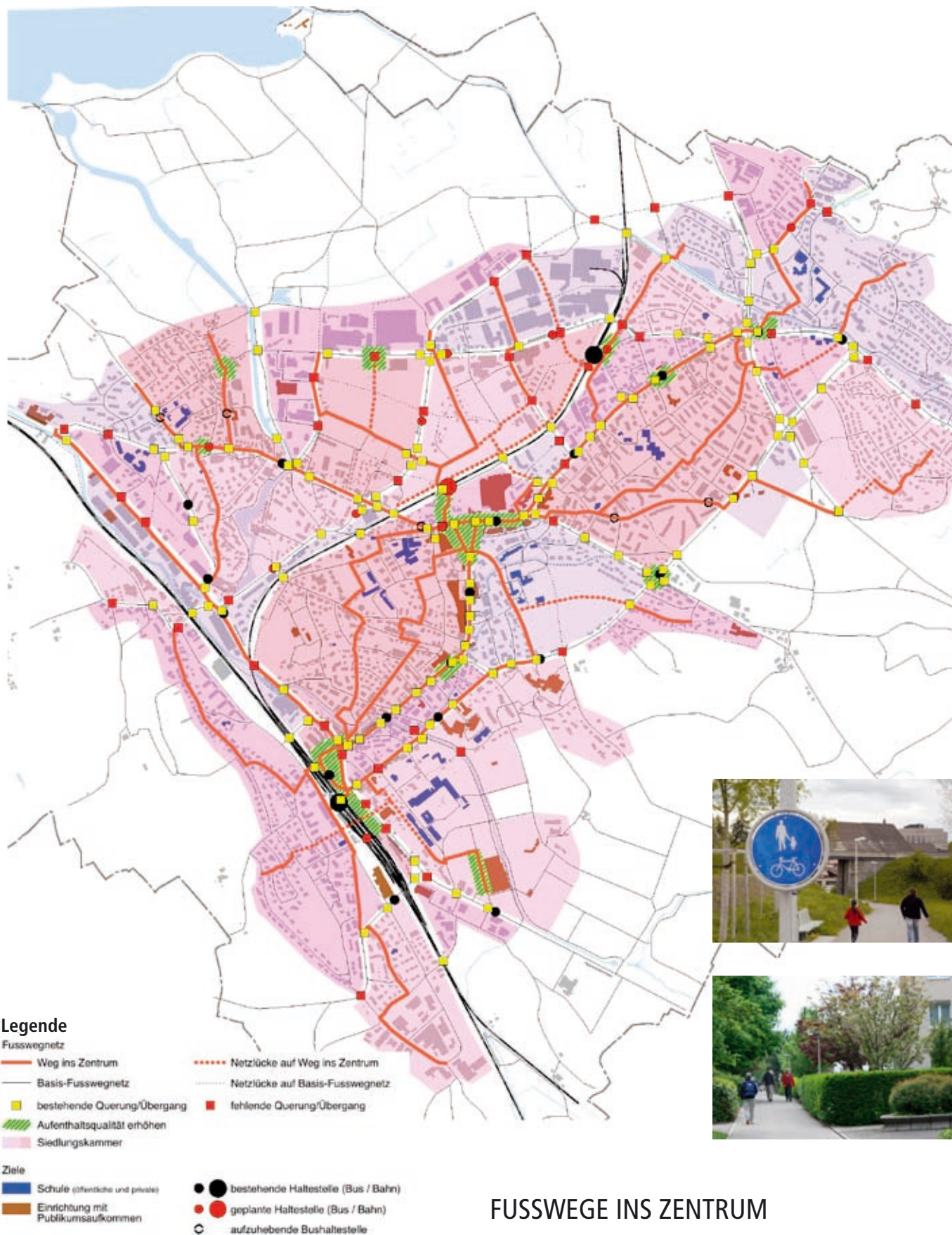
Ein positiver Aspekt ist, dass grundsätzlich **fast alle Wegverbindungen als Fusswege nutzbar** sind. Die Bewertung der Qualität richtet sich nach der **Funktion**, die wiederum spezifische Anforderungen an den **Raumbedarf**, die **Materialisierung** etc. stellt. Bildlich hat eine Autobahn eine grundsätzlich andere Funktion als ein Fussweg durch das Riet. Auch wenn beide zumindest teilweise (bei der Eröffnung neuer Autobahnteilstücke) zu Fuss begangen werden können.

Für Wetzikon heisst das, dass Fusswege unterschieden werden zwischen **Fusswegen ins Grüne, Fusswegen ins Zentrum, Schulwegen und Fusswegen zum ÖV**.



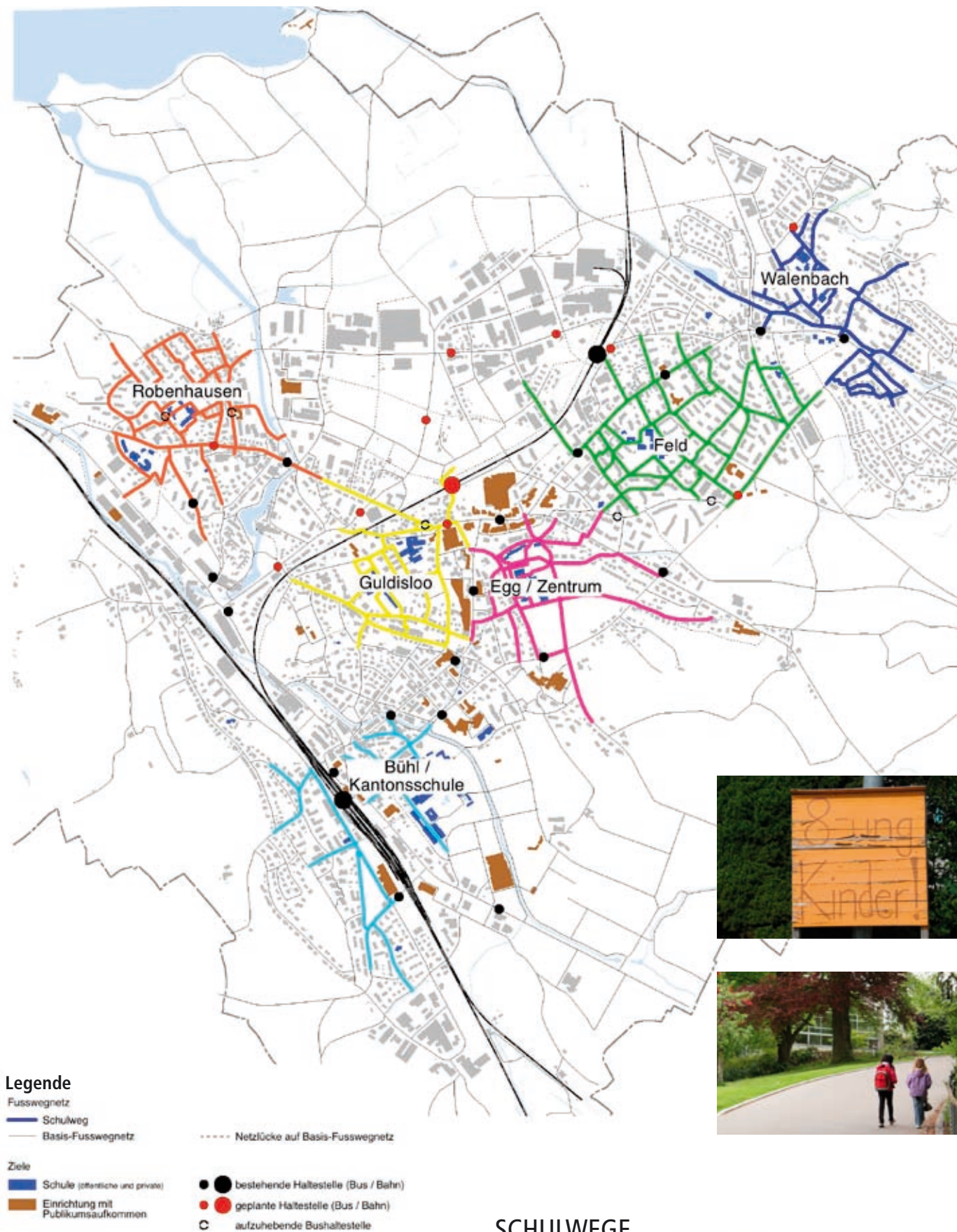
FUSSWEGE INS GRÜNE

Verbindungen aus den Quartieren zu naturnahen Wegen, Landschafts-Fjorden und Riet sicherstellen. Aufgrund der attraktiven Landschaftsräume im Umfeld Wetzikons ist dies besonders wichtig.



FUSSWEGE INS ZENTRUM

Direkte und komfortable Verbindungen aus den Quartieren zum Stadtzentrum Oberwetzikon und zum Zentrum Unterwetzikon. Damit kann der Modalsplit Wetzikons wesentlich verbessert werden.



SCHULWEGE

Die Schulwege weben sich wie ein Spinnennetz in die Quartiere ein. Genauere Untersuchungen dazu wurden im Rahmen des REK nicht durchgeführt.



FUSSWEGE ZUM ÖV

Im Einzugsbereich der Haltestellen (Radius 400 m) bilden alle Wege ein kapillares Wegnetz, welches die ÖV-Haltestellen mit der Haustüre verbindet.



Ein Rennrollstuhlfahrer ist schneller als mancher Velofahrer [Quelle: Klaus Hoffmann]



Das Herzstück des Veloverkehrs [Quelle: Stadt Wetzikon]

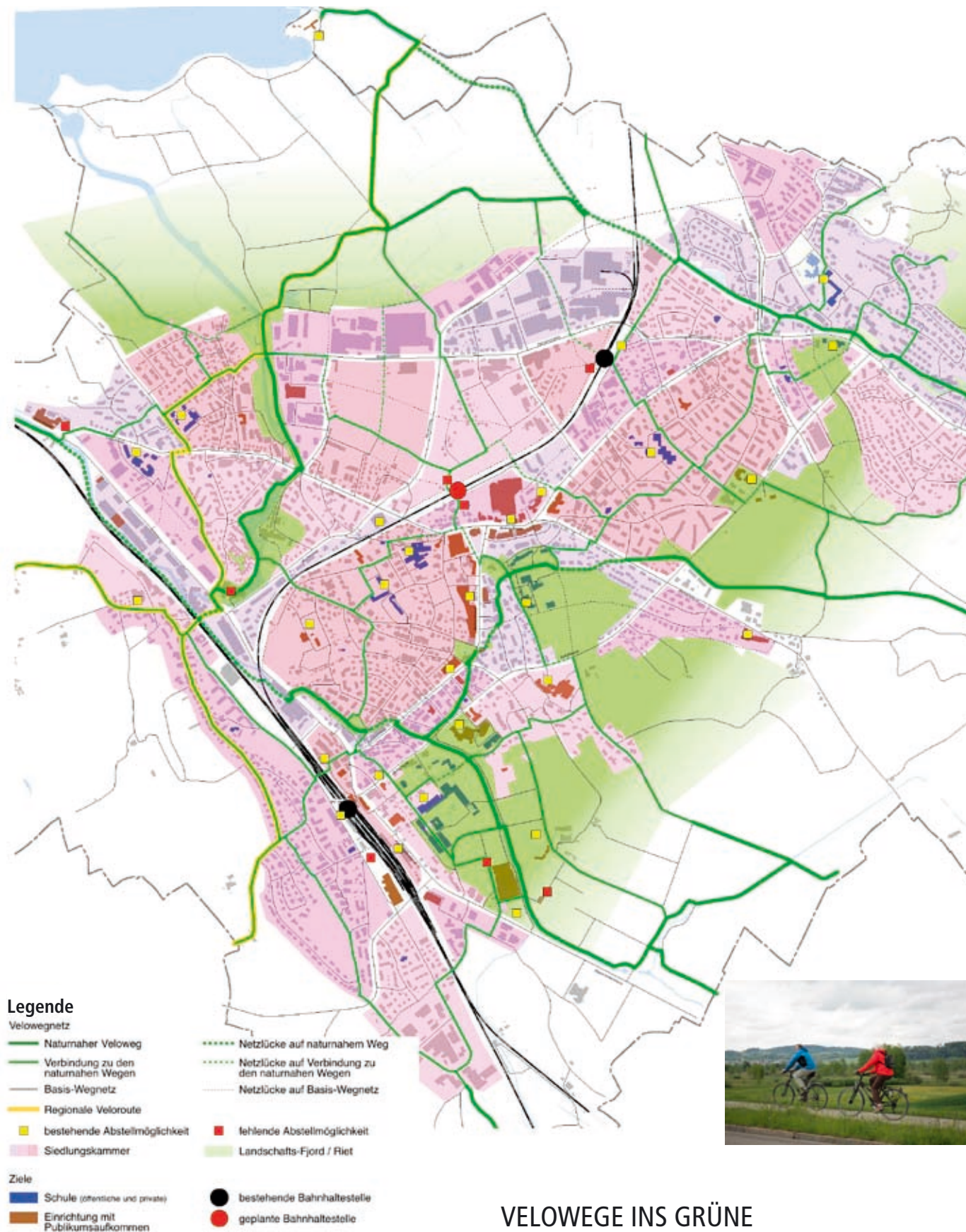
04.8 VELOVERKEHR

Das Benutzen des Velos gleicht in der ganzen Schweiz oft einem **Hindernislauf** wie er kaum einem andern Verkehrsteilnehmer zugemutet wird.

Vom wohnseitigen Abstellplatz (nicht im Keller über Treppen und durch schwierige Türen), über velofreundliche Quartierstrassen (auch gegen die Einbahnrichtung) und lückenlose Velospuren oder Velowege entlang der stark befahrenen Strassen, die auch an den Knoten das Velo nicht ausblenden, bis hin zu ausreichenden Abstellanlagen, die mit Befestigungseinrichtungen ausgestattet sind (Dominoeffekt) und den spezifischen Anforderungen entsprechen (Regenschutz, Diebstahlschutz, Zielnähe und Komfort). **Die Qualität wird erst voll wirksam, wenn kein Glied in der Kette mehr fehlt.**

Das Velokonzept muss sowohl die **Alltagsrouten**, die meist zu den **Zentren**, den **öffentlichen Einrichtungen** und **Bahnhöfen** führen, als auch die **Freizeit- und Sportrouten** ins **grüne Umfeld** und entlang der Gewässer erfassen. Grundsätzlich gilt die **Regel**, dass sich die **Velopolitik nicht auf einige Routen beschränken kann**, denn die Praxis zeigt, dass **Velos überall sind**. Das bedeutet, dass entlang der stark befahrenen Strassen auch das Queren und Linksabbiegen systematisch durchdacht und wo nötig geschützt werden muss.

Eine (nicht übertriebene) Beschilderung hat neben der **Orientierungshilfe** eine **Erinnerungsfunktion** (auf die Ziele und das Velofahren), die nicht zu unterschätzen ist.



VELOWEGE INS GRÜNE

Verbindungen aus den Quartieren zu naturnahen Wegen, Landschafts-Fjorden und Riet sicherstellen. Damit können, für die Wetziker Bevölkerung, wesentliche Qualitäten für ihr Freizeitangebot geschaffen werden.



VELOWEGE INS ZENTRUM

Direkte und komfortable Verbindungen aus den Quartieren zum Stadtzentrum Oberwetzikon und zum Zentrum Unterwetzikon. Auch diese Massnahmen verändern das kommende Verkehrsverhalten und werten die Stadt auf.



Fließender Verkehr [Quelle: Klaus Hoffmann]

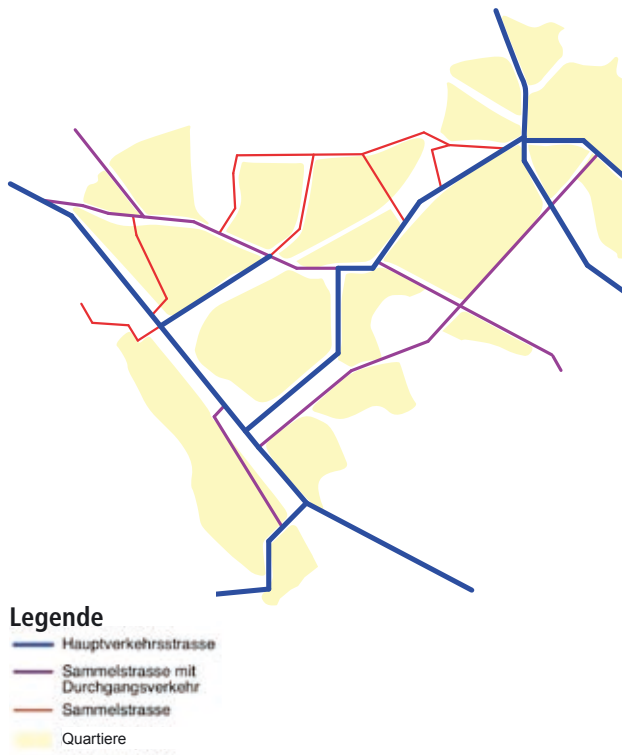


Stockender Verkehr [Quelle: Klaus Hoffmann]

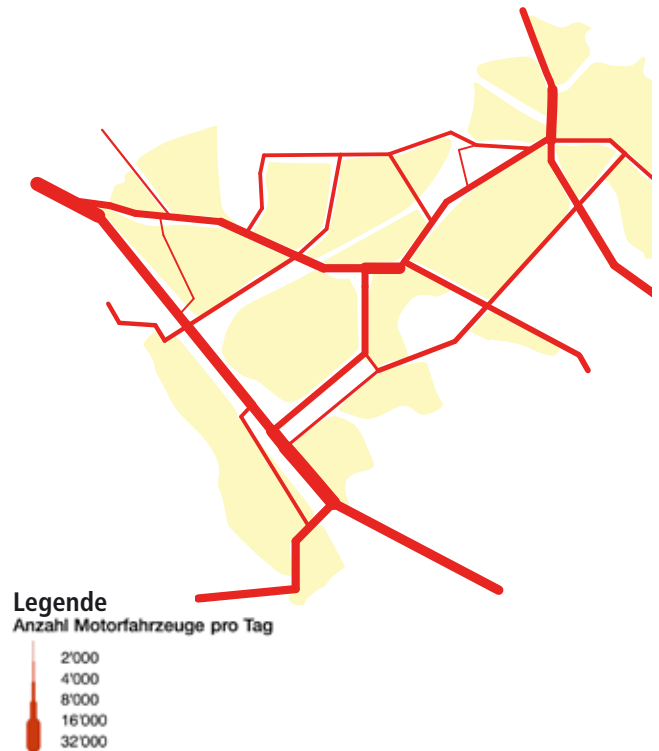
04.9 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR

Die verstärkte **Hierarchisierung des Wetziker Strassennetzes** für den motorisierten Verkehr hat zum Zweck, den **quartierfremden Verkehr in den Wohnquartieren und Zentren zu reduzieren** und den verbleibenden Verkehr in diesen Bereichen besser mit dem nichtmotorisierten Verkehr abzustimmen. Das bedeutet, dass in erster Linie der **möglichst flüssige Zugang zu diesen Orten** gewährleistet werden soll, ohne dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu Sicherheitsproblemen führt.

STRASSENHIERARCHIE: HEUTE



NETZBELASTUNG: HEUTE



UNTERWEGS MIT DEM AUTO: HEUTE

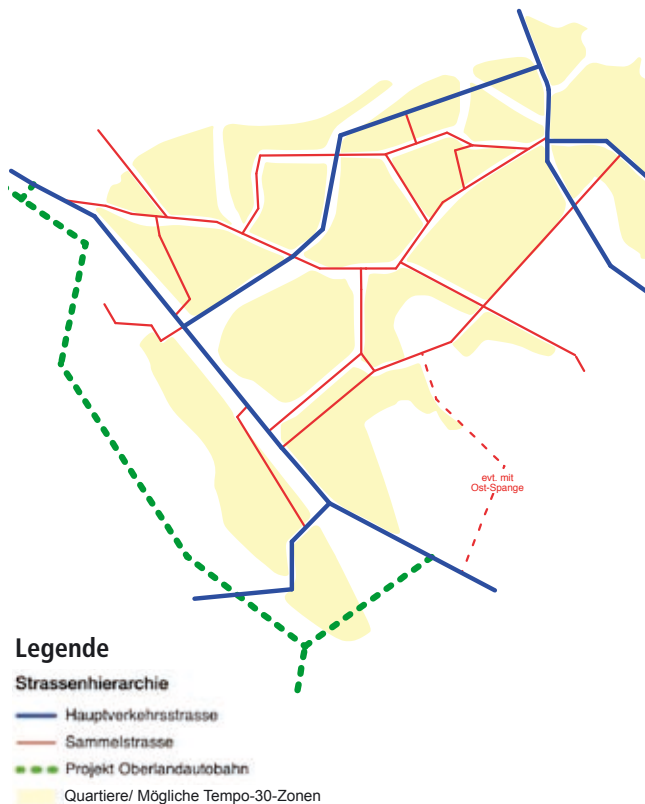
NETZHIERARCHIE

Es ist **keine klare Hierarchisierung** der Strassen lesbar. Die Hauptverkehrsströme auf der Usterstrasse, der Weststrasse (Abschnitt Zürcherstrasse bis Usterstrasse) und der Bahnhofstrasse führen in die Stadtmitte.

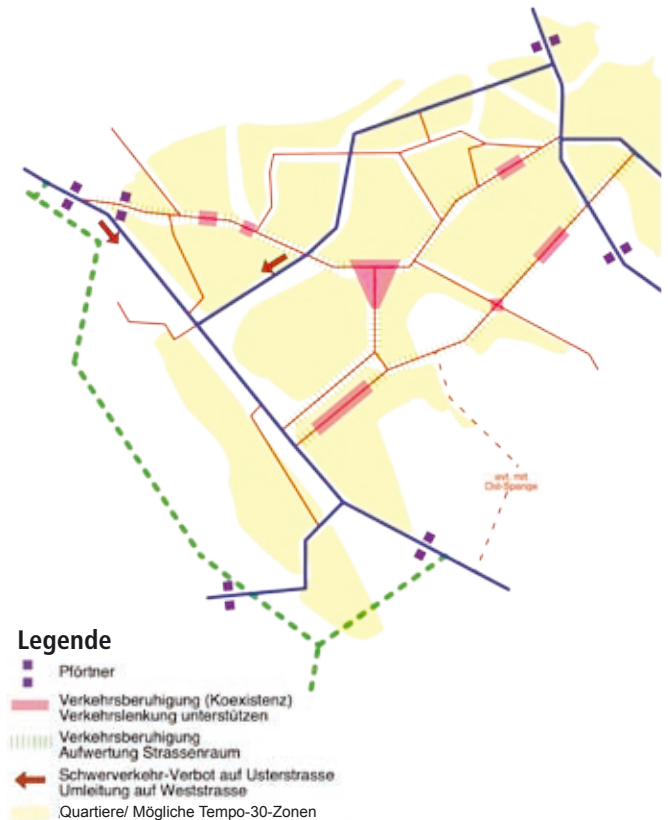
VERKEHRSBELASTUNG

Die zum Teil **stark belasteten Verkehrsströme** führen durch Wohnquartiere und die Stadtmitte. Einen beträchtlichen Anteil an Durchgangsverkehr ist auch auf den Sammelstrassen feststellbar. Insbesondere auf der Uster- und der Spitalstrasse sind die Verkehrsmengen nicht siedlungsverträglich.

STRASSENHIERARCHIE: KONZEPT



MASSNAHMEN: KONZEPT



UNTERWEGS MIT DEM AUTO: KONZEPT

NETZHIERARCHIE

Das Konzept sieht eine **Hierarchisierung der Strassen** vor. Mit der Fertigstellung der Weststrasse ist ein H-förmiges Hauptverkehrsstrassennetz vorgesehen. Dadurch können die **Stadtmitte** und die **Wohnquartiere teilweise entlastet** werden.

MASSNAHMEN

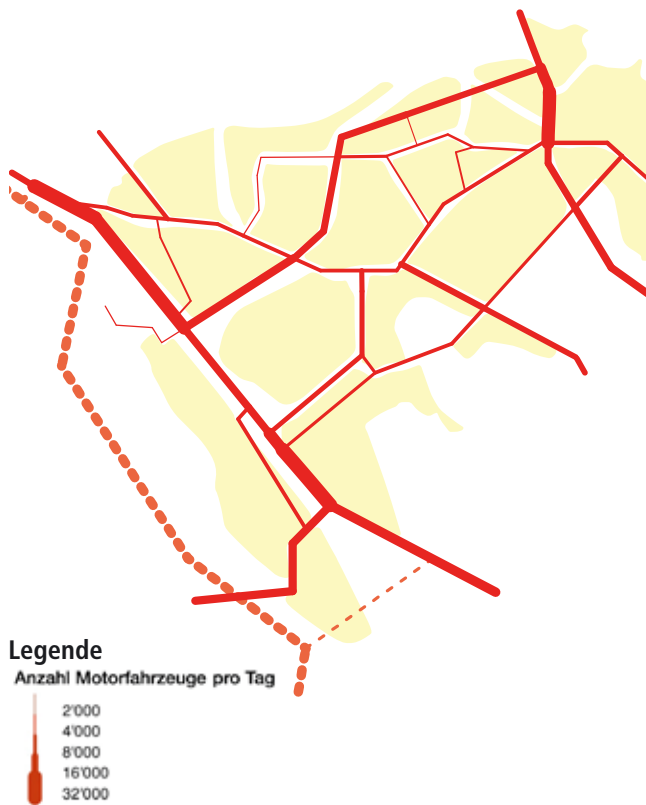
Mit dem **Koexistenz-Prinzip**, einem Nebeneinander von Fussgängern, Velofahren und Autofahren, lassen sich städtebauliche Aufwertungen der Strassenräume in den Zentren und den Wohnquartieren realisieren. Gleichzeitig sollen die **Verkehrsberuhigungsmassnahmen auch eine verkehrslenkende Wirkung** haben, um den Durchgangsverkehr auf der Weststrasse zu kanalisieren. Auf der Usterstrasse ist zudem ein Schwerverkehrsverbot einzurichten, so dass das Quartier Robenhausen vom Lastwagenverkehr verschont werden kann.

Auf den **Haupteinfallssachsen** sind bei den Siedlungseingängen **Pfortner** vorzusehen. Dadurch lässt sich insbesondere der Verkehr aus den Richtungen Uster und Pfäffikon auf die Weststrasse lenken.

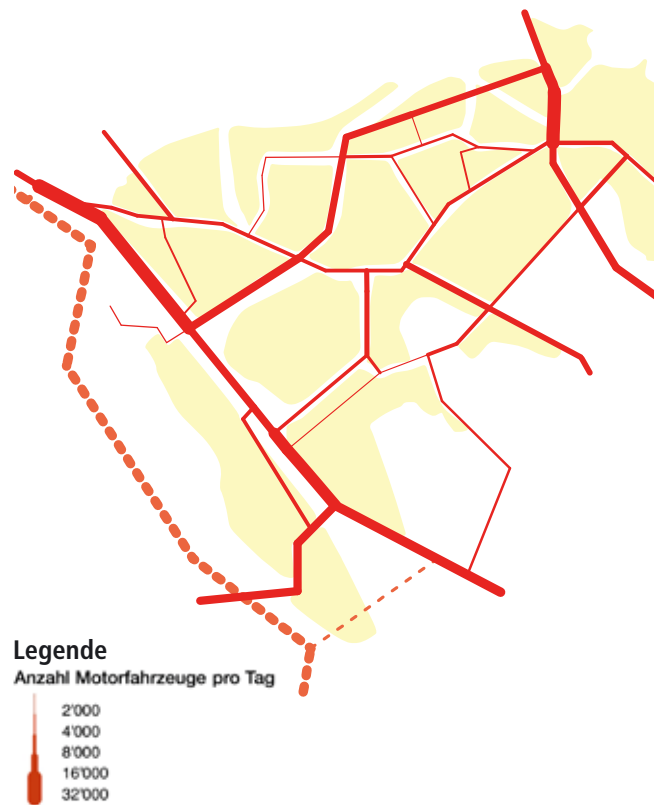
Grundsätzlich sind in allen Quartieren **Tempo-30-Zonen** einzurichten. An Orten mit erhöhtem Publikumsaufkommen sind auch **Begegnungszonen** denkbar. Diese sind situativ zu prüfen und bedürfen einer spezifischen Planung.

