

**2025/106 6.01.04.01 Raumkonzepte**  
**Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon, Rahmenkredit, Antrag und Weisung (Parlamentsgeschäft 19.04.05)**

### Beschluss Stadtrat

1. Der Bericht "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" wird verabschiedet.
2. Antrag und Weisung zum Rahmenkredit "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.
3. Der Stadtpräsident zusammen mit dem zuständigen Ressortvorsteher werden beauftragt, mit den umliegenden Gemeinden Gespräche für eine adäquate Kostenbeteiligung aufzunehmen.
4. Der Geschäftsbereich Präsidiales wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
5. Öffentlichkeit des Beschlusses:
  - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
6. Mitteilung durch Stadtplanung an:
  - Co-Projektleitung SBB AG
  - moderat GmbH
  - Klingele Stadtplanung
  - evoq communications AG
  - metron AG
7. Mitteilung durch Sekretariat an:
  - Parlamentsdienste (als Antrag und Weisung mit Aktenverzeichnis)
  - Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
  - Geschäftsbereichsleiter Finanzen + Immobilien
  - Abteilungsleiter Tiefbau
  - Leiterin Stadtplanung
  - Fachfrau Kommunikation

### Erwägungen

Das Ressort Hochbau + Planung unterbreitet dem Stadtrat den Antrag und die Weisung zum Rahmenkredit "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" zur Genehmigung durch das Parlament.

### Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:  
(Zuständig im Stadtrat Stefan Lenz, Ressort Hochbau + Planung)

1. Der Rahmenkredit im Umfang von 90,3 Mio. Franken für die im "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" definierten Schlüsselemente (öffentliche Infrastruktur- und Stadtraumprojekte) wird zuhanden der Urnenabstimmung genehmigt.

Der Rahmenkredit setzt sich aus folgenden Teilprojekten zusammen (Bruttokosten):

– S1 Neubau Bahnhofplatz	1'100'000 Franken
– S2 Neubau Bahnhofpark	2'310'000 Franken
– S3 Neubau Bushof Poststrasse	22'770'000 Franken
– S4 Neubau Bushof Guyer-Zeller-Strasse	5'060'000 Franken
– S5 Neubau Fussgängerquerungen Rapperswilerstrasse	7'920'000 Franken
– S6 PU Mitte - Neubau Rampe Spitalstrasse	22'330'000 Franken
– S7 PU Mitte - Neubau Zugänge Bushof Guyer-Zeller-Strasse	4'400'000 Franken
– S8 PU Nord - Neubau Zugänge Bushof Poststrasse	4'400'000 Franken
– S9 Neubau Veloabstellplätze dezentral	187'000 Franken
– S10 Neubau unterirdische Velostation - PU Nord	5'984'000 Franken
– S11 Neubau unterirdische Velostation - PU Mitte	5'566'000 Franken
– S12 Neubau ebenerdige Parkplätze	180'000 Franken
– S13 Neubau P+R Bosshard Bühler Areal	6'600'000 Franken
– Gebietsmanagement	1'500'000 Franken

2. Dem Stadtrat wird die Kompetenz erteilt, über die Aufteilung des Rahmenkredits und die einzelnen Objektkredite für die Realisierung der Teilprojekte (Schlüsselemente) zu beschliessen.
3. Der Stadtrat wird beauftragt, den Beleuchtenden Bericht zur Vorlage für die Urnenabstimmung auszuarbeiten und den Stimmberechtigten zur Abstimmung zu unterbreiten.
4. Über die Umsetzung des Masterplans Stadtraum Bahnhof Wetzikon sowie den Mitteleinsatz des Rahmenkredits hat der Stadtrat das Parlament jährlich im Rahmen des Geschäftsberichts zu informieren.
5. Die Motion "Masterplan Stadtraum Unterwetzikon" (Parlamentsgeschäft 19.04.05) wird abgeschrieben.

## **Weisung**

### **1. Hintergrund**

Der Bahnhof Wetzikon entwickelt sich seit Jahrzehnten zu einer wichtigen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Region. Bereits 2008 startete die Planung für einen neuen Bushof. Der erforderliche Kredit für einen öffentlichen Gestaltungsplan zum geplanten Bushof auf dem heutigen Park+Ride-Areal Nord fand an der Urne jedoch keine Mehrheit - auch wegen des unzureichenden Einbezugs der betroffenen Grundeigentümerschaften. Ein weiterer Versuch 2019, einen Neubau des Bushofs zu lancieren, scheiterte aufgrund der engen Platzverhältnisse und den schwierigen Rahmenbedingungen.

Im September 2019 reichte Martin Wunderli als Erstunterzeichner der Grünen Partei Wetzikon und 21 Mitunterzeichnende die Motion "Masterplan Stadtraum Unterwetzikon" ein. Die Motion forderte vom Stadtrat, dass die verschiedenen öffentlichen und privaten Bauvorhaben zur städtebaulichen und betrieblichen Aufwertung des Stadtraums Unterwetzikon in einem Masterplan koordiniert und in Übereinstimmung gebracht werden. Betont wurde, dass die gestalterische Aufwertung des gesamten Bahnhofareals zu einem attraktiven, pulsierenden Lebensraum für Begegnungen mit einem neuen regionalen Bushof im Vordergrund steht und diese an die veränderten Ansprüche der Verkehrsflüsse, insbesondere des Langsamverkehrs, angepasst werden. Darüber hinaus werden die Bedeutung einer guten Verzahnung und Anbindung an die umliegenden Stadtteile rund um den Bahnhof hervorgehoben.

Der Stadtrat nahm die Motion entgegen und machte deutlich, dass der geforderte Masterplan mit einem adäquaten Mitwirkungsverfahren eine geeignete und konstruktive Vorgehensweise darstellt. Als Ziel des Prozesses wurde die Erlangung eines breit abgestützten Rahmenkredits für die Realisierung entsprechender Teilprojekte formuliert. Das Parlament überwies dem Stadtrat mit Beschluss am 9. Dezember 2019 die Motion zur Berichterstattung und Antragstellung.

Zeitgleich zur Motion hatten sich 2019 die Stadt Wetzikon, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) entschlossen, einen gemeinsamen Prozess zur Entwicklung des Bahnhofareals zu starten. Das Bekenntnis zu einer kooperativen Zusammenarbeit wurde in einem Strategiepapier festgeschrieben.

### **2. Entwicklungsziele**

Die Entwicklungsziele der Stadt bauen auf der Vision 2040 des Stadtrats, den behördenverbindlichen Instrumenten (kommunaler Richtplan, Grünraumkonzept, Energieplan) sowie bestehenden Konzepten und Studien (räumliches Entwicklungskonzept, städtebauliche Studie Fokus 1 Unterwetzikon) auf. Hinsichtlich der Mobilität strebt die Stadt eine moderne und leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe mit guten Umsteigebeziehungen zwischen den diversen Mobilitätsformen (Bahn, Bus, Fussgänger/innen, Velo, Auto, Taxi usw.) an. Im Zentrum stehen ein leistungsfähiger Bushof, ein grosses und komfortables Angebot für die Veloparkierung, sowie eine gute Anbindung an die benachbarten Quartiere und eine gute Durchwegbarkeit des Bahnhofsgeländes für den Langsamverkehr. Hinsichtlich des Städtebaus soll sich das Bahnhofsgelände zu einer Visitenkarte der Stadt entwickeln, die sich durch eine gute Nutzungsdurchmischung und vielseitig nutzbaren Freiräumen auszeichnet. Dabei wird ein hochwertiger, nachhaltiger und klimaangepasster Städtebau angestrebt.

Die SBB beabsichtigt ebenfalls eine Stärkung der Verkehrsdrehscheibe und möchte das grosse Potenzial des Bahnhofareals für die Öffentlichkeit und die Kundschaft des Bahnhofs Wetzikon nutzbar machen. Die SBB ist an der Sicherstellung einer qualitativ guten und attraktiven Erreichbarkeit der Publi-

kumsanlagen interessiert. Darüber hinaus plant sie die Entwicklung einer Überbauung mit verschiedenen Nutzungen. Es ist das explizite Ziel, hier einen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Mit der Entwicklung des Bahnhofareals Wetzikon wird sichergestellt, dass den Bahnkunden auch in Zukunft eine funktionierende, kundenorientierte Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung steht.

