

## Stadtrat

<b>Beschluss</b>	vom 17. September 2014
<b>Akten-Nummer</b>	38.02.2
<b>Betrifft</b>	Bahnhofzentrum Wetzikon Weiterentwicklung Bushof, Kreditantrag ans Parlament

---

IDG-Status: öffentlich

## Ausgangslage

Gemäss schriftlichen Stellungnahmen der VZO braucht Wetzikon einen grösseren Bushof beim Bahnhof Unterwetzikon. Dies begründet sich in der boomenden Region Zürcher Oberland, die ein stetig steigendes Mobilitätsbedürfnis zur Folge hat. Einen weiteren Ausbau des ÖV-Angebotes und damit den Erhalt der Erschliessungsqualität für Wetzikon und die umliegenden Gemeinden schliesst die VZO auf dem bestehenden Bushof jedoch aus. Entsprechend ist die Standortgemeinde Wetzikon gemäss den gesetzlichen Vorgaben (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr PVG 740.1 § 6) gefordert, den Bushof auszubauen. Zu den bestehenden acht Anlegекanten sind zwei bis vier zusätzliche Anlegекanten vorzusehen.

Dieser Umstand hat bereits eine jahrelange Planung ausgelöst, zu welcher der Gemeinderat (Exekutive) in den Jahren 2008 bis 2010 in mehreren Beschlüssen zum Thema Bushof sowie im Rahmen seines Legislaturschwerpunktes "Gebietsentwicklung Unterwetzikon" Stellung bezogen hat. Nebst zahlreichen technischen Abklärungen ist man eine partnerschaftliche Projektentwicklung mit der Hänseler Immokonzep AG und der SBB Immobilien AG unter Begleitung der SBB Infrastruktur eingegangen. Diese umfassenden Planungen zum Bushof und der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofareals haben zu zahlreichen Erkenntnissen, aber auch zum Rückzug des Investors, Hänseler Immokonzep AG, geführt.

Der Planungsprozess hat somit auf Grund der gescheiterten Gesamtentwicklung Ende 2013 einen Zwischenstopp erfahren. Dieser wurde seitens der Projektleitung - der Stadtplaner war für das ganze Projekt seitens SBB, Hänseler und Stadt für die operative Leitung zuständig - und den verbliebenen Partnern Stadt Wetzikon und SBB Immobilien für eine Überprüfung der Projektabsichten genutzt. Die SBB Immobilien hat strategische Entscheide gefällt und sie ist grundsätzlich an einer Projektweiterentwicklung interessiert. Seitens der Stadt Wetzikon ist nun der Stadtrat und anschliessend das Parlament gefordert, den notwendigen Entscheid zur weiteren Planung des Bushofs Wetzikon zu fällen.

## Rahmenbedingungen

Der Entscheid des Stadtrates steht in einem gesamtpolitischen Zusammenhang zum Standort Wetzikon und seinen künftigen, verkehrstechnischen Qualitäten. Zudem er hat verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

### *1. Situation öffentlicher Verkehr in Wetzikon*

Der Bahnhof Wetzikon stellt einen zentralen Punkt des öffentlichen Verkehrs dar, dem zumindest eine regionale Bedeutung zukommt. So kreuzen sich im Halbstundentakt fünf S-Bahnen. Dies ist eine Qualität, die kurze Umsteigezeiten sicherstellt und nach Aussage der SBB einen zentralen Fixpunkt bei der Angebotsplanung der S-Bahn darstellt. Ergänzt wird dieses Angebot durch weitere S-Bahnlinien, was in der Summe zu einem Viertelstundentakt führt. Seitens Bahn ist somit immer eine Pulkbildung feststellbar, welche sich auch beim Angebot der VZO widerspiegelt. Die bestehenden Buslinien haben somit das Ziel, den Bahnverkehr sowohl beim Zubringen als auch beim Wegbringen, optimal zu ergänzen. Daraus resultieren für jeden Bus Standzeiten beim Bahnhof von rund zehn Minuten - was wiederum für jeden Bus einen eigenen Standplatz erfordert.

Soll an dieser grundsätzlichen Qualität des ÖV-Knotens in und für Wetzikon festgehalten werden, so ist ein weiterer Ausbau des Busnetzes nur mit zusätzlichen Standplätzen möglich. Berücksichtigt man gleichzeitig das steigende Mobilitätsaufkommen - die VZO bezeichnet den Zuwachs an Buskunden auf jährlich bis zu 5 % - so ist ein Ausbau des Bushofes Wetzikon unumgänglich.

### *2. Stellungnahmen VZO*

Mit Schreiben vom 24. Januar 2008 haben die VZO die Planung der Stadt Wetzikon zum Ausbau des Bushofes ausgelöst. Darin fordern sie den Ausbau der heutigen acht Anlegekanten um zwei, besser gar um vier Standplätze für Gelenkbusse. Da mittlerweile einzelne Aussagen dieses Schreibens überholt sind, haben die VZO auf Bitte der Stadtplanung eine aktuelle Lagebeurteilung vorgenommen und diese mit Schreiben vom 25. Juni 2014 mitgeteilt. Das Fazit der VZO ist eindeutig:

- die Infrastruktur ist veraltet und entspricht in diversen Punkten nicht den gesetzlichen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes
- der heutige Bushof hat seine Kapazitätsgrenze erreicht
- ein weiterer Angebotsausbau am Bahnhof Wetzikon wird auf dem heutigen Bushof verneint

Im Weiteren ist festzuhalten, dass es seitens VZO klare Anforderungen an einen funktionierenden Bushof gibt. So müssen sämtliche Anlegekanten gelenkbustauglich (Typ Mercedes Citaro) und individuell befahrbar sein. Die betriebliche Flexibilität bei der Zu- und Wegfahrt ist für die VZO sehr wichtig. Ausserdem legen die VZO Wert darauf, dass bei den Standortüberlegungen auch dem Umsteiger Bus - Bus Beachtung geschenkt wird.

### *3. Regelung der Zuständigkeiten und Finanzierung*

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) regelt u. a. die Zuständigkeiten zur Erstellung der Infrastruktur. Gemäss § 6 PVG ist die Standortgemeinde für den Zubringerverkehr - und somit auch für den Bushof - verantwortlich. Ist ein Vorhaben für Nachbargemeinden von Bedeutung, so haben sich diese finanziell zu beteiligen. Sofern keine Einigung zu einem Kostenschlüssel gefunden werden kann, wird dieser durch den Regierungsrat festgelegt. Gleichzeitig beteiligt sich der Kanton (ZVV) mit maximal 30 % an Ausgaben, die direkt den Bushof betreffen (Anlegekanten, Verkehrsfläche, Wart- und Haltestelleninfrastruktur usw.). Der Kostenbeitrag des Kantons erfolgt nur an regionale Buslinien, Ortsbuslinien werden nicht unterstützt.