Möchte man die Untere Bahnhofstrasse spürbar vom motorisierten Verkehr entlasten, ist ein Neubau einer „Oststrasse“ als eine längerfristige Option weiterzuverfolgen.

NETZBELASTUNG: KONZEPT



NETZBELASTUNG: KONZEPT MIT OSTSTRASSE



UNTERWEGS MIT DEM AUTO: WIRKUNG DER MASSNAHMEN

OHNE OSTSTRASSE

Die Wirkung der vorgeschlagenen Massnahmen ist im Bild oben links dargestellt. Die Verkehrsmengen konzentrieren sich auf den neu hierarchisierten Hauptverkehrsstrassen. Die Bahnhof-, Uster- und die obere Spitalstrasse werden gegenüber heute vom motorisierten Verkehr entlastet.

MIT OSTSTRASSE

Durch eine neue Strassenverbindung könnte das Spital sowie das Egg- und Bühlquartier optimal an das übergeordnete Netz angebunden werden. Bei Realisierung der Oberlandautobahn entsteht zudem ein direkter Anschluss an das Autobahnnetz.

REALISIERUNGSSCHANCEN

Eine allfällige Realisierung der Oststrasse stellt eine langfristige Option dar. Sie wäre auf den Autobahnanschluss abzustimmen. **Eine Aufnahme der Oststrasse in die anstehende Richtplanrevision ist nicht vorzusehen.**

04.10 FAZIT

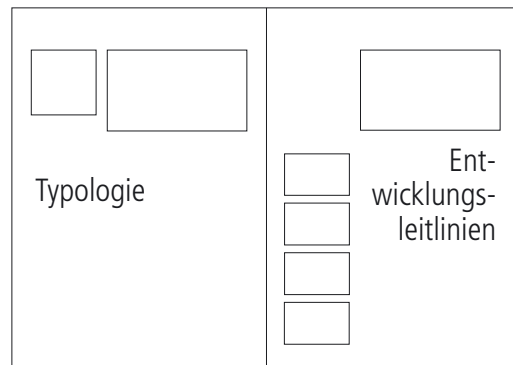
Die vorgestellten Konzeptteile stellen die **Leitplanken der künftigen Entwicklung** dar. Diese gilt es nun schrittweise in die Richt- und Nutzungsplanung sowie in Projekte der Stadt und von Privaten umzusetzen. Ein solches Vorgehen erfordert von sämtlichen Akteuren eine grosse Leistungsbereitschaft, die Fähigkeit an Veränderungen zu glauben und einen stetigen Dialog mit der Bevölkerung und privaten Bauherrschaften. Als konkretere Grundlage (gegenüber dem Konzeptteil des REK) wurden zusätzlich **Quartiersteckbriefe** erarbeitet, die im nächsten Kapitel vorgestellt werden. Die **Umsetzungsbeispiele** im Kapitel 06 ab S. 115 zeigen anhand von spezifischen Anliegen exemplarisch, wie die Konzepte umgesetzt werden könnten.

Zudem ergeben sich aus dem Konzept unterschiedliche Massnahmen, die zu ergreifen sind. Diese sind im Kapitel 07 ab S. 149 dargestellt.

05

Quartiersteckbriefe





QUARTIERSTECKBRIEFE

Die **räumliche Vielfalt** wird als **besondere Qualität** von Wetzikon erachtet und soll demzufolge in der weiteren Entwicklung der Gemeinde **gestärkt** werden. Dies bedeutet für alle Quartiere, dass ihre spezifische Siedlungs- und Freiraumstruktur erkannt und bewusst qualifiziert werden soll. Für Quartiere mit stärkerer Dynamik und/ oder höherem Transformationsbedarf bedeutet es darüber hinaus, dass die vorgefundene räumliche Typologie neu interpretiert werden kann.

Einen **besonderen Status** besitzen die **drei Zentrumsgebiete „Unterwetzikon“, „Zentrumsraum untere Bahnhofstrasse“ und „Oberwetzikon“**. Insbesondere für die Zentrumsgebiete Oberwetzikon und Unterwetzikon wurden **vertiefte Studien** erstellt. Diese werden hier nicht weiter beschrieben.

Es bleibt festzuhalten, dass es sich bei den Steckbriefen um **allgemeine Angaben** handelt. Auf der „**Flughöhe**“ des REK können **wichtige Fundamente für die Entwicklung** der Stadt gesetzt werden, detaillierte Bauvorgaben sind auf dieser Ebene jedoch nicht möglich und auch nicht sinnvoll.

Es können allerdings **richtungsweisende Entscheide** getroffen werden, welche den einzuschlagenden Kurs der Entwicklung massgeblich beeinflussen. **Potenziale** und besondere Eigenschaften, welche aus der gesamthaften Betrachtung des Gemeindegebietes hervorgehen, können hiermit **gesichert** werden.

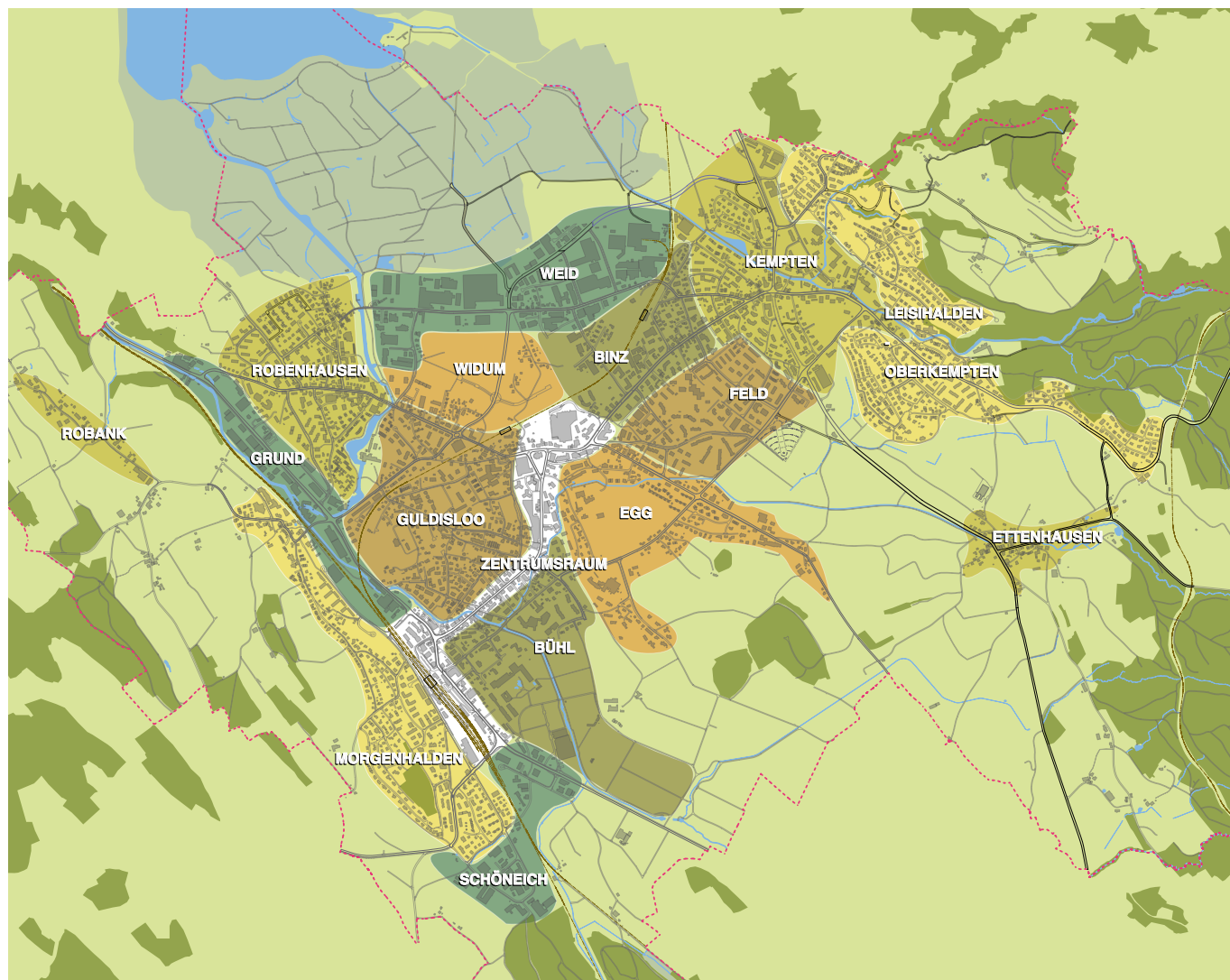
Die Steckbriefe setzen sich aus zwei Abschnitten zusammen:

TYPOLOGIE (LINKS)

Im Abschnitt „Typologie“ wird die **spezifische räumliche Struktur** des Quartiers dargelegt. Diese Darlegung ist nicht allein beschreibend, sondern basiert auf einer **kritischen Betrachtung**, also auch einer Bewertung des Raumes. Die weiter zu entwickelnden Elemente sind hervorgehoben. Der Charakter des Raumes wird zur Veranschaulichung zusätzlich in einem Piktogramm dargestellt.

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN (RECHTS)

In den „Entwicklungsleitlinien“ wird beschrieben, **welchen Leitlinien die allgemeine Entwicklung in der Umsetzung folgen soll**. Die Hauptziele sind konzentriert und übersichtlich aufgelistet und beschrieben. Eine schematische Darstellung (Prinzipskizze) des angestrebten Raumbildes ist im Massstab des Quartiers dargestellt.

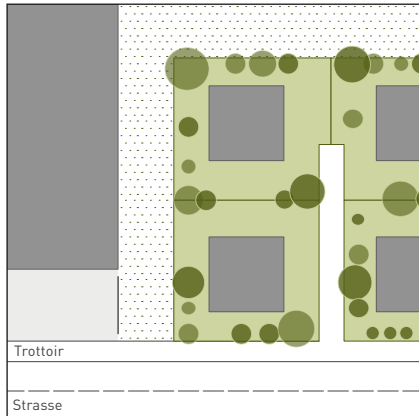


ÜBERSICHT ÜBER DIE STECKBRIEFE

05.1	Binz	05.9	Leisihalden/ Oberkempten
05.2	Bühl	05.10	Morgenhalden
05.3	Egg	05.11	Robank
05.4	Ettenhausen	05.12	Robenhausen
05.5	Feld	05.13	Schöneich
05.6	Grund	05.14	Weid
05.7	Guldisloo	05.15	Widum
05.8	Kempten	05.16	Zentrumsraum

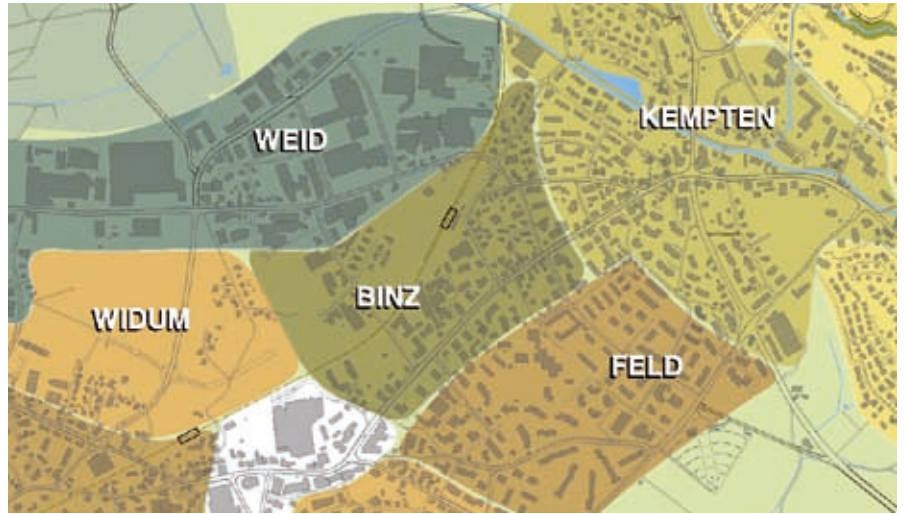
05.1 Quartier Binz

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Hoch (Potenzial S-Bahn stärker nutzen)

Handlungsbedarf

Hoch

Nutzungsschwerpunkt

Nicht störendes Gewerbe/ Kleingewerbe, Dienstleistung, Wohnen

Bebauungstypologie

Patchwork: Unmittelbare Nachbarschaft zwischen Gewerbenutzungen und Wohnen. Historisch gewachsene, erkennbare Kristallisationspunkte. Die Bebauung orientiert sich am unregelmässigen Strassenraster. Die Bahnlinie bildet eine spürbare Barriere im Gebiet.

Wohnbereiche: Mehrheitlich kleinkörnige, freistehende, strassenabgewandte Bebauung. Geschosswohnungsbau entlang Haupterschliessungen.

Gewerbe: Mitteltgrosse, dicht gestellte, zusammengefasste Volumen.

Freiraumtypologie

In den Wohnbereichen mehrheitlich private Gärten mit individueller Bepflanzung; kaum öffentliches Grün.

In den Gewerbegebieten mehrheitlich befestigte, verschränkte, durchlässige Freiräume. Grosse, offene Freifläche um den Bahnhof.

Der Bezug zum Riet sollte bis in das Quartier Binz hinein spürbar werden, die Nachbarschaft zum Weidquartier gestaltet sich in fließenden Übergängen.

Strassenraumtypologie

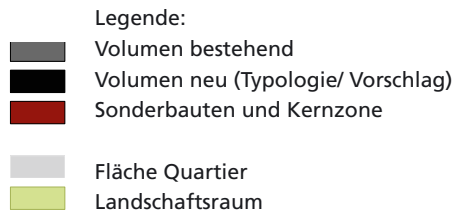
Der Strassenraum ist in Fahrbahn, seitlichen Velostreifen und breite Trottoirs aufgeteilt. Die Bahnhofstrasse wird in weiten Abschnitten von Abstandsgrün eingefasst. Keine Parkierung im Strassenraum, ausgenommen im Bereich des Bahnhofs Kempten. Die Quartierstrassen weisen einen eher offenen Raum auf, inklusive oberirdischer Parkierung und Tiefgaragenzufahrten. Das Trasse der Bahn trennt das Quartier in zwei Teile.

05.1 Quartier Binz

ENTWICKLUNGSLAITLINIEN

Prinzipiskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



VERDICHTUNG AM BAHNHOF

Das Quartier Binz liegt direkt am Bahnhof Kempten. Das Potenzial, welches sich durch diese Lage ergibt, ist bis anhin nur in unbefriedigender Masse ausgeschöpft. Insbesondere die Freifläche im Norden des Bahnhofs soll genutzt und in verdichteter Bauweise entwickelt werden (vgl. auch Leitlinien für Hochhäuser in Wetzikon). Die Lage eignet sich – mit Augenmerk auf das angrenzende Quartier Weid – sehr gut für die Ansiedlung hochwertiger Arbeitsplätze. Wohnbauten sind aber ebenso denkbar.

ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen, wie Verdichtung und Erneuerung sollen sich an der quartierseigenen Typologie orientieren. Im Quartier Binz bedeutet dies insbesondere die Einbettung in nutzungsbezogene Siedlungsbereiche: Die Siedlungsstruktur ist charakterisiert durch zusammenhängende städtebauliche Bereiche, welche sich durch Massstäblichkeit und Nutzung von den angrenzenden Bereichen unterscheiden. Die Übergänge sind fließend und doch spürbar. Ein interessanter Facettenreichtum, welcher dem Gebiet erhalten bleiben soll, kommt dadurch zum Ausdruck.

VERNETZUNG GESTALTEN

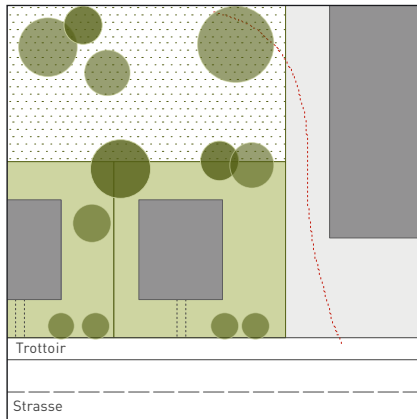
Die Bahnhofstrasse ist als siedlungsorientierte Sammelstrasse zu gestalten. Im Raum rund um die Haltestelle „Post“, ist die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Eine platzartige Umgestaltung des Strassenabschnittes ist anzustreben, welche eine verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Wirkung hat. Am Bahnhof Kempten ist für die Verbesserung des Wegenetzes eine direkte Verbindung (evtl. Unterführung) für Velofahrer und Fussgänger zu schaffen. Auf der Nordseite des Bahndammes sind neue Fuss-/Veloverbindungen ins Zentrum Oberwetzikon und in die Quartiere Widum/Weid auszubauen.

FREIRAUM

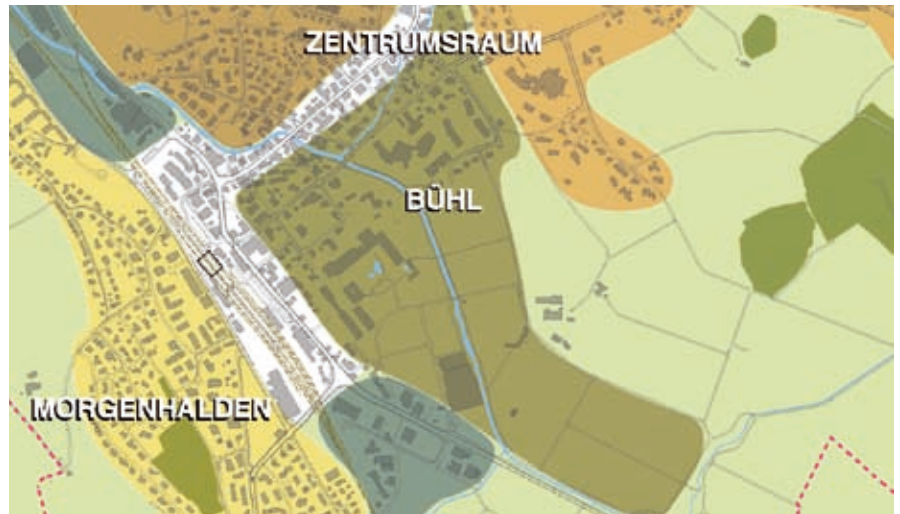
Das Quartier Binz ist durch eine übergeordnete Freiraumstruktur an den Naherholungsbereich Riet angebunden (vgl. Kap. 04 „Fjorde“). Dieses Freiraumnetzwerk beinhaltet, über Wegverbindungen hinaus, Freiraumnutzungen in Typologie und Massstab spezifisch zum Quartier. Eine Mischnutzung (Wohnen/Gewerbe) im Norden erfordert kleinmassstäbliche Aufenthaltsbereiche. Der Anteil an Spielmöglichkeiten im Aussenraum ist in den Wohnbereichen proportional höher. Innerhalb der Netzwerkstruktur nimmt der Vorplatz zum Bahnhof Kempten eine Schlüsselposition ein.

05.2 Quartier Bühl

TYPOLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Hoch (insbesondere bezüglich Messe- und Sportzentrum)

Handlungsbedarf

Mittel/Hoch

Nutzungsschwerpunkt

Grosse, öffentliche Einrichtungen von regionaler Bedeutung (Kantonsschule, Messe, Sportzentrum), Alterswohnen, Wohnen.

Bebauungstypologie

Mehrheitlich Geschosswohnungsbau, vereinzelt auch Stadtvillen und Einfamilienhäuser. Masstabspaltung der Volumen bei den öffentlichen Einrichtungen. Prägnant ist die auf einer Anhöhe gelegene Kantonsschule. Die Stellung der Bauten orientiert sich am Strassennetz und an den Bachläufen, im Wechsel trauf- oder giebelständig.

Freiraumtypologie

Das Quartier Bühl ist durchkreuzt von einem Landschaftsfjord (vgl. Kap. 04), welches entlang des Wildbachs einen Freiraumkorridor zur Bahnhofstrasse bildet. Eingeschlossen in den Freiraum sind öffentliche Nutzungen wie die Kantonsschule und das Freibad, welche den Freiraum zusätzlich strukturieren. Im südlichen Bereich der Meierwiesen lagern sich grosse Sportfelder und Parkierungsflächen an. Im Wohnbereich wechseln sich Privatgärten und halb-öffentliche Grünflächen ab.

Strassenraumtypologie

Die Spitalstrasse ist eine Sammelstrasse, welche im „unteren Bereich“ von der Rapperswilerstrasse nur in Richtung Spital befahren werden kann. Idealerweise wird die Spitalstrasse beidseitig von Velostreifen und Trottoirs begleitet. Innerhalb des Quartiers ist der Strassenraum durch die angrenzende Bebauung gefasst, welche weitgehend in regelmässigem Abstand zur Strasse hinter Vorgärten aufgereiht steht. Im Bereich der öffentlichen Bauten öffnet sich der Strassenraum und geht über in angrenzende Parkierungs- und Freiraumflächen.

05.2 Quartier Bühl

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
- Volumen bestehend
 - Volumen neu (Typologie/Vorschlag)
 - Sonderbauten und Kernzone
 - Fläche Quartier
 - Landschaftsraum



Referenzbilder



REGIONALE BEDEUTUNG

Das Gebiet Bühl ist vorderhand durch regional bedeutsame, öffentliche Nutzungen besetzt: Die Kantonsschule auf der topografischen Anhöhe sowie das vorhandene, auszubauende Sport- und Messezentrum Wetzikon. Diese Entwicklungen sind bereits in Planung.

Im Bereich der Erweiterung der Messe, ist ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Für eine optimale Erschliessung der Messe für Fussgänger und Velofahrer ist eine grosszügige Achse für den Langsamverkehr durch das Gebiet Mattacker vorzusehen.

FREIRAUM

Die Landschaft, welche entlang des Wildbachs als Fjord in den Siedlungsraum eindringt, aber auch weitgehend seine Aussenkanten definiert, ist prägend und identitätstiftend (vgl. Kap. 04). Die Kontaktzone zur Landschaft muss bei betreffenden Entwicklungen klar definiert werden:

Die Kante sollte klar ausgebildet und baulich hervorgehoben werden. Zusätzliche öffentliche Freiraumnutzungen, im Anschluss an die bestehenden öffentlichen Nutzungen innerhalb des Fjordes, sind möglich.

AUSBLICK „URBANE LANDWIRTSCHAFT“

Inwiefern sich die Landwirtschaft verändern wird und allenfalls als „urbane Landwirtschaft“ umstrukturiert werden könnte, ist zu diesem Zeitpunkt offen. Ein Wandel in diese Richtung könnte künftig als Thema verfolgt werden.

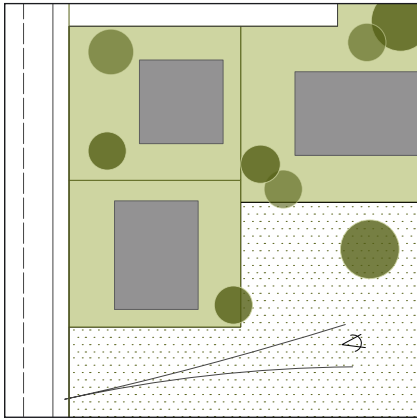
Einige Stichworte dazu:

Partizipative Bewirtschaftung, Schülergärten, Energielandschaft (zum Beispiel Biogasproduktion), nachhaltige Landschaft, etc. (vgl. dazu auch S. 154).

Diese Entwicklung könnte ein völlig neues Landschaftsbild entstehen lassen und die Verflechtung Wetzikons mit seiner Landschaft auf eine aktiv gestaltete, innovative und zukunftsweisende Ebene anheben.

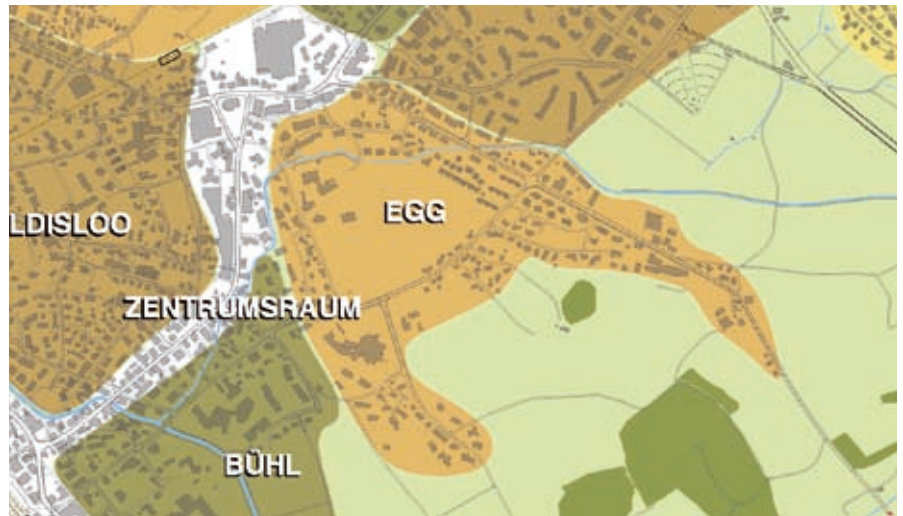
05.3 Quartier Egg

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel (neuer zentraler öffentlicher Freiraum)

Handlungsbedarf

Mittel (Möglichkeit der Entwicklung identitätsstiftender Freiraum)

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, wohnergänzende Nutzungen, öffentliche Einrichtungen (Schulen, Spital)

Bebauungstypologie

Mehrheitlich feinkörnige Wohnbaustrukturen, von EFH, RH bis Geschosswohnungsbau; Ausnahmen: Spital, Schulen.
Die Bebauungsstruktur orientiert sich an den Höhenlinien, welche die innere Freifläche (Büelwiesen) wie ein Amphitheater umschliessen.

Freiraumtypologie

Das Quartier umschliesst einen zentralen, eindringenden Landschaftsraum, welcher unmittelbar bis zu Schloss/Bahnhofstrasse vorstösst. Dieser Freiraum soll langfristig der Öffentlichkeit zugeführt werden und als Park nutzbar gemacht werden. Die öffentlichen Einrichtungen (Schule/Spital) profitieren speziell von der Lage an diesem Freiraum, in der Besetzung der Freiflächen mit gemeinschaftliche Nutzungen. In den Wohnbereichen wechseln sich private Gärten und halböffentliche Grünflächen ab.

Strassenraumtypologie

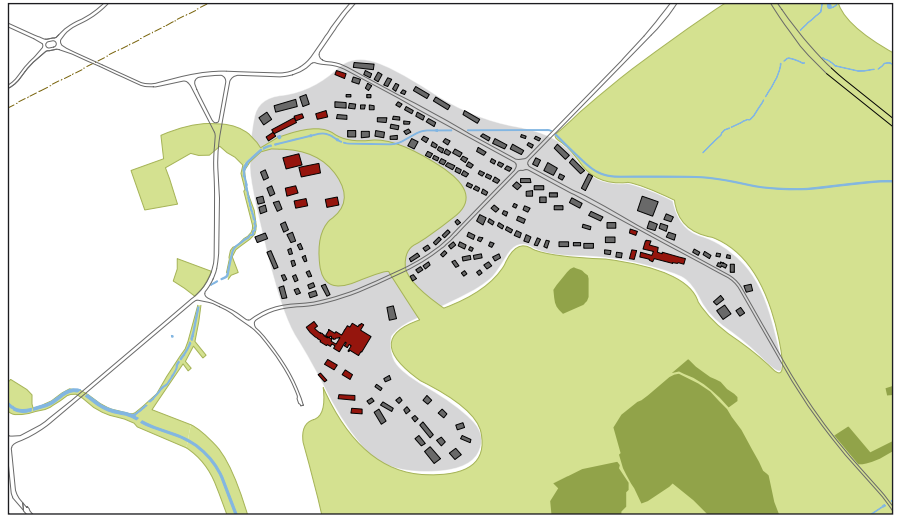
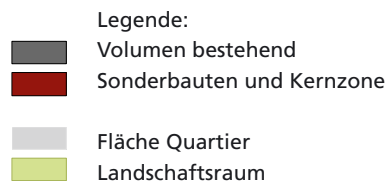
Ausgenommen Spital- und Bachtelstrasse, sind die angrenzenden Quartierstrassen grösstenteils als Stich- und Schlaufenstrassen ausgebildet. Velo- und Autoverkehr benutzen gemeinsam die Fahrbahn. Der Strassenraum ist mehrheitlich durch die Einfriedungen der Privatgärten eingefasst. Mit Wegen und Durchblicken öffnet sich das Quartier zum Landschaftsraum.