### **3. Prozess**

Zu Beginn der Masterplanung 2021/2022 wurde, basierend auf dem Bekenntnis des Strategiepapiers, eine partnerschaftliche Projektorganisation zwischen der Stadt und der SBB gebildet, welche von Beginn weg eine breite fachliche Abstimmung und Mitwirkung mit den betroffenen Stakeholdern zum Ziel hatte. Insbesondere wurden zwei Begleitgremien bestimmt: Kernteam und Forum (siehe Abbildung 1 – Projektorganisation Masterplan).

Im "Kernteam" sind die zuständigen Mitarbeitenden der Stadt und der SBB vertreten und werden durch diverse Fachpersonen der städtischen Verwaltung und SBB, sowie externer Fachstellen und der VZO beraten. Die Steuerungsgruppe, bestehend aus Stadtpräsidium und Ressortvorstand Hochbau + Planung sowie SBB Immobilien und SBB Infrastruktur, bildet die strategische Leitung und bereitet Entschiede für den Stadtrat (Masterplan) und die parlamentarische Vorlage zum zugehörigen Rahmenkredit vor.

Das "Forum" setzt sich aus der Begleitgruppe und der Spezialkommission des Parlaments zusammen. Die Begleitgruppe besteht aus der Grundeigentümerschaft im Planungssperimeter, ausgewählten Interessengruppen und Vertretungen des lokalen Gewerbes. Die Spezialkommission (Speko) setzt sich aus den Vertretungen der Fraktionen im Parlament zusammen und wird in regelmässigen Sitzungen über den Projektstand informiert bzw. berät Anträge ans Parlament vor. Mit dem Einbezug des Forums wird sichergestellt, dass die vielfältigen Interessen und Erwartungen der Bevölkerung und Direktbetroffenen eingebracht und besprochen werden.

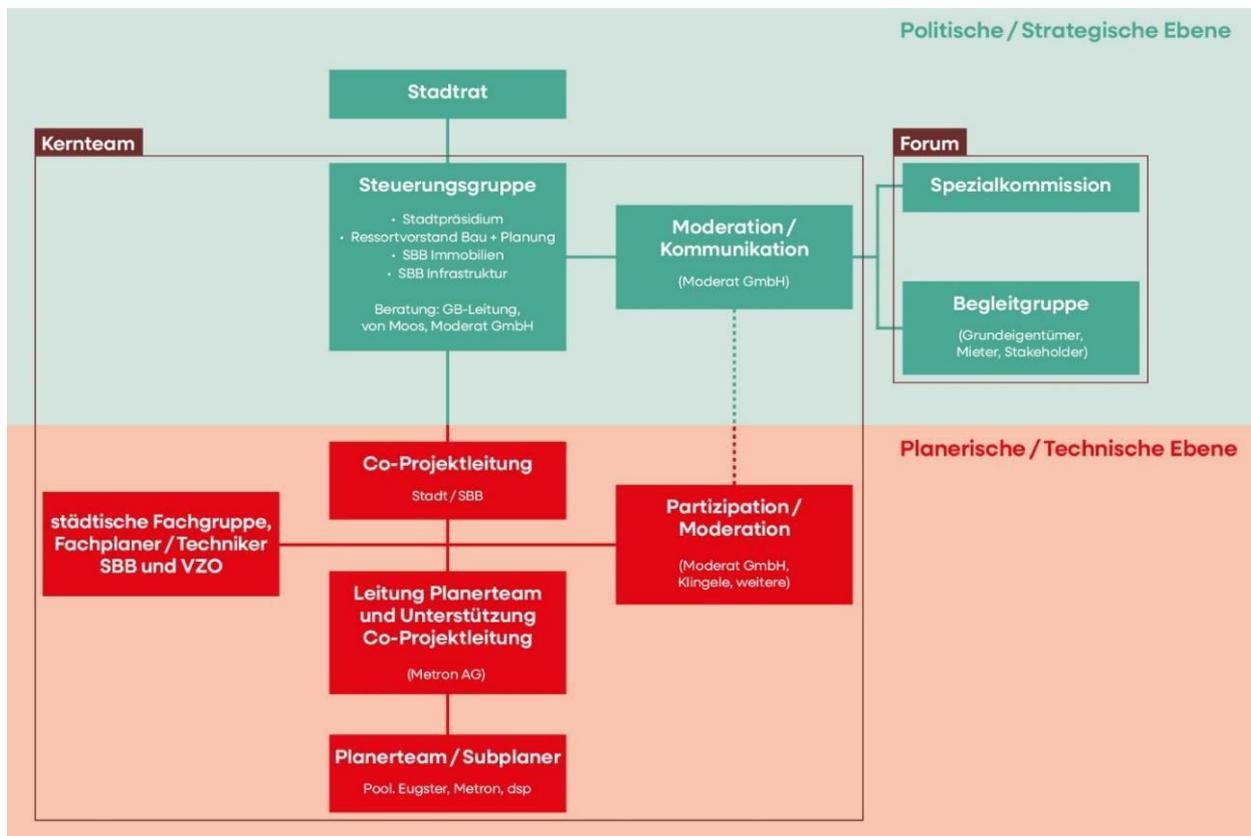


Abbildung 1: Projektorganisation Masterplan

Vor dem Hintergrund der seit Jahren andauernden Debatte über den "richtigen" Umgang mit dem Stadtraum Unterwetzikon sah der Stadtrat einen breit geführten Dialog als zentrales Element für die Lösungsfindung. Entsprechend startete zeitgleich mit dem Beginn der Planungsarbeiten der Mitwirkungsprozess.

An den Startsitzen mit der Speko und der Begleitgruppe im Herbst 2022 wurde über die Herausforderungen der Planung informiert und über die Erwartungen an die Zusammenarbeit mit den vom Stadtrat eingesetzten Gremien gesprochen. Im Konsens wurde eine offene Kommunikation wie auch die Ergebnisoffenheit im Rahmen der Machbarkeit und Realisierbarkeit vereinbart.

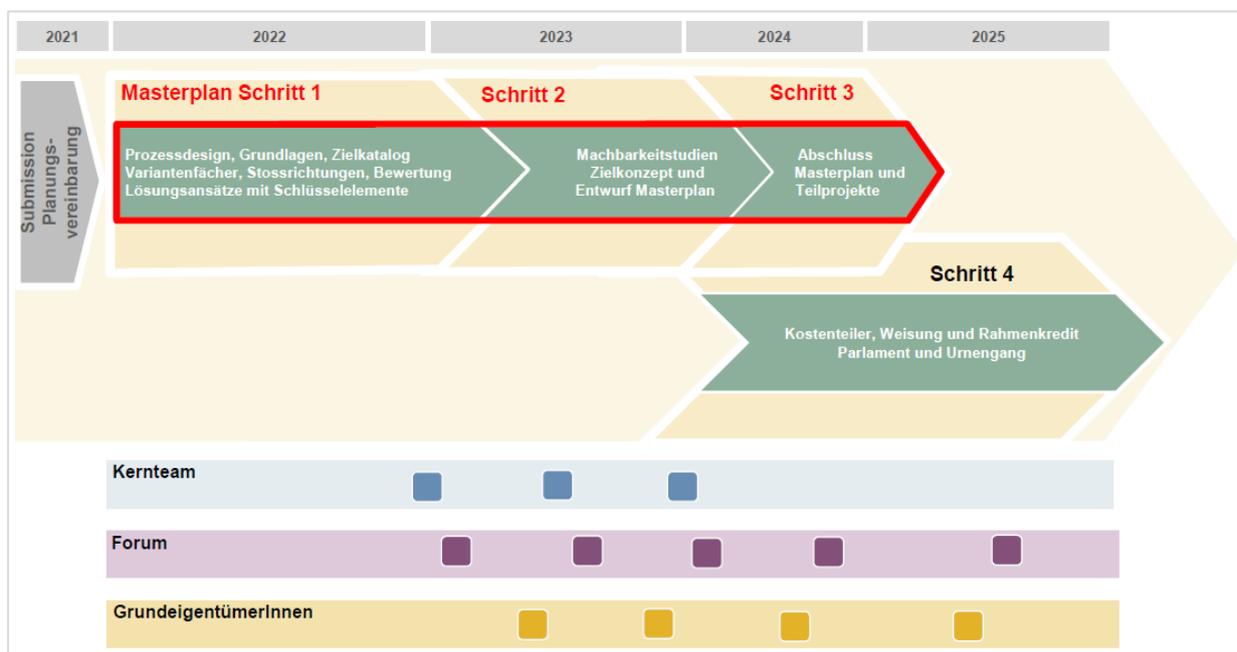


Abbildung 2: Prozess Masterplan in drei Schritten inklusive Rhythmus Mitwirkungsanlässe