Der Ausbau des Bushofes zieht nach Vorgaben der SBB Infrastruktur einen Ausbau der Personenunterführungen mit sich. Dies wird mit der Sicherstellung der Personenhydraulik begründet und kann je nach Bushofvariante mit einer Erweiterung der bestehenden Personenunterführung oder mit einer zusätzlichen Anlage sichergestellt werden. Nach Angaben der SBB Infrastruktur sind die finanziellen Aufwendungen für beide Varianten vergleichbar. Die Finanzierungspflicht ist im Eisenbahngesetz des Bundes § 18 und im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) § 6 geregelt. Die Finanzierung ist Aufgabe der Standortgemeinde.

Der Gemeinderat (Exekutive) hat sich bereits intensiv mit einem möglichen Kostenteiler mit den Nachbargemeinden auseinandergesetzt und in seinem Beschluss vom 15. Mai 2013 einen Verteilschlüssel festgesetzt. Dieser bildet die Basis für die Verhandlungen; wobei eine erste Information der Nachbargemeinden am 8. Juli 2013 bereits stattgefunden hat.

#### *4. Agglomerationsprogramm des Bundes*

Die Stadt Wetzikon hat den Ausbau des Bushofes ins Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland eingereicht. Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 soll das Oberland von total 33,02 Mio. Franken profitieren, wovon maximal 16,66 Mio. Franken für den Ausbau des Bushofes und die Personenunterführung vorgesehen sind. Dabei handelt es sich um einen Maximalbetrag. Die definitive Kostenbeteiligung beträgt 40 % der effektiven Erstellungskosten.

Der Bushof ist eine Massnahme der A-Liste. Entsprechende Projekte haben innerhalb der Vierjahresperiode 2015 - 2018 eine Bau- und Finanzreife zu erlangen. Die Stadt Wetzikon hat sich per Beschluss des Gemeinderates vom 21. März 2012 entschieden, das Projekt weiter zu bearbeiten und umzusetzen.

#### *5. Eigentumsverhältnisse*

Im gesamten Bahnhofumfeld ist die Stadt Wetzikon kein wesentlicher Grundeigentümer. Südlich der Geleise ist keine Bauparzelle im Besitze der Stadt. Nördlich der Geleise, zwischen Post-, Rapperswiler- und Grüningerstrasse verteilt sich die Arealfläche von total 28'687 m<sup>2</sup> auf 14 Grundeigentümer. Mit 15'921 m<sup>2</sup> ist die SBB der grösste Grundeigentümer. Die Stadt Wetzikon ist Eigentümerin der Parzelle Kat. Nr. 6506 mit einer Grundfläche von 2'287m<sup>2</sup>. Davon werden rund 700 m<sup>2</sup> durch die Poststrasse beansprucht und rund 1'600 m<sup>2</sup> durch den Bushof. Dies entspricht jedoch nur rund der Hälfte des heutigen Bushofes, die übrige Fläche des heutigen Bushofes ist im Besitz der SBB (vgl. Planbeilage Eigentümerparzellen im Bestand).

#### *6. Freiwillige Einigung oder Rechtsweg*

Auf Grund der Eigentumsverhältnisse ist die Stadt Wetzikon für den notwendigen Ausbau des Bushofes auf Grundstücke Dritter angewiesen. Dabei stehen verschiedene Optionen zur Verfügung:

- Einigung mit Grundeigentümer
- Enteignung zur Wahrung der öffentlichen Interessen

Das primäre Ziel dürfte die Einigung mit den Grundeigentümern sein. Sollte sich diese nicht ergeben, so steht der Stadt die Möglichkeit offen, für die notwendigen Schritte ein Enteignungsverfahren einzuleiten. Hierfür wurde im kommunalen Richtplan der nachfolgend erklärte, neue Standort des Bushofes eingetragen. Der Richtplaneintrag ist die rechtliche Voraussetzung, um einen Werkplan nach § 114 ff.

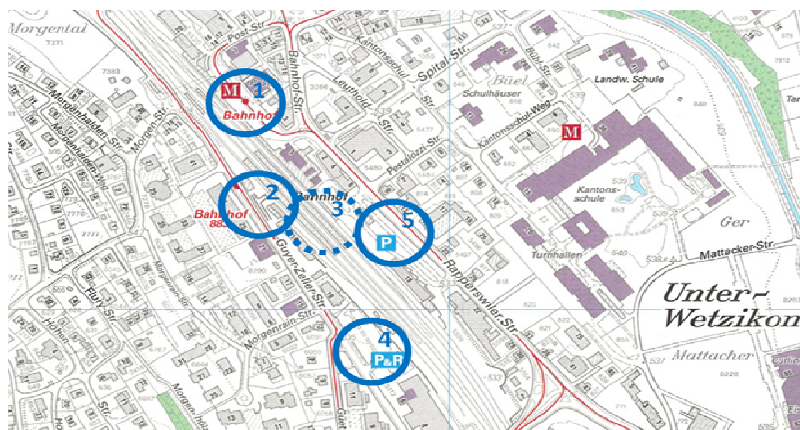
PBG durchzuführen. Via Werkplan kann sich die Stadt Land sichern, welches sie zur Erstellung einer Anlage des öffentlichen Interesses benötigt. Die Genehmigung des Werkplanes schliesst die Erteilung des Enteignungsrechts ein.

## 6. Stellungnahme SBB

Die SBB stellen bei der Planung und Realisation des Bushofes - unabhängig von Grösse oder Lage des Projektes - den zentralen Partner dar. Dabei definiert die SBB Infrastruktur die technischen und betrieblichen Anforderungen an einen funktionierenden ÖV-Knoten. Die SBB Immobilien kann ihr Land nur in Projekte einwerfen, wenn die Auflagen der SBB Infrastruktur erfüllt sind und sie bei einer Projektentwicklung einen positiven Ertrag erwirtschaften.

### Rückblick: getätigte Abklärungen und Erkenntnisse

Das Projekt Bushof startete mit dem Ziel, die steigende Nachfrage mit gleicher ÖV-Qualität kurz- bis mittelfristig zu sichern. Zu fünf verschiedenen, potenziellen Standortvarianten erfolgten schrittweise verschiedene Abklärungen.