05.3 Quartier Egg

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen wie Verdichtung und Erneuerung, sollen sich an der quartiereigenen Typologie orientieren.

Das Quartier Egg ist charakterisiert durch die aufgelockerte Bebauung, welche sich radial um den inneren Freiraum entwickelt – analog der Anlage eines Amphitheaters. Diese städtebauliche Eigenheit soll bei weiteren Entwicklungen gestärkt werden.

FREIRAUMARENA

Im Herzen des Quartiers Egg befindet sich ein grosszügiger Landschaftsraum (sozusagen die Arena des Amphitheaters). Dieser Fjord (vgl. Kap. 04), eine heute landwirtschaftlich genutzte Fläche, ist von identitätstiftender Bedeutung. Er besitzt, auch mit Augenmerk auf die Nähe zu den Zentrumsgebieten Oberwetzikon und Untere Bahnhofstrasse, das Potenzial, als urbaner Stadtpark umgenutzt zu werden.

In diesem Sinne sollte der Raum als Freiraum gesichert werden. Weitere städtische Nutzungen können in diese Fläche integriert werden (und gleichsam den angrenzenden Wohnbereichen zugute kommen). Eine klare Abgrenzung der privaten Bereiche zum öffentlichen Raum (Weg/Hecke) schafft eine eindeutige Zugehörigkeit.

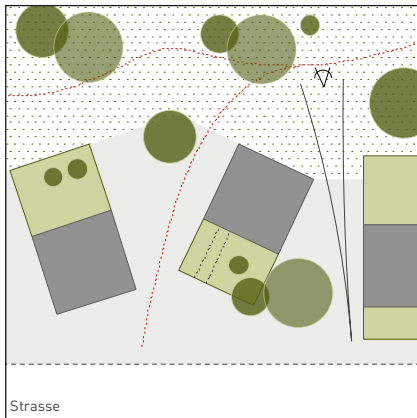
VOM VERKEHRSRAUM ZUM QUARTIERSRAUM

Die Schulanlage Zentrum ist im Bereich der Büelwiesen mit zusätzlichen Wegverbindungen für Fussgänger und Velofahrer besser ins Wegnetz zu integrieren. Spital- und Bachtelstrasse werden idealerweise beidseitig mit Velostreifen und einem Trottoir eingefasst. Der Bachtelkreisel soll weniger als „Verkehrsmaschine“, sondern als Platz mit hoher Aufenthaltsqualität wahrgenommen werden.

Um die Spital- und Bahnhofstrasse vom Verkehr zu entlasten, ist als längerfristige Option im Bereich des Spitals eine „direkte Verbindung“ zum östlichen Anschluss an die Oberlandautobahn zu schaffen.

05.4 Quartier Ettenhausen

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Gering

Handlungsbedarf

Gering

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, wohnergänzende Nutzungen, Gewerbe (Landwirtschaft)

Bebauungstypologie

Historisch gewachsene, dichte Bebauungsstruktur, die sich nur vereinzelt in Bezug zum Strassenraum platziert. Organische Anordnung der Bauten; teilweise in geschlossener Bauweise.
Kompakter Weiler in der offenen Landschaft, losgelöst vom restlichen Siedlungsgebiet.

Freiraumtypologie

Private Zier- und Nutzgärten, öffentliche/halböffentliche Frei- und Nutzflächen in den Zwischenräumen. Bachbegleitendes Gehölz. Streuobstwiesen im direkten Umfeld, teilweise bis in den Ortskern eindringend. Vielfältige Sichtbezüge in die offene Landschaft.

Strassenraumtypologie

Offener, sich in die jeweilig angrenzenden Vorplätze und Zwischenräume ausdehnender Strassenraum (Interpretation als lang gestreckter Platzraum möglich). Einheitliche, von Fassade zu Fassade reichende Mischverkehrsfläche. Vielfältige Wegverbindungen in die freie Landschaft.
Die Hinwilerstrasse bildet ein regionales Verbindungselement und hebt sich in der Strassenhierarchie ab.

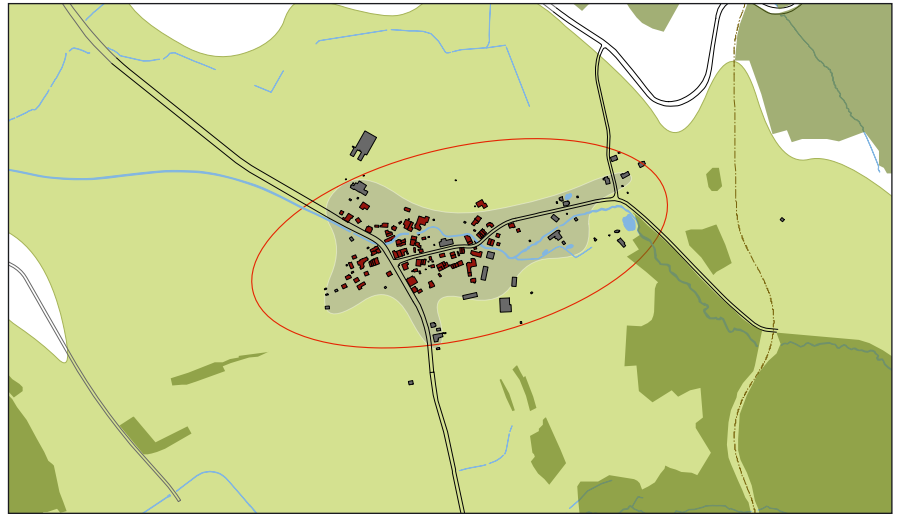
05.4 Quartier Ettenhausen

ENTWICKLUNGSLITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
-  Volumen bestehend
 -  Sonderbauten und Kernzone
 -  Fläche Quartier
 -  Landschaftsraum



Referenzbilder



BEWAHREN

Die räumliche Qualität von Ettenhausen liegt in der gut erhaltenen, historisch gewachsenen Struktur. Durch die Kleinräumigkeit und die landwirtschaftlich geprägte Nutzung ist ein Raumgefüge entstanden, welches ausserordentlich stark mit dem Landschaftsraum zusammenspielt.

Um diese spezifische Qualität erhalten zu können, ist eine Ausdehnung der Siedlungsfläche von Ettenhausen ausgeschlossen.

Bauliche Veränderungen sind nur als Erneuerung im Bestand möglich. Allenfalls ist auch eine punktuelle, behutsame Ergänzung des Bestandes denkbar, wenn sie in die Bestandesstruktur eingebettet wird.

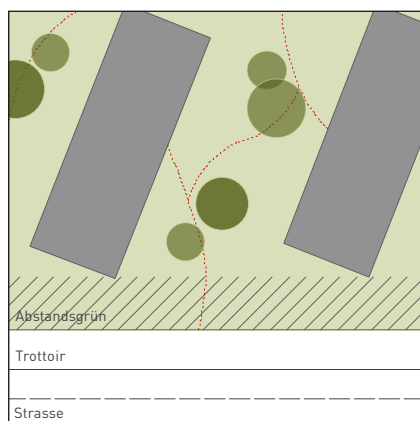
FREIRÄUME

Der Dorfzusammenhang von Ettenhausen wird in seiner Qualität unabhängig von der Freiraumstruktur in den anderen Quartieren gesehen. Die auf der vorherrschenden Wohn- und Landwirtschaftsnutzung basierende Gartenstruktur ist zu stärken.

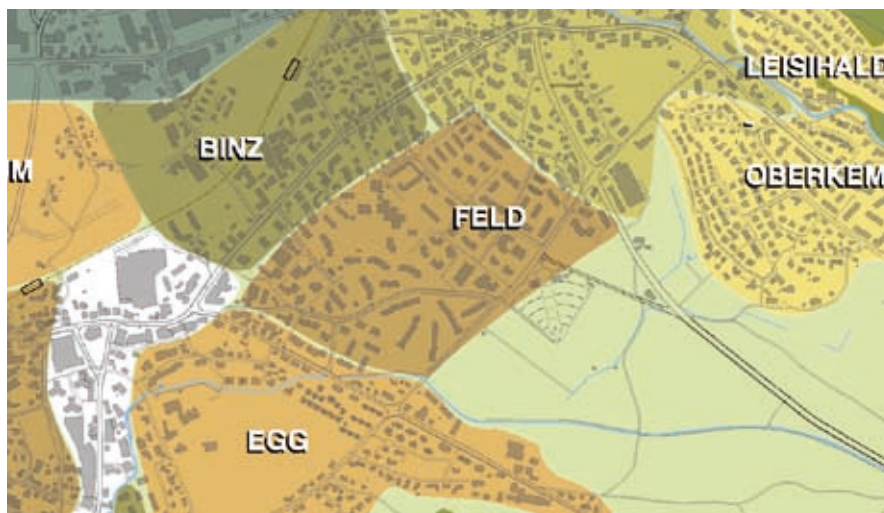
Durch eine gezielte Bepflanzung der Hinwilerstrasse wird die Aufenthaltsqualität erhöht und die Integration in die Dorfstruktur gestärkt.

05.5 Quartier Feld

TYPOLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel (Erneuerung/Verdichtung)

Handlungsbedarf

Gering

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen/wohnergänzende Nutzungen

Bebauungstypologie

Grundsätzlich Zeilenbauten, Geschosswohnungsbau. Der Siedlungsraum zeichnet sich aus durch tendenziell frei oder versetzt gestellte Volumen die eine Freiraumentwicklung in die Tiefe des Quartiers ermöglichen und einen deutlichen Bauabstand zur Strasse aufweisen (keine strassenbegrenzende Bauten).

Freiraumtypologie

Grossflächige fließende öffentliche/halböffentliche Grün- und Freiräume im direkten Anschluss an den Landschaftsraum im Süden. Bäume stehen prinzipiell gestreut, keine Alleenbildung.
Durch proportional hohen Anteil an Zeilen und Geschosswohnungsbau geringer Anteil an privaten Gartenstrukturen.

Strassenraumtypologie

Die Spitalstrasse ist in Fahrbahn mit seitlichen Velostreifen, Trottoirs und abschnittsweise in strassenbegleitende Parkierung gegliedert. Auf den Quartierstrassen werden die Velofahrenden mit den Autofahrenden im Mischverkehr geführt. Angrenzende Grundstücke sind weitgehend offen gestaltet (nur beschränkt Hecken oder Einzäunungen zulässig). Engmaschiges Netz an Wegen durch den Siedlungsraum.

05.5 Quartier Feld

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
- Volumen bestehend
 - Volumen neu (Typologie/Vorschlag)
 - Sonderbauten und Kernzone
 - Durchlässiger, halböff. Freiraum
 - Landschaftsraum



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen wie Verdichtung und Erneuerung sollen sich an der quartierseigenen Typologie orientieren. Im Quartier Feld bedeutet dies insbesondere die Wahrung eines offenen Vorraumes zur Erschliessungsstrasse sowie eine (in Bezug auf das gesamte Quartier) unhierarchische Setzung der Gebäude: Diese sollen sich bezüglich ihrer baulichen Typologie am Kontext orientieren und das Gesamtbild stärken, als Einzelbauten aber nicht hervortreten.

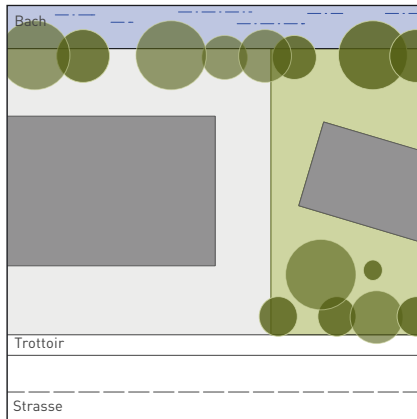
FOKUS FREIRAUM

Eine spezifische Eigenheit des Quartiers Feld ist sein durchgehender, öffentlicher bis halböffentlicher Freiraum. Dies ermöglicht auch ein dichtes Durchwegungsnetz und eine flächige Aneignung des Raumes – und, wo sich Durchblicke öffnen, die wiederkehrende Wahrnehmung des angrenzenden offenen Landschaftsraums. Diese Qualität soll in der künftigen Entwicklung des Gebietes erhalten bleiben.

Analog zur vorherrschenden Bebauungstypologie liegt der Fokus im Freiraum auf grosszügigen öffentlichen/halböffentlichen Grünräumen. Eine freie Bepflanzungsstruktur knüpft thematisch an den angrenzenden Landschaftsraum an und schafft gleichzeitig individuelle Raumzusammenhänge. Durch die hohe Dichte der umgebenden Wohnbebauung befinden sich in den Freiflächen viele Gemeinschafts- und Spielanlagen.

05.6 Quartier Grund

TYPOLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel (Landreserven)

Handlungsbedarf

Mittel

Nutzungsschwerpunkt

Industrie, Gewerbe

Bebauungstypologie

Grossmassstäbliche Industrie- und Gewerbebauten entlang des Wild-/Aabachs. Längsausrichtung der Gebäude, dem Talboden folgend. Teilweise erhaltenswerte, historische Strukturen, Zeugen der Industriekultur entlang des Aabachs.

Freiraumtypologie

Das Quartier ist geprägt vom linearen Strassenraum der Zürcherstrasse parallel zum Flusslauf des Aa-/ Wildbachs. Die Gewerbe/Industriestruktur lagert mit grossflächigen Parkier- und Umschlagsflächen zur Zürcherstrasse an. Die Bereiche um den Flusslauf des Aa-/ Wildbachs haben keine durchgehende Bepflanzungsstruktur. Auffallende Grünstrukturen im Bereich der historischen Bauten.

Strassenraumtypologie

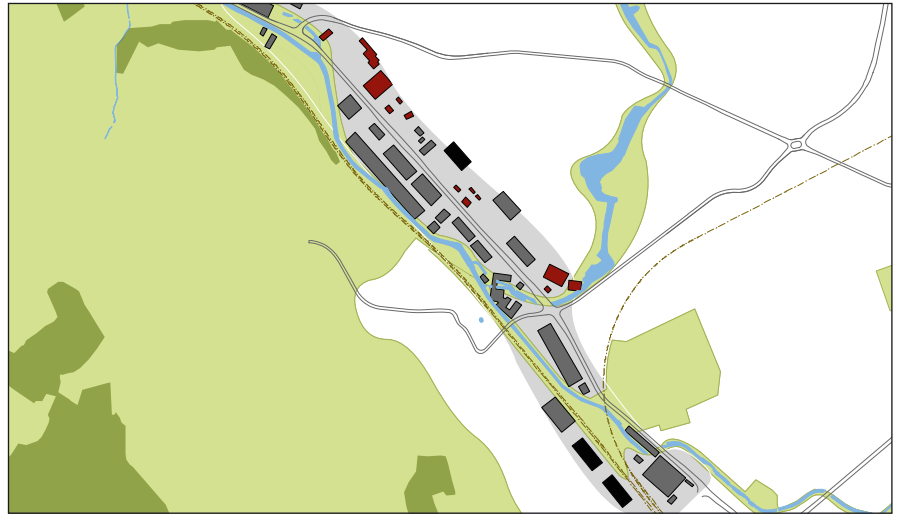
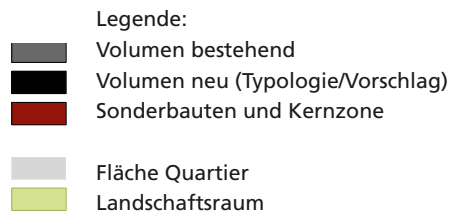
Breiter, verkehrsorientierter und schwerverkehrsgerechter Strassenraum entlang der Zürcherstrasse mit teilweise einseitigem Velo- und Fussweg. Strassenbegleitende Bebauungen, Vorplätze und querliegende Zufahrten, sowie vereinzelte Grünflächen charakterisieren den Strassenraum.

05.6 Quartier Grund

ENTWICKLUNGSLITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen (Verdichtung und/oder Erneuerung) sollen sich an der quartierseigenen Typologie orientieren. Das Quartier Grund ist charakterisiert durch grossmassstäbliche, nutzungsorientierte Volumina, welche der Tallage und dem Bachlauf folgen.

Dieses Gebiet ist trotz seiner Nutzungswidmung als Gewerbefläche und Transitraum, mit historisch wertvollen Siedlungsfragmenten durchsetzt. Diese sollen als Zeugen des Industriekulturerbes geschützt und, wo möglich, besser in Stand gesetzt werden.

Querungshilfen sind in regelmässigen Abständen sicherzustellen. Entlang des Wild-/ Aabaches ist ein durchgehender Velo- und Fussweg zu schaffen, um eine alternative und attraktive Verbindung zwischen Flos-Areal und Zentrum Unterwetzikon herzustellen.

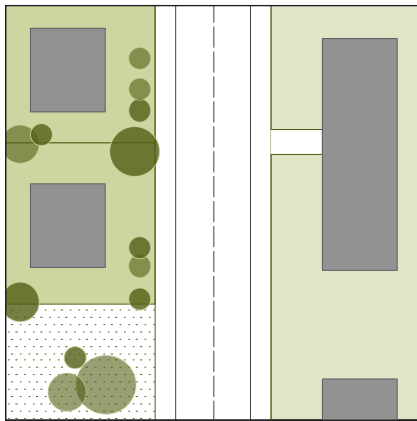
Mit der Fertigstellung der Weststrasse, soll ein Teil des Durchgangsverkehrs auf die neue Umfahrungsstrasse umgeleitet werden. Der Streckenabschnitt Bahnhof-/Weststrasse kann dadurch ein wenig entlastet werden.

FREIRAUM

Als Gegenpol zur Verdichtung des Quartiers mit neuen Gewerbestrukturen, übernimmt der Flusslauf des Aa-/ Wildbaches eine zentrale Freiraumfunktion. Als Teil eines Landschaftsfjordes hat er verbindende Funktion zum Areal Schönau sowie zum „Zentrumsraum Untere Bahnhofstrasse“.

05.7 Quartier Guldisloo

TYPOLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Gering

Handlungsbedarf

Gering

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, Mischzone mit nichtstörendem Gewerbe, öffentliche Einrichtungen (Schule, Kindergarten, kath. Kirche).

Bebauungstypologie

Die Wohngebiete setzen sich zusammen aus einem Wechsel zwischen freistehenden EFH-, RH- und Geschosswohnungsbau-Bereichen. Die Hauptausrichtung der Gebäude liegt vorwiegend in der optimalen Besonnung (West/Südwest). Entlang der Uster- und Weststrasse finden sich abschnittsweise strassenbegleitende Gebäudefronten. Die Primarschule Guldisloo und die kath. Kirche St. Franziskus stehen freigestellt im Siedlungsgefüge und besetzen jeweils topografische Anhöhen.

Freiraumtypologie

Das Quartier Guldisloo ist charakterisiert von einer Abfolge unterschiedlicher Frei- und Naherholungsflächen: Ringetshalden, Schulwiesen Guldisloo, Park an der Tödistrasse und der angrenzende Fjord „Aabach/Schönau“ (vgl. Kap. 04 und 06). Auffallende Grünstrukturen entlang der Gleise und der angrenzenden Bäche (Wildbach und insbesondere Aabach). Innerhalb der Wohnbereiche ist der Freiraum durch private Gärten geprägt.

Strassenraumtypologie

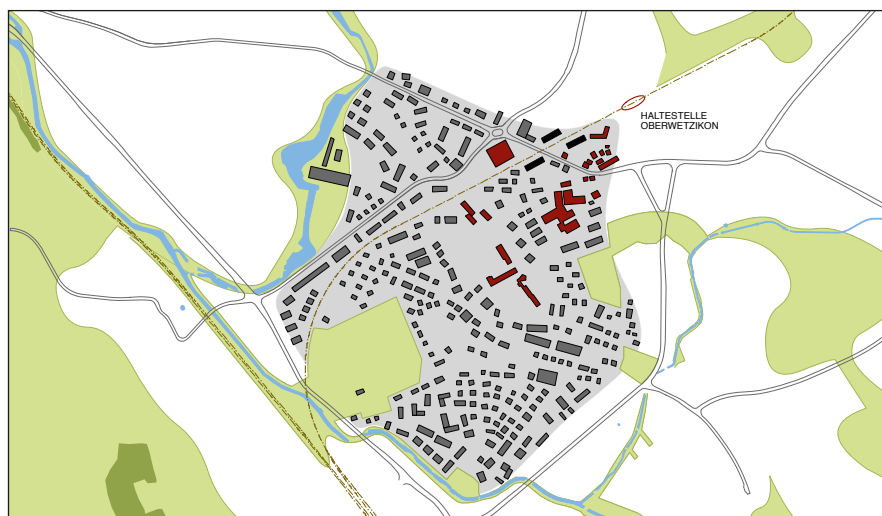
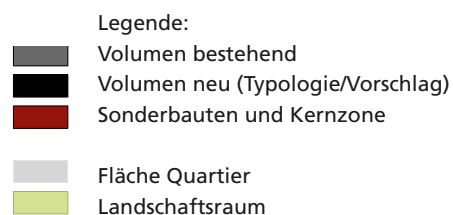
Der Strassenraum entlang der Uster- und Weststrasse ist geprägt von strassenbegleitenden Baufronten, mit Ausnahmen im Bereich der Schönau. Die inneren Erschliessungsstrassen sind als Mischverkehrsstrassen gestaltet und werden durch private Vorgärten eingefasst.

05.7 Quartier Guldisloo

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen, wie Verdichtung und Erneuerung, sollen sich an der quartierseigenen Typologie orientieren.

Im Quartier Guldisloo bedeutet dies insbesondere die Einbettung in strukturbezogene Siedlungsbereiche: Die Siedlungsstruktur ist charakterisiert durch zusammenhängende, städtebauliche Bereiche, welche sich durch ihre historische Entwicklung (eine alte Verbindungsachse quert geradlinig die topografische Anhöhe) und durch ihre Orientierung, von den angrenzenden Bereichen unterscheiden. Die Übergänge sind fließend und doch spürbar. Dadurch kommt ein interessanter Facettenreichtum zum Ausdruck, welcher dem Gebiet erhalten bleiben soll.

Das Quartier Guldisloo grenzt an die (geplante) S-Bahn-Haltestelle Oberwetzikon. Insbesondere in diesem Bereich könnte eine Erneuerung und Verdichtung des Baubestandes sinnvoll sein und sollte näher verfolgt werden. Für eine optimale Durchwegung des Quartiers, ist der Fussweg östlich des Bahndammes bis zur Zürcherstrasse zu verlängern.

Entlang der Weststrasse ist ein beidseitiger Velostreifen vorzusehen.

FREIRAUM

Im Bestand hat das Quartier eine stark ausgeprägte Auswahl an öffentlichen Grün- und Freiflächen. Stadtübergreifend haben diese Grünflächen eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen den Zentrumsräumen mit den angrenzenden Landschaftszonen.

05.8 Quartier Kempten

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Hoch (insbesondere entlang der Pfäffiker-/ Hinwilerstrasse)

Handlungsbedarf

Hoch

Nutzungsschwerpunkt

Kernnutzungen: Schulen, Kleingewerbe, Gastronomie, Wohnen

Bebauungstypologie

Bebauung (und Strassenraster) orientieren sich an der konisch zulaufenden Topografie (entstanden durch Sedimentierung des Kemptnerbachs) sowie an der Anhöhe des Berglis.

Im Kernbereich: historisch gewachsene Strukturen. Ansonsten mehrheitlich Zeilenbauten. Ausrichtung der Bauten auf die Strasse.

Auf dem Bergli: EFH-Bauten parallel zum Strassenverlauf.

Grössere Bauvolumen entlang der Pfäffiker-/ Hinwilerstrasse.

Freiraumtypologie

Die eigenständige Dorfstruktur von Kempten, ist im Freiraum klar ablesbar. Im Kernbereich mehrheitlich befestigte, offene, fließende Freiraumflächen. In den angrenzenden Bereichen mehrheitlich halböffentliche, durchlässige Grün- und Freiraumflächen. Auf dem Bergli: Privatgärten.

Von Süden dringt ein Fjord (vgl. Kap. 04 „Fjorde“) tief in die Stadtstruktur ein. Zusätzlich kreuzt der Kemptnerbach (mit dem Walenbach) das Dorfzentrum und bildet einen Freiraum, welcher direkt in das Riet führt.

Strassenraumtypologie

Die quartierinternen Erschliessungsstrassen sind räumlich eher offen gestaltet, teilweise mit angrenzender Parkierung, Zufahrten und offenen Abstandsgrünflächen. Die Haupteerschliessungsstrassen weisen eine heterogene Raumstruktur auf, in der sich Parkierungsbuchten, Vorplätze, strassenbegleitende Grünstrukturen und Bauten abwechseln.

05.8 Quartier Kempten

ENTWICKLUNGSLITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
- Volumen bestehend
 - Volumen neu (Typologie/Vorschlag)
 - Sonderbauten und Kernzone
 - Fläche Quartier
 - Landschaftsraum



Referenzbilder



RÄNDER UND ACHSEN

Kempten ist in Quadranten lesbar: Am Hang ist der Bereich der Schulen, im Kern die prägnanten historischen Bauten und in den Randbereichen befinden sich unterschiedliche, lagespezifische Wohnstrukturen.

Im Westen und Osten, entlang der Einfallsachsen, markieren Gewerbestrukturen den Ortseingang. Hier liegt das grösste Erneuerungs- und Verdichtungspotenzial. Insbesondere die Eingangssituation sollte eine Aufwertung erfahren und vermehrt im Sinne einer „Visitenkarte“ entwickelt werden. Der Bau des neuen Anschlusses der Weststrasse wird die Entwicklung anstossen. Die Chance, die Siedlungskante qualitativ auszubilden, soll wahrgenommen werden. Die Einfallsachsen – welche durch den Anschluss Weststrasse verkehrlich entlastet werden sollen – sind räumlich und baulich aufzuwerten.

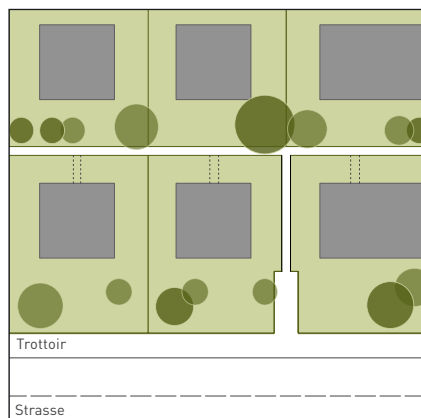
Idealerweise sollen beidseitige Velostreifen und genügend breite Trottoirs die Hauptverkehrsstrassen begleiten. Bei der Haltestelle Ochsen/ Kemptnerbach ist die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

FREIRAUM

Die bestehenden Freiraumstrukturen sollen innerhalb der stadtübergreifenden Fjordstruktur (vgl. Kap. 04) gesichert und qualifiziert werden. Innerhalb der Kemptner Quartierstruktur bilden sie die prägenden Freiräume und übernehmen Gemeinschaftsfunktionen für die angrenzenden Wohnbereiche – insbesondere auch dort, wo städtebaulich verdichtet wird. Die in den Wohnquartieren vorhandene Struktur privater Gärten wird gestärkt.

05.9 Quartier Leisihalden – Oberkempten

TYPOLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Gering/Mittel (wo Entwicklungsflächen vorhanden sind)

Handlungsbedarf

Gering

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, wohnergänzende Nutzungen

Bebauungstypologie

Mehrheitlich freistehende EFH- und RH-Bebauung in Hanglage, nach Süden ausgerichtet. Geschosswohnungsbau entlang des unteren Bereichs der Tösstalstrasse.