Der Gesamtprozess und die konkrete Erarbeitung des Masterplans erfolgte in drei Schritten, wobei im Rahmen der vier Forumsveranstaltungen (23.11.2022/ 26.4.2023/ 30.10.2023/ 26.9.2024) und drei Kernteam-Workshops (24.10.2022/ 4.9.2023/ 11.6.2024) die vorgestellten Projektergebnisse reflektiert und beurteilt bzw. kommentiert wurden. An den Foren nahmen jeweils rund 60 Personen teil, so dass laufend vielfältige Interessen und Erwartungen in den Planungsprozess eingebracht wurden. Darüber hinaus fand ein enger Einbezug der Grundeigentümerschaften im Planungssperimeter statt. In Form von bilateralen und parzellenübergreifenden Gesprächen wurden die verschiedenen Entwicklungsabsichten eruiert und tragende Ideen entwickelt (siehe Abbildung 2 – Prozess Masterplan).

Zu Beginn des Planungsprozesses wurden im Kernteam 1 und im Forum 1 zunächst vier strategische Stossrichtungen diskutiert:

- À la Wetzikon
- Leben am Gleis
- BahnhofStadtQuartier
- Maxikon

Neben den unterschiedlichen Varianten zum Bushof, zur Verkehrsanbindung und zur Aufwertung des Stadtraums, wurden verschiedene städtebauliche Typologien und unterschiedliche Entwicklungspotenziale der angrenzenden Areale veranschaulicht.

Aufgrund der Rückmeldungen aus dem Forum 1 und dem Kernteam 1 konnten aus den vier vorgestellten Stossrichtungen im nächsten Schritt zwei Lösungsansätze bestimmt werden: Lösungsansatz "Bushof Poststrasse" und Lösungsansatz "Bushof Mitte". Die Lösungsansätze unterscheiden sich im Wesentlichen in der Anordnung des Bushofs und wurden bezogen auf die Themen "Bushof", "Bahnhofplatz", "Park+Ride/Veloabstellplätze", "Querungen/Längsverbindungen" im Kernteam 2 und im Forum 2 diskutiert. Dabei standen Fragen hinsichtlich Potenzial, Herausforderungen und Bedenken im Vordergrund. Da weder im Forum 2 noch im Kernteam 2 einer der beiden Lösungsansätze favorisiert werden konnte, entschloss sich die Steuerungsgruppe, im Sinne der Ergebnisoffenheit, beide Lösungsansätze

("Bushof Poststrasse" und "Bushof Mitte") einer Machbarkeitsprüfung zu unterziehen. Vor dem Start der Machbarkeitsprüfungen wurden am Forum 3 und Kernteam 3 die dazugehörigen Aufgabenstellungen diskutiert, sowie Anregungen und Ergänzungen aufgenommen. Im Rahmen der anschliessenden Machbarkeitsprüfungen wurden die thematischen Schwerpunkte "Bushof", "Anschlüsse und Querungen Nationalstrasse", "Querungen Gleise", "Veloabstellplätze und Veloführung, Parkierung und Park+Ride" sowie "Nutzungsmix und Lärm" vertieft geprüft. Darüber hinaus wurden für die wichtigen Infrastrukturelemente die Grobkosten abgeschätzt.

Schliesslich erfolgte über mehrere Stufen der Projektorganisation die Beurteilung und Bewertung der beiden Lösungsansätze anhand des Zielkatalogs. Der Zielkatalog beinhaltete die Themen Städtebau, Mobilitätsdrehscheibe, Freiraum, Nutzungen, Klima und Energie, Wirtschaftlichkeit und Kosten. Rund dreissig unterschiedliche Kriterien, u.a. starke Positionierung des Bahnhofs, Qualität der verkehrlichen Gesamtlösung oder hochwertige Entwicklungspotenziale, bildeten die Grundlage der Bewertung. Darauf basierend wurde der Zwischenentscheid für den Lösungsansatz "Bushof Poststrasse" gefällt. Entscheidende Argumente für diesen Lösungsansatz waren der funktionale Bushof mit den bestehenden Gleisquerungen, kürzere Fahrwege für die Busse, eine kundenfreundliche Anordnung der Busse und attraktiven Wartebereichen. Darüber hinaus überzeugten neben den tieferen Kosten, der verbesserte Anschluss an die Stadt, hochwertige Aussenräume, wie bspw. der identitätsstiftende öffentliche Bahnhofpark sowie das Potenzial für hochwertigen Erdgeschoss.

Im Rahmen ihres Mitberichts vom 10. September 2024 bewertete die Speko den bisherigen Planungsprozess sehr positiv und lobte den breit gefächerten und sorgfältigen Einbezug aller Beteiligten. Der gefällte Zwischenentscheid der Steuerungsgruppe wurde zudem als nachvollziehbar und vorteilhaft beurteilt. Die Speko sieht allerdings auch Herausforderungen im Hinblick auf eine angemessene Kostenaufteilung zwischen der Stadt und der Grundeigentümerschaft und regt an, möglichst schnell Verbindlichkeiten mit den Partnern zu schaffen. Es gilt zu vermeiden, dass die Stadt überproportional finanzielle Verantwortung übernimmt.

Nach dem Zwischenentscheid der Steuerungsgruppe wurde das Zielbild für den Lösungsansatz "Bushof Poststrasse" verfeinert und schlussendlich von der Steuerung am 10. September 2024 verabschiedet. Im Rahmen des Forum 4 Ende September 2024 wurde der gewählte Lösungsansatz vorgestellt und grossmehrheitlich begrüsst. Anschliessend wurde das favorisierte Zielbild "Bushof Poststrasse" in den vorliegenden Masterplan überführt.

#### **4. Koordinierendes Instrument zwischen Stadt, SBB und Privaten**

Der Masterplan zeigt die von der Stadt Wetzikon und der SBB gemeinsam angestrebte Entwicklung für den "Stadtraum Bahnhof Wetzikon". Dabei werden nicht nur Ideen und Pläne für die Gestaltung des Stadtraums ersichtlich, sondern auch Aussagen zu Kosten, Verantwortlichkeiten und Machbarkeiten getroffen. Darüber hinaus werden für die Liegenschaften der privaten Grundeigentümerschaften mögliche Entwicklungschancen aufgezeigt.

Der Masterplan basiert auf dem gemeinsam getragenen Planungsprozess, der gemeinsamen Planungsorganisation, dem periodischen Einbezug der Speko und der betroffenen Grundeigentümerschaften und der Partizipation im Rahmen der vier breit zusammengesetzten Foren. Der Masterplan wurde durch die Steuerungsgruppe als gemeinsames, wegleitendes Planungsinstrument verabschiedet und hat für die Stadt selbstbindenden Charakter. Aus planungsrechtlicher Sicht handelt es sich bei einem Masterplan um ein informelles Planungsinstrument, ein auf dem Masterplan aufbauender Gestaltungsplan ist entsprechend verbindlicher.

Die Möglichkeiten von Kostenbeteiligungen bzw. Rückerstattungen aus dem Agglomerationsprogrammen des Bundes, Beiträgen des Kantons Zürich oder von umliegenden Gemeinden sowie die Kostenaufteilung Stadt Wetzikon und SBB sind im aktuellen Planungsprozess mit dem Masterplan nicht verbindlich zu regeln. Dies weil die rechtlichen Grundlagen für solche Kostenbeteiligungen eine konkretere Planung als einen Masterplan erfordern. Soweit möglich werden im Masterplan aber mögliche Kostenbeteiligungen auf Basis von vergleichbaren Projekten aufgezeigt.