Übersichtplan mit potenziellen Standorten

#### a) Standort 1: heutiger Bushof

Die Überprüfung der Ausbaumöglichkeiten des heutigen Standorts, via Machbarkeitsstudie und Vorprojekt, war der erste Planungsschritt. Es zeigt sich, dass auf der vorhandenen Fläche des Bushofes das gewünschte Angebot von 12 Busstandplätzen nicht realisierbar ist. Entsprechend hat man das Areal auf Ausweitungen geprüft sowie Flächen der Rangiergeleise und der Liegenschaft Poststrasse 7 in die Betrachtung integriert.

Weitere Abklärungen zeigten, dass das Projekt in einem schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis stand und dass die MIV-Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr) via Poststrasse zum unlösbaren Problem dieser Standortvariante wird. Die Bushofvariante 01A funktioniert nur, wenn der ganze Bushof unabhängig vom MIV betrieben werden kann. Entsprechend hätte zur Sicherstellung der Erschliessung der bestehenden Liegenschaften die Poststrasse neu im Gegenverkehr betrieben werden müssen. Abklärungen zusammen mit dem Kanton zeigten jedoch, dass dies weder mit einem Kreisell noch mit einer ausgebauten Kreuzung mit LSA möglich ist. Entsprechend hat der Gemeinderat (Exekutive) am 10. Juni 2009

den Auftrag zur Vervollständigung der Grundlagenplanung bewilligt. Das Bahnhofsumfeld sollte umfassend auf seine Potenziale für den Ausbau des Bushofes geprüft werden.

*b) Standort 2: Bushof SUVA (Guyer-Zeller-Strasse)*

Als Ergänzung zum heutigen Bushof mit 8 Standplätzen untersuchte man, ob sich vor dem SUVA-Gebäude auf der Guyer-Zeller-Strasse ein einfacher Bushalt einrichten lässt. Bis anhin findet an dieser Stelle lediglich ein Ausstieg der Passagiere statt. Die Überprüfung zeigte jedoch, dass der Taktausgleich der Busse an der Schellerstrasse zwar möglich ist, dass aber aus logistischen Gründen der Einstieg der Passagiere mit drei bis vier Bussen gleichzeitig auf dem Fahrbahnhof nicht möglich ist. Ein effektiver Ausbau des Standortes mit Wartebuchten wäre die Konsequenz.

Der mögliche Ausbau auf äusserst beengtem Raum wurde in vier Varianten überprüft - jede Organisationsform weist jedoch gewichtige Nachteile auf. Der an der Planung beteiligte Verkehrsplaner gab somit auch ein eindeutig negatives Fazit zum Standort Bushof SUVA, ab. Die SBB hätte zwingend die folgenden Massnahmen verlangt:

- bedachter Warteraum für ca. 300 Personen mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastführung
- Abfahrtsanzeiger
- Lichtsignalanlage (LSA) für Ausfahrt der Busse in die Guyer-Zeller-Strasse
- Massnahmen Tempo 30 für den Bus
- Lichtsignalanlage (LSA) Kreuzung Alpenblick

Entsprechend stellt die Variante Bushof SUVA für den strategischen Entscheid des Stadtrates keine effektive Option dar. Die Lösung führt zu gewichtigen Nachteilen, das Kosten- / Nutzenverhältnis ist schlecht.

*c) Standort 3: Bushof über den Geleisen*

An der Gemeindeversammlung zur Richtplanung vom Dezember 2012 wurde der Gemeinderat aufgefordert den Standort "Bushof über den Gleisen" durch eine Zweckmässigkeitsbeurteilung überprüfen zu lassen. Entsprechend dem Antrag des Souverän erfolgte im August 2013 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung. Die Beurteilung durch das Büro ewp AG, Effretikon, ergab folgende Erkenntnis.

- Eine spürbare Verbesserung würde lediglich durch die Anordnungsvariante Mitteldock erreicht. Aufgrund des historischen Bahnhofgebäudes ist jedoch eine Realisierung nicht möglich.
- Für Velo oder Fussgänger ist der Höhenunterschied unattraktiv.
- Die Variante mit schlanken Stützen, analog dem Bahnhof Chur, könnte lediglich unter Einbindung der angrenzenden Gebäude erreicht werden, welche wiederum Abhängigkeiten verursacht.
- Es ist mit einem Finanzbedarf in der Grössenordnung rund Fr. 120 Mio. zu rechnen.
- Die grossstädtischen Dimensionen des Bushofs über den Gleisen schaffen zwar eine eindrückliche Atmosphäre, widersprechen in ihrer Ausprägung jedoch der Massstäblichkeit Wetzikon's.

Ein Bushof über den Gleisen ist grundsätzlich machbar. Die immensen Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskosten des Bushofs über den Gleisen sind jedoch weder durch die Mehrflächen am Boden noch

durch die Vorteile der Umsteigebeziehungen zu rechtfertigen. Ein Bushof über den Gleisen wird daher als unzweckmässig beurteilt.

Das Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung bestätigte die Einschätzung des Stadtplaners und des damaligen Planungsvorstandes, diese Variante nicht weiter zu verfolgen. Sie vermag weder inhaltlich zu überzeugen, noch ist sie mit prognostizierten Investitionskosten von Fr. 120 Mio. Franken auch nur im Entferntesten finanzierbar. Entsprechend ist das Projekt „Bushof über den Gleisen“ nicht weiter zu verfolgen.

#### *d) Standort 4: Bushof P+R Süd (Guyer-Zeller-Strasse)*

Der Standort des heutigen P+R Süd wurde auf seine Kapazität als Bushof überprüft. Ziel dieser Überlegung ist es, die von Süden zufahrenden Busse auf dieser Seite des Bahnhofes zu parkieren. Damit kann diese Variante nur als Ergänzung eines weiteren Standortes konzipiert werden.

Problematisch ist bei diesem Standort die Erschliessung zu den Perrons der SBB. Die Wegführung via die bestehende Unterführung und dem Trottoir Guyer-Zeller-Strasse ist nicht akzeptabel. Die Umsteigzeiten werden zu gross. Entsprechend hat dieser Standort zur Folge, dass die zusätzliche Personenunterführung (PU) Ost realisiert werden muss.

Als Ergänzung zum heutigen Standort des Bushofes ist der Bushof P+R Süd nur bedingt geeignet. Aus Sicht der ÖV-Planung ist die Splittung des Bushofes diagonal über das Gelände sehr problematisch. Der Umstieg Bus – Bus (z. B. Bus Grüningen nach Bus Bäretswil) führt zu bis zu 400 Meter langen Fusswegdistanzen und die Orientierung für die Passagiere der SBB, welche erstmals in Wetzikon aussteigen, wird erschwert.