Freiraumtypologie

Das Quartier Oberkempten erstreckt sich entlang der Hangkante, in direktem Landschaftsbezug zum Wald gegen Norden und zu landwirtschaftlichen Bereichen im Süden. Der Chämtnerbach teilt das Quartier und ist Teil einer stadtübergreifenden Grün- und Wasserverbindung. Die interne Freiraumstruktur ist geprägt von mehrheitlich privaten Gärten. Im zentralen Bereich von Oberkempten finden sich Geschosswohnungsbauten, welche in eine halböffentliche Grünstruktur eingebettet sind.

Strassenraumtypologie

Die Quartierstrassen werden von Trottoirs begleitet. Der Veloverkehr wird gemeinsam mit dem Autoverkehr auf den Quartierstrassen geführt. Die Parkierung ist mehrheitlich auf den Privatparzellen oder in Sammelgaragen organisiert. Der Strassenraum wirkt durch Einfriedung der Privatgärten relativ geschlossen.

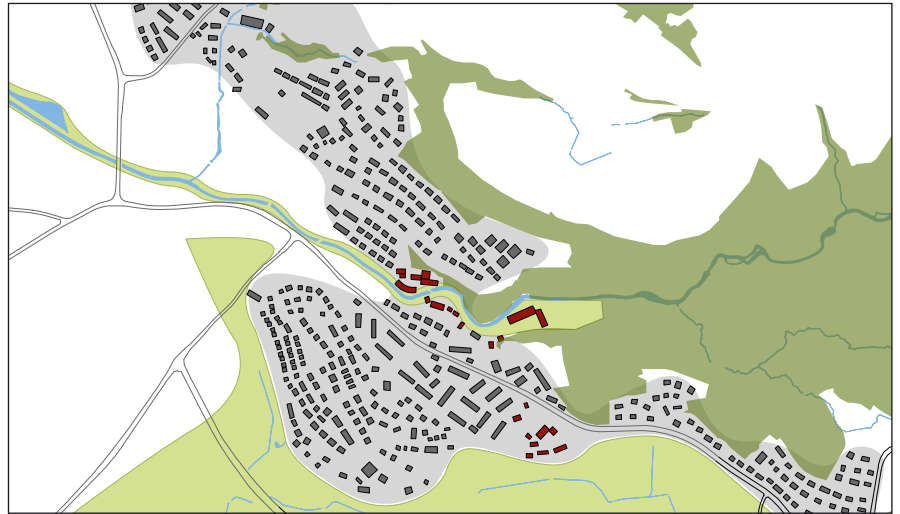
05.9 Quartier Leisihalden – Oberkempten

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
-  Volumen bestehend
 -  Sonderbauten und Kernzone
 -  Fläche Quartier
 -  Landschaftsraum



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen, wie Verdichtung und Erneuerung, sollen sich an der quartiereigenen Typologie orientieren. Im Quartier Leisihalden – Oberkempten ist die Siedlungsstruktur charakterisiert durch die aufgelockerte Bebauung mit „Punkthäusern“ sowie durch den Vorzug der Hanglage, welcher eine optimale Sonnenausrichtung ermöglicht.

Einzig entlang der Einfallsachse (Tösstalstrasse) finden sich Zeilenbauten, deren Lage, je nach Priorität, den Blick in die Landschaft freigeben oder als Lärmschutzriegel die inneren Bereiche schützen.

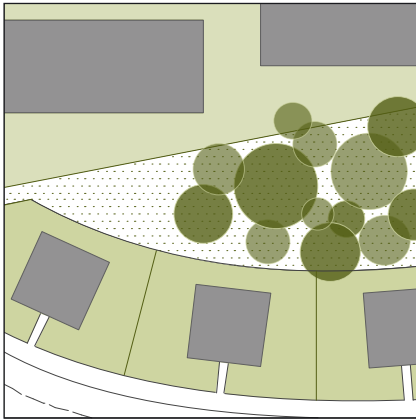
Auf der Tösstalstrasse (Kantonsstrasse) sind beidseitige Velostreifen vorzusehen. Zudem sollen zusätzliche Querungshilfen zu einer Verbesserung des quartierinternen Wegnetzes führen.

FREIRAUM

Die Bereiche um den Chämtnerbach bilden ein zentrales Element in der stadtübergreifenden Freiraumstruktur. Begrenzung, Nutzung und Erschliessung werden als Fjordstruktur entwickelt und übernehmen Quartiersfunktionen (vgl. Kap. 04).

05.10 Quartier Morgenhalden

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel (insbesondere in Gleis- bzw. Bahnhofsnähe)

Handlungsbedarf

Gering/Mittel

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, Mischzone mit nichtstörenden Gewerbeeinrichtungen

Bebauungstypologie

Die der Landwirtschaftszone zugewandten und nach Südwesten orientierten Halden, weisen eine feinkörnige Bebauungsstruktur auf, bestehend aus freistehenden EFH-Bauten und RH-Zeilen. Die den Gleisen zugewandten Halden, sind mehrheitlich mit Zeilenbauten besetzt. In Gleisnähe finden sich vermehrt grossflächige Volumen und gemischte Nutzungen. Allgemein orientiert sich die Bebauungsstruktur an den Höhenlinien.

Freiraumtypologie

Das Quartier liegt auf einem Drumlin, dessen Kuppe durch das Morgenhölzli prägnant besetzt ist. In den Bereichen mit Geschosswohnungsbauten finden sich halböffentliche, durchlässige Grünräume, in den übrigen Wohngebieten Privatgärten. In den Bereichen in Gleisnähe mehrheitlich befestigte Frei- und Parkierungsflächen. Im oberen Bereich der Frobergstrasse, ist die nordöstlich abfallende Hangkante von einer weitgehend durchgehenden Baumbepflanzung gekennzeichnet.

Strassenraumtypologie

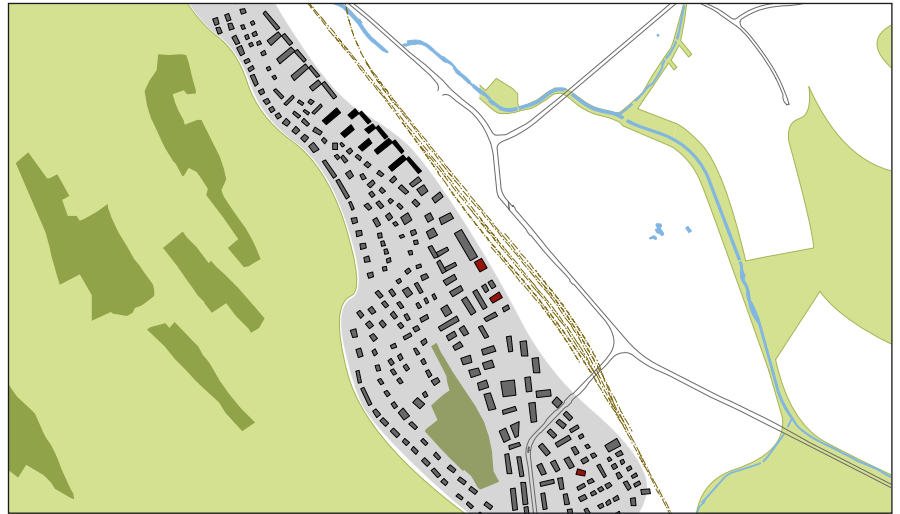
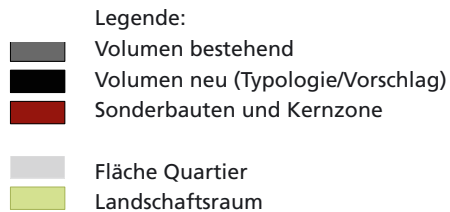
Die Grüningerstrasse ist die Hauptverkehrsstrasse nach Grüt/Gossau. Sie wird von der Gütliststrasse, stadtauswärts von einem kombinierten Velo- und Gehweg begleitet. Bei den übrigen Strassen, handelt es sich vorwiegend um Quartierstrassen mit Mischverkehrcharakter. Unterschiedlich tiefe Vorgartenbereiche und private Zufahrten begleiten und charakterisieren den Strassenraum.

05.10 Quartier Morgenhalden

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen, wie Verdichtung und Erneuerung sollen sich an der quartiereigenen Typologie orientieren.

Im Quartier Morgenhalden ist die Siedlungsstruktur charakterisiert durch die aufgelockerte Bebauung mit „Punkthäusern“ sowie durch den Vorzug der Hanglage, welcher eine optimale Sonnenausrichtung ermöglicht.

Einzig in den östlichen Gebieten finden sich Zeilenbauten, dort wo die Hanglage auf das Zentrumsgebiet Unterwetzikon orientiert ist.

Im Bereich des Bahnhofs Wetzikon und des Gleisfeldes, finden sich noch vereinzelte Entwicklungs- und Verdichtungsflächen. Der Lärmschutz in Bezug auf den nahen Zugverkehr sollte baulich-typologisch berücksichtigt werden.

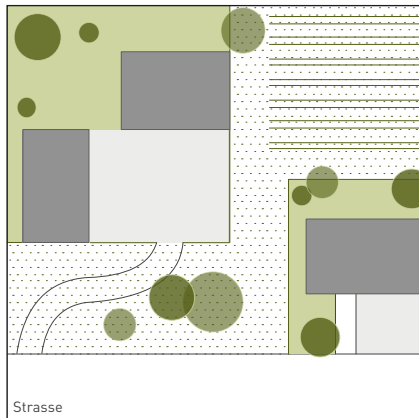
Der Bahnhof Wetzikon ist für Fussgänger und Velofahrer besser anzubinden (evtl. mit einer zusätzlichen Unterführung im Bereich des neuen Busbahnhofs).

FREIRAUM

Die im Westen angrenzenden Landschaftsbereiche bieten unmittelbare Erholungsräume für das Quartier Morgenhalden. Innerhalb der übergreifenden Vernetzungsstruktur der Landschaftsräume (vgl. Kap. 04) wird angestrebt, Wegverbindungen zu diesen Landschaftsräumen zu erstellen. Quartierinterne Spiel- und Freizeitflächen sollten in diese Netzwerkstruktur integriert werden.

05.11 Quartier Robank

TYPLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >



Entwicklungspotenzial/ Dynamik

Gering

Handlungsbedarf

gering

Nutzungsschwerpunkt

Landwirtschaft, Wohnen, wohnergänzende Nutzungen

Bebauungstypologie

Historisch gewachsene und landwirtschaftlich geprägte Siedlungsstruktur.

Freiraumtypologie

Die Schönenwerdstrasse bildet das zentrale öffentliche Freiraumelement. Daneben finden sich landwirtschaftlich geprägte Freiräume und Hofstrukturen, Felder, Weiden und private Nutzgärten. Keine durchgehende Baumstruktur.

Strassenraumtypologie

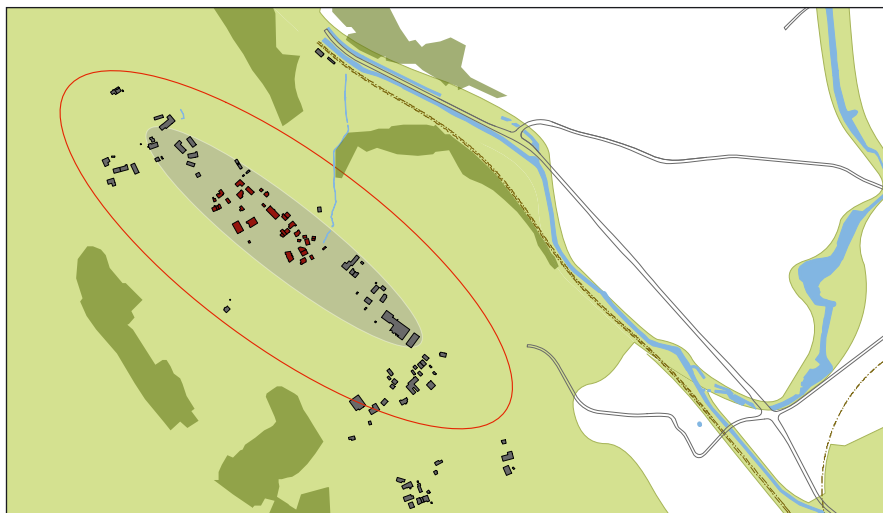
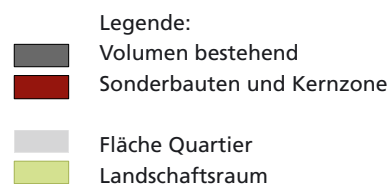
Offener Strassenraum in der Landschaft mit angegliederten Höfen.

05.11 Quartier Robank

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



BEWAHREN

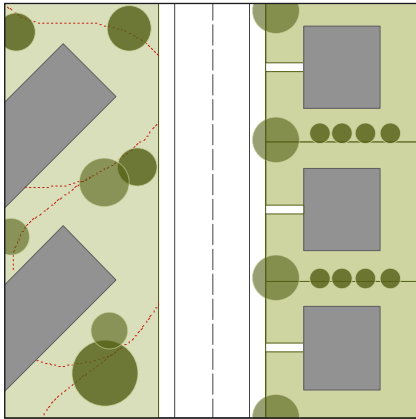
Die räumliche Qualität von Robank liegt in der gut erhaltenen, historisch gewachsenen Struktur. Durch die Kleinräumigkeit und die landwirtschaftlich geprägte Nutzung ist ein Raumgefüge entstanden, welches ausserordentlich stark mit dem Landschaftsraum zusammenspielt.

Um diese spezifische Qualität erhalten zu können, ist eine Ausdehnung der Siedlungsfläche von Robank ausgeschlossen.

Bauliche Veränderungen sind nur als Erneuerung im Bestand möglich. Allenfalls ist auch eine punktuelle, behutsame Ergänzung des Bestandes denkbar, wenn sie in die Bestandesstruktur eingebettet wird.

05.12 Quartier Robenhausen

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Gering

Handlungsbedarf

Gering

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, wohnergänzende Nutzungen, Mischzone an der Usterstrasse.

Bebauungstypologie

Östlich der Seegräbenstrasse folgt die Bebauungsstruktur einem groben orthogonalen Raster (Ausnahme: Bereich Uster- und Dorfstrasse). Westlich der Seegräben- und Sandbühlstrasse (Hanglage) vermehrt 45°-Stellung der Bauten, nach Süden und zur Landschaft hin orientiert. Im inneren Bereich finden sich kleinteilige Bebauungsstrukturen. In den äusseren Bereichen, insbesondere in Hanglage: vermehrt Geschosswohnungsbau. Im Zentrum befindet sich in freigestellter Lage das Schulhaus.

Freiraumtypologie

Prägnante Freiräume rahmen das Quartier ein: im Norden das Riet, im Osten und Süden der Aabach mit seiner Freihaltezone und der Schönaue, im Osten, dank der Hanglage, der freie Blick auf die Drumlinlandschaft. Im Inneren des Quartiers wiegen die Privatgärten vor. Im Bereich der Geschosswohnungsbauten halböffentliche, durchwegte Grün- und Freiraumstrukturen.

Strassenraumtypologie

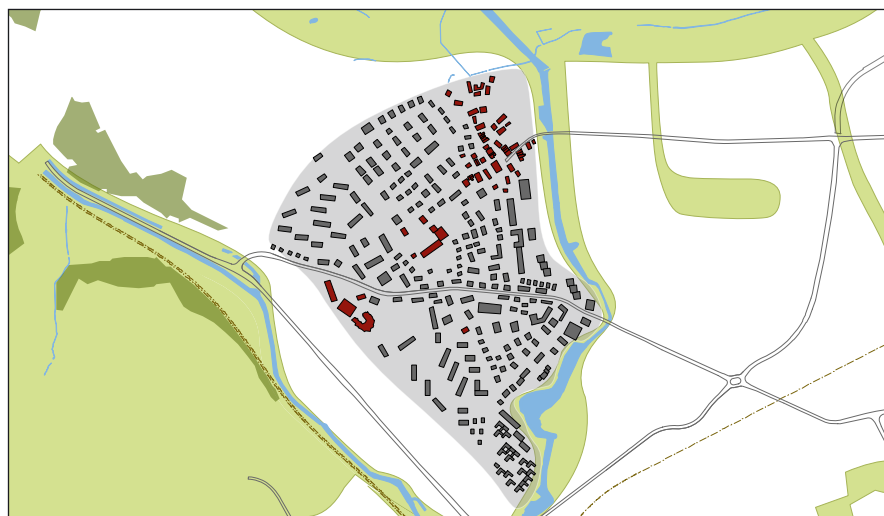
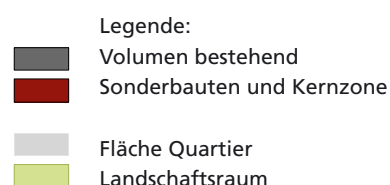
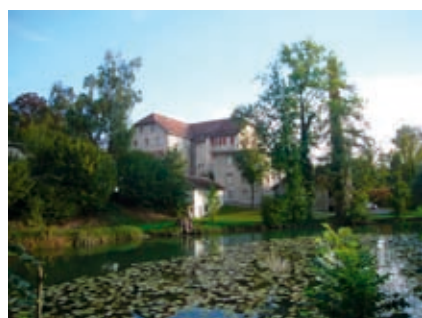
Die Usterstrasse ist eine Sammelstrasse mit einem erheblichen Anteil an Durchgangsverkehr. Der Strassenquerschnitt ist in Fahrbahn, beidseitig baulich abgegrenzten Velostreifen und strassenbegleitende Trottoirs gegliedert. Die Strassen im Quartier sind von einem Wechselspiel zwischen strassenbegleitender Bebauung und Vorgärten geprägt.

05.12 Quartier Robenhausen

ENTWICKLUNGSLITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

**Referenzbilder****ERNEUERUNG IM KONTEXT**

Bauliche Veränderungen wie Verdichtung und Erneuerung, sollen sich an der quartierseigenen Typologie orientieren. Im Quartier Robenhausen bedeutet dies insbesondere die Einbettung in strukturbezogene Siedlungsbereiche: Die Siedlungsstruktur ist charakterisiert durch zusammenhängende städtebauliche Bereiche, welche sich durch ihre historische Entwicklung (Kernbereich) und durch ihre auf die geografische Lage abgestimmte, Bebauungsform voneinander unterscheiden. Der zentrale Bezugsraum bleibt dabei die Kernzone.

VOM VERKEHRSRAUM ZUM QUARTIERSRAUM

Die räumliche Vernetzung mit dem Dorfkern sollte verbessert werden, insbesondere betreffend der südlicheren Gebiete.

Bei Fertigstellung der Weststrasse, soll die Usterstrasse auf ihre Funktion als Sammelstrasse redimensioniert werden. Im Bereich der Bushaltestelle und im „Dorfkern“ von Robenhausen, ist der Strassenraum zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität umzugestalten. Die Strassenraumgestaltung im Bereich der Haltestelle hat zudem durch die Verkehrsverlagerung auf die Weststrasse eine verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Wirkung. Der Schwerverkehr ist auf der Usterstrasse zu unterbinden und über die West- und Zürcherstrasse zu führen.

FREIRAUM

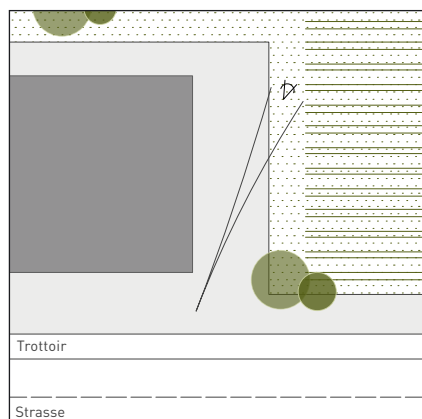
Das Quartier Robenhausen liegt inmitten zweier für Wetzikon wichtiger Freiräume. Im Norden grenzt Robenhausen an das Riet, im Osten und Süden an die Landschaftsbereiche um den Aabach und die Schönaue.

Das Landschaftselement des Fjordes soll, gemäss der Richtlinien für die Freiräume spezifisch qualifiziert werden (vgl. Kap. 04/06).

Gleichsam ist das Ziel die Freiräume, zu vernetzen. Mit einer feingliedrigen Freiraumstruktur wird der Dorfkern von Robenhausen stärker gen Norden an das Riet sowie im Süden und Osten an den Aabach angebunden.

05.13 Quartier Schöneich

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel (Landreserven)

Handlungsbedarf

Gering/Mittel

Nutzungsschwerpunkt

Industrie, Gewerbe

Bebauungstypologie

Grossmassstäbliche Hallen- und Gewerbebauten, auf die Strasse oder die angrenzenden Gleise ausgerichtet. Die Trasse der Gleise teilt das Gebiet in zwei Bereiche.

Freiraumtypologie

Auf den besetzten Parzellen mehrheitlich befestigte, teilweise ineinander übergehende Umschlags- und Parkierungsflächen. Die nicht überbauten Landreserven werden heute noch weitgehend landwirtschaftlich genutzt und durchsetzen die Gewerbestruktur mit grünen Feldflächen. Eine geschützte Grünfläche als Erholungszone, schafft nötigen Abstand zur Wohnzone im Westen. Freie Durchblicke in den angrenzenden, landwirtschaftlich genutzten Freiraum.

Strassenraumtypologie

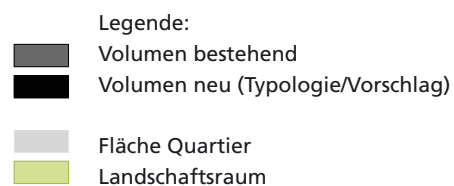
Breiter, schwerverkehrsgerechter Strassenraum (insbesondere Rapperswilerstrasse), abschnittsweise nahtlos übergehend in die angrenzenden Parkierungs- und Umschlagsflächen der Einkaufs- und Gewerbenutzung.

05.13 Quartier Schöneich

ENTWICKLUNGSLITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



ERNEUERUNG IM KONTEXT

Bauliche Veränderungen (Verdichtung und/oder Erneuerung) sollen sich an der quartiereigenen Typologie orientieren. Das Quartier Schöneich ist charakterisiert durch grossmassstäbliche, nutzungsorientierte Volumen.

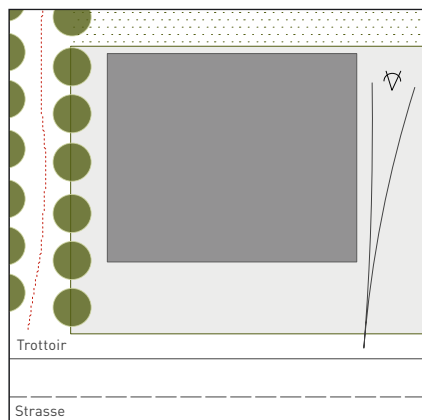
Dieses Gewerbegebiet ist trotz seiner Nutzungswidmung sehr nah mit der Landschaft verwoben. Dieser Nähe sollte insbesondere unter den Aspekten der Nachhaltigkeit, der Logistik und der Betriebshygiene Rechnung getragen werden.

FREIRAUM

Gemäss dem stadtübergreifenden Thema der Fjorde (vgl. Kap. 04), ist die Abgrenzung der privaten Freiräume zum öffentlichen Landschaftsbereich zu stärken (Weg/Hecke). Die Erschliessung der Landschaftsbereiche durch die Gewerbestruktur hindurch kann durch zusätzliche Wegverbindungen entlang der Parzellengrenzen gefördert werden.

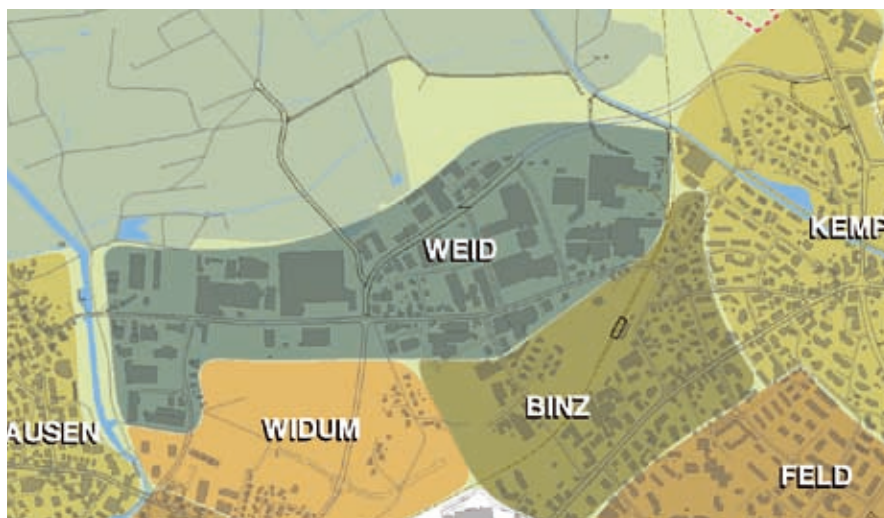
05.14 Quartier Weid

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel/ Hoch (Aufgrund neuer Erschliessungsgunst und Nutzungsstruktur)

Handlungsbedarf

Mittel/ Hoch (Transformation zum Mischquartier/ Öffnung zum Riet)

Nutzungsschwerpunkt

Gewerbliche und industrielle Mischnutzung/ Wohnen

Bebauungstypologie

Nutzungsabhängig: Grossvolumen, Hallen.
 Kleinere Volumen in nutzungsbezogenen Clustern zusammengefasst.
 Klare bauliche Kante zum Riet, künftig differenzierter auszugestalten.

Freiraumtypologie

Analog zur vorherrschenden Gewerbestruktur primär nutzungsorientierte Flächen, vereinzelt Privatgärten.
 Klare Raumkante durch Baum- und Strauchkranz in Richtung Norden entlang des Riets. Freiraumvernetzung mit dem Riet in Ansätzen vorhanden.

Strassenraumtypologie

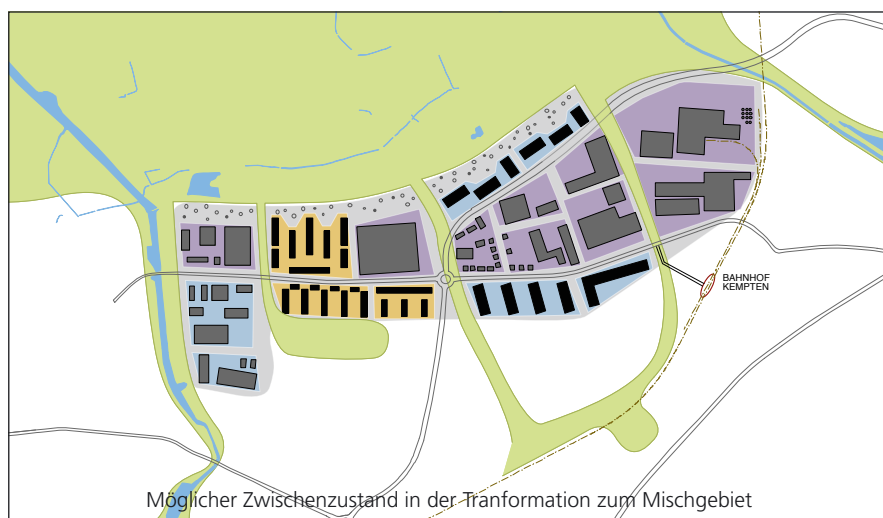
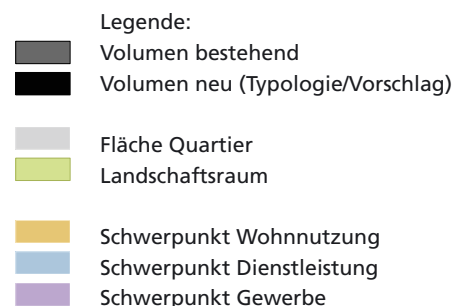
Auf der Hauptachse (Industriestrasse) sind breite Strassenräume vorhanden. Dieser Strassenraum wird zur neuen Durchgangsachse Weststrasse umfunktio-
 niert. Gesicherte Fuss- und Velowege auf separater Spur mit genügenden
 Querungshilfen (Schutzinseln) sind sicherzustellen. Strassenräume sind durch
 die Einfriedung der privaten Grundflächen begrenzt, aber nicht durchgehend
 blickdicht geschlossen. Attraktive Fuss- und Velowegverbindungen ins Riet und
 ins Zentrum Oberwetzikon sind sicherzustellen. Entlang der Motorenstrasse ist
 westlich der Weststrasse ein Raum oder Platz mit guter Aufenthaltsqualität zu
 schaffen.