Der Masterplan gliedert den "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" in folgende Areale:

- Areal "West" (westlich der Poststrasse)
- Areal "Postquartier"
- Areal "Schweizerhof/SBB Mitte"
- Areal "Veloplus/Freiverlad"
- Areal "SETA/Guyer-Zeller"



Abbildung 3: Übersicht Areale

Im Rahmen der Erarbeitung des Zielbilds wurden die Entwicklungen der Areale städtebaulich untersucht.

Für das Areal "West" wurde in enger Abstimmung mit dem Masterplan ein städtebauliches Leitbild entwickelt und vom Stadtrat am 4. Oktober 2023 verabschiedet. Für das Areal "SETA/Guyer-Zeller" wurde Ende 2023 ein privates Wettbewerbsverfahren mit dem Ziel einer hochwertigen Weiterentwicklung des historisch gewachsenen Ensembles durchgeführt. Alle Arealentwicklungen sind mit dem Masterplan

koordiniert und auf die im Zielbild als Schlüsselemente ausgewiesenen öffentlichen Infrastrukturmassnahmen abgestützt. Kein Schlüsselement verunmöglicht die Arealentwicklungen.

Für die privaten Grundeigentümerschaften hat der Masterplan informativen Charakter. Er zeigt auf, welche Ziele und Rahmenbedingungen für die Arealentwicklungen und die erforderlichen Gestaltungspläne angestrebt werden. Die Verbindlichkeit entsteht im Rahmen der Gestaltungspläne bzw. der ordentlichen Baubewilligungsverfahren. Die private Grundeigentümerschaft, die ihre Planungen auf den Masterplan abstimmen, kann mit einer hohen Akzeptanz ihrer Projekte rechnen.

Darüber hinaus dient der Masterplan als weitere Grundlage für die bevorstehende Revision der Richt- und Nutzungsplanung (kommunaler Richtplan, Bau- und Zonenordnung).

## 5. Richtungsweisend für den Rahmenkredit

Der Masterplan "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" bildet die Grundlage für die Entwicklung hin zur attraktiven Verkehrsdrehscheibe und zur Belebung des Quartiers mit vielfältigen Nutzungen und ansprechenden Freiräumen. Im Fokus steht die Neugestaltung des Bahnhofsareals mit der Erneuerung des Bushofs und der Parkierung. Eine verbesserte Erreichbarkeit, insbesondere für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Velofahrenden sowie die Anbindung an die umliegenden Quartiere, sind ebenfalls wesentliche Aspekte dieser Planung.

Der Masterplan benennt konkrete Teilprojekte bzw. Infrastrukturobjekte, die in Form von Massnahmenblättern hinsichtlich des Inhalts, der Zuständigkeit und der Abhängigkeit zu anderen Massnahmen sowie des Koordinationsbedarfs beschrieben werden. Die Beschreibung der einzelnen Massnahmen ist wesentlich, um die finanziellen Auswirkungen des Zielbilds für Wetzikon bzw. den Rahmenkredit abschätzen zu können. Der Masterplan ist somit richtungsweisend für den Rahmenkredit und bildet die Basis für die Realisierung der Teilprojekte und Infrastrukturelemente.

Der Masterplan enthält:

- das Zielbild,
- konzeptionelle und integral abgestimmte Inhalte zu den Themen Verkehr, Bebauung und Nutzung, Freiraum,
- Vorgaben für die abgestimmte Infrastruktur- und Arealentwicklungen,
- Massnahmenblätter zu den Teilprojekten und Infrastrukturelementen.

Mit dem Zielbild, welches einen Zeithorizont bis ca. 2040 umfasst, wird der "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region und als attraktive städtebauliche Visitenkarte der Stadt positioniert. Die Entwicklung umfasst die zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturen für alle Mobilitätsbedürfnisse, neue aufgewertete Freiräume sowie hochwertige Potenziale für die privaten Arealentwicklungen (siehe Abbildung 4 – Zielbild Masterplan).



Abbildung 4: Zielbild Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon

Die Verkehrsdrehscheibe sieht zukünftig einen Bushof mit zwei Standorten beidseits des Bahnhofs vor. Der Hauptbushof bleibt an seinem bisherigen Standort (Bushof Poststrasse). Ein zweiter Bushof-Standort entsteht auf der Seite Guyer-Zeller-Strasse. Die Aufgänge der Bahnhofunterführungen werden den räumlichen Bedürfnissen angepasst. Die Personenunterführung (PU) Nord soll erweitert werden, um dem Veloverkehr die Durchfahrt zu ermöglichen. Ausserdem wird die Veloinfrastruktur aufgewertet. Ein umfassendes Mobilitätsangebot mit Park+Ride (P+R), Kiss+Ride (K+R), Taxi und Carsharing für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird geschaffen. Das Fusswegenetz wird mit zwei zusätzlichen Querungen über die Nationalstrasse – an der Kreuzung Spitalstrasse und bei der Einfahrt Freiverlad – und eine Längsverbindung durch das Bahnhofsareal ergänzt und aufgewertet.

Um die Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheibe in Wetzikon zu unterstützen, ist ein regelmässiger Austausch mit den Nachbargemeinden erforderlich. Damit soll gefördert werden, dass die Zubringer zur Verkehrsdrehscheibe, wie beispielsweise regionale Buslinien, attraktiv gestaltet werden.

Die wichtigsten Punkte für der Verkehrsdrehscheibe sind:

- *Umsteigebeziehungen*: Das Zielbild sieht kurze, direkte und sichere Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und anderen Verkehrsträgern vor, was die Reise für die Fahrgäste erheblich erleichtert.
- *Bushof*: Der zweiteilige Bushof wird funktional und attraktiv gestaltet, mit einer kompakten Anordnung der insgesamt 12 Haltekanten (davon 2 Reservekanten), die den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entspricht. Es gibt auch ansprechende Wartebereiche und kurze Fusswege für die Fahrgäste.
- *Anschlüsse*: Die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse wird für Busse und MIV sichergestellt. Zudem bleiben die heutigen Zufahrten bestehen.
- *Parkierung*: Es wird eine Vielzahl von Parkmöglichkeiten bereitgestellt, darunter Kurzzeitparkplätze (Vorzone Bushof Poststrasse), Taxiplätze (Areal "Schweizerhof/SBB Mitte") und Carsharing-Angebote (Areal "Schweizerhof/SBB Mitte"). Das P+R-Angebot wird in Kombination mit einer dezentralen Lösung abgedeckt. Innerhalb des Bahnhofsareals sind zwei P+R-Standorte mit einem Premium-Angebot vorgesehen (20 Plätze im Areal "Schweizerhof/SBB Mitte" und 35 Plätze im Areal "SETA/Guyer-Zeller"). Die Schaffung weiterer Parkierungsangebote wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts geprüft.
- *Velowege*: Die Infrastruktur für Velos wird ebenfalls verbessert, mit unterirdischen Velostationen und weiteren oberirdischen Abstellplätzen. Insgesamt sind rund 900 Veloabstellplätze an verschiedenen ober- und unterirdischen Standorten geplant.
- *Fusswege*: Neue Fussgängerstreifen und Begegnungsräume werden eingerichtet, um die Sicherheit und den Komfort für Fussgänger zu erhöhen.

Das Zielbild zeigt auf, wie vielfältige Entwicklungschancen für die privaten Areale mit Mischnutzungen zur städtebaulichen Qualität beitragen. Im Masterplan werden für die jeweiligen Areale (West, Postquartier, Schweizerhof/SBB Mitte, Veloplus/Freiverlad, SETA/Guyer-Zeller) städtebauliche Prinzipien formuliert, die als Grundlage für die weiteren Arealentwicklungen und die geforderten Gestaltungspläne dienen.