Mit seinem Beschluss vom 16. Juni 2010 zur weiteren Projektentwicklung hat sich der Gemeinderat (Exekutive) entschieden, den Standort P+R Süd nicht mehr weiter zu verfolgen. Dies hatte Konsequenzen auf die weitere Planung: auf dem Areal P+R Süd erfolgte in der Richtplanung keine Anmerkung zum Ausbau des Bushofes. Entsprechend fehlt nach Ablauf der Planungszone im September 2014 die rechtliche Grundlage, dieses Grundstück für den Bushof zu beanspruchen.

#### *e) Standort 5: Bushof P+R Nord (Rapperswilerstrasse)*

Dieser Standort hat auf Grund seiner Grösse und seiner Lage am meisten Potenzial, eine langfristige Lösung darzustellen. Leider bestehen auch an diesem Standort viele Abhängigkeiten. Unter Berücksichtigung der bestehenden Bauten lassen sich auf der Fläche des heutigen P+R lediglich acht Anlegekanten realisieren, dies zeigt die entsprechende Machbarkeitsstudie (Variante 1). Mit einem geringfügigen Eingriff in dieses Areal lässt sich somit kein kompakter Bushof realisieren. Es würde eine gesplittete Variante mit dem bestehenden Bushof resultieren. Gleichzeitig ist eine Lösung auf dem P+R Nord nur möglich, wenn die Auflagen der SBB (siehe Abschnitt Rahmenbedingungen) erfüllt sind.

Geht man von der Annahme aus, dass das Gebäude des Güterverlades der SBB aufgehoben werden kann, so ergeben sich ganz neue Varianten (Machbarkeitsstudie Varianten 2 bis 4). So lassen sich auf dem P+R Nord zwölf Anlegekanten ausbilden. Damit stellt dies die einzige Lösung dar, um die von den VZO geforderten Plätze zu erstellen. Dies verlangt jedoch eine Zusammenarbeit mit den SBB, unter Berücksichtigung der damit verbundenen Vorgaben.

#### f) *Fazit zu den Standortvarianten 1 bis 5*

Mit Beschluss vom 10. März 2010 hat der Gemeinderat (Exekutive) Kenntnis von der Grundlagenplanung genommen und entschieden, dass das Grundstück P+R Nord die strategisch beste Variante als zukünftiger Standort des Bushofes darstellt. Entsprechend erfolgte die weitere Planung auf dieses Grundstück fokussiert.

#### **Projekt Bahnhofzentrum Wetzikon**

Wie die Grundlagenplanung zeigt, lässt sich ein kompakter, optimal funktionierender Bushof nur unter Einbezug der bestehenden Bauten lösen. Es gilt, Grundstücke zu erwerben und Gebäude zurückzubauen, um den Bushof zu optimieren. Dies ist alles mit hohen Kosten verbunden. Gleichzeitig stellt ein Bahnhofgebiet eine einmalige Chance dar, eine städtebaulich sinnvolle Verdichtung an zentraler Lage zu verwirklichen. Dies ist jedoch nicht die primäre Aufgabe der Stadt, sondern die von Investoren. Mit Beschluss vom 16. Juni 2010 hat sich daher der Gemeinderat (Exekutive) entschieden, eine Zusammenarbeit mit der Firma Hänseler Immokonzept AG einzugehen. Dieser Zusammenarbeit hat sich die SBB Immobilien angeschlossen - fortan trieb man die Planung gemeinsam voran und drittelt die Planungskosten unter Verzicht auf die Verrechnung von Eigenleistungen der Parteien.

#### a) *Machbarkeitsstudie*

Für die Phase der Machbarkeitsstudie wurde das Planerteam erweitert. Folgende Parteien waren daran beteiligt:

- SBB Infrastruktur
- SBB Immobilien
- Hänseler Immokonzept AG
- Stadt Wetzikon
- CH Architekten (Städtebau)
- ASA AG (Verkehrsplanung)
- VZO

Zusätzliche Besprechungen zu einzelnen Projektvarianten fanden mit dem kantonalen Amt für Verkehr, dem kantonalen Tiefbauamt, der kantonalen Denkmalpflege, dem BFU und der ProVelo statt. Damit resultierte eine breit abgestützte Planung.

Aus rund 70 geprüften Varianten resultierte der Favorit "Bushof Mitte 10+2". Diese Variante beinhaltet die Anordnung des Bushofes entlang der Rapperswilerstrasse in einer Kamm-Aufstellung auf dem Grundstück P+R. Entlang der Geleise bleibt Raum für eine städtebauliche Entwicklung mit entsprechender Wertschöpfung. Die Areale bei der Clientis bis zur Poststrasse, respektive beim VeloPlus bis zur Grüningerstrasse, können separat realisiert werden.

Mit dieser Variante, dokumentiert im Bericht Machbarkeitsstudie Bahnhofzentrum Wetzikon vom 7. Dezember 2011, konnten die Bedürfnisse sämtlicher Parteien befriedigt werden.

### *b) Überprüfung der Machbarkeitsstudie*

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie hinterfragte die Projektgruppe das erreichte Resultat nochmals kritisch. Die Hänseler Immokonzert AG und SBB Immobilien AG beurteilten das Projekt positiv.

Man hat aber auch die grundsätzliche Konzentration des Bushofes auf dem Areal des heutigen P+R nochmals kritisch hinterfragt. Dies geschah im Rahmen einer Machbarkeitsstudie über die Standorte des heutigen Bushofes, über den Standort SUVA und über den Standort P+R Nord. Diese wurden mit unterschiedlichen Bushofsystemen und Kombinationen betrachtet - es resultierten 6 Vergleichsvarianten. Die Bewertung der Varianten erfolgte im Rahmen einer Nutzwertanalyse zu den Kriterien:

1. VZO - Qualität Bushof (Sicht Kunde und Betreiber)
2. SBB - Qualität ÖV-Knoten (Umstieg Zug/Bus, LV-Qualität, MIV-Qualität)
3. Stadträumlicher Kontext
4. Wirtschaftsfaktoren (Kosten/Nutzen, Attraktivität, Wirtschaftlichkeit)

Dabei erreichte der Standort Mitte auf dem heutigen P+R Nord klar das beste Ergebnis - unabhängig davon, ob 10 oder 12 Anlegekanten realisiert werden (vgl. Nutzwertanalyse für Bushof West und Mitte vom 04/2012).