05.14 Quartier Weid

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes



Referenzbilder



TRANSFORMATION (vom Industriegebiet zum Arbeits- und Wohngebiet)

Das Gebiet Weid liegt sehr prominent am Rande des Riets, einer der wichtigsten Erholungsräume der Stadt. Vor diesem Hintergrund, wird eine schrittweise Transformation des heutigen Industrie- und Gewerbegebietes, zu einem gemischten Quartier mit vermehrter Ansiedlung von Wohnnutzungen angestrebt. Diese sind insbesondere entlang der attraktiven Freiräume und in Nachbarschaft zu angrenzender Wohnbebauung anzusiedeln. Verdichtete Wohnformen bzw. höhere Häuser, sind vor dem Hintergrund der unmittelbaren Nähe zu grossen Freiräumen denkbar.

Produzierendes Industriegewerbe soll zugunsten von hochwertigen Arbeitsplätzen schrittweise in weniger empfindliche Gebiete der Gemeinde verlagert werden. Insbesondere in Bahnhofsnähe ist eine Verdichtung mit hochwertigen Nutzungen anzustreben (vgl. auch Quartier Binz 05.1).

FREIRAUMKORRIDORE

In der Transformation zum Mischgebiet wird die grossflächige Parzellenstruktur des Gewerbegebietes von feingliedrigen Landschaftsachsen infiltriert. Diese Landschaftsachsen schaffen Weg- sowie Sichtverbindungen zum Stadterholungsraum Riet. Durch den Wandel vom Gewerbe- zum Mischgebiet (inkl. Wohnnutzung) werden andere Nutzungsschwerpunkte im Freiraum gelegt. Entsprechend der angrenzenden Dichte können verschiedene Freizeit- und Spielflächen in die Landschaftsachsen integriert werden (vgl. Kap. 06).

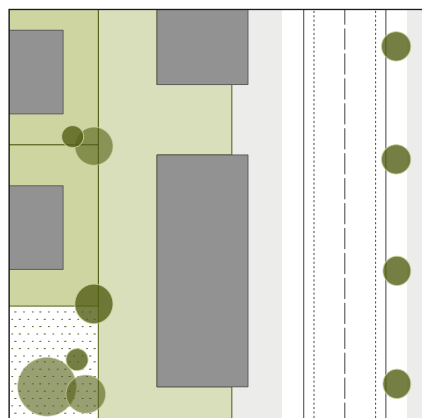
CLUSTERBILDUNG

Das Gebiet setzt sich schon heute aus mehrheitlich grossmassstäblichen Einheiten zusammen (Bauten und Parzellen). Diese Massstäblichkeit soll im Sinne von Clustern (zusammenhängende, abgegrenzte Siedlungsfelder) beibehalten werden. Die Clusterbildung ist Voraussetzung für die angestrebte Transformation in der Nutzung: ein Cluster erreicht die notwendige Grösse, innerhalb derer ein qualitatives Wohnumfeld geschaffen werden kann, relativ unabhängig von den angrenzenden Nutzungen.

Die Clusterbildung spielt auch die Räume für den Sichtbezug und die freiräumliche Vernetzung zum Riet frei. Die Cluster am Riet sollen baulich eine attraktive Front ausbilden, aber auch eine stärkere Durchdringung mit dem Landschaftsraum suchen.

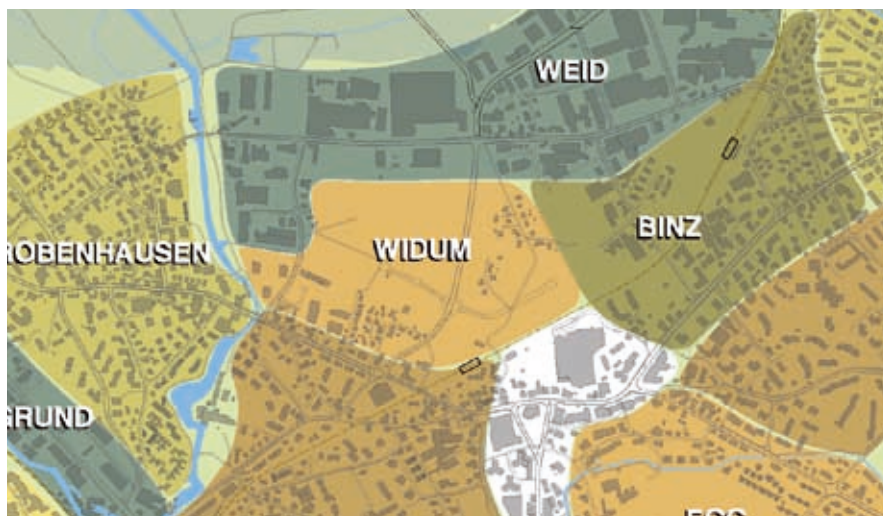
05.15 Quartier Widum

TYPOLOGIE



Piktogramm ^

Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Hoch (wichtige Wohnlandreserve)

Handlungsbedarf

Hoch

Nutzungsschwerpunkt

Wohnen, wohnergänzende Nutzungen, Kleingewerbe/Dienstleistung

Bebauungstypologie

Mehrheitlich Geschosswohnungsbau, Siedlungsfragmente in unterschiedlichen Massstäben (Hochhäuser, Zeilen, Punkthäuser). Kleinere, begrenzte „Siedlungsinseln“ mit Einfamilienhäusern. Künftig soll mehrheitlich Geschosswohnungsbau entstehen, verdichtet entlang der Weststrasse, orientiert auf einen zentralen, öffentlichen Freiraum. Im „Städtebaulichen Leitbild Widum“ ist diese Entwicklung festgeschrieben.

Freiraumtypologie

Das Quartier Widum ist heute geprägt durch einen grossen offenen Freiraum im Norden (Reservezone). Innerhalb der besiedelten Fläche, wechseln sich offene, halböffentliche Grünflächen mit Privatgärten ab. Eine Erholungsfläche mit mehreren Baumgruppen bildet heute den südlichen Übergang zwischen Siedlungsfläche und Reservezone, im Westen stösst das Gebiet an den Aabach. Weitere, auffallende Grünstrukturen, sind strassenbegleitende Baumreihen.

Strassenraumtypologie

Kennzeichnend für das Quartier ist die neugebaute Weststrasse. Als (künftige) Umfahrungsstrasse ist sie mit separatem Velostreifen und einseitiger Baumreihe ausgestattet. Alle weiteren Strassen sind Quartierstrassen und schlanker dimensioniert, aber analog der Weststrasse mit einseitiger Baumreihe gestaltet. Velo- und Autoverkehr teilen sich auf diesen Strassen den Strassenraum.

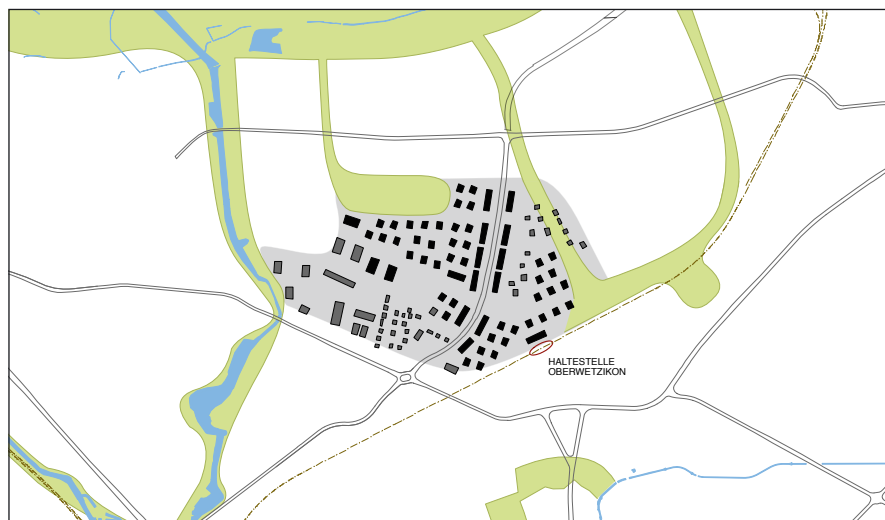
05.15 Quartier Widum

ENTWICKLUNGSLEITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
-  Volumen bestehend
 -  Volumen neu (Typologie/Vorschlag)
 -  Sonderbauten und Kernzone
 -  Fläche Quartier
 -  Landschaftsraum

**Referenzbilder****STÄDTEBAULICHES LEITBILD WIDUM**

Das Quartier Widum ist heute in weiten Teilen durch eine Reservezone besetzt. Diese grosse Reservefläche ist das grösste Entwicklungsgebiet für neue Wohngebiete in Wetzikon. Das Leitbild für diese Entwicklung ist im „Städtebaulichen Leitbild Widum“ festgeschrieben. Für die weitere Entwicklung des Quartiers ist dieses zu konsultieren.

Der Anschluss an die Haltestelle Oberwetzikon sowie der Durchbruch durch den Bahndamm erfüllt eine wichtige städtische Funktion. Hier bietet sich die Möglichkeit eines neuen Zutritts zum Quartier.

NEUE ERSCHLIESSUNGSGUNST

Das vorhandene Entwicklungspotenzial wird noch verstärkt durch die Nähe des Widums zur künftigen (geplanten) S-Bahn-Haltestelle Oberwetzikon. Diese ist mit dem Zentrum Oberwetzikon und dem Quartier Widum optimal in das Fuss- und Velowegnetz zu integrieren.

Entlang des Bahndammes ist darüber hinaus eine direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof Kempten vorzusehen.

FREIRAUM

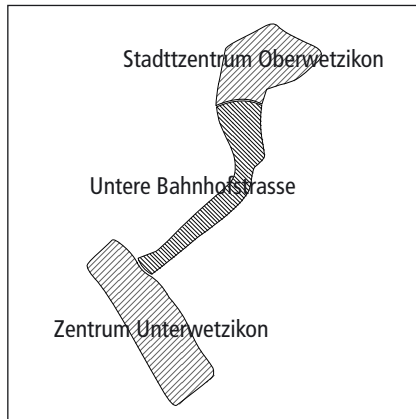
Gemeinsam mit den Quartieren Weid und Binz, ist im Widum das Ziel, die Vernetzung mit dem Naherholungsgebiet Riet zu stärken.

Innerhalb der übergreifenden Freiraumstruktur entstehen Landschaftsverbindungen welche tief in die bestehende und zukünftige Bebauung des Widums eindringen. Diese Freiraumstruktur integriert den durch die neue Wohndichte entstehenden Bedarf an Spiel- und Gemeinschaftsflächen.

Der Anschluss an das Fjord Aabach/Schönau im Westen, bietet zusätzliche Funktionen in direkter Nachbarschaft zum Quartier.

05.16 Zentrumsraum

TYPOLOGIE



Piktogramm ^
Lageplan >

**Entwicklungspotenzial/ Dynamik**

Mittel/ Hoch (insbesondere Unterwetzikon)

Handlungsbedarf

Hoch (Umgestaltung, Entwicklung)

Nutzungsschwerpunkt

Gemischte Zentrumsnutzungen: Gewerbe/ Dienstleistung/ Verwaltung/ Wohnen nur in OG

Bebauungstypologie

Oberwetzikon: Nördlich der Achse Uster-/ Bahnhofstrasse bilden historische Einzelbauten eine lockere, durchlässige, ortsbildprägende Front. Dahinter und – über die Strasse hinweg – davor, erheben sich modernere Bauten, welche den öffentlichen Raum fassen.

Untere Bahnhofstrasse: Punkthäuser, Stadtvillen, Zeilenbauten, Gewerbebauten. Unterschiedliche Massstäbe (und historische Zeitschnitte) sind zwischen südlichem und nördlichem Abschnitt erkennbar.

Unterwetzikon: Die städtebauliche Struktur ist deutlich längs orientiert, in Bezug auf Topographie und Verkehrsflüsse. Das direkte Bahnhofsumfeld ist verstellt und unübersichtlich und sollte aufgewertet werden.

Freiraumtypologie

Oberwetzikon: Grünanlage um die zentral gelegene Kirche; öffentlicher Raum entlang Strassenachse, nördlich in die Tiefe leitend zu Einkaufszentrum und Bahnlinie.

Untere Bahnhofstrasse: Im Südwesten ist der Strassenraum unmittelbar begrenzt von kleinmassstäblichen historischen Gebäuden/ Gartenstrukturen, während im Nordosten grossmassstäbliche Gewerbestrukturen mit Vorplätzen den Strassenraum aufweiten. Entlang der Bahnhofstrasse ergeben sich mehrere Schnittstellen mit gesamtstädtischen Freiraumstrukturen.

Unterwetzikon: Grosser, zusammenhängender, nutzungsorientierter Freiraum entlang der Gleise. Nördlich eher kleinere Gartenstrukturen.

Strassenraumtypologie

Die Bahnhofstrasse ist eine Einkaufsstrasse und wichtigste Verbindung zwischen den beiden Zentren Unterwetzikon und Oberwetzikon. Der Strassenraum ist in Fahrbahn, seitlichen Velostreifen und breite Trottoirs aufgeteilt. Die Rapperswilerstrasse ist eine Verkehrsverbindung von regionaler Bedeutung. Der Konflikt zwischen öffentlichem Raum, öffentlichen Nutzungen und Fussgängerströmen in Zusammenhang mit der starken Verkehrsbelastung bedingt einer Lösung.

Grundsätzlich dichtes Wegenetz, mit Wegen auch in der „zweiten Reihe“ bzw. weiterführend in die angrenzenden Quartiere.

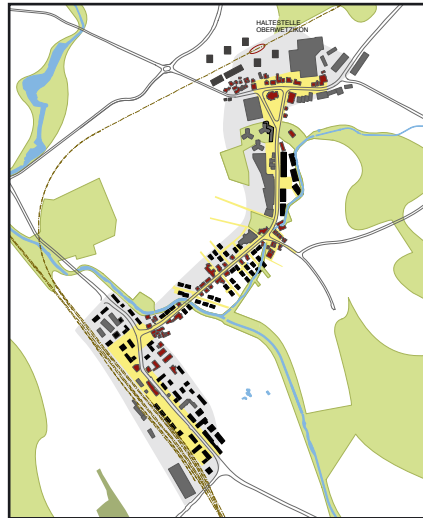
05.16 Zentrumsraum

ENTWICKLUNGSLAITLINIEN

Prinzipskizze

Schematische Darstellung des angestrebten Raumbildes

- Legende:
- zentraler öff. Raum
 - Volumen bestehend
 - Volumen neu (Typologie/Vorschlag)
 - Sonderbauten und Kernzone
 - Fläche Zentrumsraum
 - Landschaftsraum



Referenzbilder



STADTZENTRUM OBERWETZIKON

Die historischen Bauten der Kernzone bilden mit der zentralen Kirche ein prägendes Ensemble und sollten erhalten bleiben. Nördlich der Uster-/ Bahnhofstrasse sollen grössere, neue Gebäude (auch Hochhäuser) als Kulisse dahinter stehen und überleiten zur neuen S-Bahn-Haltestelle Oberwetzikon.

Der öffentliche Raum sollte über die Strasse hinweg besser nutzbar und erreichbar sein. Dies bedingt u.a. eine Verkehrsberuhigung und eine Umgestaltung des Strassenraums.

Der Raum der Bahnhofstrasse soll grundsätzlich als fussgängergerechte Strasse gestaltet werden. Die Zugänglichkeit soll für alle Verkehrsteilnehmer gesichert werden. Querungshilfen und Sitzmöglichkeiten für zu Fuss Gehende sind in regelmässigen Abständen anzubieten. Haltepunkte des öff. Verkehrs sind als Fahrbahnhaltestellen zu gestalten. Dadurch kann die Aufenthaltsqualität erhöht und gleichzeitig das Tempo des rollenden Verkehrs reduziert werden (vgl. separates Projekt "Stadtzentrum Oberwetzikon", Juni 2010)

UNTERE BAHNHOFSTRASSE

Die bauliche Struktur soll entsprechend den zwei Abschnitten (vgl. „Bebauungstypologie“ ergänzt und erneuert werden. Um den hier angesiedelten, publikumsorientierten Nutzungen mehr Platz zur Verfügung zu stellen, soll der öffentliche Raum ausgedehnt werden. Die Ansiedlung von öffentlichen und gewerblichen Nutzungen soll gezielt gefördert werden. Wo die räumliche Verfügbarkeit gegeben ist, soll sich der öffentliche Raum der Strasse zu Platzbereichen ausdehnen und/ oder eine strassenbegleitende Baumbepflanzung realisiert werden. Die Flächen sollen ihrer zentralen Lage entsprechend als urbane Stadtplätze gestaltet werden und räumlich vielfältige Aneignungsmöglichkeiten bieten. Die Untere Bahnhofstrasse soll grundsätzlich als fussgängergerechte Strasse gestaltet werden. (vgl. auch Kap. „Umsetzungsbeispiele“)

ZENTRUM UNTERWETZIKON

Die städtebauliche Struktur soll zugunsten des Zusammenhalts des Quartiers gestärkt und harmonisiert werden. Die öffentlichen Bereiche um den Bahnhof (und darüber hinaus) sollen geöffnet, in ihrer Funktion geklärt und aufgewertet werden. Die Umlagerung des Bushofs auf die östliche Seite des Bahnhofsgebäudes ist zu überprüfen. Nördlich der Rapperswiler Strasse soll eine Gewerbezone mit publikumsorientierten Nutzungen mit grosszügiger Vorzone angelegt werden. Die Querungsmöglichkeiten der stark befahrenen Rapperswilerstrasse müssen verbessert werden (vgl. auch Kap. „Umsetzungsbeispiele“).



05.17 FAZIT

Die Quartiersteckbriefe geben sehr viele **Inputs**, die in der nachfolgenden **Revision der Richt- und Nutzungsplanung aufgegriffen** und **umgesetzt** werden sollten.

Sie zeigen aber auch auf, wo die Stadt Wetzikon sich dynamisch entwickeln wird und wo bestehende Qualitäten bewahrt und erhalten bleiben sollen.

06

Umsetzungsbeispiele





Bestehendes Hochhaus in Wetzikon [Quelle: yz]

06.1 HOCHHÄUSER IN WETZIKON

Hochhäuser sind inzwischen selbstverständliche Elemente der modernen Stadt. In Wetzikon sind sie bereits seit den sechziger Jahren präsent. **Neben** dem **Spital**, existieren gegenwärtig **12 weitere Hochhäuser in Wetzikon**, die ausnahmslos Wohnhäuser sind.

Neue Hochhäuser müssen sehr genauen **Standortkriterien** und **hohen architektonischen** sowie **bautechnischen Qualitätsanforderungen** entsprechen. Es wird Wert gelegt auf **Schwerpunktbildung**, d.h. auf einige wenige, präzise gesetzte Hochhäuser als Identifikationspunkte, die gut vereinbar sind mit den Zielen des räumlichen Entwicklungskonzepts.

GESETZLICHE REGELUNGEN

Grundsätzliche **Zulässigkeiten und Anforderungen** sind im **Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich** (PBG) verankert. Dort ist unter anderem geregelt:

§ 282: „Hochhäuser sind Gebäude mit einer **Höhe** von mehr als 25 m. Sie sind **nur gestattet, wo die Bau- und Zonenordnung sie zulässt.**“

§ 284 Abs. 1: „Hochhäuser müssen verglichen mit einer gewöhnlichen Überbauung **ortsbaulich einen Gewinn bringen** oder durch die Art und Zweckbestimmung des Gebäudes bedingt sein.“

§ 284 Abs. 4: „Die **Nachbarschaft darf nicht wesentlich beeinträchtigt werden**, insbesondere nicht durch **Schattenwurf** in Wohnzonen oder gegenüber bewohnten Gebäuden.“

§ 238 Abs. 2: „Auf Objekte des **Natur- und Heimatschutzes** ist **besonders Rücksicht** zu nehmen;...“



Geeignete Bereiche für Hochhausstandorte (1-3) in Wetzikon.
In Bereich 4 sind keine Hochhäuser, aber zumindest höhere Häuser vorstellbar.
Rot: Mögliche neue Standorte, blau: bestehende Standorte
[Quelle: yz, SKW]

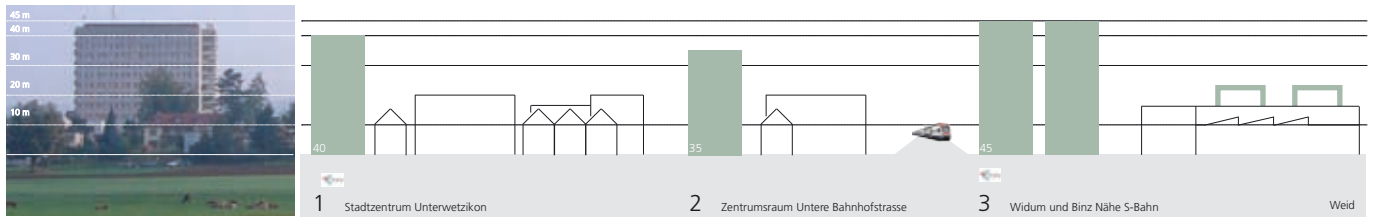
STÄDTEBAULICHE PRINZIPIEN

01 HOCHHÄUSER IN ZENTRALEN LAGEN

Zukünftige Hochhäuser in Wetzikon, unterstützen das Prinzip der inneren Verdichtung und stellen dafür eine geeignete Typologie dar. Wegen der punktuellen Bewohnerkonzentration und im Bestreben einer allgemeinen Verkehrsvermeidung, weist das REK nur Standorte in **unmittelbarer Nähe zu Haltepunkten der S-Bahnen** aus. Diese sind:

- 1 Zentrum Unterwetzikon
- Bahnhof Wetzikon
- 2 Quartier Widum/ Stadtzentrum Oberwetzikon
- (zukünftiger) S-Bahn-Haltepunkt Oberwetzikon
- 3 Quartier Binz
- Bahnhof Kempten
- Weidquartier (landschaftlich besonders sensibel)

Es handelt sich mehrheitlich um **Zentrumsgebiete** oder sie können entsprechend entwickelt werden. Gewerbe oder Mischnutzungen sind vorstellbar. Als Büros genutzte Hochhäuser, können in Unterwetzikon und im Quartier Binz in ausgezeichnet erschlossenen Lagen Arbeitsplätze konzentrieren neue Angebote schaffen, sowie Firmen attraktive und weithin sichtbare Adressen bieten.



Silhouettenbildung: Höhenorientierung am bestehenden Spitalgebäude [Quelle: yz]

Hochhäuser sind Teil des neuen Zentrumsgedankens in Wetzikon und stellen, für die Wandel der zentralen Bereiche, einen wichtigen Baustein dar. Sie sind Bestandteil der Stadt. Gemäss dem Leitgedanken „Stadtquartiere neben Dorfquartieren“ sind sie in den ursprünglichen Dorfkernen auszuschliessen.

02 SIGNIFIKANZ

Allgemein geben Hochhäuser **Orientierung** und heben die Bereiche hoher **Zentralität** deutlich wahrnehmbar hervor. Die Positionierung entlang der Bahnlinien, **fördert die Aussenwahrnehmung Wetzikons als urbanes Zentrum in der Region** und ist Indikator einer **zukunfts-offenen Stadt** im Wandel.

Eine Akzentuierung des Übergangs Bahnhofstrasse/ Stadtzentrum Unterwetzikon durch einen signifikanten Orientierungspunkt, ist wünschenswert und in Lage und Ausprägung genauer zu untersuchen.

03 HÖHENVORGABEN

Die maximale **Gebäudehöhe** soll sich **grundsätzlich an** den höchsten bereits in Wetzikon **existierenden Baustrukturen** (Spital 45 m) **orientieren**.

Abweichungen davon können, bei genauer Standortuntersuchung und nachvollziehbarer Begründung, im Einzelfall möglich sein.

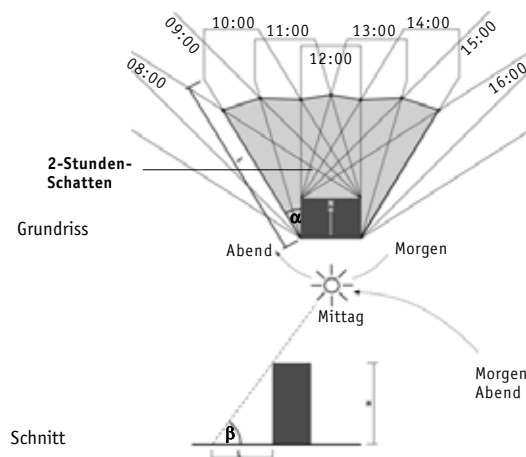
04 MASSSTÄBLICHKEIT

Hochhäuser sind **umgebungsverträglich und räumlich sinnvoll** in den Kontext einzubinden. Das zulässige Mass der Dichte, ist im kantonalen Baugesetz wie folgt geregelt:

§ 284 Abs. 3 PBG: „Die Ausnützung darf nicht grösser als bei einer gewöhnlichen Überbauung sein; eine Ausnahme ist ausgeschlossen. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über Arealüberbauungen, Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne.“



SIA Hochhaus, Zürich
(Romero und Schaeffle, Zürich)
[Quelle: yz];



Schematische Darstellung des Schattenwurfs
[Quelle: mi. 2-Stunden Schattenkurve in: Grundlagen zur Orts- und Regionalplanung im Kt. Zürich, Amt für Regionalplanung im Kt. Zürich, Amt für Regionalplanung, 1967]



Münchner Rückversicherung,
München
(Baumschlager Eberle Architekten, Lochau/
Zürich)
[Quelle: yz]

05 SCHATTENWURF

Die umliegende **Wohnnachbarschaft** darf **durch Schattenwurf nicht übermässig beeinträchtigt** werden.

Hierzu gibt § 30 der allg. Bauverordnung sinngemäss vor: Bewohnte oder in Wohnzonen liegende Nachbargebäude dürfen an mittleren Wintertagen nicht länger als zwei Stunden verschattet werden. Dies betrifft auch unüberbaute Grundstücke im Bereich ihrer überbaubaren Fläche.

06 ÖFFENTLICHE NUTZUNG

In **Zentrumslagen** sind die **Erdgeschosszonen von Hochhäusern mit Angeboten für die Öffentlichkeit auszustatten**. Die Übergänge zwischen Innen- und Aussenraum sowie die Gestaltung der Freiräume, müssen öffentliche Nutzungsinteressen einbeziehen, was z.B. das Erhalten, Schaffen oder Gestalten sinnvoller Wegebeziehungen sowie **Aufenthaltsqualitäten** betrifft.

07 ÖKOLOGIE

Form und **Ausrichtung** des Hochhauses sind **ökologisch und klimatisch sinnvoll** zu gestalten. Ziel ist dabei die Erhaltung oder Verbesserung der mikroklimatischen Verhältnisse, d.h.:

- Gewährleistung guter Durchlüftung des Stadtkörpers
- Vermeidung von Wärmeinseleffekten
- Vermeidung von Schadstoffemissionen
- Vermeidung von Wind- und Sogeffekten im Stadtraum
- Umsetzung nachhaltiger Energiekonzepte
(s.a. gesondertes Kapitel ab S. 122)

Hochhäuser sind in stadtklimatisch empfindlichen Gebieten nicht zulässig.



Fassadendetail SIA Hochhaus, Zürich (Romero und Schaeffle, Zürich) [Quelle: yz]

HOCHWERTIGE ARCHITEKTUREN

PBG § 284 Abs. 2: „**Hochhäuser sind architektonisch besonders sorgfältig zu gestalten.**“

01 EINBINDUNG IN DEN KONTEXT

Hochhäuser sind mit **Sorgfalt** in den Kontext einzubinden. Hierbei ist allgemein auf die Umgebungsverträglichkeit, sowie auf Belange der öffentlichen Nutzungsinteressen zu achten (siehe auch ausführlich im vorangegangenen Kapitel „Städtebauliche Prinzipien“).

02 BERÜCKSICHTIGUNG ÖFFENTLICHER INTERESSEN

Diese Interessen beziehen sich auf den **öffentlichen Charakter der Ergeschosszonen** sowie auf die intelligente Vernetzung mit dem öffentlichen Raum und prioritären Wegbeziehungen. Wünschenswert ist ein **kultureller Mehrwert** durch diese besonderen Bauten in Zentrumsbereichen, so dass sie nicht nur als gebaute Strukturen, sondern auch inhaltliche Orientierungspunkte in der Stadtföfentlichkeit werden und zur urbanen Belebung und Vielfalt beitragen.