Die übergeordneten städtebaulichen Prinzipien für das Bahnhofquartier umfassen verschiedene Aspekte:

- *Höhenentwicklung*: Die Gebäude sind in der Regel fünf bis sieben Geschosse hoch, wobei an wichtigen Kreuzungen und am Bahnhofplatz Hochpunkte gesetzt werden können.
- *Geschossigkeit*: Die genaue Anzahl der Geschosse wird erst im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren (Studienaufträge oder Wettbewerbe) zu den Arealentwicklungen präzisiert, wobei der Masterplan die räumlichen Qualitäten wie Belichtung und Raumbildung vorgibt.
- *Öffentlicher Raum*: Ein durchgehender öffentlicher Raum wird zwischen dem Areal "West" und dem Areal "Veloplus/Freiverlad" geschaffen, der den Bushof, den Bahnhofplatz und den Bahnhofpark umfasst.
- *Sockelgeschoss*: Die Erdgeschosse entlang der Nationalstrasse werden durch architektonische Elemente wie Rücksprünge oder Vorsprünge als Sockel betont, um den Massstab zwischen Strasse und Hochbauten zu vermitteln.
- *Erdgeschossnutzungen*: Die Erdgeschosse sind überwiegend für gewerbliche Nutzungen vorgesehen, um den öffentlichen Raum zu beleben, während in den Obergeschossen Wohn- und Gewerbenutzungen möglich sind.

Die Stadt- und Freiräume werden im Zielbild ebenfalls detailliert beschrieben und erfahren wesentliche Aufwertungen. Es entsteht ein attraktives Netz von Aussenräumen. Kernelemente dabei sind der umgestaltete Bahnhofplatz und der neue Bahnhofpark. Die Freiräume werden als ökologisch wertvolle Trittsteine ausgestaltet. Schattenspendende Bäume und unversiegelte Flächen tragen zu einem angenehmen Stadtklima bei.

Wesentlich Aspekte dabei sind:

- *Öffentliche Freiräume*: Ein Netzwerk von verschiedenen Freiräumen wird geschaffen, das u.a. den Bahnhofplatz und den neuen Bahnhofpark umfasst. Diese Bereiche sollen als Begegnungsorte dienen und die Aufenthaltsqualität erhöhen.
- *Neugestaltung des Bahnhofplatzes*: Der bereits heute bestehende Bahnhofplatz wird vergrössert und soll eine einladende Visitenkarte des Quartiers werden, mit hochwertigen Belägen und schattenspendenden Bäumen.
- *Neuer Bahnhofpark*: Der Bahnhofpark wird als zentraler Erholungsraum konzipiert, der für die gesamte Bevölkerung zugänglich ist und eine Verbindung zu den angrenzenden Bauten schafft.
- *Grünflächen und Bäume*: Ein zentraler Aspekt der Planung ist die Erhöhung der grünen Flächen und die Pflanzung neuer schattenspendender Bäume. Die Bäume verbessern die Durchgrünung und tragen massgeblich zur Hitzeminderung im Bahnhofsareal bei. Die Baumstandorte werden sorgfältig ausgewählt, um ihr optimales Gedeihen zu gewährleisten.
- *Ökologische Vernetzung*: Entlang des Gleiskorridors sollen Lebensräume für Flora und Fauna gefördert werden, um die Biodiversität zu unterstützen. Trittsteinbiotope werden im gesamten Quartier vorgesehen.
- *Gestaltung der Vorzonen*: Die Vorzonen zur Nationalstrasse werden neugestaltet, um eine angenehme Fussgängerführung mit schattenspendende Baumreihen zu bieten.

Insgesamt ermöglicht das Zielbild mit den vorgeschlagenen Massnahmen, ein lebendiges und nachhaltiges Stadtquartier zu schaffen, das sowohl den Bedürfnissen der Bewohnerschaft als auch den ökologischen Anforderungen gerecht wird.

## 6. Grobkostenschätzung und Rahmenkredit

Wie bereits ausgeführt ist der Masterplan richtungsweisend und dient als Grundlage für den Rahmenkredit. Ausgehend vom Zielbild wurden dreizehn für den Rahmenkredit relevante Schlüsselemente bestimmt, die in der Verantwortung der öffentlichen Hand liegen. Jedes dieser Schlüsselemente wurde auf deren Machbarkeit überprüft und einer Grobkostenschätzung (+/-30 %) unterzogen. Die Grobkostenschätzung beinhaltet für die einzelnen Projekte die Baukosten, die Zuschläge für Bauherren- und Planungsleistungen sowie die Hauptarbeiten, wie Installationen, Abbrüche, Demontage, Belagsarbeiten, Kanalisation, Ortbeton, Ausrüstung.

Die Gesamtsumme des Rahmenkredits beläuft sich auf 90,3 Millionen Franken (inklusive 2 % Nebenkosten und 8,1 % Mehrwertsteuer).

Bei Krediten der Stadt, an denen sich Dritte finanziell beteiligen, ist diese verpflichtet, den Bruttobetrag zu beantragen. Konkrete Kostenbeteiligungen und Kostenteiler können erst im Rahmen der nachfolgenden Verfahren vertraglich geregelt werden. Die Beteiligung des Bundes an den Infrastrukturmassnahmen erfolgt, vorbehaltlich der noch ausstehenden Prüfung durch den Bund, über das Agglomerationsprogramm. Die Beteiligung der Grundeigentümerschaft erfolgt bspw. im Rahmen von Gestaltungsplänen mittels städtebaulicher Verträge. Die Beteiligung der Nachbargemeinden, insbesondere am Bushof, soll über einen noch auszuhandelnden Verteilschlüssel erfolgen. Die Gespräche hierzu wurden mit einer Informationsveranstaltung der Gemeindepräsidien am 19. September 2024 lanciert und werden im Rahmen der Projektierungen konkretisiert.

Der Rahmenkredit umfasst die wichtigen, zusammenhängenden Infrastruktur- und Stadtraumprojekte wie die beidseitigen Bushöfe, die Anpassungen an die Unterführungen und Aufgängen, die Veloinfrastruktur, die Erschliessung für den MIV, die Verbesserungen für den Fussverkehr und die Gestaltung des Bahnhofplatzes und des neuen Bahnhofparks.

Wie sich der Rahmenkredit im Einzelnen zusammensetzt, kann der folgenden Abbildungen 5 – Räumliche Verortung Schlüsselemente – und Abbildung 6 – Kostenzusammenstellung Schlüsselemente – entnommen werden.



Abbildung 5: Räumliche Verortung Schlüsselemente Masterplan, Basis für den Rahmenkredit

Schlüsselemente im Rahmenkredit	Kurzbeschreibung	Grobkostenschätzung in Franken	
S1	Neubau Bahnhofplatz	1'100'000	
S2	Neubau Bahnhofpark	2'310'000	3'410'000
S3	Neubau Bushof - Poststrasse inkl. Witterungsschutz und Freiraumgestaltung	22'770'000	
S4	Neubau Bushof - Guyer-Zeller-Strasse	5'060'000	27'830'000
S5	Neubau Fussgängerquerungen und Knotengestaltungen Rapperswilerstrasse (Bahnhofplatz und Freiverlad)	7'920'000	7'920'000
S6	PU Mitte - Neubau Rampe Spitalstrasse - Fussgänger- und Velotauglichkeit	22'330'000	
S7	PU Mitte - Neubau Zugänge Bushof Guyer-Zeller-Strasse	4'400'000	26'730'000
S8	PU Nord - Neubau Zugänge Bushof Poststrasse	4'400'000	4'400'000
S9	Neubau Veloabstellplätze dezentral (Bahnhofpark, Guyer-Zeller-Strasse)	187'000	187'000
S10	Neubau unterirdische Velostation - PU Nord (heutige Velostation)	5'984'000	
S11	Neubau unterirdische Velostation - PU Mitte (Bahnhofplatz)	5'566'000	11'550'000
S12	Neubau ebenerdige Parkplätze - Kurzzeit (Post), K+R und Taxi (SBB Areal)	180'000	180'000
S13	Neubau P+R Bosshard Bühler Areal (Erfahrungswert, keine GKS)	6'600'000	6'600'000
	Gebietsmanagement 10 Jahre à 150'000 pro Jahr	1'500'000	1'500'000
<b>Summe Rahmenkredit</b>			<b>90'307'000</b>

Abbildung 6: Kostenzusammenstellung Schlüsselemente - Rahmenkredit

Für jedes der dreizehn Schlüsselemente wurden Massnahmenblätter erstellt, die Aufschluss über deren Lage, deren Entwicklungsziele, deren Zuständigkeit und Finanzierung sowie deren Abhängigkeit zu anderen Projekten und Ausführungshorizont geben.