### *c) Studienauftrag*

Die Hänseler Immokonzert AG, die SBB Immobilien und die Stadt Wetzikon haben 2013 zusammen ein städtebauliches Konkurrenzverfahren über das Bahnhofsareal nördlich der Bahngelise auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie durchgeführt. Es haben sich vier Teams aus den Bereichen Verkehrsplanung und Architektur beteiligt. Am Schluss des Verfahrens vermochte keine der Studien sämtliche Kriterien vollumfänglich zu erfüllen, weshalb die Jury eine Weiterbearbeitung von zwei Teams empfohlen hat (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag Bahnhofzentrum Wetzikon vom 25. Oktober 2013). Auf Grund der gescheiterten Zusammenarbeit mit der Hänseler Immokonzert AG hat diese Weiterbearbeitung jedoch nicht stattgefunden.

Als Ergebnis resultierten zwei konkrete Projektansätze, die der Stadt wesentliche Optionen im weiteren Vorgehen offen lassen. Gleichzeitig stellt das Verfahren eine Absicherung dar, dass das Potenzial für den öffentlichen Verkehr und für die städtebauliche Entwicklung optimal ausgeschöpft ist.

### *d) Kosten des Verfahrens Bahnhofzentrum (Nachtragskredit z. Hd. Stadtrat in eigener Kompetenz)*

Der Gemeinderat (Exekutive) hat am 19. September 2012 den Betrag von Fr. 150'000.-- bewilligt und später diskussionsweise weitere Fr. 100'000.-- für die Planungen zum Bahnhofzentrum in Aussicht gestellt. Ein eigentlicher Kreditbeschluss über diese Fr. 100'000.-- erfolgte auf Grund der Kündigung der Zusammenarbeit durch Hänseler Immokonzert nicht; das weitere Vorgehen ist seit Januar 2014 offen. Deshalb ist nun ein entsprechender Kredit durch den Stadtrat zusammen mit dem Entscheid zum weiteren Vorgehen zu fällen. Aktuell hat die Stadt Wetzikon bislang Fr. 219'666.35 in das Projekt Bahnhofzentrum investiert. Die Aufteilung gliedert sich wie folgt:

Phase Machbarkeitsstudie (Rechnungen 03.10.2011 – 30.06.2012)	
- CH Architekten	Fr. 89'692.50
- ASA AG	Fr. 91'959.85
- Diverses	Fr. 3'868.30
Phase Studienauftrag (Rechnungen 29.08.2012 – 27.01.2014)	
- Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG	Fr. 84'225.05
- ASA AG	Fr. 24'244.65
- GSP, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG	Fr. 22'474.80
- Architekten	Fr. 140'000.00
- Fachpreisrichter	Fr. 19'833.65
- Modellbau	Fr. 9'547.20
- ECAS AG	Fr. 27'216.00
- EBENBERGER.KOMMUNIKATION	Fr. 49'816.55
- Diverses	Fr. 5'590.85
Phase Richtprojekt (Rechnungen 18.11.2013 – 29.05.2014)	
- Ernst Basler + Partner	Fr. 75'693.25
- EBENBERGER.KOMMUNIKATION	Fr. 7'242.75
- Friedlipartner AG	Fr. 3'283.20
Kosten Gesamtprojekt Bahnhofzentrum (2011-2014)	Fr. 654'688.60
Abzug Rechnung Ernst Basler + Partner	Fr. <u>8'621.10</u>
Total	Fr. <u>646'067.50</u>

Diese Kosten wurden anteilmässig verteilt und wie folgt aufgegliedert:

⅓ Anteil Hänseler Immokonzep AG	Fr. 215'355.85
⅓ Anteil SBB Immobilien zuzüglich ⅓ Rechnung Ernst Basler + Partner	Fr. 219'666.35
⅓ Anteil Stadt Wetzikon zuzüglich ⅓ Rechnung Ernst Basler + Partner	Fr. <u>219'666.35</u>
Total	Fr. <u>654'688.60</u>

Für die Planungsleistungen bewilligte der Gemeinderat (Exekutive) am 19. September 2012 einen Kredit von Fr. 150'000.--. Zum Zeitpunkt der Liquidation der Zusammenarbeit zur koordinierten gemeinsamen Entwicklungsplanung der Parteien per 30. Mai 2014 liegen von allen Parteien akzeptierte, berechnete Kosten für das erarbeitete bisherige Gesamtprojekt von Fr. 654'688.60 inkl. MWSt. vor. Im Rahmen dieser vertraglich abgeschlossenen Leistungen, soll ein Nachtragskredit von Fr. 80'000.-- in eigener Kompetenz des Stadtrats bewilligt werden. Die Stadt und alle weiteren Parteien haben die Auflösung der kooperativen Planungsgemeinschaft schriftlich bestätigt.

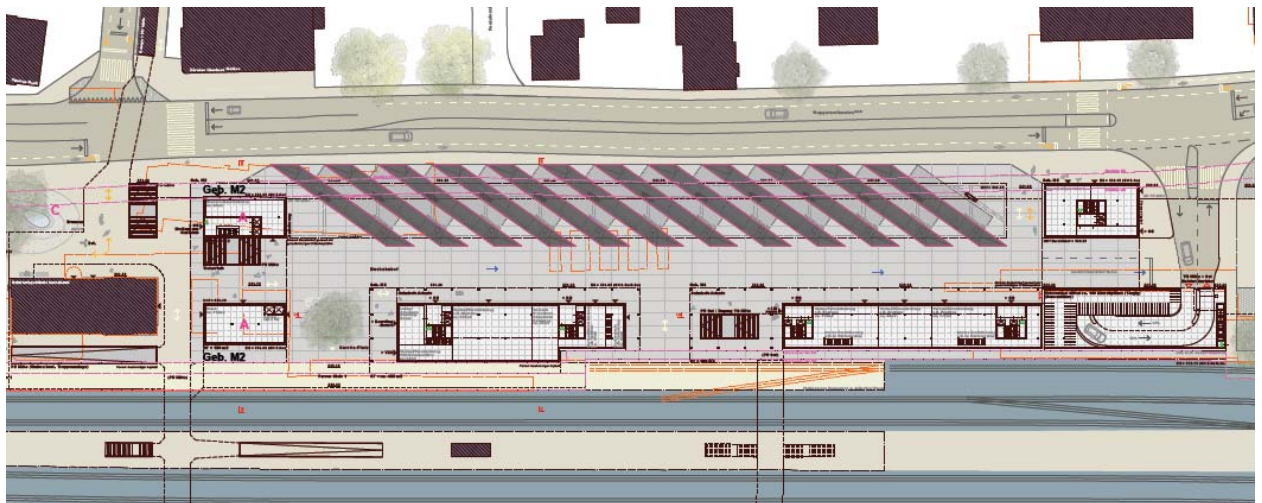
### Aktueller Planungsstand

Nach Ausstieg der Hänseler Immokonzep AG überprüfte man das Ergebnis des Studienauftrages auf die geänderten Rahmenbedingungen hin. Dabei stellten die Anzahl zur Projektweiterentwicklung notwendigen Grundeigentümer, die Etappierbarkeit des Gesamtprojektes und die Finanzierung zentrale Aspekte

der Überlegungen dar. An der Sitzung vom 22. Mai 2014 wurden mit der SBB Immobilien und der SBB Infrastruktur eine Auslegeordnung getätigt und das Studienauftragsprojekt von Feddersen & Klostermann als Grundlage für die weiteren Überlegungen bestimmt (vgl. Protokoll vom 22. Mai 2014 inkl. Folien).