03 STIMMIGE PROPORTIONEN

Den **Proportionen des Baukörpers** (Verhältnis von Grundriss zu Höhe), sowie einer **stimmigen vertikalen Gliederung** (Themen: Sockel/ Schaft/ oberer Abschluss) ist bei Entwurf und Ausführung neuer Hochhäuser besondere Aufmerksamkeit zu geben. Dies betrifft auch die Überarbeitung/ Sanierung vorhandener Hochhausbauten.

04 ANGEMESSENES ERSCHEINUNGSBILD

Besonders zu berücksichtigen ist die **Gesamtwirkung des Gebäudes**, d.h. die volumetrische Ausbildung und die Fassade. Unterschiedliche Wirkungen von nah und fern, bei Tag und bei Nacht etc. sind zu berücksichtigen.

Die Fassade soll die **Botschaft eines intelligenten und zukunftsweisenden Gesamtkonzepts** vermitteln. Reklame und Werbung sind nur als integrierter Bestandteil eines architektonischen Gesamtkonzepts – minimiert und reduziert im Ausdruck – zulässig. Hierbei sind Nah- und Fernwirkung sorgfältig zu prüfen.



Wohnen am Lohbach, Innsbruck
(Baumschlager Eberle Architekten, Lochau/ Zürich)



Hochhaus an der Hohlstrasse, Zürich
(Baumschlager Eberle Architekten, Lochau/ Zürich)

05 HÖCHSTE AUSFÜHRUNGSSTANDARDS

Konstruktion, Haustechnik und Energiekonzept sind nach **neuesten Standards** und **im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen** zu entwickeln und umzusetzen.

> Siehe ausführlich im Kapitel „Intelligentes Energiekonzept“ ab S. 122

QUALITÄTSSICHERUNG DURCH KONKURRENZVERFAHREN

Das Hochhausthema ist allgemein ein sensibles Thema. Als weithin sichtbare, markante Sonderbauformen vermögen sie zu polarisieren. Sie binden Kapital und Energie in umfangreichem Masse und greifen in den öffentlichen Raum ein. Dies erfordert ein **hohes Verantwortungsbewusstsein aller Beteiligten**. Hochhäuser sind von grossem öffentlichen Interesse.

Es empfiehlt sich daher, **jedes Bauvorhaben dieser Art als Konkurrenzverfahren durchzuführen**. Dies ermöglicht eine umfangreiche Auslotung von Standortpotenzialen, Chancen und Risiken.

01 VORAUSWAHL GEEIGNETER PLANER

Im Zusammenhang mit spezifischen Standortgegebenheiten und/ oder programmatischen Vorstellungen, bietet sich im Rahmen eines **Konkurrenzverfahrens** die Möglichkeit einer **Vorauswahl geeigneter Planungsteams**.

02 LÖSUNGSVIELFALT UND ABGESTUFTE BEARBEITUNG

Unterschiedliche Lösungsvorschläge lassen sich diskutieren, abgestuft verfeinern und über **verschiedene Runden** ausscheiden, bis ein qualitativ hochwertiges und am besten geeignetes Projekt zur Umsetzung (ggf. weiteren Überarbeitung) ausgewählt ist.

03 FRÜHZEITIGE EINFLUSSNAHME UND IDENTIFIZIERUNG

Wo es sinnvoll erscheint, besteht die **Möglichkeit der frühzeitigen Einflussnahme** und ggf. der Einbeziehung der Öffentlichkeit und somit einer begleitenden, wachsenden Identifizierung mit Thema und Objekt. Dies setzt eine Verfahrensdisziplin, Diskussionskultur und Zielorientierung voraus, wie sie in Wetzikon über verschiedene Werkstattverfahren bereits entsteht.



< „High-Eco-Tech“: Zukunftsweisende,
ressourcenschonende Architektur:
Haus R128, Stuttgart
(Werner Sobek Engineering & Design,
Stuttgart)

INTELLIGENTES ENERGIEKONZEPT

Hochhäuser stellen in Wetzikon eine **Ausnahmebauform** dar. Sie sollen **in energetischen Belangen eine Vorreiterrolle** einnehmen und nach neuesten Standards konzipiert sein. Über die reine Akzeptanz hinaus, sollen Hochhäuser als **innovative, intelligente und identitätsstiftende Gebäude** wahrgenommen werden.

01 RESSOURCHENSCHONUNG

Die Konstruktion ist auf **Langfristigkeit und Nachhaltigkeit** hin zu wählen. Sie setzt weitgehend rezyklierbare Baustoffe ein, bzw. solche mit **angemessenen Bilanzen im Verhältnis von Dauerhaftigkeit zu Herstellungsaufwand**. Sinnvolle Gebäudeausrichtung, intelligente Fassaden, der Einsatz von effizienten Speichermassen und die Nutzung natürlicher Kühlungs- und Strömungseffekte (Kaminwirkung) minimieren den Energieverbrauch.

02 ENERGIEERZEUGUNG

Der Einsatz **regenerativer Energiequellen** soll gefördert werden, ebenso die Möglichkeit des Erzeugens, Speicherns und Einspeisens von Energie in das städtische Netz. Zukunftsweisende Konzepte wie „smart grids“, vertikale Gärten, Hochhäuser als „urbane Akupunktur“ sollten Einzug in die Diskussion erhalten und schrittweise in die Umsetzung gelangen.

03 ZERTIFIZIERUNGSSTANDARD

Orientierung zu nachhaltigem Bauen in einer **bilanzierenden Betrachtung der gesamten Faktoren** – wie eingesetzte Rohstoffe, Herstellungsaufwand, Verbrauch, Emissionen und Rezyklierbarkeit – bietet der sehr strenge amerikanische Zertifizierungsstandard LEED (vgl. www.usgbc.org). Vergleichbare Europäische Zertifikate sind in Erarbeitung.

Zukünftige Hochhäuser sollten diese oder eine vergleichbare nationale Norm erfüllen.



Bahnhof Wetzikon [Quelle: Klaus Hoffmann]

06.2 ZENTRUM UNTERWETZIKON

ZENTRUM VON REGIONALER BEDEUTUNG

Das Gebiet um den Bahnhof Unterwetzikon ist für die Stadt Wetzikon von grosser Bedeutung:

- Das Gebiet ist eine **wichtige Drehscheibe im regionalen Verkehrsnetz**. Der Bahnhof wird im 1/4-stündigen Takt von verschiedenen S-Bahnen angefahren; mit der S-Bahn getaktete Busse erwarten die Reisenden und befördern sie weiter – in die Stadt und hinaus in die gesamte Region.
- Zentraler Ankunfts- und Transitraum für über 16'000 Menschen täglich, ist das Bahnhofgebiet Unterwetzikon ein wichtiger **Imageträger** für die Stadt, eine ihrer zentralen Visitenkarten.
- In Unterwetzikon befinden sich **verschiedene zentrale Einrichtungen von regionaler Bedeutung**, wie beispielsweise die Kantonsschule, das Sportzentrum und das Chilbi- und Messeareal Meierwiesen. Das macht Unterwetzikon zu einem **Zentrumsgebiet mit regionaler Ausstrahlung**.



Blick auf die Kreuzung Bahnhofstrasse/Zürcherstrasse in Unterwetzikon [Quelle: SKW]

FESTSETZUNG PLANUNGSZONE

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Wetzikon im September 2009 die Festsetzung einer Planungszone beantragt.

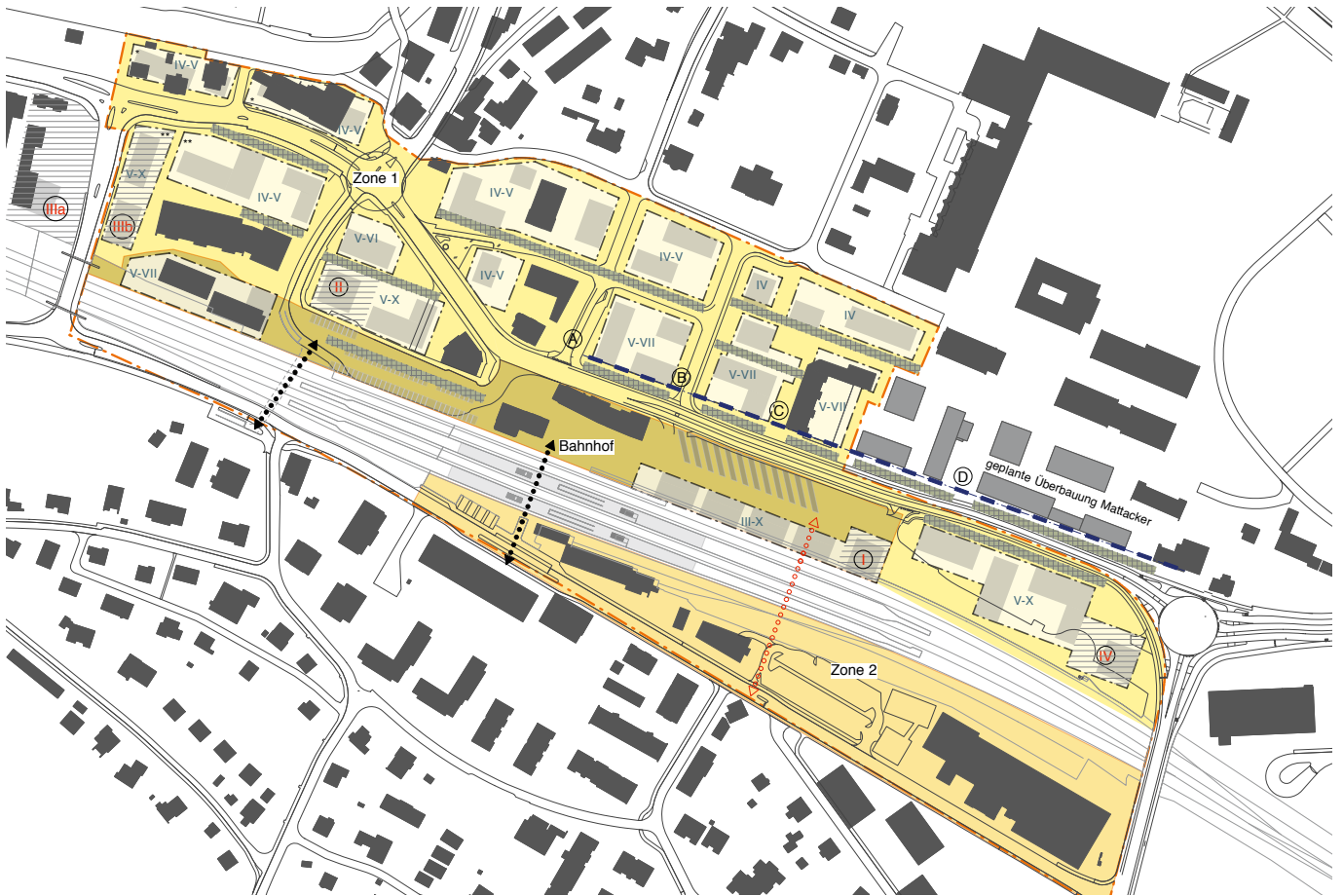
In der Folge wurde eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben mit dem Ziel, die **räumlichen Potenziale des Bahnhofquartiers aufzuzeigen** und ein darauf basierendes Konzept zu erstellen.

Das erarbeitete Konzept ist nach thematisch gegliederten Spielregeln aufgebaut: bezogen auf die städtebauliche Struktur, auf den Freiraum und auf die Erschliessung.

GEBIETSANALYSE

Das Zentrumsgebiet Unterwetzikon umfasst einen Teil der Kernzone Unterwetzikon mit einem organischen Gefüge an historischen Bauten. Darüber hinaus folgt die städtebauliche Struktur einem **klaren Raster**; die **Substanz und die Nutzungsmischung** sind auch hier sehr **heterogen**.

Die **Bauten der Kernzone** weisen leider eine **schlecht erhaltene, oder** durch spätere Eingriffe, **stark verfremdete Bausubstanz** auf.



Gesamtplan mit Baufeldern [Quelle: yz]

Allgemein:

Es wird eine urbane Bauweise mit hoher Dichte und publikumsorientierten Nutzungen angestrebt. Dieser Plan dient als Gesamtüberblick zu allen Themen. Eingetragene zukünftige Bebauungen stellen Möglichkeiten dar. Verbindliche und differenzierte Aussagen zu Bauungsform, Höhenentwicklung, Nutzung (Mix) und Dichte werden in den Teilbereichskapiteln 1-9 getroffen.

Zone 1

Die Bebauung innerhalb der Zone 1 orientiert sich in ihrer Ausrichtung an der geplanten Überbauung Mattacker. Die nördliche Front entlang der Rapperswilerstrasse - im Bereich zwischen Clientis-Gebäude am Bahnhof und östlichem Kreisel - soll geschlossen wirken (kein Blockrand, aber Längsausrichtung parallel zur Strasse -> Lärmschutz für nördliches Quartier). Im Bereich der Strassen und Zufahrten (A)-(D) ist eine Querstellung der Bebauung zulässig.

Zone 2

Die Zone 2 wird im Rahmen dieser Studie städtebaulich nicht bearbeitet.

Zone Bahnhof

Die Bebauung innerhalb der Bahnhofzone orientiert sich in ihrer Ausrichtung an den Geleisen.

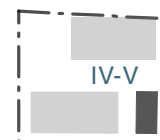
Planzeichenerläuterung:



Bebauungsvorschlag Hochpunkt: innerhalb der markierten Parzellen ist eine Hochhausbebauung (Höhe max. 40 m) wünschenswert, insbesondere entlang der Geleise. (I-IV: I=vorrangig, Staffelung bis IV)



Achse der baulichen Front
Die Bebauungsfront darf maximal +1|-1 Meter von dieser Achse abweichen.



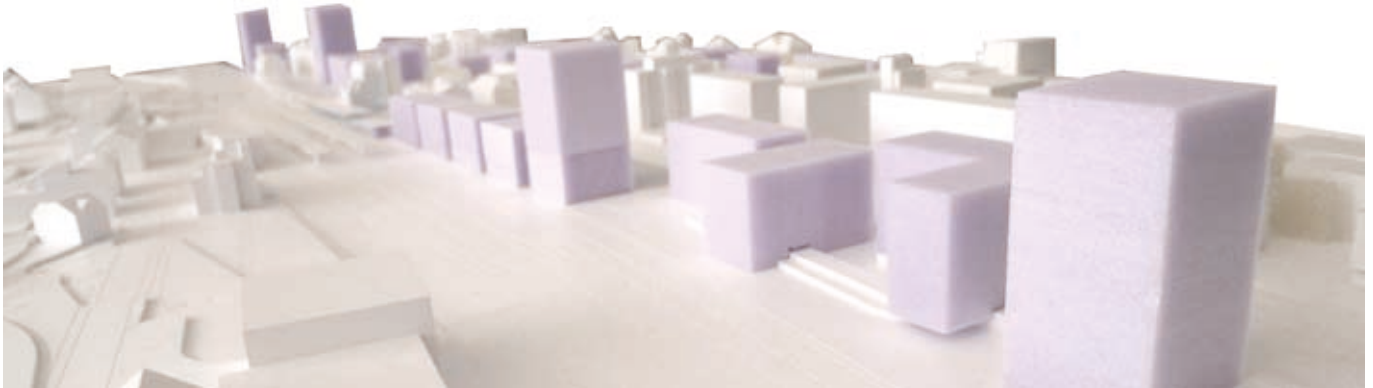
Baufeld mit

1.) mittel-/langfristig zu erhaltener Bebauung (dunkelgrau)

2.) Vorschlägen zur zukünftigen Bebauung (hellgrau) und

3.) Angaben zu möglichen Geschossigkeiten (IV-V)

Detaillierung und definitive Festlegungen zu den Baufeldern erfolgt in den Teilbereichsplänen.



Modell von Unterwetzikon [Quelle: yz]

RÄUMLICHES KONZEPT

Konzeptionell wird die Haltung eingenommen, die **klare Grundstruktur** der östlichen Gebiete **weiterzuführen** und über die ganze Planungszone auszudehnen. Damit kann ein stärkerer Zusammenhalt der funktional dicht verflochtenen Areale erreicht werden und für das Gebiet eine **einheitliche, übergreifende räumliche Identität** erzeugt werden.

KREISEL BAHNHOFSTRASSE - ZÜRCHERSTRASSE

Im Bereich des geplanten Kreisels Bahnhofstrasse-Zürcherstrasse bedingt der Raumbedarf des Verkehrs möglicherweise den Abbruch einiger Bauten. Die Abwägung zwischen Substanzerhalt und Neugestaltung fällt zugunsten der **baulichen Erneuerung** aus. Die Bedeutung des Ortes als **wichtiger Bezugs- und Orientierungspunkt** wird hoch gewertet und entsprechend sollen Spielräume für eine angemessene, grosszügige Gestaltung geschaffen werden.

BUSHOF

Die Anlage des **Bahnhofsumfeldes** wird aufgrund eines gemeinderätlichen Entscheides **neu organisiert**. Der Bushof bedarf eines Ausbaus, welcher am heutigen Standort nicht möglich ist. Als **neuer Standort** ist das Areal der bestehenden **Park&Ride Anlage** zu prüfen.

Vor dem Hintergrund dieser Umlagerung, kann das Bahnhofsumfeld neu gestaltet, in seiner Anlage geklärt und aufgewertet werden.

PLATZABFOLGE

Die Aufgänge der SBB-Unterführungen münden auf einen **grosszügig gestalteten, urbanen Platz**. Der Raum wird zur Rapperswilerstrasse hin geöffnet und zugunsten einer guten Orientierung und Zugänglichkeit geebnet.

So entsteht eine **Abfolge urbaner Räume**, von Westen nach Osten:

- ein Zufahrtsbereich mit **Parkierungsmöglichkeiten** und angrenzenden öffentlichen Nutzungen;
- ein **Fussgängerbereich** rund um das Bahnhofsgebäude und mit dem Hotel Schweizerhof als **Ankunftsbereich**
- ein **übersichtlich organisierter Bushof** mit angrenzendem Baufeld, auf dem ebenfalls öffentliche Nutzungen und Wartebereiche gestaltet werden können.



Modell von Unterwetzikon [Quelle: yz]

BAUFELDER

In Anlehnung an das Bahnhofsareal und an die vorhandene Grundstruktur, wird das gesamte Gebiet der Planungszone in **linearen räumlichen Abschnitten organisiert und in Baufelder unterteilt**. Die Baufelder können entsprechend ihrer Lage mit **unterschiedlichen Nutzungen und Bautypologien** besetzt werden.

URBANE FRONT

Die **Rapperswilerstrasse als zentraler Verbindungsraum**, erhält eine verdichtete **urbane Baufront mit vorgelagertem breitem Trottoir** zur vielfältigen Aneignung.

ERSCHLIESSUNG

Die **Erschliessung** des Zentrumsgebiets Unterwetzikon erfolgt **über die Rapperswilerstrasse** als zentrale Pulsader des Gebietes. Der Verkehr wird in getrennten Fahrbahnen – ein zwischenliegender **Mittelstreifen** dient **als Querungshilfe für Fussgänger** – über zwei Kreisel an beiden Enden der Planungszone geleitet. Die Feinerschliessung erfolgt über **verkehrsberuhigte Quartierstrassen**.

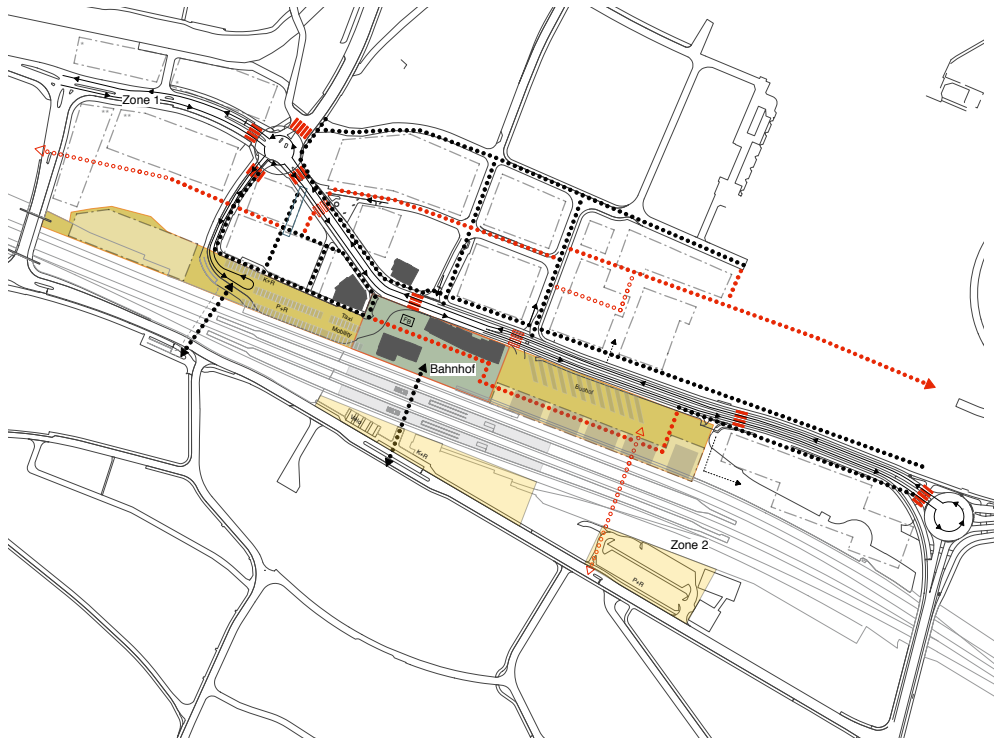
Drei durchgehende Fussgängerverbindungen – über die Platzabfolge am Bahnhof, über die Nordseite der Rapperswilerstrasse und durch das Mattackerquartier über Leutholdstrasse zur Poststrasse – vernetzen die unterschiedlichen Quartierbausteine und machen die lineare räumliche Organisation erlebbar.

FREIRAUM

Die Freiraumstruktur baut auf das erwähnte Gründgerüst der Platzabfolge am Bahnhof auf. **Lineare Grünraumelemente** (Beispielsweise Baum- oder Heckenreihen) **unterstreichen** des weiteren **die lineare Vernetzung** und **begleiten das Wegnetz** im Quartier.

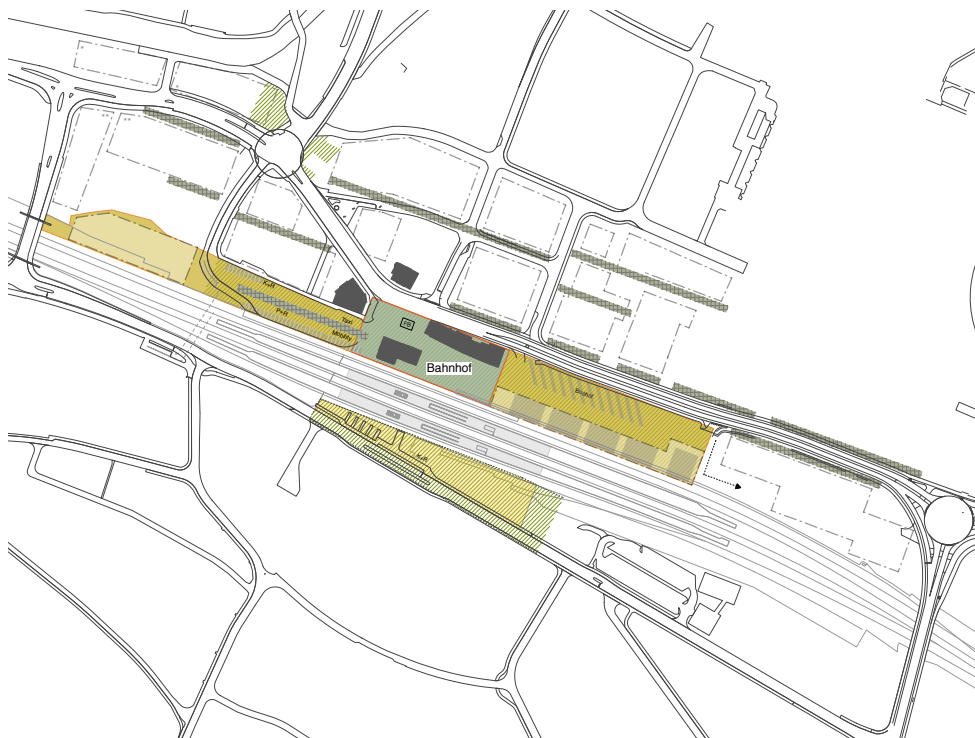
MODELLSTUDIEN

Zur Überprüfung der angestrebten räumlichen Entwicklung, wurden Modellstudien erstellt. Diese **Überbauungsvorschläge** dienen der Veranschaulichung einer möglichen baulichen Entwicklung, ohne diese vorwegzunehmen.

**Planzeichenerläuterung:**

- Fussweg | Radweg - NEU!
- Fussweg | Radweg - bestehend
-> genaue Lage der Wege ist in
Beziehung zur Bebauung zu setzen
- variabel
- ○ ○ ➤ Option Fussgängerverbindung
- [FB] Fussgängerbereich - NEU!
- ≡≡≡ Fussgängerquerungen - NEU!
- ≡≡≡ Fussgängerquerungen - OPTION
- Zufahrten
entlang der Rapperswilerstrasse
besteht Rechts-Rechts-Regime
Richtungsänderung über
Kreisverkehr

Erschliessung [Quelle: yz]

**Allgemein**

Längsgerichtete, fortlaufende Grünstrukturen entlang der öffentlichen / halböffentlichen Räume binden das Quartier zusammen.

Bahnhof

Bushof und Bahnhofplatz stellen sich als ein durchgehender offener Raum dar. Dieser Raum ist in drei Bereiche gegliedert:

- einen den Fussgängern vorbehaltenen Ankunftsbereich im Umfeld der historischen Bauten
- einen Vorfahrtsbereich im westlichen Teilabschnitt
- einen neuen Bushof im östlichen Teilabschnitt

In allen Bereichen hat der Fussgänger Übersicht, Bewegungs- und Barrierefreiheit zur guten Orientierung, zur positiv wahrgenommenen Ankunft in Wetzikon und zum sicheren Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln.

Zone 2

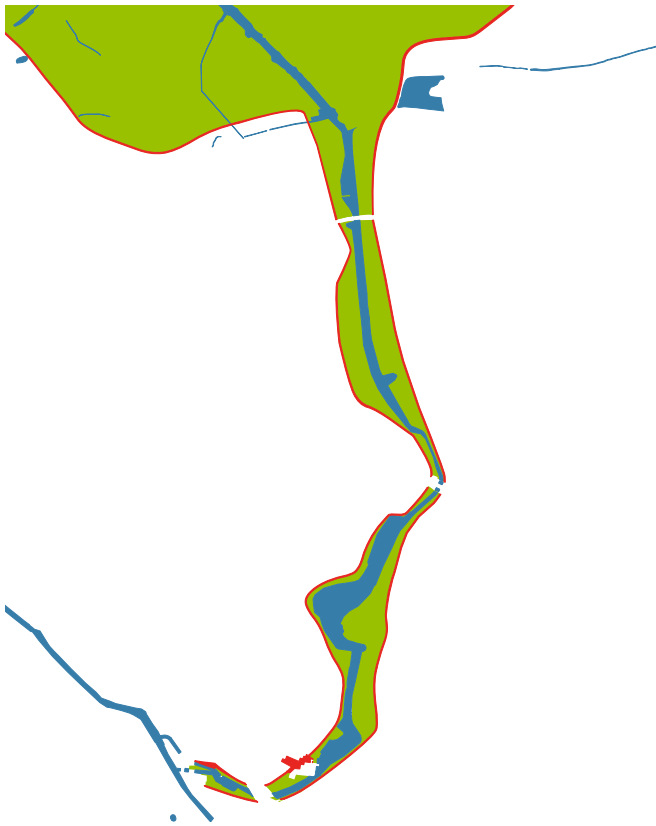
Südlich der Geleise ist ein Platzraum zu gestalten. Er umfasst den Bereich zwischen existierender Fussgängerunterführung und zukünftiger optionaler Fussgängerüberführung zwischen Geleisen und Bushof.

Planzeichenerläuterung:

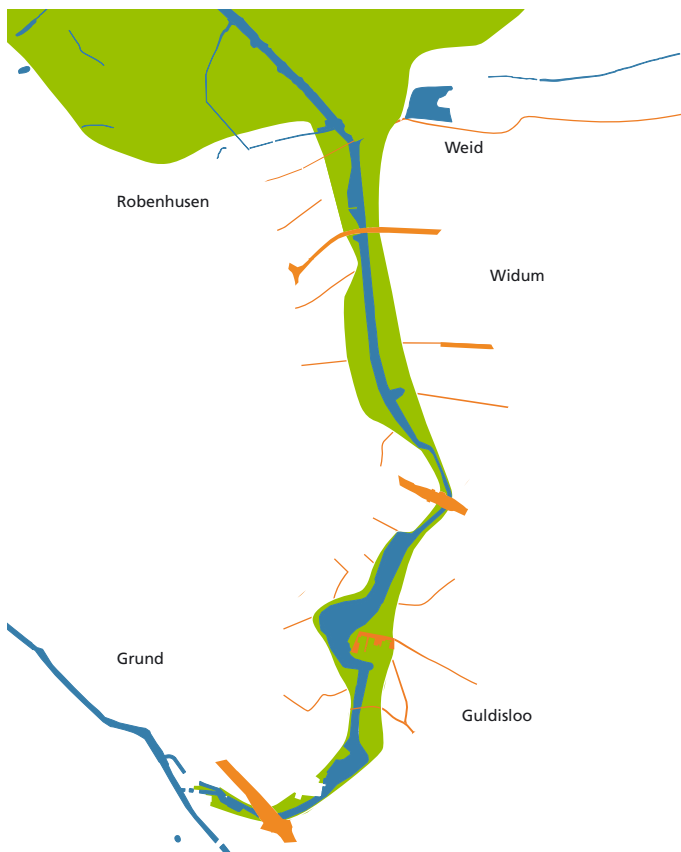
- Grünstrukturen als lineare Verbindungselemente, z.B. Bäume
- Platzraum - Hartbelag

Freiraum [Quelle: yz]

06.3 FJORDE - DAS BEISPIEL SCHÖNAU

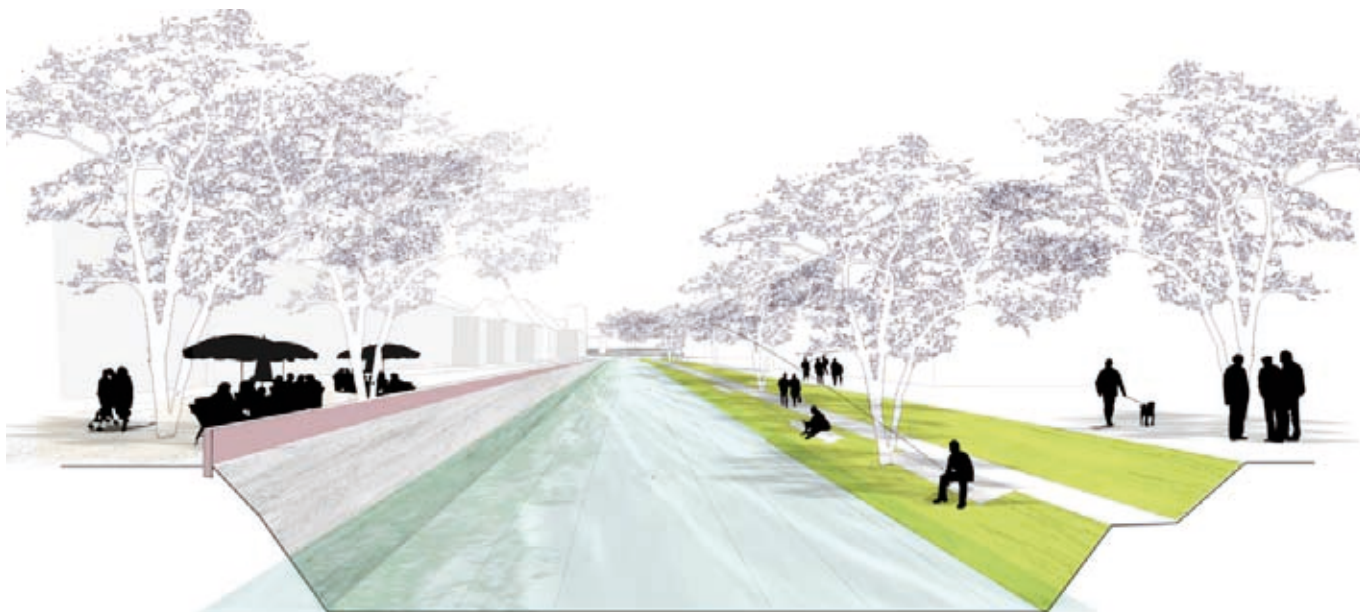


- < Die **Landschaftsräume** innerhalb der Fjorde **grenzen sich klar vom umgebenden Stadtraum ab**. Diese Einfassung kann durch Wege, Bepflanzung, wie z. B. eine Hecke, oder über bauliche Verdichtung erreicht werden. [Quelle: SZL]



- < Durch **Querverbindungen in die angrenzenden Quartiere**, wird der Fjordraum zum aktiven Stadtraum. Die direkte **Erreichbarkeit** ist gesichert, der Fjord wird zur **Standortqualität**. Nicht nur für die direkt angrenzenden Nutzungen, sondern gleichzeitig für Nutzungen in der 2. und 3. Reihe.

[Quelle: SZL]



Unterschiedliche Ufergestaltung auf Basis der Wegführung [Quelle: SZL]

WASSERWEGE

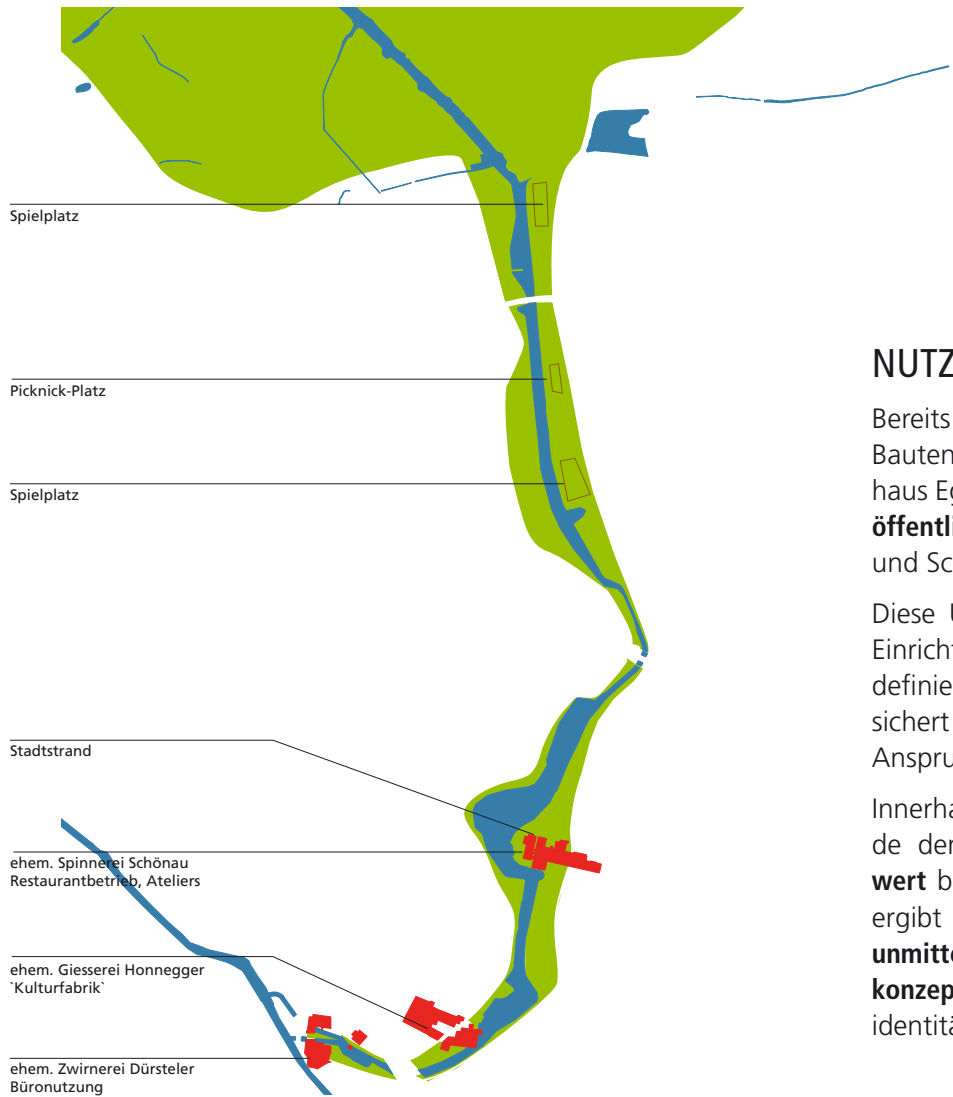
Wasserwege stellen ein spezielles Element innerhalb der Fjorde dar. Die **Wegführung entlang der Bäche**, erlaubt einen unmittelbaren Bezug zum Wasser. Je nach Charakter und Nutzung der Fjorde, ist zu entscheiden, ob eine harte Uferkante den Wasserraum begrenzt, oder ob eine seichte Uferkante eine natürliche Uferzone erlaubt

Harte Uferkante und Parkierung am Schlossbach [Quelle: SZL]



Naturnahe Ufergestaltung im Schönaue Areal [Quelle: SZL]





NUTZUNGEN

Bereits im Bestand grenzen öffentliche Bauten an die Fjorde (wie das Schulhaus Egg, Spital etc.), bzw. finden sich **öffentliche Nutzungen** wie der Friedhof und Schrebergärten, eingeschlossen.

Diese Überlagerung von öffentlichen Einrichtungen mit grünem Freiraum, definiert diesen als städtisch und sichert in Zukunft einen öffentlichen Anspruch und Zugang.

Innerhalb der Stadtwerkstätten wurde dem Areal Schönau ein **Musterwert** beigemessen. Stadtübergreifend ergibt sich hier die **Möglichkeit einer unmittelbaren Umsetzung des Fjordkonzeptes** an einem für Wetzikon identitätsgebenden Ort.

Integration von öffentlichen Nutzungen sichern den öffentlichen Anspruch der Fläche [Quelle: SZL]



< Die Fabrik Schönau am Aabach/ Weiher - mögliche öffentliche Nutzung [Quelle: SZL]

ÜBERSICHT DES UMSETZUNGSBEISPIELS DER FJORDE - SCHÖNAU





CHARAKTER

Als Referenz für eine **mögliche öffentliche Nutzung** entlang des Weihers an der Schönau, dient die Anlage Fabrik am Wasser, an der Limmat in Zürich. [Quelle: SZL]

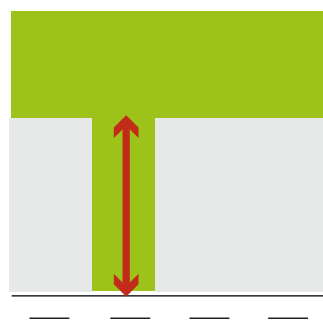
Hier grenzt eine Freiraumnutzung (Badeplattform), an eine öffentlichen Nutzung (Schule und Kindergarten).

06.4 UMSETZUNGSPRINZIPIEN DER WEGVERBINDUNGEN IM „RIET“

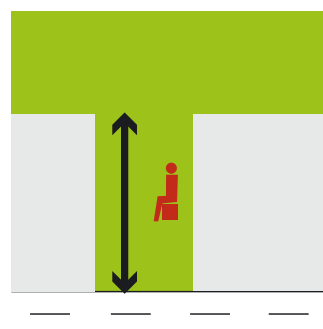
Aufgreifen der umliegenden
Landschaftsstrukturen



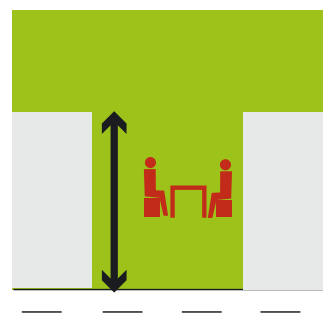
S
Herstellen einer
Durchwegung



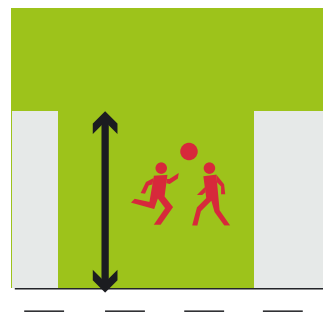
M
Bereitstellen von
Verweilmöglichkeiten



L
Ergänzen durch kleine
Aktionsflächen



XL
Ergänzen durch grosse
Aktionsflächen

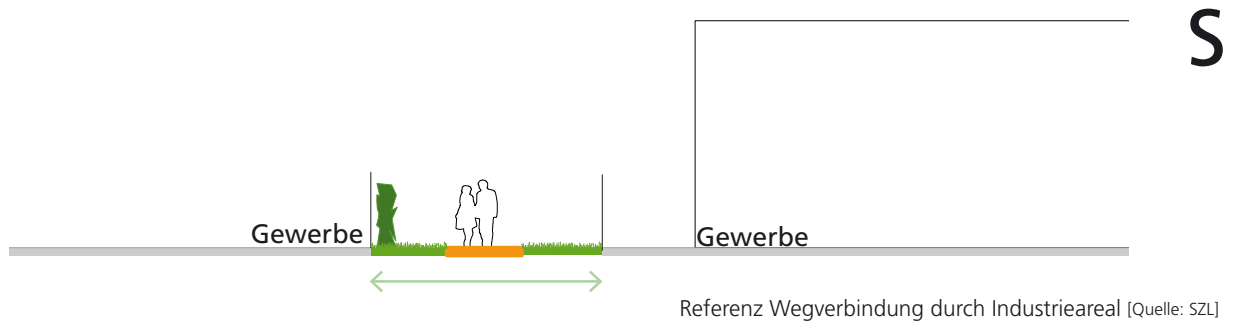


Ein Kiesweg mit Wiesenstreifen durchbricht die nördliche Siedlungskante und schafft die **direkte Verbindung zur Landschaft**.

Im angrenzenden Riet finden sich viele parzellenbegrenzende **Heckenstrukturen**, die nun wegbegleitend in das Siedlungsgebiet hineinwachsen.



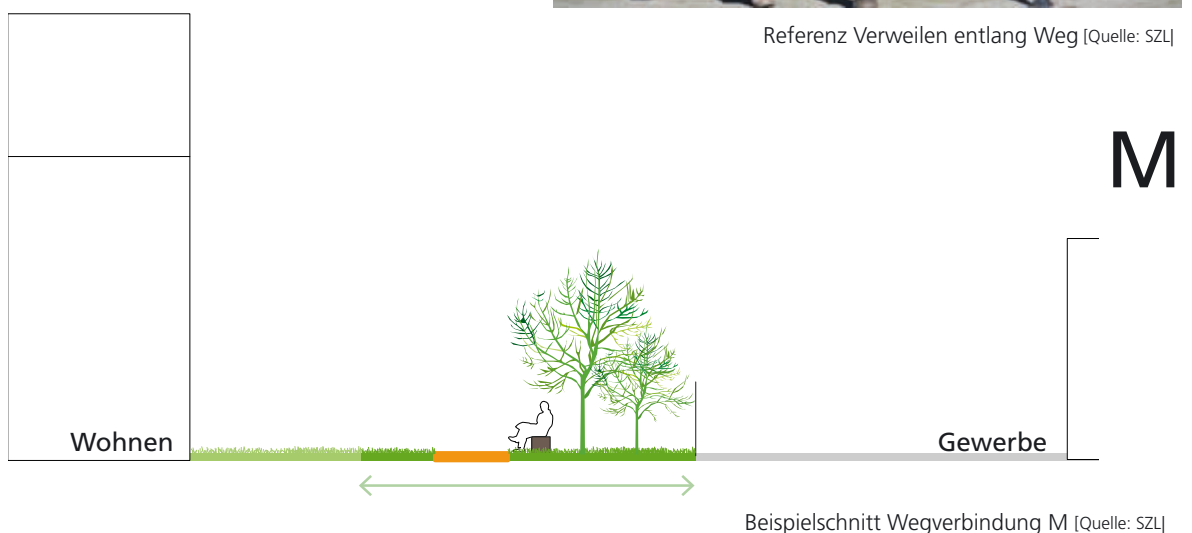
Referenz Wegverbindung durch Industrieareal [Quelle: SZL]



Zwischen den privaten Gärten der Gebäude lassen sich die Adern so ausweiten, dass **Orte des Verweilens** entstehen. Hierbei ist eine Verbindung zu den privaten Gärten erlaubt, aber nicht zwingend. Das Werkzeug der Heckenstrukturen kann genutzt werden, um auf Wunsch Privatsphäre zu schaffen.



Referenz Verweilen entlang Weg [Quelle: SZL]



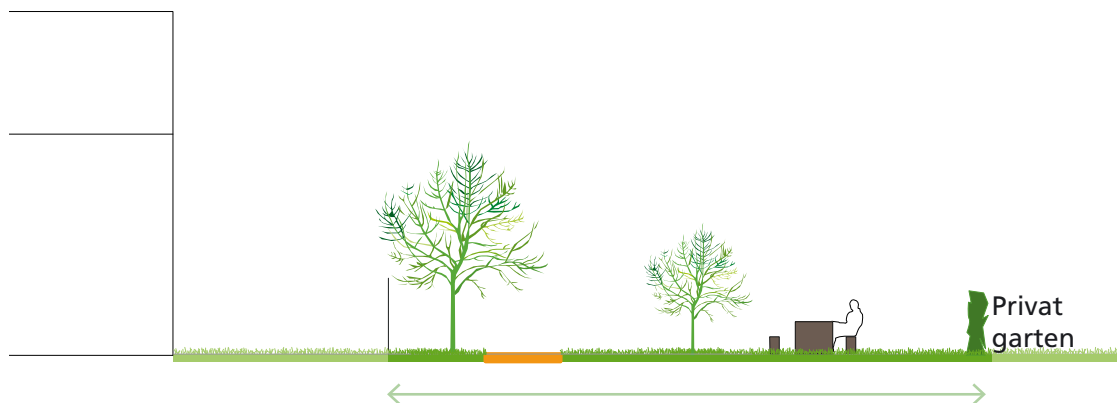
Kleine Spielplätze in direkter Nähe **oder** ein **Picknick-Platz** zum nachbarschaftlichen Grillieren, bieten Familien ohne eigenen Garten eine Ausweichmöglichkeit.

Die Bedeutung der **quartirnahen Spielbereiche** innerhalb der Freiraumstruktur, wurde im Rahmen der Stadtwerkstätte betont.



Referenz Quartiersgarten/ Spielfläche [Quelle: SZL]

L



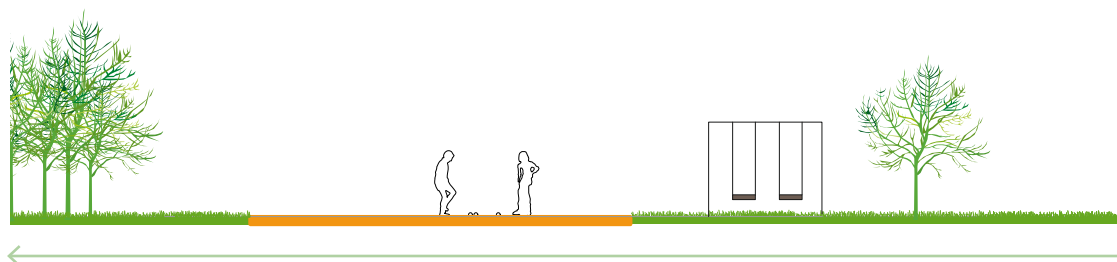
Beispielschnitt Wegverbindung XL [Quelle: SZL]

Der **grosse Freibereich** im bald dicht besiedelten Gebiet, lässt Möglichkeiten zum Ausgestalten eines **Quartierplatzes** mit vielfältigen Freizeitmöglichkeiten wie Boule, Fussball, Quartierfest, etc.



Referenz Quartiersplatz Idaplatz Zürich [Quelle: SZL]

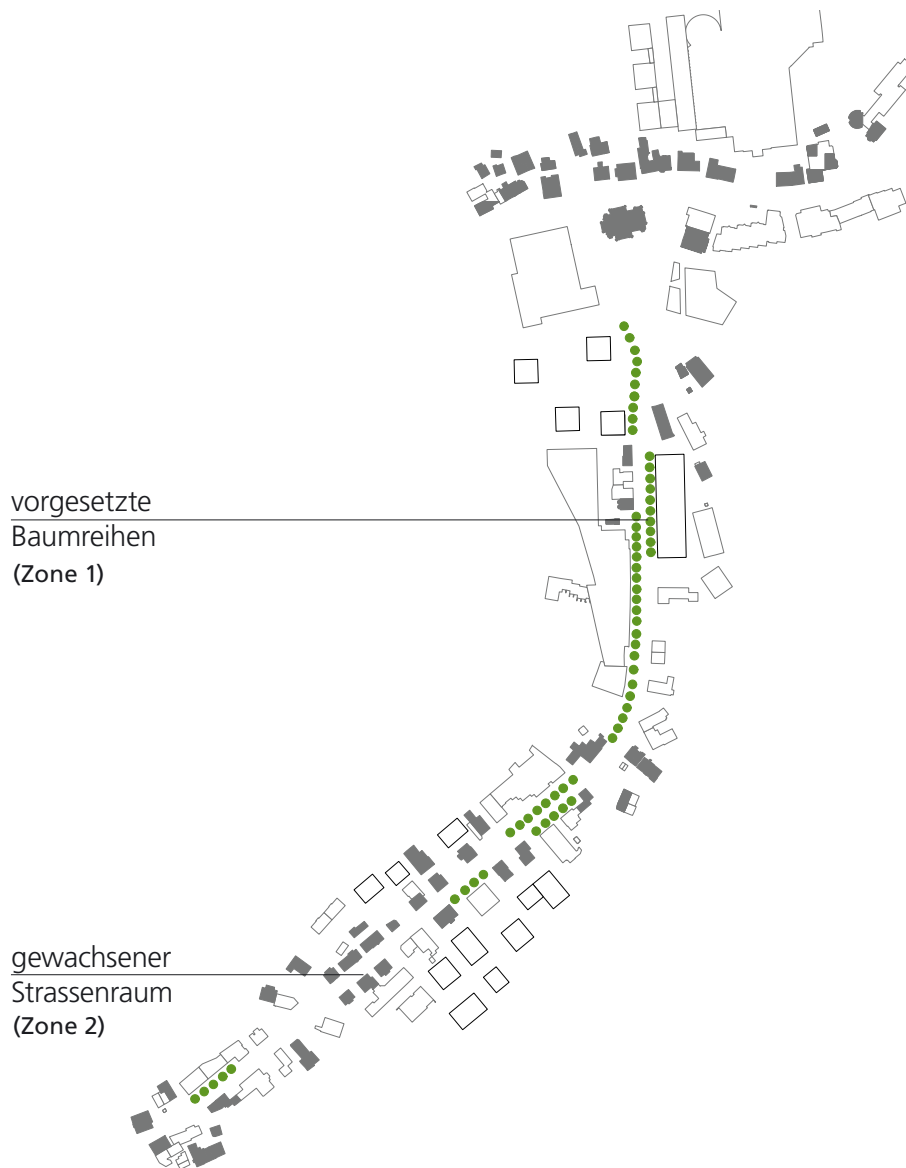
XL



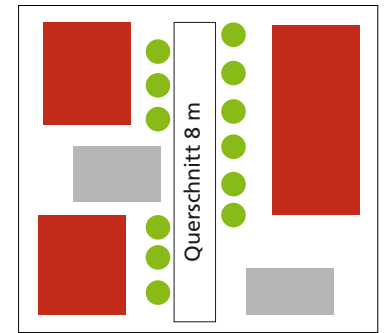
Beispielschnitt Wegverbindung L [Quelle: SZL]

ÜBERSICHT DER VERBINDUNGEN IM „RIET“

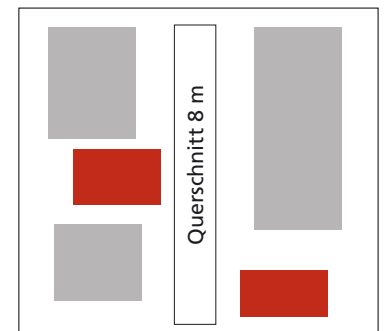




Differenzierte Baumstellung entlang der Bahnhofstrasse [Quelle: SZL]

**Zone 1**

Zurückversetzte, bestehende Bauten (rot) mit strassenbegleitender Baumreihe; neue Bauten (grau) fassen den Strassenraum [Quelle: SZL]

**Zone 2**

Historische Bestandsgebäude (rot) mit direktem Strassenbezug; neue Gebäude (grau) können zurückweichen [Quelle: SZL]

06.5 ZENTRUMSRAUM, ABSCHNITT UNTERE BAHNHOFSTRASSE

BAUMSTELLUNG

Differenzierte Baumstellung schafft räumlichen Zusammenhalt und Flanier- und Aufenthaltsqualitäten.

Die voneinander abweichenden räumlichen Querschnitte entlang der Bahnhofstrasse, erfordern gleichsam eine spezifische Planung der Baumstruktur in den verschiedenen Zonen.

Der linear aufgeweitete Strassenraum in Zone 1, erlaubt ein unterstützendes lineares Bauelement mit einer Baumreihe. Diese Reihe schafft Identität, sowie zusätzliche Aufenthaltsqualität.

Im historisch gewachsenen Stadtraum der Zone 2, ist durch den engen Strassenraum keine zusätzliche Baumstellung möglich.

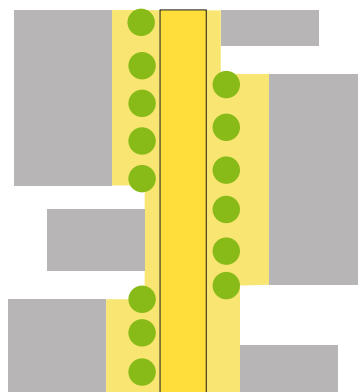
UNTERSCHIEDLICHE ZONEN IM QUERSCHNITT



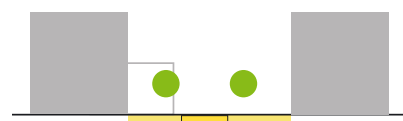
Schnitt Zone 1 [Quelle: SZL]

ENTWICKLUNG ZONE 1:

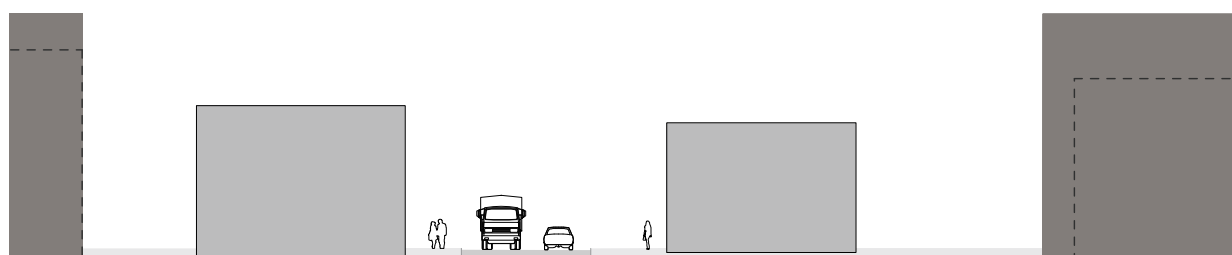
Mögliche **Verdichtung durch zurück-versetzte Bauten** parallel zur Bahnhofstrasse. Der bestehende Charakter des linear aufgeweiteten Strassenraumes bleibt erhalten.