### **S1 – Neubau Bahnhofplatz**

Ziel der Massnahme des Schlüsselements S1 ist die umfassende **Neugestaltung des Bahnhofplatzes**. Die Neugestaltung steht im Zusammenhang mit den Neuplanungen des Schweizerhofs und der unterirdischen Fussgänger- und Veloverbindung zur Spitalstrasse. Der vergrösserte Bahnhofplatz von ca. 1'500 m<sup>2</sup> bildet die neue attraktive Visitenkarte des Bahnhofquartiers. Grosskronige Laubbäume sind geplant. Als Treffpunkt und Aufenthalt ist der Platz vielseitig nutzbar. Die Stadt Wetzikon und die SBB finanzieren und realisieren das Vorhaben gemeinsam. Diese Massnahme kostet nach heutigem Wissensstand ca. 1,1 Mio. Franken. Die Kostenbeteiligung wird im weiteren Verlauf des Projekts genau geregelt. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme ist das Vorhaben nicht beitragsberechtigt. Die Realisierung des Projekts ist zeitlich unabhängig von der Realisierung des neuen Bushofs an zwei Standorten, die zwischen 2032 und 2036 geplant sind (siehe auch Abbildung 6 zu Schlüsselemente – Abhängigkeiten/Zeithorizont).

### **S2 - Neubau Bahnhofpark**

Das Schlüsselement S2 beinhaltet den Neubau des Bahnhofparks. Vorgesehen ist **ein öffentlicher Freiraum** zwischen dem heutigem Bahnhofgebäude und dem Güterschuppen. Mit ca. 2'500 m<sup>2</sup> bildet der Bahnhofpark der neue Mittelpunkt des Quartiers und erweitert somit das Freiraumangebot für die gesamte Bevölkerung. Der Bahnhofpark ist vielseitig nutzbar und vor allem für Aufenthalt und Erholung

vorgesehen. Geplant sind schattenspendende Parkbäume und attraktiv gestaltete Grünflächen. Die Stadt Wetzikon und die SBB finanzieren und realisieren das Vorhaben gemeinsam. Diese Massnahme kostet nach heutigem Wissensstand ca. 2,3 Mio. Franken. Die Kostenbeteiligung wird im weiteren Verlauf des Projekts genau geregelt. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme ist das Vorhaben nicht beitragsberechtig. Die Realisierung des Projekts steht in Abhängigkeit zur der angrenzenden Arealplanung "Schweizerhof/SBB Mitte".

### ***S3 – Neubau Bushof Poststrasse - inklusive Witterungsschutz und Freiraumgestaltung***

Der Neubau Bushof Poststrasse ist mit einer Fläche von ca. 3'500 m<sup>2</sup> das wichtigste Schlüsselement der Verkehrsdrehscheibe. Der Bushof umfasst **acht Haltekanten** (davon eine Reservekante) mit Überdachung. Eine hochwertige Bushofgestaltung mit attraktivem Wartebereich und ansprechender Beleuchtung ist vorgesehen. Die Freiräume werden aufgrund der Kompaktheit des Kantenlayouts funktional gestaltet. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt wie heute. Voraussichtlich werden Teile des Bushofs als Begegnungsort gestaltet. Diese Massnahme kostet nach heutigem Wissensstand ca. 22,8 Mio. Franken. Die Zuständigkeit von Planung bis Realisierung obliegt der Stadt Wetzikon. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von ca. 35 % gerechnet. Basierend auf den weiterführenden Planungen wird zudem eine Kostenbeteiligung der Nachbargemeinden angestrebt. Die Planung und Realisierung erfolgt in enger Abstimmung mit der VZO. Schnittstellen zur Arealentwicklung im Postquartier sowie zur nördlichen Personen- und Velounterführung, sowie der unterirdischen Velostation werden berücksichtigt und koordiniert. Der Ausführungszeitraum ist von 2032 bis 2036 geplant.

### ***S4 – Neubau Bushof - Guyer-Zeller-Strasse***

Der Neubau Bushof Guyer-Zeller-Strasse umfasst **vier Haltekanten** (davon eine Reservekante) plus eine Aussteigerkante. Der Bushof erhält einen attraktiv gestalteten Wartebereich mit Beleuchtung und Überdachung. Die bereits vorhandenen, locker gesetzten Baumgruppen entlang der Guyer-Zeller-Strasse werden mit einer neu gepflanzten Baumreihe in der Strassenmitte ergänzt. Bestehende Bäume müssen voraussichtlich ersetzt werden. Die Zu- und Wegfahrt des Bushofs erfolgt über die Guyer-Zeller-Strasse, einerseits in Richtung Bushof Poststrasse, andererseits Richtung Grüningerstrasse. Diese Massnahme kostet nach heutigem Wissensstand ca. 5,1 Mio. Franken. Die Zuständigkeit von Planung bis Realisierung obliegt der Stadt Wetzikon und erfolgt koordiniert mit der Sanierung und Aufwertung der Guyer-Zeller-Strasse. Im Rahmen des 6. Agglomerationsprogramms wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von ca. 35 % gerechnet. Basierend auf den weiterführenden Planungen wird zudem eine Kostenbeteiligung der Nachbargemeinden angestrebt. Die Planung und Realisierung erfolgt in enger Abstimmung mit der VZO. Schnittstellen zur Arealentwicklung des SBB Dienstgebäudes und zur Personenunterführung Mitte werden berücksichtigt und koordiniert. Der Ausführungszeitraum ist von 2032 bis 2036 geplant.

### ***S5 – Neubau Fussgängerquerungen und Knotengestaltung Rapperswilerstrasse (Bahnhofplatz und Freiverlad)***

Die Massnahme des Schlüsselements S5 umfasst zwei ebenerdige Querungsmöglichkeiten der Nationalstrasse mit lichtsignalgesteuerten Fussgängerstreifen, einerseits auf Höhe Spitalstrasse, andererseits auf Höhe Ausfahrt Freiverlad. Ebenfalls zur Massnahme gehört die Verlängerung des Mehrzweckstreifens im Bereich Pestalozzi- und Spitalstrasse. Zudem sind Anpassungen der Strassenanschlüsse für den Busverkehr und den MIV vorgesehen. Diese Massnahme kostet nach heutigem Wissensstand ca. 7,9

Mio. Franken, wobei die Kostenteilung zwischen Bund, Kanton und Stadt noch geklärt werden muss. Der Ausführungshorizont ist zeitlich unabhängig von den neuen Bushöfen.

### ***S6 – PU Mitte – Neubau Rampe Spitalstrasse – Fussgänger- und Velotauglichkeit***

Die Massnahme des Schlüsselements S6 zielt darauf ab, die heutige PU in gestreckter bzw. begradigter Führung bis in die Spitalstrasse neu zu gestalten. Einerseits wird die Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver und sicherer, andererseits ist die Verbindung neu mit Velos von und zur Spitalstrasse befahrbar. Ebenfalls vorgesehen ist eine unterirdische Velostation unter dem Bahnhofplatz (vgl. Schlüsselement S11). Das setzt voraus, dass auch die heutigen Rampen und Treppen beim Bahnhofgebäude/Gleis 1 angepasst werden.

Die Bauarbeiten für diese Massnahmen finden auf sehr engem Raum und mit aufwendiger Logistik sowie unter Erhaltung des Betriebs der SBB und der Befahrbarkeit der Rapperswilerstrasse (Nationalstrasse) statt. Auch stellen die vorhandene Grundwasserlage und die Untergrundverhältnisse hohe Anforderungen an den geplanten Betonbau. Entsprechend stellt dieses Schlüsselement nach heutigem Wissensstand mit ca. 22,3 Mio. Franken die teuerste Massnahme im Perimeter dar. Die Koordination mit weiteren Schlüsselementen, wie die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die Querungen und Knotengestaltungen an der Nationalstrasse sowie der Velostation unter dem Bahnhofplatz ist bei der Umsetzung wesentlich.

Die Stadt Wetzikon und die SBB realisieren das Vorhaben gemeinsam. Die Kostenbeteiligung der SBB wird im Rahmen der Projektentwicklung erfolgen. Die Kostenverteilung zwischen Bund, Kanton und Stadt muss in den folgenden Projektarbeiten vereinbart werden. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von ca. 35 % gerechnet. Der Ausführungshorizont ist zeitlich abhängig von Entwicklung des Areals "Schweizerhof/SBB Mitte".