Das Projekt von Feddersen & Klostermann positioniert auf dem Areal des heutigen P+R zwölf Busanlegekanten in der "Kammaufstellung". Die Busbuchten werden direkt aus der Rapperswilerstrasse angefahren, was die von den VZO geforderte betriebliche Flexibilität erfüllt. Der Bushof ist kompakt, die Orientierung für die ÖV-Kunden äusserst einfach und die Wegstrecken ab der PU-Mitte und der neu zu erstellenden PU-Ost sind kurz. Das Projekt erfüllt generell sämtliche Kriterien an einen optimal funktionierenden Bushof.

Planungsrechtlich ist für dieses Projekt ein Gestaltungsplan, Perimeter Bahnbetriebsgebäude bis Ausfahrt P+R, erforderlich. Dies entspricht den Vorgaben der revidierten Bau- und Zonenordnung.



Projekt Feddersen & Klostermann, Abschnitt Clientis bis Ausfahrt heutiger P+R/Rückbau Schweizerhof

### Kosten öffentliche Hand

Verschiedene Kostenplaner haben das Projekt Feddersen & Klostermann bezüglich Erstellungskosten und Ertragswert geprüft. Die SBB gehen von einer Investition von rund 78 Millionen Franken aus. Die Kostenabgrenzung für die Infrastrukturanlagen der öffentlichen Hand ist hingegen wesentlich komplexer. Die Rahmenbedingungen betreffen den Erwerb privater Liegenschaften, Landerwerb SBB, Abgrenzung Rückbau- und Erstellungskosten zum Hochbau. Diese noch unklaren Rahmenbedingungen und die Diskussion zur angestrebten Qualität der öffentlichen Räume und der Bushofüberdachung sind noch nicht geführt.

Bezüglich der Kosten liegt eine Grobschätzung (+/- 30 %) zum Projekt Feddersen & Klostermann, Bereich Mitte, vor. Diese weist das Sparpotenzial der Infrastrukturkosten gegenüber der Eingabe des Agglomerationsprogramms aus.

Was	Kostenschätzung Agglomerationsprogramm	Schätzung Sparpotential Richtprojekt F & K	Abzug Landerwerb (gerundet)	Erwerb Flächen und Gebäude (Annahme)	Schätzung Kosten Richtprojekt F & K (gerundet)
AP-Massnahme 1 Bushof 10+2 mit PU Ost	38'600'000	0	- 17'000'000	+ 6'000'000	27'600'000
AP-Massnahme 2 Veloparkierung	9'700'000	- 9'200'000	0	0	500'000
AP-Massnahme 3 PP-Anlagen MIV	300'000	0	0	0	300'000
AP-Massnahme 4 Stadtaufwertung	9'500'000	- 1'000'000	0	0	8'500'000
<b>Total</b>	<b>58'100'000</b>	<b>- 10'200'000</b>	<b>- 17'000'000</b>	<b>+ 6'000'000</b>	<b>36'900'000</b>

Die Erstellungskosten sind unter den Kostenträgern Bund, ZVV, Nachbargemeinden und Stadt Wetzikon aufzuteilen. Auch hier ist nur eine grobe Annäherung möglich. Diese erfolgt unter folgenden Annahmen:

- Der Bund beteiligt sich mit 40 % gemäss Prüfbericht vom 26. Februar 2014.
- Der ZVV beteiligt sich mit 30 % an den verbleibenden Kosten für den Bushof (Kostenbeteiligung an 10 von 12 Standplätzen, ohne PU).
- Die Nachbargemeinden akzeptieren den Kostenschlüssel, welcher der Gemeinderat am 15. Mai 2013 festgelegt hat und beteiligen sich auch an den Kosten der PU (Personenunterführung).

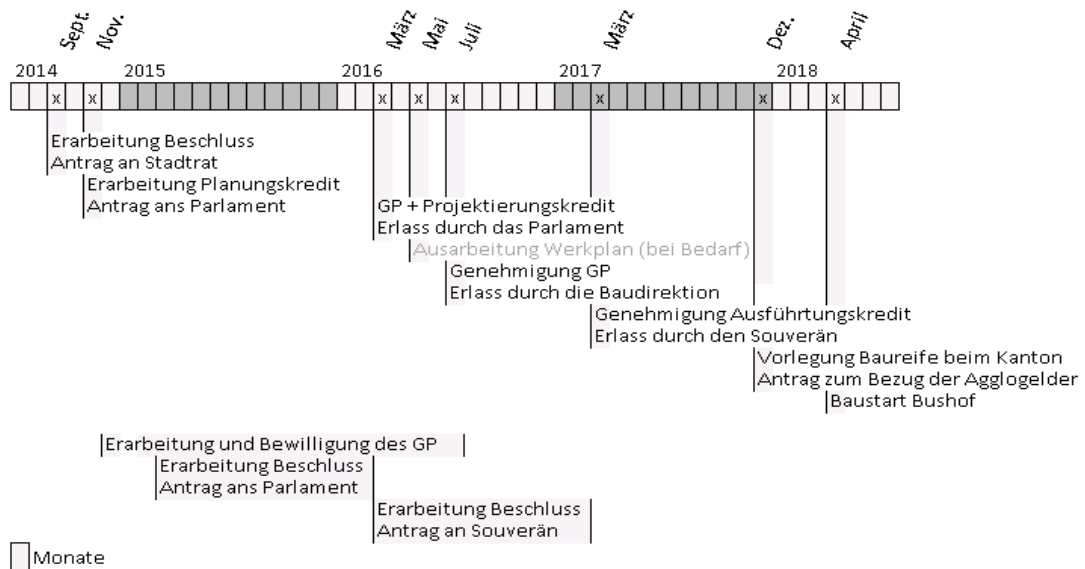
Was	Schätzung Kosten Richtprojekt F & K (gerundet)	Beteiligung Bund	Beteiligung ZVV (Abschätzung)	Beteiligung Nachbargemeinden (gem. GRB)	Schätzung Kosten Wetzikon
AP-Massnahme 1 Bushof 10+2 mit PU Ost	27'600'000	- 9'500'000	- 2'800'000	- 8'400'000	6'900'000
AP-Massnahme 2 Veloparkierung	500'000	-170'000	0	0	330'000
AP-Massnahme 3 PP-Anlagen MIV	300'000	- 100'000	0	0	200'000
AP-Massnahme 4 Stadtaufwertung	8'500'000	-2'900'000	0	0	5'600'000
<b>Total</b>	<b>36'900'000</b>	<b>-12'670'000</b>	<b>- 2'800'000</b>	<b>- 8'400'000</b>	<b>13'030'000</b>

Die Finanzierung der genannten Kosten kann im heutigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden.

### Notwendige nächste Schritte

Um die Entrichtung der Bundesbeiträge zu sichern, ist gemäss Terminplan die Baureife des Projektes vorzuweisen.

Terminplan:



Notwendige Meilensteine (Phasenplan)

Das vorgegebene Terminprogramm, mit dem Ziel, dass im März 2016 der genehmigte Gestaltungsplan vorliegt, beinhaltet keine Reserven und setzt eine Kreditvergabe für die Erarbeitung des Gestaltungsplans im November 2014 voraus.

Erwartete Kosten zur Ausarbeitung des Gestaltungsplans:

- Gestaltungsplan gemäss Offerte R+K	Fr. 105'000.--
- Zusatzaufwendungen zu GP	Fr. 15'000.--
- Geologe	Fr. 30'000.--
- Verkehrsplaner	Fr. 40'000.--
- Architekt	Fr. 40'000.--
- Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 30'000.--
- Jurist	Fr. 30'000.--
- Unvorhergesehenes	Fr. 10'000.--
<b>Total</b>	<b><u>Fr. 300'000.--</u></b>

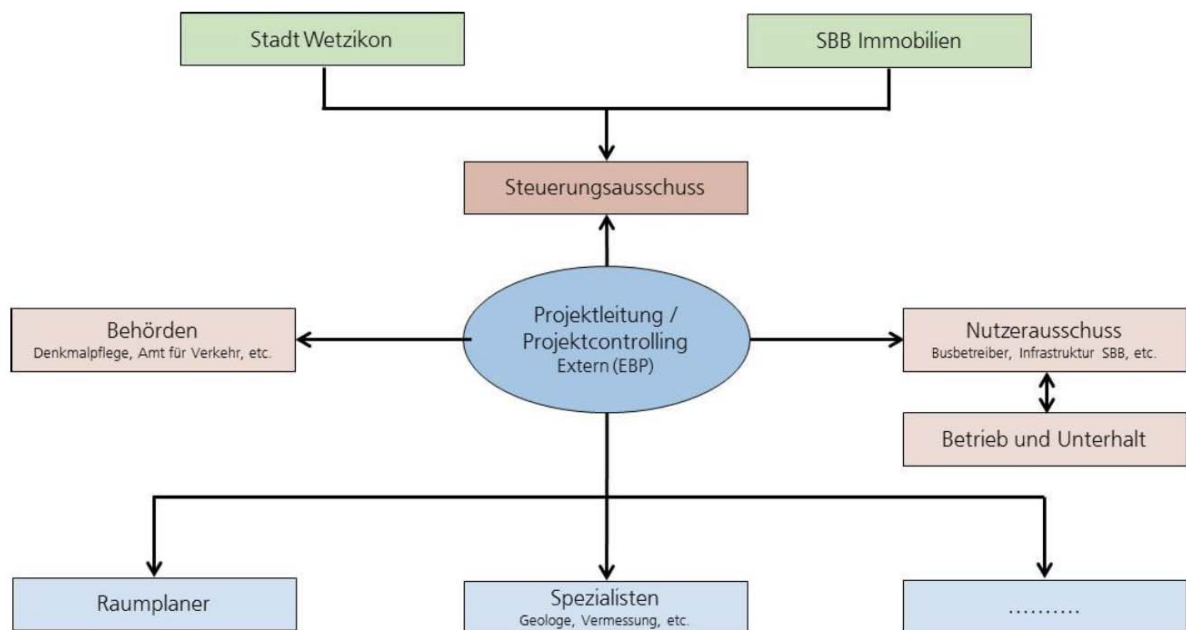
Die Kosten zur Ausarbeitung des Gestaltungsplans basieren auf Erfahrungswerten der Stadt-/Fachplaner. Es wird erwartet, dass sich die Kosten im Rahmen von +/- 15 % bewegen, was einen Antrag an den Grossen Gemeinderat voraussetzt. Ausgenommen sind mögliche Kosten für ein Enteignungsverfahren oder die Erstellung eines Werkplans.

Gleichzeitig sind mit den SBB Immobilien die weiteren Planungen sowie die Landrechte für den Bushof vertraglich zu sichern. Sobald die Regelungen vorliegen, können die Kredite zur Finanzierung des Bushofes berechnet und dem Grossen Gemeinderat zum Entscheid vorgelegt werden.

Der Ausführungskredit ist auf die Kreditentscheide der Nachbargemeinden abzustimmen. Die Verhandlungen mit den Nachbargemeinden sind unmittelbar nach dem Kreditantrag ans Parlament aufzunehmen.

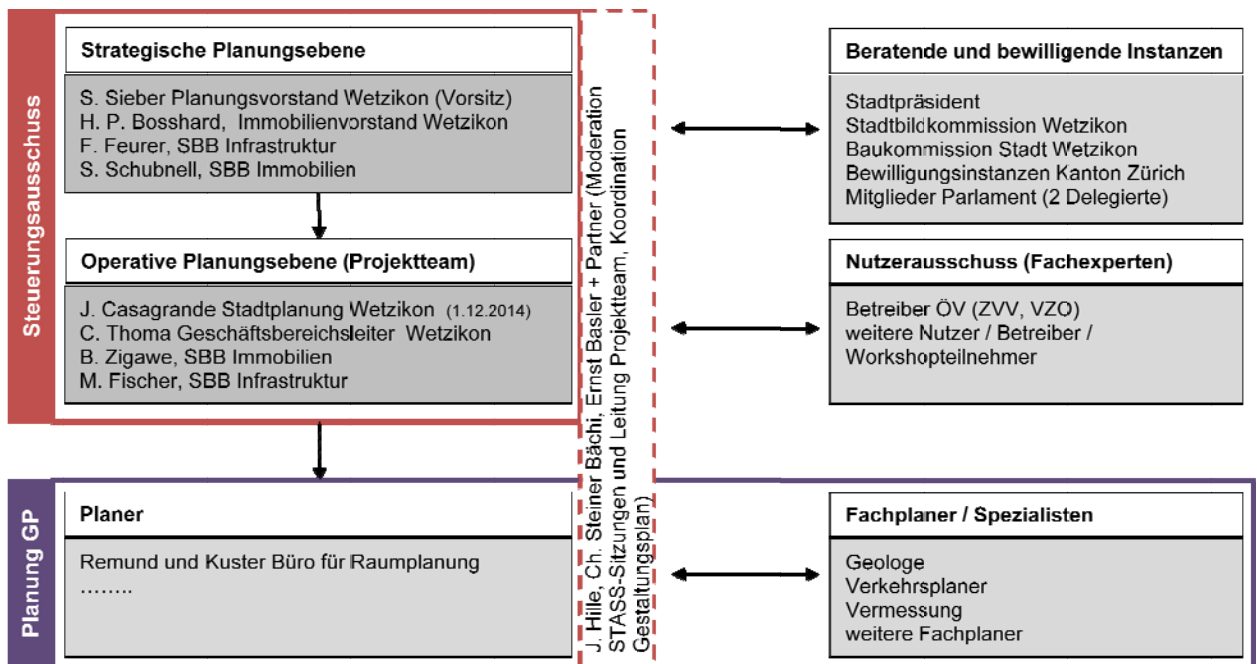
### Zuständigkeiten

Für die Weiterführung des Projekts Bushof wird eine Projekt-/Steuergruppe durch die Planungsvorsteherin einberufen. Die eingeladenen Personen sind angehalten, das Projekt mit bestem Wissen und Gewissen zu begleiten und zu unterstützen.



### Projektorganisation

Die vakante Stelle „Stadtplanung“ wird erst im Dezember 2014 neu besetzt. Bis Ende Dezember 2014 wird das Projekt deshalb in einem Mandat durch Ernst Basler + Partner begleitet. Ernst Basler + Partner wurde bereits in der Zusammenarbeit Hänsseler Immokonzep AG, SBB Immobilien AG und der Stadt Wetzikon in der Funktion als Vermittler eingesetzt.



Steuerungsausschuss geleitet durch die Planungsvorsteherin der Stadt Wetzikon

## Erwägungen

Die Kostenüberschreitung für das Verfahren Bahnhofszentrum 2011 - 2014 gemäss der vorliegenden Abrechnung haben alle Vertragspartner (Hänseler Immokonzert AG und SBB Immobilien AG sowie die Stadt Wetzikon) gleichermassen akzeptiert. Im Hinblick auf die Agglomerations-Gelder war ein Planungsstopp zum Zeitpunkt der Überschreitung nicht angezeigt.

Die Auswertung der verschiedenen Varianten zum Bushof erfolgte äusserst seriös, war anspruchsvoll und zeitintensiv. Das Projekt Bushof über den Gleisen mit Kosten von bis zu Fr. 120 Mio. wird als unrealistisch befunden. Es gelten jedoch auch weitere Positionen dieser Variante als nicht zielführend. Der Nutzen und Aufwand kann in keiner Weise gerechtfertigt werden. Aus Sicht des Stadtrates vermochte schliesslich einzig das Projekt von Feddersen & Klostermann zu überzeugen. Dieses Projekt bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Gestaltungsplans.

Im Hinblick auf den Terminplan gilt es nun, den Gestaltungsplan für das Areal Mitte (Bushof) auszuarbeiten.

Der straffe Zeitplan lässt es nicht zu, dass mit der Fortführung der Arbeiten zugewartet wird, bis die vakante Stelle "Stadtplaner" besetzt und diese Person eingearbeitet ist. Deshalb ist es richtig, als Überbrückung bis Ende Dezember 2014 diese Arbeiten im Mandat an die Ernst Basler + Partner zu vergeben. Die dafür anfallenden Kosten von total Fr. 50'000.-- sind im Budget 2014 enthalten (Konti 1.104.5810.03 und 1.104.3181.00).

### Der Stadtrat beschliesst:

1. Gemäss vorliegender Abrechnung wird zu den bewilligten Planungskosten (2011 - 2014) von Fr. 150'000.-- gemäss Beschluss vom 19. September 2012 zu Lasten Konto 1.104.5810.02 ein Nachtragskredit von Fr. 80'000.-- in eigener Kompetenz durch den Stadtrat bewilligt.
2. Zur umgehenden Projektbegleitung durch ein externes Planungsbüro wird ein Mandat an Ernst Basler + Partner vergeben und dafür zu Lasten der Laufenden Rechnung ein Kredit von total Fr. 50'000.-- (je Fr. 25'000.-- auf den Konti 1.104.5810.03 und 1.104.3181.00) bewilligt.
3. Das Projekt Bushof von Feddersen & Klostermann mit dem angestrebten Ausbau auf 12 Anleganten ist weiterzuverfolgen.
4. In Anlehnung an die Zweckmässigkeitsbeurteilung durch die Firma ewp AG, Effretikon, verzichtet der Stadtrat auf die weitere Planung "Bushof über den Gleisen".
5. Die Hochbau- und Planungsvorsteherin und der Finanz- und Immobilienvorstand werden beauftragt, mit den Grundeigentümern die Verhandlungen aufzunehmen.
6. Dem Grossen Gemeinderat wird beantragt, er möchte folgenden Beschluss fassen:  
(Referent: Stadträtin Susanne Sieber)

*Kreditbewilligung Fr. 300'000.-- für die Weiterführung des Projektes Bushof sowie für die Ausarbeitung eines öffentliche Gestaltungsplans im Abschnitt Bahnbetriebsgebäude bis Ausfahrt P + R*

### Stadtrat Wetzikon



Ruedi Rüfenacht  
Präsident



Kurt Utzinger  
Stadtschreiber i. V.

### Mitteilung an

- Parlamentssekretär (mit Akten)
- Ressortvorsteherin Hochbau + Planung
- Stadtpräsident
- Stadtplaner
- Abteilung Bau + Planung
- Geschäftsbereichsleiter Finanzen + Immobilien
- Geschäftsbereichsleiter Bau, Infrastruktur + Sport

cth/kut/ssi/mpe