Plandiagramm [Quelle: SZL]



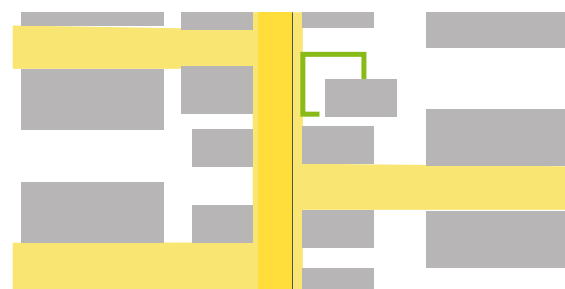
Schnitt [Quelle: SZL]



Schnitt Zone 2 [Quelle: SZL]

ENTWICKLUNG ZONE 2:

Erhalt der bestehenden historischen Gebäude. **Mögliche Verdichtung durch Bauten in zweiter Reihe.** Erweiterung des Strassenraumes durch fingerartige Raumstrukturen in die angrenzenden Quartiere.



Plandiagramm [Quelle: SZL]



Schnitt [Quelle: SZL]



Ausbildung der Schnittstellen zwischen Stadt und Landschaft entlang der Bahnhofstrasse [Quelle: SZL]

PLATZFOLGE

Abwechslungsreiche Orte mit direkter Verknüpfung zur Landschaft entlang der Achse.

Im Stadtzusammenhang ergeben sich wichtige Verknüpfungspunkte der Bahnhofstrasse mit den angrenzenden Quartieren und Freiräumen.

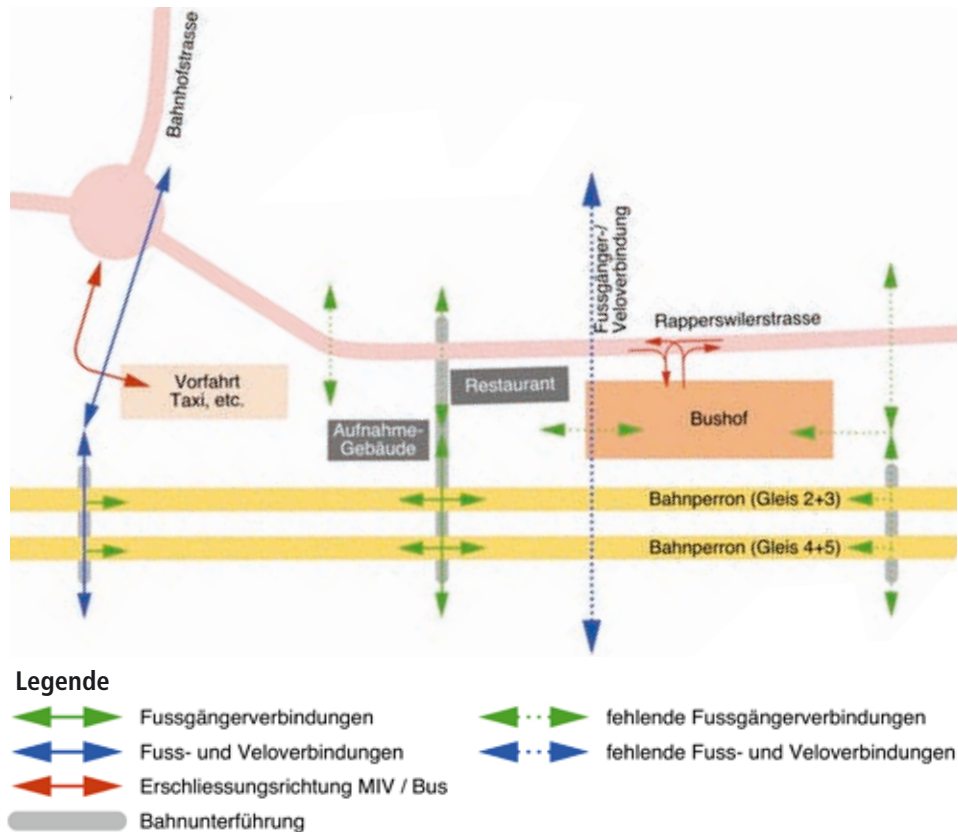
Die Entwicklung dieser Schnittstellen, zu Orten entlang der Strasse, schafft eine zusätzliche strukturelle Raumabfolge.

Dem unmittelbaren Bezug zur Landschaft durch die Fjorde sowie den Kreuzungspunkten der Wasserwege, gilt in der Entwicklung der Bahnhofstrasse besondere Beachtung zu schenken.

Innerhalb des REKs sind diese Orte beispielhaft behandelt.

ÜBERSICHT DES UMSETZUNGSBEISPIELS UNTERE BAHNHOFSTRASSE





Schematische Darstellung der Wegverbindungen am Bahnhof [Quelle: IBV]

06.6 ANBINDUNG BAHNHOF ZUR STADT

Die heutige Anbindung der Stadt zum Bahnhof ist nicht optimal. Die bestehenden Fuss- und Veloquerungen über die Rapperswiler-/ Bahnhofstrasse sind nicht für die hohe Konzentration an Fuss- und Veloströme ausgelegt. Im Zuge der Entwicklungsplanung Unterwetzikon, sind die Ströme der zu Fussgänger und der Velofahrern zu optimieren.

Eine **leichte, elegante Fussgänger-/ Velobrücke** über, **oder eine entsprechende attraktive Unterführung** unter dem Areal der Bahn, dem Busbahnhof und die Rapperswilerstrasse, wären sehr gut vorstellbar. Mit einer solchen Verbindung könnte in erster Linie die Anbindung des Ortsteils Morgenhalden südlich der Bahn mit Oberwetzikon, den Schulen und dem Spital verbessern. Zudem könnte auch die Verbindung zwischen dem Bahnhof, dem Busbahnhof und diesen Gebieten verbessert werden. Der **genaue Standort** ist **abzuklären**. Insbesondere bei einer Brückenlösung sollte die **Topografie bestmöglich genutzt** werden.

Die **Hauptanbindung** der Bahn, sollte **über das breit gefächerte Unterführungs-system** erfolgen, das die Geleise quert und anschliessend ebenerdig weitergeführt wird. Das betrifft auch die Querung der Rapperswilerstrasse, die an mehreren Stellen ermöglicht werden muss. Diese Stellen sind bezüglich der Fussgänger- und Veloströme und der Rückstaubereiche im Fahrbahnbereich genau zu klären. Denkbar ist eine **koordinierte Verkehrssteuerung**, die auch die Zu- und Wegfahrten des Busbahnhofs optimiert.

Das **Bahnhofumfeld** und die Rapperswilerstrasse sind **als urbaner Raum auszugestalten**, dabei spielt die Präsenz der Fussgänger eine ausschlaggebende Rolle, genauso wie am Bahnhofplatz von Zürich.



Obere Bahnhofstrasse, Schnitt [Quelle: IBV]



Obere Bahnhofstrasse, Situation (ohne Massstab) [Quelle: IBV]

06.7 FAHRBAHNHALTESTELLEN DES ÖV

BEISPIEL OBERE BAHNHOFSTRASSE

Fahrbahnhaltestellen können auch als Verkehrsberuhigungsmassnahmen verwendet werden. Diese unterstützen die Verkehrslenkung. Zudem kann mit einer **platzartigen Gestaltung** eine **städtebauliche Aufwertung** erreicht werden.



Obere Bahnhofstrasse, Schnitt [Quelle: IBV]



Bachtelkreisel, Situation (ohne Massstab) [Quelle: IBV]

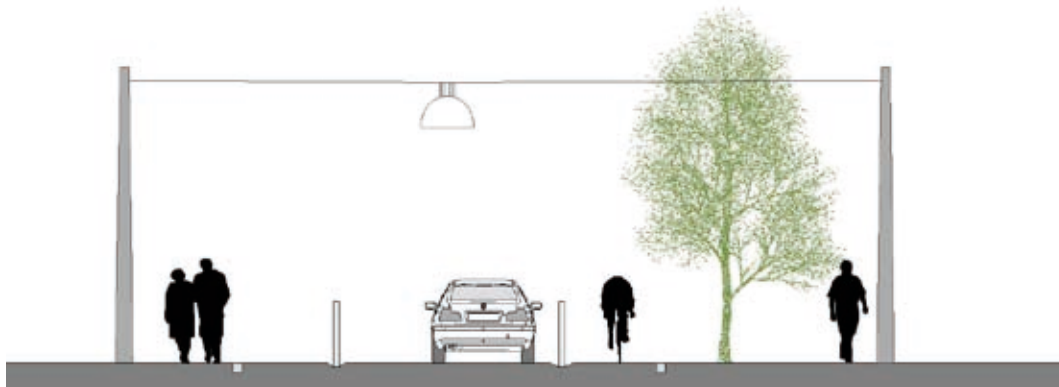
06.8 PLATZGESTALTUNG

BEISPIEL BACHTELKREISEL

Der **Verkehr** kann auch mit punktuellen Massnahmen, wie einer Platzgestaltung, **beruhigt und gelenkt** werden.

Die Visualisierung zeigt einen mässigen Eingriff in die bestehende Geometrie des Knotens Spital-/ Bachtelstrasse. Denkbar wäre auch eine Platzgestaltung, wo das Koexistenzprinzip angewendet würde (z.B. eine Begegnungszone). Dabei könnte auf sämtliche Markierungen verzichtet werden.

Die Mittelinsel des Kreisels, ist gegenüber heute nicht mehr bepflanzt und kann von grösseren Fahrzeugen, wenn nötig, überschleppt werden. Die **Geh- und Fahrbereiche sind auf dem gleichen Niveau**, was den Strassenraum ganzheitlich als Platz wirken lässt.



Usterstrasse, Schnitt [Quelle: IBV]



Usterstrasse, Situation (ohne Massstab) [Quelle: IBV]

06.9 FAHRBAHNEINENGUNGEN

BEISPIEL USTERSTRASSE

Die Fahrbahneinengung ist die **wirkungsvollste** und zugleich auch die **umstrittenste** Massnahme, um die Widerstände auf den Sammel- und Quartierstrassen zu erhöhen. Das kreuzen von Autos, Bussen und Lastwagen wird mit dieser Massnahme verunmöglicht. Poller und Kandelaber sind so angeordnet, dass seitlich auf den Geh- bzw. Fahrbereich der Velofahrenden ausgewichen werden kann.

Mit der **Umsetzung des neuen Buskonzepts**, werden die beiden Haltestellen Seegräbnerstrasse und Post zusammengelegt. In Zukunft wird deshalb die Haltestelle für das Quartier Robenhausen auf die Usterstrasse verlegt. Durch die Fahrbahneinengung muss dem **Bus Vortritt** gewährt werden. Mit einem schlafenden Lichtsignal (ein Lichtsignal welches nur bei Anmeldung der Busse aktiv wird) kann die Buspriorisierung gewährleistet werden.

Der heutige Strassenquerschnitt beträgt 8.00 m (Fahrbahn 5.50, beidseitige Velostreifen je 1.25 m). Beidseitig bestehen Trottoirs mit unterschiedlicher Breite.

Mit der Fahrbahneinengung auf 3.50 m können **grosszügigere Velostreifen und breitere Gehbereiche** geschaffen werden. Durch die Anhebung der Fahrbahn auf das Niveau der Gehbereiche, einer **guten Gestaltung und Materialisierung** sowie einer **entsprechende Beleuchtung**, kann neben den verkehrlichen Ansprüchen auch eine städtebaulichen Aufwertung geschaffen werden.

07 Ausblick



Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Leitbild Schwerpunktprogramm REK	Siedlungs- und Landschaftsplan	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht			
Versorgen: (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall		Versorgungsplan (Energieplan)	Erschliessungsplan Baulinien Quartierpläne
Verbinden: (Verkehr) Strassen/ Wege/ Velo/ PP, öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	
Ausstatten: Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung		Plan der öffentlichen Bauten	Werkpläne

Übersicht der Instrumente der Richt- und Nutzungsplanung [Quelle: SKW]

07.1 EINLEITUNG

Innerhalb des REK werden **unterschiedlichste Massnahmen** vorgeschlagen, die weiter vertieft, weiter diskutiert und umgesetzt werden sollen. Folglich sind unterschiedliche Instrumente und Zeitrahmen für die Realisierung notwendig.

Einzelne Massnahmen benötigen jedoch auch spezielle Rahmenbedingungen, damit sie umgesetzt werden können. **Wichtige Rahmenbedingungen** sind dabei die **Bevölkerungsentwicklung** oder der **Überbauungsgrad** der Bauzonen. Hier wurde innerhalb des Konzepts die Grundannahme getroffen, dass es zu keiner sprunghaften weiteren Entwicklung kommt, sondern dass stattdessen der vorherrschende **Trend weiter geschrieben** werden kann.

07.2 PLANUNGSINSTRUMENTE

Das REK bildet als konzeptionelle Planung die **Grundlage für die nachfolgende Richtplanung**, aus der wiederum die **Vorgaben der Nutzungsplanung** erarbeitet werden. Das Schema der unterschiedlichen Instrumente ist oben abgebildet.

Eine Ortsplanung besteht nach der Lehre aus Leitbildern und Konzepten (strategische Ziele), der Richtplanung (operative Ziele) und der Nutzungsplanung (Instrumente und Massnahmen). Die Richtplanung ist behördenverbindlich und auf einen Zeithorizont von 20-25 Jahren ausgelegt. Demgegenüber ist die Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich und auf einen Zeitabschnitt von 10-15 Jahren ausgerichtet.

	Richtpläne	Nutzungspläne
Zeitraum	20 - 25 Jahre	10 - 15 Jahre
Inhalte	umfassend	Teilaspekte
Verbindlichkeit	behördenverbindlich	grundeigentümergebunden
Zuständigkeit	Gemeinderat/ GV	Gemeinderat/ GV
Genauigkeit	konzeptionell	„parzellenscharf“

Übersicht über den Regelungsinhalt der Richt- und Nutzungspläne [Quelle: SKW]

07.3 MASSNAHMEN

MASSNAHMEN AUF STUFE KONZEPT

Auf konzeptioneller Stufe sind, basierend auf dem vorliegenden REK als Grundlage für die Anpassungen der Richt- und Nutzungsplanung folgende Unterlagen zu erarbeiten:

- Hochhauskonzept
- ÖV-Konzept für Bus- und Bahnnetz
- Schulwegkonzept
- Konzept zur Nutzung der Fjordflächen und der öffentlichen Plätze und Freiräume

MASSNAHMEN AUF STUFE RICHTPLANUNG

Die Gemeinden sind gemäss § 31 Abs. 2 PBG nur verpflichtet einen Verkehrsplan zu führen. Es können aber auch weitere Sachbereiche auf Richtplanstufe bearbeitet werden. Folgende Aspekte sind zu überprüfen:

- Aktualisierung aufgrund des Realisierungsstandes
- Überprüfung/ Ergänzung kommunales Fuss- und Velowegnetz
- Anpassung des Aufbaus des Strassennetzes
- Bezeichnen von Langsamverkehrsgebieten und Strassenzügen mit erhöhtem Gestaltungsbedarf
- Teilrichtplan Weidquartier
- Teilrichtplan Zentrum
- Zentrumsgebiete
- Gebiete mit Ortsbildschutz
- Umgebungsschutzgebiete
- Gebiete mit Potenzial für innere Verdichtung
- Naturräume
- Wichtige Ausstattungen für die Stadtentwicklung bezeichnen
- Weitere



Das Zusammenspiel zwischen Stadt und Landschaft soll gestärkt werden [Quelle: Klaus Hoffmann]

MASSNAHMEN AUF STUFE NUTZUNGSPLANUNG

ZONENPLAN

Bei folgenden Aspekten ist der Zonenplan zu überprüfen und ggf. anzupassen.

- Sicherung der Freiräume in den Fjorden
- Gestaltungsplanpflicht für spezielle Entwicklungsgebiete
- Bezeichnung von Gebieten, in denen Hochhäuser zulässig sind
- Bezeichnung von Baumschutzgebieten
- Überprüfung der Zonierung
- Weitere

BAU- UND ZONENORDNUNG

Folgende Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung sind zu überprüfen und allenfalls anzupassen:

- Sonderbauvorschriften für die Transformation des Quartiers Weid vom reinen Arbeitsstandort in ein attraktives Mischgebiet
- Ergänzende Bestimmungen zu den Zielen der unten genannten Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht
- Umgang mit sensiblen Siedlungsrändern festschreiben
- Bezeichnung von Gebieten, in denen Hochhäuser zulässig sind
- Anreize formulieren für energieeffiziente und gut gestaltete Bauten
- Anforderungen an Aussenraumgestaltung in Verdichtungsgebieten
- Parkplatzverordnung
- Weitere

GESTALTUNGSPLÄNE

Gestaltungspläne haben u.a. zum Ziel, qualitativ hochwertige Bauten und Freiräume sicherzustellen. Zu prüfen ist die Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht in folgenden Gebieten:

- Teilgebiete des Zentrums Unterwetzikon
- Teilgebiete des Zentrums Oberwetzikon
- Teilgebiete des Bahnhofsumfeldes Kempten
- Weidquartier
- Fjord Schönau
- Gestaltungsplanpflicht für Hochhausstandorte



Beispielhafte Visualisierung einer Begegnungszone in Affoltern am Albis [Quelle: SKW]

KONKURRENZVERFAHREN

Bei öffentlichen Bauaufgaben sowie bei Projekten an ortsbaulich empfindlichen Lagen sind Konkurrenzverfahren wie z. B. Testplanungen, Ideen- oder Projektwettbewerbe durchzuführen. Insbesondere bei:

- öffentlichen Plätzen und Anlagen
- Gebieten von öffentlichem Interesse
- grösseren privaten Grundstücken in Schlüssellagen

MASSNAHMEN IM BEREICH VERKEHR

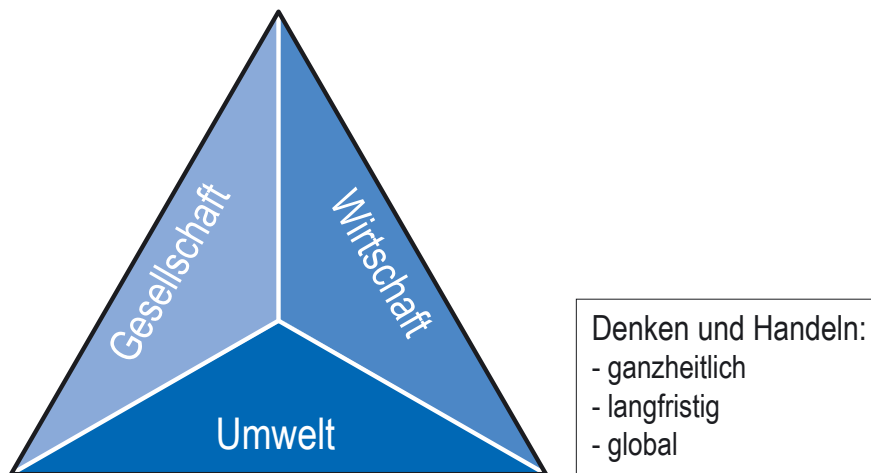
Im Bereich Verkehr sind folgende Arbeiten anzugehen:

- Weitere Einführung von Tempo-30-Zonen
- Ergänzungen des Langsamverkehrsnetzes (Fuss- und Velowegenetz)
- Umgestaltung der Bahnhofstrasse
- Redimensionierung der Usterstrasse
- Realisierung von Fahrbahnhaltestellen
- Erhöhen der Aufenthaltsqualitäten an den Haltestellen mit gleichzeitiger Aufwertung des Ortes durch gestalterische Massnahmen
- Platzartige Umgestaltung der Haltestelle „Post“ am Bahnhof Kempten
- Umgestaltung bzw. Redimensionierung der Bahnhofstrasse in Verbindung mit Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verkehrslenkung im Zusammenhang mit der durchgehenden Weststrasse
- Umgestaltung der Bachtel-/ Spitalstrasse
- Ergänzung von Velostreifen in verschiedenen Gebieten
- Erstellen von Querungshilfen für den Langsamverkehr
- Sicherung einer grosszügigen Langsamverkehrs-Achse durch das Quartier Mattacher
- Erstellen eines Schulwegkonzepts

WEITERE MASSNAHMEN

Weiter sind folgende Massnahmen umzusetzen:

- Aufwertung der Bahnhofstrasse, z.B. durch Aufstellen von Sitzgelegenheiten
- Prämierung von beispielhafte Bauten und Aussenräumen



Dreieck der Nachhaltigkeit [Quelle: SKW]

07.4 GRUNDSÄTZE DER NACHHALTIGKEIT

Die Grundsätze der Nachhaltigkeit können auf unterschiedlichen Massnahmen-ebenen angewandt werden. Grundsätzlich gilt daher ein **Nachhaltigkeitsgebot**, dass generell alle Handlungen auch auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden sollten. Das gilt insbesondere auch für die Umsetzung der vorgestellten Massnahmen im vorangegangenen Kapitel.

Das Stichwort der Nachhaltigkeit ist in aller Munde. Insbesondere bei einem räumlichen Entwicklungskonzept, dessen Zeithorizont weit in die Zukunft hineinreicht, ist **nachhaltiges und aktives Handeln bezüglich der Ressourcenschonung und der Zukunft der Landschaft gefordert**.

Die Umsetzung ist auf unterschiedlichen instrumentellen Ebenen formal zu regeln und vielerorts abhängig von klimatischen, politischen und technologischen Entwicklungen. Die **Umsetzung** bedarf **genauerer Untersuchungen** und eines **kontinuierlichen Kommunikationsprozesses** zwischen allen betroffenen Interessensvertretern.

Energiewirtschaft, Landwirtschaft, Ver- und Entsorgungskreisläufe und Umweltschutz greifen untrennbar ineinander. Im folgenden werden verschiedene Parameter aufgezeigt, die zu nachhaltiger Planung notwendig sind, oder zumindest dazu beitragen.

Bezüglich des Klimawandels ist eine **Doppelstrategie** aus **Anpassung an die Wirkungen** und **Vermeidung von Ursachen** (soweit bekannt) zu verfolgen. Es geht darum, sich intelligent und frühzeitig an die Veränderungsprozesse anzupassen.



Dachbegrünung [Quelle: Klaus Hoffmann]

MÖGLICHE MASSNAHMEN

Hierfür sollen die Abhängigkeiten für verschiedene Themen und Massstabsebenen untereinander diskutiert werden. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend, sondern soll zur Erweiterung anregen.

VERKEHR

- Verkehrsvermeidung
- Fussläufige bzw. ÖV-gestützte sinnvolle Erreichbarkeiten von wichtigen Verkehrsziele
- Zweckmässige Verkehrsmittelwahl
- Förderung des Langsamverkehrs (Sicherheit, Routen, geeignete Veloabstellplätze an wichtigen Verkehrsziele)

NEUBAUTEN UND QUARTIERENTWICKLUNG

- Optimierung der Gebäudeausrichtung
- Anwendung von jeweils bestmöglichen Energiestandards, zumal diese sich ständig weiterentwickeln
- Einsatz rezyklierbarer und somit Ressourcen schonender Baustoffe
- Nutzung regenerativer Energieformen
- Ab geeigneter Siedlungsgrösse: Eigenes Blockheizkraftwerk, Biomasse- und Kompostierungskonzepte
- Nutzung von Brauch- und Regenwasser
- Hoher Begrünungsanteil: Bäume – Sträucher – Grünflächen – Dachbegrünung
- Begrünung von Innenhöfen und Dachflächen

INSBESONDERE IN ZENTRUMSBEREICHEN BEI ERHÖHTER VERDICHTUNG NACH INNEN ZU BEACHTEN

- Ein Angebot an privaten Gärten ist ggf. im Aussenbereich vorzusehen
- Im öffentlichen Raum und auf Platzflächen, ist eine ausreichende Vegetation und Versickerungsflächen vorzusehen und in die Gestaltung einzubeziehen
- Einsatz von anpassungsfähigen, klimaadaptiven und robusten Strassenbäumen, Sträuchern etc.
- Bewusste Artenvielfalt bei Pflanzungen vorsehen, um auch im Krankheitsfall oder bei Schädlingsbefall über ausreichend intakte Arten zu verfügen



Mitmachen und selbst erfahren fördert die Identifikation mit dem Produkt.
Kinder auf dem Wetziker Markt beim mosten [Quelle: Klaus Hoffmann]

URBANE LANDWIRTSCHAFT

Kulturlandschaft entsteht durch Nutzung und Aneignung von Landschaft. Das Landschaftsbild ist immer Abbild von Aktivitäten, d.h. meistens von Landwirtschaft. Daher ist auch im lokalen Kontext von Wetzikon die Frage nach der **Zukunft der Landwirtschaft**, oder anderer Formen der Bewirtschaftung und Pflege der vorhandenen Landschaftsflächen, eminent wichtig, um **Erhalt und Pflege der räumlichen Qualität dauerhaft zu sichern**.

So könnten Formen der sog. **"urbanen Landwirtschaft" eine zukünftige Form der Nutzung dieser Flächen** sein. Mit dem Einwohnerzuwachs und der gewünschten Wohnqualität in Wetzikon, und dem Bedarf an privaten Freiflächen bei Innenverdichtung, könnten diese neuen Ansätze relevant werden. So könnte eine aktive Beteiligung der Bevölkerung, was Erhalt, Pflege und aktive Nutzung der Landschaft betrifft einsetzen - ein **sukzessiver Wechsel von grossmasstäblicher Landwirtschaft zu kleinmasstäblicher Gartenwirtschaft** wobei nicht eine Privatisierung durch eingezäunte Familiengärten, sondern ein **Bewirtschaftungskonzept von offenen Streuobstwiesen und insularen Gartenflächen** - im Sinne des Erhalts der räumlichen Weite – anzustreben wäre.

Dies könnte zu einer Vielzahl positiver Aspekte führen: Dem aktiven Umgang mit der Ressource Land durch die Bevölkerung und z.B. durch Schülergruppen oder Vereine. Somit könnten entsprechende Projekte zur Identifizierung durch Bewirtschaftung und eigenhändige Pflege und somit zum Erhalt landschaftlicher Schönheit durch individuelle Inwertsetzung der Flächen beitragen:

Identifizierung im Sinne von Beteiligung und Verantwortung.

Zur Überprüfung der o.g. Vorschläge und Themen sind quantitative und qualitative Untersuchungen sowie Testentwürfe erforderlich.



Präsentation der Ergebnisse der 2. Stadtwerkstatt [Quelle: B. Breitenmoser]

07.5 NICHT BESTANDTEIL DES REK

Mit dem Auftrag zum REK gab es eine Vielzahl von Themen, die im REK behandelt werden sollten. In der prozesshaften Erarbeitung des REK, wurden dabei nicht alle Themen gleichermassen vertieft, oder fanden gar keine Aufnahme in die Arbeit. Für diese Themen kann auf anderweitige, bereits laufende Projekte Bezug genommen werden. Als Beispiele können das Buskonzept, der Bahnhof Oberwetzikon oder das Thema der Energie genannt werden.

Für das Thema des Umweltschutzes kann auf den Umweltbericht verwiesen werden, der jährlich durch die Gesundheitsbehörde der Stadt Wetzikon erstellt wird. In diesem Bericht werden die Grundlagen zu den Themen: Wasser, Boden, Natur und Landschaft, Luft, Lärm, Abfall, Energie und Risiken, regelmässig dargestellt.

Doch auch innerhalb der Workshops wurden Ideen vorgebracht, die aus unterschiedlichen Gründen nicht im REK aufgenommen wurden. Diese Anregungen fliessen selbstverständlich in die entsprechenden Projekte ein.

08

Anhang



08.1 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ARV	Amt für Raumordnung und Vermessung des Kantons Zürich
BZO	Bau- und Zonenordnung der Stadt Wetzikon
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EFH	Einfamilienhaus
IBV	IBV Hüsler AG, Zürich (Bearbeitendes Büro)
LV	Langsamverkehr (Fussverkehr und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RH	Reihenhaus
RPG	Raumplanungsgesetz
RZO	Regionalplanung Zürcher Oberland
SKW	Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich (Bearbeitendes Büro)
SZL	Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich (Bearbeitendes Büro)
yz	yellow z, Zürich (Bearbeitendes Büro)