### ***S7 – PU Mitte – Neubau Zugänge Bushof Guyer-Zeller-Strasse***

Die Massnahme des Schlüsselements S7 betrifft die Anpassung der Zugänge auf der Seite der Guyer-Zeller-Strasse im Zusammenhang mit dem neuen Bushof. Die Platzierung der Veloabstellanlagen erfolgt in Abstimmung mit der Arealentwicklung und der Freiraumgestaltung des SBB Dienstgebäudes. Diese Massnahme kostet nach heutigem Wissensstand ca. 4,4 Mio. Franken. Die Stadt Wetzikon und die SBB finanzieren und realisieren das Vorhaben gemeinsam. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von ca. 35 % gerechnet. Die Realisierung der Massnahme ist unabhängig von anderen Vorhaben, spätestens jedoch zusammen mit dem neuen Bushof Guyer-Zeller-Strasse vorgesehen.

### ***S8 – PU Nord – Neubau Zugänge Bushof Poststrasse***

Die Massnahmen des Schlüsselements S8 beziehen sich auf die Anpassung der Rampe und des Treppenaufgangs der PU Nord auf der Seite Bushof Poststrasse. Die Anpassung des Treppenaufgangs ist eine Voraussetzung für den Endausbau des neuen Bushofs, da der heutige Treppenaufgang in dessen Perimeter ragt. Die Anpassung der Rampe wiederum ist eine Voraussetzung für die Realisierung der unterirdischen Velostation (vgl. Schlüsselement S10). Nach heutigem Wissensstand kosten die Massnahmen ca. 4,4 Mio. Franken. Zuständigkeit und Finanzierung liegen bei der Stadt Wetzikon, Kanton Zürich und SBB.

Die Erweiterung der vorhandenen PU Nord, welche im Zusammenhang mit der Umsetzung der kantonalen Veloroute steht, erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam mit dem Kanton und der SBB. Diese Massnahme steht wiederum in einem engen funktionalen Zusammenhang mit dem Knoten Zürcher-, Post-, Bahnhofstrasse, dessen Ausbau eine Voraussetzung für die Verwirklichung der Veloroute durch die PU Nord, über die Poststrasse, in die Bahnhofstrasse Richtung Oberwetzikon ist. Für diesen Knoten ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Da der Zeitpunkt des Ausbaus der Kreuzung noch nicht bekannt ist, ist die Erweiterung der PU Nord für den Veloverkehr nicht Bestandteil des Rahmenkredits.

### ***S9 – Neubau Veloabstellplätze dezentral (Bahnhofpark, Guyer-Zeller-Strasse)***

Die Massnahme des Schlüsselements S9 betrifft den Neubau von rund 400 dezentralen, oberirdischen Veloabstellplätzen bei den Bahnzugängen am Bahnhofpark und an der Guyer-Zeller-Strasse. Die Stadt Wetzikon und SBB sind für Planung und Realisierung zuständig. Nach heutigem Wissensstand kostet die Massnahme ca. 190'000 Franken. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von ca. 35 % gerechnet. Die Realisierung der Massnahme steht im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bushofs Guyer-Zeller-Strasse und der angrenzenden Entwicklung des SBB-Dienstgebäudes. Entsprechend wird mit einem Ausführungszeitraum von 2032 bis 2036 gerechnet.

### ***S10 – Neubau unterirdische Velostation – PU Nord (heutige Velostation)***

Die Massnahme des Schlüsselements S10 betrifft die Aufwertung der heutigen Velostation bei der PU Nord. In einer unterirdischen Velostation bei der PU Nord auf der Seite Poststrasse werden rund 250 Veloabstellplätze erstellt. Es entsteht eine attraktive Anlage, die via Rampe direkt an die Poststrasse angebunden ist. Zuständig sind Stadt Wetzikon und SBB. Nach heutigem Wissensstand kostet die Massnahme ca. 6 Mio. Franken. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von ca. 35 % gerechnet. Die Massnahme erfolgt in Abstimmung mit der Realisierung des Bushofs und der Entwicklung Areal "West".

### ***S11 – Neubau unterirdische Velostation – PU Mitte (Bahnhofplatz)***

Die Massnahme des Schlüsselements S11 betrifft den Neubau einer unterirdischen Velostation mit rund 250 Plätzen bei der PU Mitte. Die Velostation befindet sich unter dem Bahnhofplatz mit direktem Zugang via Velorampe von der Spitalstrasse. Zuständig sind Stadt Wetzikon und SBB. Nach heutigem Wissensstand kostet die Massnahme 5,6 Mio. Franken. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird mit einer Kostenbeteiligung in Höhe von 35 % gerechnet. Koordiniert wird das Vorhaben mit den Schlüsselementen Bahnhofplatz und dem Neubau der Rampe Spitalstrasse sowie der Arealentwicklung "Schweizerhof/SBB Mitte".

### ***S12 – Neubau ebenerdige Parkplätze – Kurzzeit (Post), K+R und Taxi (SBB)***

Die Massnahme des Schlüsselements S12 betrifft den Neubau von ebenerdigen Parkplätzen an verschiedenen Standorten. Parkplätze für Kurzzeitparkierung sind am heutigen Standort der Postfiliale vorgesehen, Kiss+Ride-Parkplätze sowie Parkplätzen für Taxis sind auf dem SBB-Areal geplant. Nach heutigem Wissensstand kostet die Massnahme ca. 180'000 Franken, wobei die genaue Kostenteilung noch geregelt werden muss. Die Umsetzung erfolgt zusammen mit dem Bushof und den jeweils betroffenen Arealentwicklungen. Bestehende Parkplätze bleiben vorläufig bestehen, bis die neuen Anlagen fertiggestellt sind.

### S13 – Neubau P+R Bosshard Bühler Areal (SETA/Guyer-Zeller)

Die Massnahme des Schlüsselements S13 betrifft den Neubau einer P+R-Anlage im Areal "SETA/Guyer-Zeller". Die Anlage ist eingebettet in das überregionale Parkplatzangebot. Vorgesehen sind 35 Parkplätze im Untergeschoss. Nach heutigem Wissensstand beträgt die Massnahme ca. 6,6 Mio. Franken. Die Stadt Wetzikon trägt die Kosten. Kostenbeteiligung der Regionsgemeinden sind noch in Abklärung. Die Massnahme wird mit der Arealentwicklung umgesetzt. Zwischenzeitlich bleibt das heutige oberirdische P+R Angebot bestehen.

### Gebietsmanagement

Zur Steuerung und Koordination des Gesamtprozesses - öffentliche Infrastrukturen und private Arealentwicklungen - wird ein Gebietsmanagement eingesetzt. Das Gebietsmanagement führt im Auftrag der Stadt Wetzikon die Gesamtübersicht der verschiedenen Prozess- und Projektabläufe und gewährleistet die Koordination primär zwischen Stadt Wetzikon, SBB, den beteiligten Fachstellen sowie den privaten Bauherrschaften. Das Gebietsmanagement soll mit dem Entscheid zum Rahmenkredit ermöglicht werden und funktionsfähig sein. Mit einem jährlichen Betrag von ca. 150'000 Franken - insgesamt 1,5 Mio. Franken für 10 Jahre - ist für das Gebietsmanagement der Stadt Wetzikon im Rahmenkredit beziffert.

### Ausblick

Folgende Darstellung zeigt die dreizehn Schlüsselemente im Zusammenhang und hinsichtlich den Umsetzungszeiträumen.

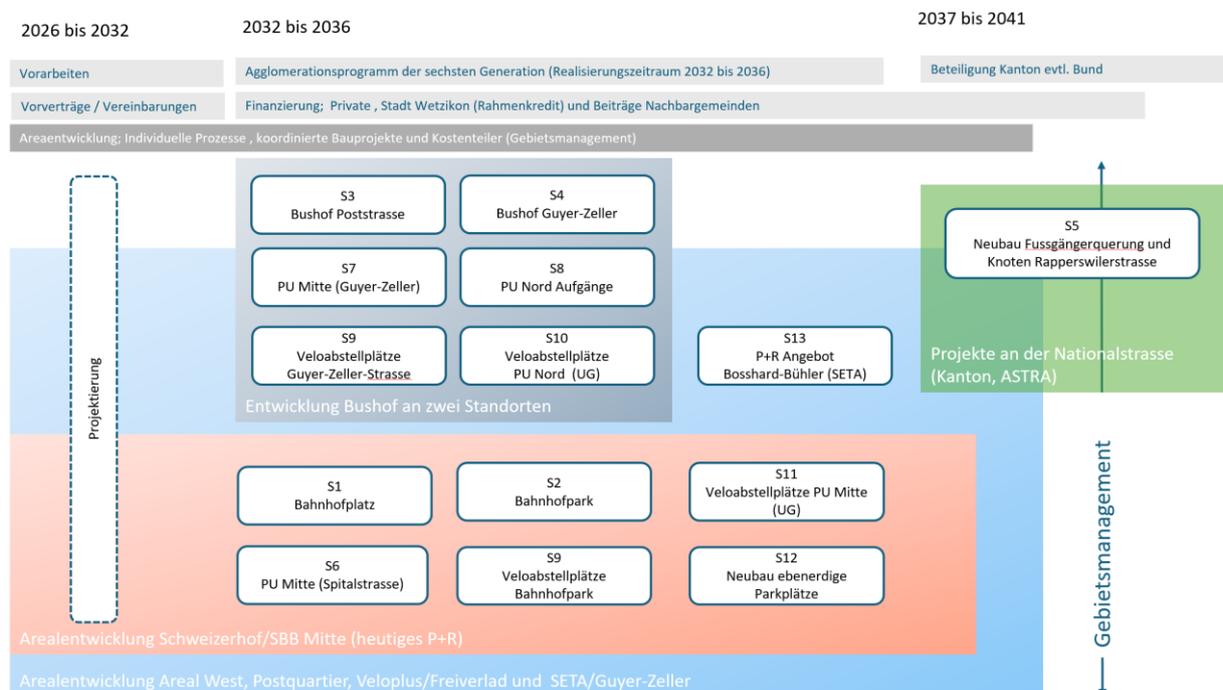


Abbildung 7: Darstellung Schlüsselemente – Zusammenhang/Zeithorizont

Die Transformation des Bahnhofgebiets hängt sowohl von den Infrastrukturprojekten als auch von der Entwicklung der Areale ab, die sich zeitlich jeweils gegenseitig beeinflussen. Die Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen, die – vorbehältlich der Prüfung durch den Bund – voraussichtlich durch das Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden, sind für den Zeitraum von 2032 bis 2036 geplant (Frist Baubeginn für Massnahmen der 6. Generation Agglomerationsprogramm).

Die Anpassung der PU Nord als Veloverbindung und die Änderungen an der Nationalstrasse werden in separaten Projekten umgesetzt, wobei die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA) erfolgt. Diese Projekte sind momentan noch nicht terminiert. Die Stadt hat bereits eine frühzeitige Planung in Zusammenarbeit mit dem ASTRA und dem TBA angestrebt und die zeitlichen und inhaltlichen Eckwerte schriftlich vereinbart.

Infrastrukturprojekte und Arealentwicklungen müssen eng koordiniert und mit den jeweiligen Genehmigungsverfahren abgestimmt werden. Das betrifft beispielsweise das Areal "Postquartier" mit dem Neubau Bushof Poststrasse, das Areal "Schweizerhof/SBB Mitte" mit der PU Mitte, sowie das "Areal West" mit einer neuen Velostation und Rampe bzw. Treppe bei der PU Nord. Um die Abgrenzung zwischen den Arealentwicklungen und den Infrastrukturprojekten klar zu regeln, sollen die jeweiligen Projektierungen in einem gemeinsam festgelegten Fahrplan vorangetrieben werden. Die Koordination dieser Abstimmung soll über das Gebietsmanagement erfolgen.

### **Kompetenzen des Stadtrats**

Die Transformation des Gebiets hat über mehrere Jahre in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren im Perimeter zu erfolgen. Dabei muss die Stadt in der Lage sein, auf private Entwicklungen reagieren zu können, die einen funktionalen Zusammenhang mit einem oder mehreren Schlüsselementen aufweisen. Um dies zu gewährleisten, ist der Stadtrat der Auffassung, dass sich ein Rahmenkredit, bei dem der Exekutive die Finanzkompetenz über die Vergabe der Teilprojekte übertragen wird, das geeignetste Instrument für die Entwicklung des Bahnhofareals darstellt.

Die Stadt Wetzikon erwartet von den umliegenden Gemeinden, deren Einwohnenden den Bushof oder die Parkieranlagen nutzen, eine angemessene Kostenbeteiligung an der Realisierung der Infrastrukturprojekte gemäss dem Masterplan. Der Stadtpräsident und der Ressortvorsteher Hochbau + Planung werden beauftragt, die Gemeinden über das Projekt des Masterplans zu informieren und vor der Umsetzung der Infrastrukturprojekte (insbesondere S3, S4 und S13) verbindliche Kostenbeteiligungen mit den betroffenen Gemeinden zu vereinbaren. Das Parlament ist über die Ergebnisse der Vereinbarungen zu informieren.

Über die Umsetzung des Masterplans Stadtraum Bahnhof Wetzikon sowie den Mitteleinsatz des Rahmenkredits wird der Stadtrat das Parlament jährlich im Rahmen des Geschäftsberichts informieren.

### **Erwägungen des Stadtrats**

Die Entwicklung des "Stadtraums Bahnhof Wetzikon" ist ein Generationenprojekt und eine einmalige Chance für die Stadt Wetzikon. Der Bahnhof Wetzikon ist weit mehr als eine Verkehrsdrehscheibe, welche das Umsteigen zwischen Verkehrsmittel wie Auto, Zug, Bus, Velo und Sharing Angebote ermöglicht und fördert. Er ist ein Ort der Begegnung, ein Eingangstor zur Stadt und ein zentraler Dreh- und Angelpunkt für die Mobilität in unserer Region.

Die Stadt Wetzikon und die SBB wollen am Bahnhof Wetzikon ein lebendiges Quartier schaffen, das voller Chancen und Möglichkeiten für das wachsende Wetzikon ist.

Mit dem Masterplan werden die Weichen für eine zukunftsgerichtete Entwicklung dieses wichtigen Stadtteils gestellt. Der Masterplan ist das Ergebnis einer intensiven und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wetzikon, der SBB, den involvierten Grundeigentümerschaften und weiteren Anspruchsgruppen. Gemeinsam wurde das Zielbild erarbeitet, welches nicht nur die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in den Fokus nimmt, sondern auch ein lebendiges und attraktives Quartier für alle schafft und dieses mit anderen Stadtteilen vernetzt.

Wie bereits ausgeführt ist der Masterplan mit dem Zielbild richtungsweisend und dient als Grundlage für den Rahmenkredit. Der Rahmenkredit umfasst die wichtigen, zusammenhängenden Infrastruktur- und Stadtraumprojekte wie die beidseitigen Bushöfe, die Anpassungen an die Unterführungen und Aufgänge, die Veloinfrastruktur, die Erschliessung für den MIV, die Verbesserungen für den Fussverkehr und die Gestaltung des Bahnhofplatzes und des neuen Bahnhofparks.

Die Erarbeitung von Masterplan und Rahmenkredit basierte auf einer konstruktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten insbesondere mit der SBB als Planungspartner der Stadt Wetzikon. Die eingebrachten Perspektiven und Anregungen haben wesentlich zur fachlichen Qualität und zur breiten Abstützung des Projekts beigetragen.

#### **Akten**

- Bericht "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon"
- Anhang A: Zielbild Stadtraum Bahnhof Wetzikon
- Anhang B: Bebauung und Nutzung Stadtraum Bahnhof Wetzikon
- Anhang C: Freiraum Stadtraum Bahnhof Wetzikon
- Anhang D: Machbarkeit Verkehrsdrehscheibe Stadtraum Bahnhof Wetzikon
- Anhang E: Verkehrskonzept Schemata Stadtraum Bahnhof Wetzikon
- Anhang F: Schlüsselemente Stadtraum Bahnhof Wetzikon

Für richtigen Protokollauszug:



**Stadtrat Wetzikon**

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin