

# Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon

Stadt Wetzikon  
Schweizerische Bundesbahnen SBB

verabschiedet durch die Steuerungsgruppe am 12. Mai 2025



## **Auftraggeber und Gesamtprojektleitung**

Philipp Henninger, Co-Projektleitung Stadtplanung, Stadt Wetzikon

Andrea Smith, Co-Projektleitung SBB Immobilien, Anlageobjekte Entwicklung Central (AEC)

## **Strategische Projektleitung**

Pascal Bassu, Stadtpräsident, Stadt Wetzikon

Stefan Lenz, Stadtrat, Ressort Hochbau +Planung, Stadt Wetzikon

Salomé Mall, SBB Immobilien, Teamleiterin AEC (bis Juli 2024)

Samira Neuse, SBB Immobilien, Teamleiterin AEC (ab August 2024)

Jürg Zimmermann, SBB Infrastruktur, Stv. Leiter Perimeter Nord

Thomas Gerber, Bereichsleiter Bau, Planung + Umwelt, Stadt Wetzikon, Beratungsmitglied

Heinz von Moos, Beratungsmitglied (bis Dezember 2022)

## **Planungsteam**

Nathalie Bohez, Gesamtleitung Planungsteam, Metron Raumentwicklung

Beat Suter, Gesamtleitung Planungsteam, Metron Raumentwicklung

Bernadette Knörzer, Gesamtleitung Planungsteam, Metron Raumentwicklung

Marcel Jäggi, pool Architekten

Joris Allemann, pool Architekten

Alexander Schuech, LORENZ EUGSTER, Landschaftsarchitektur und Städtebau

Federica Bernadelli, LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau

Ruedi Häfliger, Metron Verkehrsplanung

Flurin Weber, Metron Verkehrsplanung

Samuel Urech, Metron Verkehrsplanung

Sylvie Thomann, Metron Verkehrsplanung

Alen Sandmann, dsp Ingenieure + Planer

Andreas Frei, dsp Ingenieure + Planer

## **Partizipation & Moderation**

Roman Dellsperger, moderat GmbH

Claudio Hunger, moderat GmbH, Support

Monika Klingele, Klingele Stadtplanung, Gespräche Grundeigentümerschaften

## **Öffentlichkeitsarbeit**

Luzia Zollinger, Fachfrau Kommunikation, Stadt Wetzikon

Christian Sutter, evoq communications AG

Daniel Kuster, evoq communications AG

Titelbild: Zielbild, Planungsteam Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon

## Inhaltsverzeichnis

1	In Kürze .....	7
2	Anlass und Ziele .....	8
2.1	"Stradtraum Bahnhof Wetzikon" Entwicklungsabsichten Stadt und SBB.....	8
2.2	Projektorganisation .....	9
2.3	Workshops mit Kernteam und Forum.....	10
2.4	Prozess Masterplan .....	13
2.5	Politischer Prozess und Umsetzung .....	14
3	Konzeptionelle Festlegungen Masterplan .....	15
3.1	Perimeter .....	15
3.2	Instrument Masterplan .....	17
3.3	Zielbild .....	18
3.4	Bebauung und Nutzung .....	21
3.5	Freiräume .....	34
3.6	Verkehrsdrehscheibe .....	38
3.6.1	Bushof Poststrasse und Bushof Guyer-Zeller-Strasse .....	40
3.6.2	Fussverkehr und Querungen .....	42
3.6.3	Veloverkehr und Veloinfrastruktur .....	45
3.6.4	Erschliessung Motorisierter Individualverkehr und Parkierung .....	47
4	Übersicht Schlüsselemente (S1 – S15) .....	50
4.1	Massnahmenblätter Schlüsselemente.....	52
4.2	Koordination Arealentwicklungen und Gestaltungsplanvorgaben.....	65
4.3	Entwicklungshorizont Teilprojekte.....	68
5	Verabschiedung Masterplan .....	70
5.1	Verabschiedung Steuerungsgruppe.....	71
	Anhang: Plandarstellungen A3.....	72
A	Zielbild Stadtraum Bahnhof Wetzikon .....	72
B	Bebauung und Nutzung Bahnhof Wetzikon.....	72
C	Freiraum Bahnhof Wetzikon.....	72
D	Machbarkeit Verkehrsdrehscheibe Bushof Poststrasse .....	72
E	Verkehrskonzept Schemata .....	72
F	Schlüsselemente Bahnhof Wetzikon .....	72

## Vorwort

Liebe Wetzikerinnen und Wetziker

Die Entwicklung des "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" ist ein Generationenprojekt und eine einmalige Chance für unsere Stadt. Wir wollen hier ein lebendiges Quartier schaffen, das voller Chancen und Möglichkeiten für das wachsende Wetzikon ist. Mit dieser Zielsetzung erarbeitete die Stadt Wetzikon gemeinsam mit der SBB und weiteren Interessensgruppen einen Masterplan mit einem Zielbild.

Der Bahnhof Wetzikon ist weit mehr als eine Verkehrsdrehscheibe, welche das Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln wie Auto, Zug, Bus, Velo oder Sharing-Angeboten 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.

Mit dem "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" stellen wir die Weichen für eine zukunftsgerichtete Entwicklung dieses wichtigen Stadtteils. Der Masterplan ist das Ergebnis einer intensiven und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wetzikon, der SBB, den involvierten Grundeigentümerschaften und weiteren Anspruchsgruppen. Gemeinsam haben wir das Zielbild erarbeitet, das 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.

Unser Ziel ist klar: Der Bahnhof Wetzikon soll zu einem Ort werden, an dem Wetzikerinnen und Wetziker, Besucherinnen und Besucher sowie Reisende gerne ankommen, verweilen und sich treffen. Die geplante Weiterentwicklung umfasst darum nicht nur einen modernen, regionalen Bushof und optimierte Umsteigeverbindungen, sondern auch vielfältige Nutzungen, Freiräume sowie eine städtebauliche Gestaltung, die Lebensqualität und Identität für unsere Stadt schafft.

Die Erarbeitung dieses Masterplans war nur durch das Engagement und die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten möglich. Ihre Beiträge, Perspektiven und Ideen haben entscheidend dazu beigetragen, dieses gemeinsame Projekt auf eine breite und tragfähige Basis zu stellen. Dafür möchten wir uns herzlich bedanken.

Mit dem vorliegenden Masterplan haben wir ein starkes Fundament gelegt, um den "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" in den nächsten 15 Jahren Schritt für Schritt zu einem Vorzeigeprojekt für Mobilität, Stadtentwicklung und Lebensqualität zu transformieren.

Packen wir es gemeinsam an – wir danken Ihnen für die Unterstützung.



Stadt Wetzikon

Stefan Lenz  
Stadtrat  
Ressort Hochbau + Planung



SBB Immobilien AG

Samira Neuse  
Teamleiterin  
Anlageobjekte Entwicklung Central

## Glossar

AP	Agglomerationsprogramm
ASTRA	Bundessamt für Strassen
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
GE	Grundeigentümer:Innen
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GP	Gestaltungsplan
K+R	Kiss+Ride
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nationalstrasse	Damit ist der Abschnitt Rapperswiler- / Bahnhof- / Zürcherstrasse im Stadtraum Bahnhof Wetzikon gemeint.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PP	Parkplätze
P+R	Park+Ride
PU	Personenunterführung
PÜ	Personenüberführung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SETA	Areal der Bosshard-Bühler & Co. AG
Speko	Spezialkommission des Parlaments
VAP	Veloabstellplätze
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG

## 1 In Kürze

### Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon

Der Masterplan zeigt die von der Stadt Wetzikon und der SBB gemeinsam angestrebte Entwicklungsstrategie für den "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" auf. Dabei werden nicht nur Ideen und Pläne für die Gestaltung des Stadtraums erarbeitet, sondern auch Aussagen zu Kosten, Verantwortlichkeiten und Machbarkeiten getroffen. Im zukünftigen "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" soll eine attraktive Verkehrsdrehscheibe und ein lebendiges Quartier mit vielfältigen Nutzungen und Freiräumen entstehen. Im Fokus steht die Neugestaltung des Bahnhofsareals mit der Erneuerung des Bushofs sowie der Parkierung, eine verbesserte Erreichbarkeit – insbesondere für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen – sowie die Anbindung an die umliegenden Quartiere. Der Masterplan umfasst:

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

Der vorliegende Bericht (Schritt 3 des Prozesses) fasst die zentralen Erkenntnisse aus dem gesamten Planungsprozess zusammen. Vorausgegangen ist der Schritt 1 "Zielkatalog, Schlüsselemente, Lösungsansätze" und Schritt 2 "Machbarkeitsstudien, Entscheid für Bestvariante und Vertiefung Zielbild", welche in separaten Berichten (Zwischenbericht Schritt 1 und Zwischenbericht Schritte 2 und 3) dokumentiert wurden.

Im Masterplan werden die konzeptionellen Inhalte zur Bebauung, den Nutzungen, den Freiräumen, den Arealentwicklungen und den Bestandteilen der Verkehrsdrehscheibe sowie des Zielbilds beschrieben und in den Plänen abgebildet (Kap. 3).

Die Schlüsselemente, bzw. die erforderlichen Infrastrukturobjekte werden in den Massnahmenblättern beschrieben (Massnahmenbeschrieb, Zuständigkeit, Koordinationsaufgaben und Abhängigkeiten) sowie die Vorgaben zur Qualitätssicherung der abgestimmten Infrastruktur- und Arealentwicklungen mit Gestaltungsplanpflicht definiert (Kap. 4).

Der Masterplan wurde durch die Steuerungsgruppe verabschiedet, welche sich aus Entscheidungsträger/innen der Stadt und der SBB zusammensetzt. Damit verpflichten sich die beiden Planungspartner, die zukünftige Entwicklung und die erforderlichen Planungsinstrumente auf den Masterplan abzustützen (Kap. 5). Der Masterplan hat für die Stadt selbstbindenden Charakter.

## 2 Anlass und Ziele

### 2.1 "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" Entwicklungsabsichten Stadt und SBB

#### Absichten der Stadt Wetzikon

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 an. Im Zentrum stehen ein leistungsfähiger Bushof, ein modernes Angebot für die Veloparkierung, sowie eine gute Anbindung an die benachbarten Quartiere und eine gute Durchwegbarkeit des Bahnhofsgiets für den Langsamverkehr.

Hinsichtlich des Städtebaus soll sich das Bahnhofsgiet 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.

#### Absichten der SBB

Die SBB beabsichtigt eine Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wetzikon, um das grosse Potential des Bahnhofareals für die Öffentlichkeit, die Kundschaft des Bahnhofs Wetzikon und Mieter der SBB, wie auch für den Wirtschaftsstandort der Stadt Wetzikon nutzbar zu machen. Sie ist interessiert an der Sicherstellung einer qualitativ guten und attraktiven Erreichbarkeit der Publikumsanlagen. Darüber hinaus plant sie eine Projektentwicklung von Anlageobjekten mit gemischter Nutzung. 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.

Eine umfangreichere Abhandlung der gemeinsamen Entwicklungsziele der Stadt und der SBB findet sich im Kapitel 3 "konzeptionelle Festlegungen", wo diese nach Themen strukturiert sind.

## 2.2 Projektorganisation

Die Trägerschaft des Gesamtprojekts liegt bei der Stadt Wetzikon und bei der SBB. Für den Planungsprozess zum Projekt "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" haben sie eine kooperative Projektorganisation gebildet (s. Abb. 2).

Begleitet wurde das Projekt durch die Spezialkommission (Speko), welche sich aus Vertretungen der Fraktionen des Stadtparlaments zusammensetzt. In regelmässigen Sitzungen wurde die Speko über die Entwicklungen im Projekt informiert und zu einzelnen Fragestellungen abgeholt.

Der Einbezug der Grundeigentümerschaften im Planungssperimeter sowie ausgewählter Interessengruppen und der Mitglieder der Speko erfolgte im Rahmen regelmässig durchgeführter Foren (s. Rahmen in Abb. 2). In den Foren mit jeweils rund 60 - 70 Teilnehmern konnten die vielfältigen Interessen und Erwartungen eingebracht resp. abgeholt und im Planungsprozess aufgenommen werden. Viele Aspekte wurden in den Foren gemeinsam erläutert, diskutiert und abgewogen.

Im "Kernteam" waren die Fachstellen der Stadtverwaltung, der SBB und der VZO vertreten. Zudem wurden diverse externe Fachexpertinnen und -experten sowie externe Fachstellen (Region Zürcher Oberland RZO, kantonale Denkmalpflege, kantonales Tiefbauamt) eingeladen (s. Rahmen in Abb. 2).

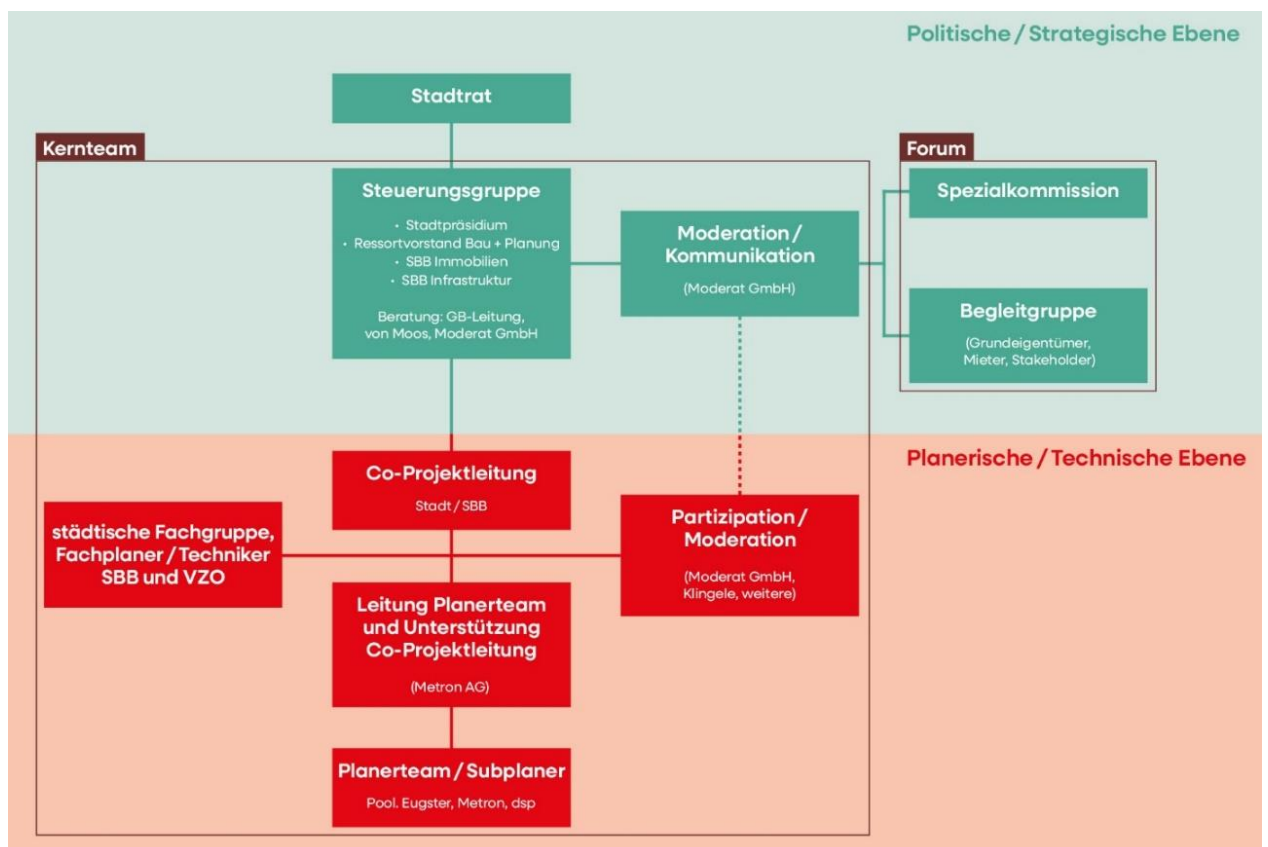


Abbildung 1: Organigramm Planungsprozess Masterplan (Grafik evoq)

## 2.3 Workshops mit Kernteam und Forum

Der Gesamtprozess wurde mit vier halböffentlichen Foren und drei Kernteam-Workshops begleitet. In allen drei Schritten (vgl. Abbildung 2) wurden das Kernteam und das Forum in der Beratung der Stossrichtungen, Schlüsselemente, Lösungsansätze, Schlüsselfragen und Ergebnisse der Machbarkeit, sowie Präzisierung des Zielbilds einbezogen. Die Anliegen, Prioritäten und Schwerpunkte der Teilnehmenden wurden ausführlich dokumentiert und festgehalten (vgl. Zwischenbericht Schritt 1, Zwischenbericht Schritt 2 und 3).

Im Kernteam 1 und im Forum 1 wurden unter den jeweiligen Teilnehmenden vier strategische Stossrichtungen diskutiert. Darin wurden die nachfolgenden unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft skizziert:

- "à la Wetzikon"
- "Leben am Gleis"
- "BahnhofStadtQuartier"
- "Maxikon"

Die Stossrichtungen enthielten unterschiedliche Teilvarianten zum Bushof, zur Verkehrsanbindung, zur Aufwertung des Stadtraums und zu den städtebaulichen Typologien in den angrenzenden Arealen mit Entwicklungspotential. Die skizzierten Szenarien befassten sich auf differenzierte Weise mit den Stadtraumpotentialen und Herausforderungen.

Aus den vorliegenden Stossrichtungen und der Bewertung der Teilprojekte (z.B. Bushof oder Personenquerung, etc. Schlüsselemente genannt) wurden im nächsten Schritt zwei unterschiedliche Lösungsansätze kombiniert. Dabei wurde die Stossrichtung (Maxikon, die Varianten mit der grösstmöglichen Verdichtung) aufgrund der Rückmeldungen aus dem Forum verworfen und nicht weiterverfolgt. Die resultierenden zwei Lösungsansätze unterschieden sich vorwiegend in der Anordnung des Bushofs und wurden dementsprechend wie folgt benannt:

- Lösungsansatz "Bushof Poststrasse"
- Lösungsansatz "Bushof Mitte"

Im Kernteam 2 und im Forum 2 konnten diese Lösungsansätze und deren Schlüsselemente vertieft besprochen und Themen aus dem Forum 1 nochmals aufgenommen werden.

Im Forum 3 wurden die Inhalte und Schlüsselfragen der Machbarkeitsstudien präsentiert und diskutiert. Schwerpunktthemen der Machbarkeitsstudien zu den zwei Lösungsansätzen "Bushof Poststrasse" und "Bushof Mitte" waren:

- Bushof
- Anschlüsse und Querungen Nationalstrasse
- Querungen Gleise, Veloabstellplätze und Veloführung
- Parkierung und Park+Ride
- Nutzungsmix und Lärm

Mit den Grundeigentümerschaften im Planungsperimeter (vgl. Abb. 3) wurden regelmässig bilaterale Gespräche durchgeführt, um deren Entwicklungsabsichten abzuholen und konkrete parzellenbezogene Fragen zu diskutieren.

Im Forum 4 ging es darum das präzisierte und bereinigte Zielbild zu präsentieren, den Entscheid der Steuerungsgruppe für den "Lösungsansatz Post" nachvollziehbar zu erläutern, Rückmeldungen entgegenzunehmen und über den weiteren Terminplan zu informieren. Am Forum 4, wurde der gewählte Lösungsansatz "Bushof Poststrasse " grossmehrheitlich begrüsst.

In einem Mitbericht unterstützte auch die Speko das gewählte Zielbild "Bushof Poststrasse ".

### Tabellarische Zusammenstellung der Veranstaltungen:

<b>Workshop 1 Kernteam</b>	24. Oktober 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beratung der ersten Entwürfe</li> <li>▪ Diskussion von vier Stossrichtungen</li> </ul>
<b>Forum 1</b>	23. November 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Präsentation und Diskussion der Stossrichtungen</li> <li>▪ Abwägungen und Empfehlung, welche Stossrichtungen weiter zu verfolgen sind und welche nicht.</li> <li>▪ Empfehlung im nächsten Schritt zwei unterschiedliche Lösungsansätze zu kombinieren und eine Stossrichtung ganz zu verwerfen.</li> </ul>
<b>Workshop 2 Kernteam</b>	16. März 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beratung der Schlüsselemente und der Konzeptansätze für den Bushof</li> </ul>
<b>Bilaterale Gespräche mit Grundeigentümerschaften</b>	März 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abholen von Entwicklungsabsichten und Bedürfnissen, „Zusammenarbeit“ definieren.</li> </ul>
<b>Forum 2</b>	26. April 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Präsentation und Diskussion der Schlüsselemente und Konzeptansätze anhand der zwei Lösungsansätze "Bushof Poststrasse" und "Bushof Mitte"</li> <li>▪ Besprechung und Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile.</li> </ul>
<b>Arealweise Sommersgespräche mit Grundeigentümerschaften im Cluster „Postquartier“, „Schweizerhof/SBB Mitte“, „Veloplus/Freiverlad“</b>	August 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abholen der Betroffenheit &amp; tangierte Interessen nach Forum 2.</li> <li>▪ Ausloten von Kooperationsbereitschaft.</li> <li>▪ Hinweise und Anliegen entgegennehmen.</li> </ul>
<b>Workshop 3 Kernteam</b>	4. September 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beratung der Lösungsansätze und der Schlüsselfragen zu der Machbarkeit für die gewählten Lösungsansätze</li> </ul>
<b>Forum 3</b>	30. Oktober 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Präsentation der Lösungsansätze und Diskussion der Schlüsselfragen für die Machbarkeitsstudien, auch mit Fragen der Grundeigentümerschaften im Planungsperimeter.</li> </ul>

<b>Workshop 4 Kernteam</b>	11. Juni 2024	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Beratung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien</li><li>▪ Vorstellung der beiden Varianten mit Auswirkungen auf die Grundeigentümerschaften oder Aspekte wie Freiraum etc.</li><li>▪ Feedback zur Bewertung im Zielkatalog</li><li>▪ eindeutige Empfehlung zu Lösungsansatz Post</li></ul>
<b>Sommorgespräche mit Grundeigentümerschaften im Cluster „Postquartier“, „Schweizerhof/SBB Mitte“, „Veloplus/Freiverlad“, „SETA/Guyer-Zeller“</b>	Juni 2024	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Hinweise &amp; Anliegen entgegennehmen.</li><li>▪ Austausch pflegen.</li><li>▪ Ankündigung „kleines Forum mit GE“ am 12.9.24.</li></ul>
<b>Informationsanlass für alle Grundeigentümerinnen &amp; Grundeigentümer im Perimeter</b>	12. September 2024	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Infoanlass mit allen GE gemeinsam, vor Forum 4.</li><li>▪ Entscheid der Steuerung nachvollziehbar erläutern und Zielbild mit Lösungsansatz „Post“ vorlegen.</li><li>▪ Entgegennahme von Rückmeldungen.</li></ul>
<b>Forum 4</b>	26. September 2024	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Präsentation des Zielbilds zum Lösungsansatz "Bushof Post", Erläuterung des Entscheids</li><li>▪ Breite Zustimmung zum gewählten Zielbild und Aufnahme von Rückmeldungen für den Masterplan</li></ul>
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	1. Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aufschalten der neuen Website mit dem Zielbild für die Öffentlichkeit</li></ul>

## 2.4 Prozess Masterplan

Die Erarbeitung des Masterplans erfolgte in drei Schritten.

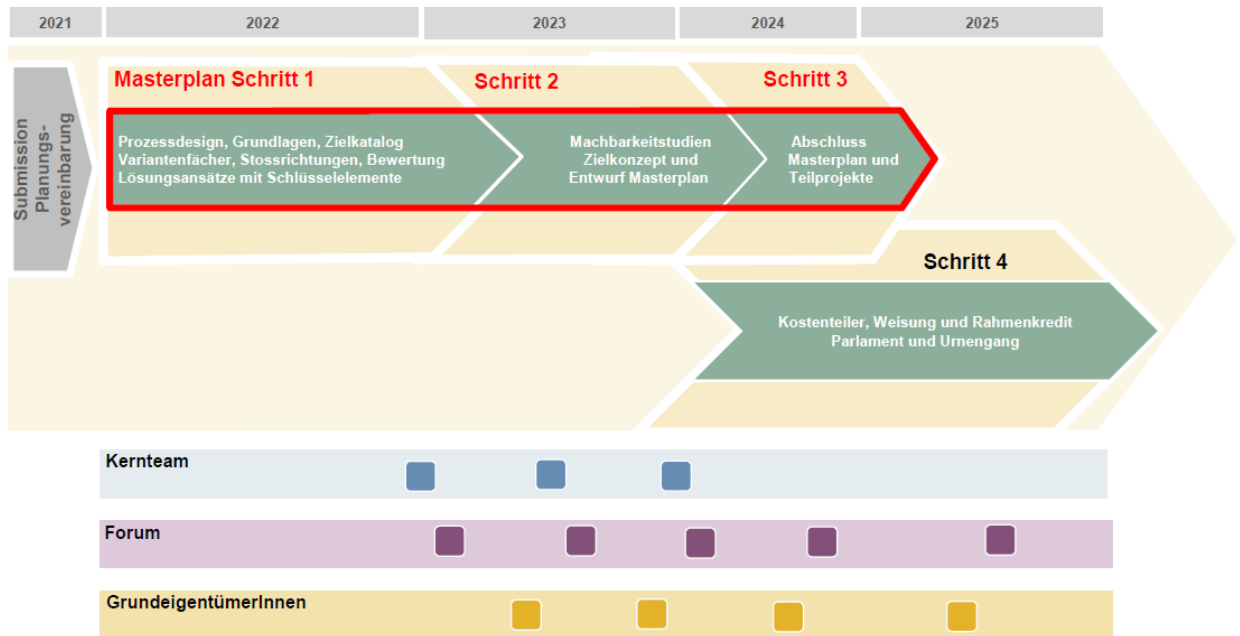


Abbildung 2: Prozess Masterplan in drei Schritten

### Schritt 1: Zielkatalog und Lösungsansätze

Im Rahmen des Gesamtprozesses wurden in einem ersten Schritt (2022 - 2023) verschiedene Szenarien geprüft. Anschliessend wurden die Zielsetzungen der Stadt und der SBB in einem Zielkatalog mit Beurteilungskriterien zusammengefasst (vgl. Zwischenbericht Schritt 2 und 3). Die beiden Lösungsansätze "Bushof Poststrasse" und "Bushof Mitte" wurden einander als integrale Gesamtkonzepte gegenübergestellt (Bushof, MIV-Erschliessung, Arealentwicklungen, Stadträume, Freiräume, Anschlüsse Nationalstrasse, Bahnhofquerungen usw.). Die Bearbeitung erfolgte im Massstab 1:1'000. Da sich noch kein eindeutiger Variantenentscheid ableiten liess, wurden beide Lösungsansätze in die Phase der Machbarkeit (Schritt 2) mitgenommen und geprüft (vgl. Zwischenbericht Schritt 1).

### Schritt 2: Machbarkeitsstudien, Entscheid für Bestvariante und Vertiefung Zielbild

Im zweiten Schritt "Machbarkeitsstudien" (2023 - 2024) wurden die zwei Lösungsansätze "Bushof Poststrasse" und "Bushof Mitte" hinsichtlich ihrer Machbarkeit vertieft und präzisiert. Die Hauptaufgabe bestand in einer umfassenden Verkehrskonzeption beider Varianten im Massstab 1:500, welche die komplexen Anforderungen, sowie die räumlichen und funktionalen Bedürfnisse erfüllten. Mit den Machbarkeitsstudien der Verkehrskonzepte wurden die städtebaulichen und freiräumlichen Lösungsansätze abgestimmt. Zudem wurden für die wichtigen Infrastrukturelemente die Grobkosten abgeschätzt. Als Grundlage für die städtebauliche Konzeption und Nutzungsanordnung wurde eine Lärmbeurteilung vorgenommen. Schliesslich erfolgte über mehrere Stufen des Kernteams (vgl. Abb. 2) die Bewertung der beiden Lösungsansätze anhand des Zielkatalogs

und der Zwischenentscheid der Steuerungsgruppe für den Lösungsansatz "Bushof Post". Das an der Steuerungsgruppensitzung vom 10. September 2024 beschlossene und verfeinerte Zielbild wurde anlässlich des Forum 4 (siehe 2.4 Projektorganisation) vom 26. September 2024 vorgestellt (vgl. Zwischenbericht Schritt 2 und 3).

### **Schritt 3: Umsetzung im Masterplan**

Im dritten Schritt "Abschluss Masterplan" (2024 - 2025) wurde das hinsichtlich der Mach- und Finanzierbarkeit überprüfte Zielbild "Bushof Post" in den vorliegenden Masterplan mit Massnahmenblättern überführt.

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 (Etappierung und Abhängigkeiten)
- Massnahmenblätter zu den Teilprojekten und Infrastrukturelementen (Schlüsselemente)

## **2.5 Politischer Prozess und Umsetzung**

### **Schritt 4: Weisung, Rahmenkredit, Parlament und Urnengang**

Im parallel zu Schritt 3 angelaufenen vierten Schritt "Weisung, Rahmenkredit, Parlament und Urnengang" wurde gestützt auf das Zielbild und die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien, die Weisung für den Rahmenkredit erstellt.

In den nachfolgenden Schritten sind die erforderlichen Anpassungen bei der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung und die anschliessende Ausarbeitung der geforderten Gestaltungspläne zu den Arealentwicklungen vorgesehen, welche als Grundlage für die Projektierung und Realisierung der privaten und öffentlichen Bauprojekte dienen.

Es ist von einem Realisierungshorizont von 10 bis 15 Jahren auszugehen.

### 3 Konzeptionelle Festlegungen Masterplan

Das vorliegende Kapitel umfasst die konzeptionellen und integral abgestimmten Inhalte zu den Themen "Bebauung und Nutzung" (vgl. Kap. 3.4), "Freiräume" (vgl. Kap. 3.5) und den Bestandteilen der "Verkehrsdrehscheibe" (vgl. Kap. 3.6). Diese Inhalte sind aus dem "Zielbild" (vgl. Kap. 3.3) abgeleitet, textlich beschrieben und als eigene Planebenen gezeichnet.

#### 3.1 Perimeter

Thema	Festlegung	Plan
<b>Planungsperimeter</b>	<p>Der Planungsperimeter umfasst den Stadtraum des Bahnhofs beidseitig der Gleise und wird durch die die Schellerstrasse, die Grüningerstrasse, die Nationalstrasse (Zürcherstrasse, Bahnhofstrasse, Nationalstrasse) und die Guyer-Zeller-Strasse begrenzt.</p> <p>Über den Perimeter hinaus wurde der Masterplan mit den angrenzenden Teilprojekten koordiniert, um eine städtebauliche und verkehrliche Abstimmung zu gewährleisten (Betrachtungssperimeter, vgl. Abb. 3).</p>	Abb. 3
<b>Arealübersicht</b>	<p>Der Stadtraum Bahnhof Wetzikon setzt sich aus den folgenden Arealen bzw. Teilgebieten zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ "Areal West"</li> <li>▪ "Areal Postquartier"</li> <li>▪ "Areal Schweizerhof / SBB Mitte"</li> <li>▪ "Areal Freiverlad / Veloplus"</li> <li>▪ "Areal SETA / Guyer-Zeller"</li> </ul> <p>Im Zielbild wurden die Entwicklungen der Areale städtebaulich untersucht.</p> <p>Für das "Areal West" wurde in enger Abstimmung mit dem Masterplan ein städtebauliches Leitbild erarbeitet und vom Stadtrat am 04.10.2023 verabschiedet.</p> <p>Für das "Areal SETA / Guyer-Zeller" wurde Ende 2023 ein privates Wettbewerbsverfahren mit dem Ziel einer hochwertigen Weiterentwicklung des historisch gewachsenen Ensembles durchgeführt.</p> <p>Sämtliche Areale befinden sich in der Zentrumszone A und sind in der Bau- und Zonenordnung mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt.</p>	Abb. 4

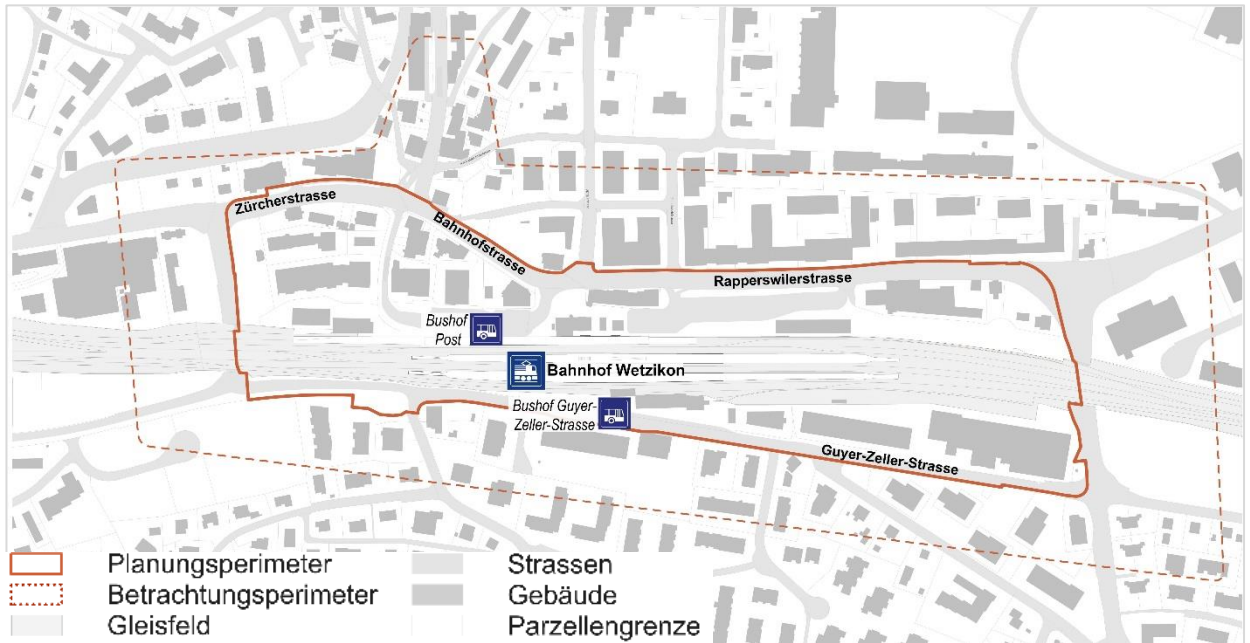


Abbildung 3: Perimeter Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon



Abbildung 4: Areale Stadtraum Bahnhof Wetzikon

### 3.2 Instrument Masterplan

Thema	Festlegung
<b>Wirkung Masterplan</b>	<p>Der Masterplan zeigt die von der Stadt und der SBB gemeinsam angestrebte Entwicklung für den Stadtraum Bahnhof Wetzikon als zukunftsfähige Verkehrsdrehscheibe, hochwertiger und attraktiver Stadtraum und als aufgewertetes Bahnhofquartier in Abstimmung mit den privaten Arealentwicklungen.</p> <p>Der Masterplan ist kein gesetzlich vorgeschriebenes Planungsinstrument. Er wurde durch die Steuerungsgruppe sowie durch den Stadtrat verabschiedet, womit sich die Stadt und die SBB verpflichten, die zukünftige Entwicklung, den angestrebten Rahmenkredit, die Infrastrukturprojekte und die erforderlichen Planungsinstrumente auf den Masterplan abzustützen. Der Masterplan hat für die Stadt selbstbindenden Charakter.</p> <p>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 nachgelagerten Gestaltungspläne bzw. der ordentlichen Baubewilligungsverfahren.</p>
<b>Grundlage für Revision der Bau- und Zonenordnung und der Gestaltungspläne</b>	<p>Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Masterplans begann die Revision der Ortsplanung, bei welcher nach Abschluss des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) die Überarbeitung der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung; BZO) ansteht. Der Masterplan dient als Grundlage zur Überprüfung der Zonenfestlegungen, der Gesamtverkehrskonzeption und der spezifischen Anforderungen für die Bereiche mit Gestaltungsplanpflicht.</p>
<b>Grundlage für Vorlage Rahmenkredit, Finanzierung und Kos- tenteiler</b>	<p>Damit die Finanzierung der wichtigen, zusammenhängenden Infrastruktur- und Stadtraumprojekte gesichert sind, wird den Stimmbürger/innen ein Rahmenkredit zur Abstimmung an der Urne unterbreitet. Der Masterplan dient als Grundlage für den Rahmenkredit. Die definitive Kostenbeteiligung an die öffentlichen Infrastrukturkosten seitens Kanton / Bund / Privaten werden in der nächsten Planungsphase definiert.</p>

### 3.3 Zielbild

Thema	Festlegung	Plan
<b>Attraktiver Stadtraum Bahnhof Wetzikon</b>	Der "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" wird als attraktive städtebauliche Visitenkarte der Stadt und als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region positioniert. Die Entwicklung umfasst die zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen für alle Mobilitätsbedürfnisse, neue öffentlich nutzbare Freiräume sowie hochwertige Potenziale für die privaten Arealentwicklungen.	Abb. 5 Abb. 6
<b>Erfolgsfaktoren "Stadtraum Bahnhof Unterwetzikon"</b>	<p><b>Zukunftsfähige Verkehrsdrehscheibe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kernelemente der zukunftsfähigen Verkehrsdrehscheibe sind die Bushöfe auf beiden Seiten des Bahnhofs, wobei der Hauptbushof an seinem bisherigen Standort (Poststrasse) bleibt.</li> <li>▪ Die Aufgänge der Bahnhofunterführungen werden den räumlichen Bedürfnissen angepasst.</li> <li>▪ die PU Nord wird erweitert, um dem Veloverkehr die Durchfahrt zu ermöglichen und die Veloinfrastruktur wird aufgewertet.</li> <li>▪ Es wird ein umfassendes Mobilitätsangebot mit P+R, K+R, Taxi und Car-sharing für den MIV geschaffen.</li> <li>▪ Das Fusswegenetz wird mit zwei zusätzlichen Querungen über die Nationalstrasse und einer Längsverbinding durch den Stadtraum Bahnhof Wetzikon ergänzt und aufgewertet.</li> </ul> <p><b>Attraktive Stadt- und Freiräume</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es entsteht ein Netz von attraktiven Stadt- und Freiräumen. Deren Kernelemente sind der umgestaltete Bahnhofplatz und der neue Bahnhofpark.</li> <li>▪ Die Freiräume werden als ökologisch wertvolle Trittsteine ausgestaltet. Schattenspendende Bäume und unversiegelte Flächen tragen zu einem angenehmen Stadtklima bei.</li> </ul> <p><b>Hochwertige Quartierentwicklung und Nutzungsvielfalt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielfältige Entwicklungschancen für die privaten Areale mit Mischnutzungen tragen zur städtebaulichen Qualität bei.</li> <li>▪ Der Erhalt des denkmalgeschützten ehem. Bankgebäudes und des Güterschuppens bietet eine Chance für Kultur und Begegnung.</li> <li>▪ Vielfältige Wohnungsangebote und attraktive Erdgeschossnutzungen beleben den Stadtraum Bahnhof Wetzikon.</li> </ul>	



Abbildung 5: Modellfoto Zielbild

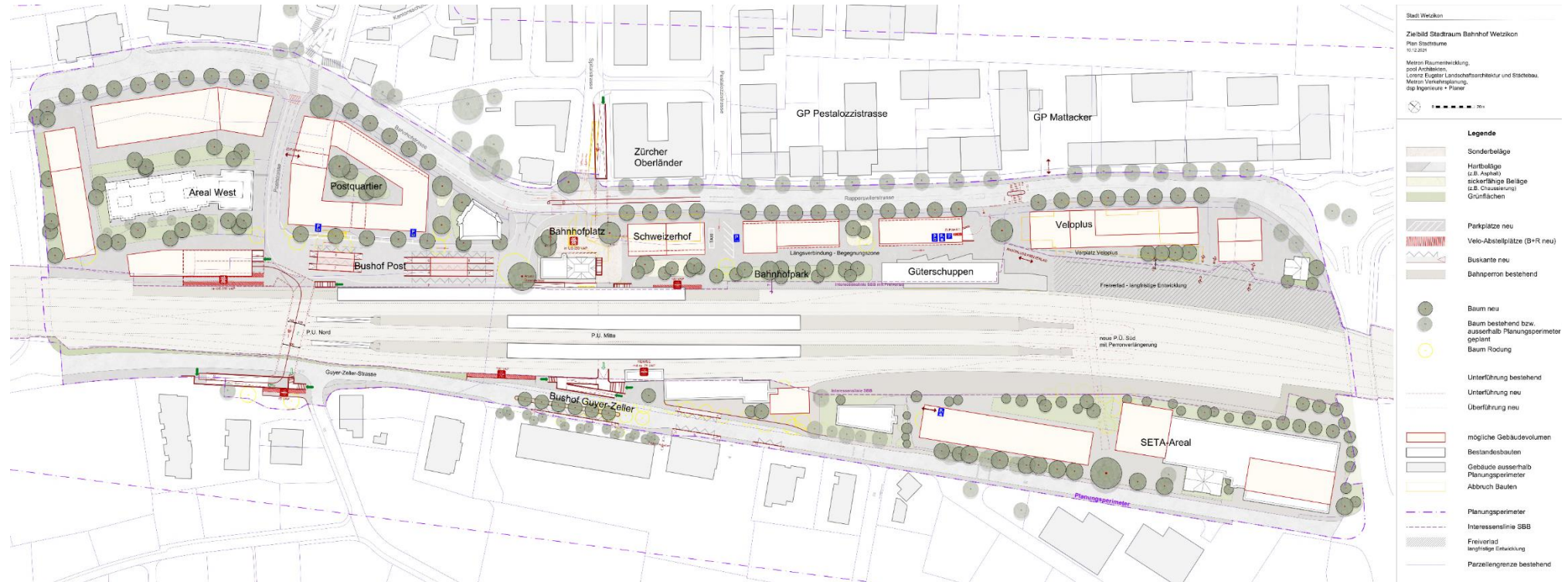
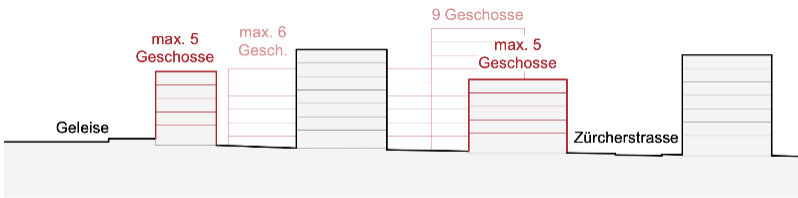


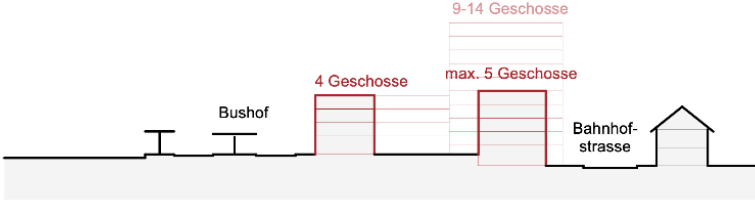
Abbildung 6: Zielbild Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon, s. vergrösserte Plandarstellung in Anhang A

### 3.4 Bebauung und Nutzung

Thema	Festlegung	Plan
<b>Übergeordnete städtebauliche Prinzipien</b>	<p>Die folgenden Prinzipien zeigen, welche Überlegungen dem Gesamtentwurf des Bahnhofquartiers zugrunde liegen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Höhenentwicklung:</b> In der Regel sind die Gebäude im Bahnhofquartier 5 bis 7-geschossig. An den Kreuzungen Zürcher- / Schellerstrasse sowie Zürcher- / Bahnhofstrasse und am Bahnhofplatz (beim Ersatzbau Schweizerhof) markieren Hoch- / bzw. Merkpunkte wichtige Situationen im Stadtgefüge.</li><li>▪ <b>Geschossigkeit:</b> Die genaue Geschossigkeit ist in den einzelnen Arealentwicklungen in einem qualitätssichernden städtebaulichen Verfahren zu präzisieren. Der Masterplan legt durch die im Plan dargestellten Setzungen und Geschossigkeiten jedoch fest, welche räumlichen Qualitäten (Belichtung, Raumbildung) zwischen den Bauten entstehen sollen. Diese Qualitäten sind im gleichen Masse zu erreichen.</li><li>▪ <b>Öffentlicher Raum am Bahnhof:</b> Zwischen dem "Areal West" und dem "Areal Freiverlad / Veloplus" wird ein durchgehender, öffentlicher Raum gebildet. Die dadurch entstehenden Räume umfassen den Bushof, den Bahnhofplatz sowie den Bahnhofpark. In den Arealen "Post" und "Schweizerhof / SBB Mitte" wird dieser Raum durch die im Plan angezeigte Setzung gefasst.</li><li>▪ <b>Sockelgeschoss:</b> Die Erdgeschosse entlang der Nationalstrasse werden zwecks räumlicher Vermittlung (Massstabssprung Strasse-Hochbauten) als erkennbarer Sockel durch Rücksprung (Arkade), Vorsprung oder durch Wechsel im Fassadenbild betont.</li><li>▪ <b>Erdgeschossnutzungen:</b> Um den öffentlichen Raum im Bahnhofquartier zu beleben sind in den meisten Erdgeschossen gewerbliche Nutzungen und keine Wohnnutzungen vorgesehen (vgl. Plan Bebauung und Nutzung Abb. 16). Entlang der Nationalstrasse, am Bushof Poststrasse, entlang des Bahnhofplatzes und des Bahnhofparks werden in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen entwickelt. Wohn- und / oder Gewerbenutzungen in den Obergeschossen.</li></ul>	Abb. 16 Anhang B

Thema	Festlegung	Plan
<b>Wertvolle Bestandesbauten</b>	<p>Die folgenden geschützten oder inventarisierten, wertvollen Bestandesbauten im Planungsgebiet wurden im Zielbild berücksichtigt. Aufgrund ihrer historischen, architektonischen und städtebaulichen Bedeutung bleiben sie erhalten und werden entsprechend ihrer Lage und Funktion genutzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ehemaliges Bankgebäude am Bahnhofplatz (Denkmalschutzobjekt von kommunaler Bedeutung)</li> <li>▪ Aufnahmegebäude (Bahnhofsgebäude) SBB (Denkmalschutzobjekt von regionaler Bedeutung, erfasst im SBB Inventar)</li> <li>▪ Güterschuppen SBB (erfasst im SBB Inventar)</li> <li>▪ Seidenweberei im SETA-Areal (Denkmalschutzobjekt von kommunaler Bedeutung)</li> <li>▪ Dienstgebäude und Remise, Guyer-Zeller-Strasse (erfasst im SBB Inventar, bis zu einer langfristigen Inanspruchnahme der SBB Interessenlinie für eine allfällige Perronverbreiterung).</li> </ul> <p>Bei der weiteren baulichen und freiräumlichen Entwicklung sind diese Bauten sorgfältig in die Projektentwicklung einzubeziehen (Arealentwicklungen, Konkurrenzverfahren).</p>	Anhang B
<b>Schweizerhof</b>	<p>Der Schweizerhof ist ein Bestandsgebäude, das nicht inventarisiert ist. Seine Entstehung geht auf die Zeit der Eröffnung der Kemptthalbahn und der Wetzikon-Meilen-Bahn zurück, als das Bahnhofquartier durch neue Bauten geprägt wurde – darunter das Hotel Schweizerhof sowie das repräsentative Bahnhofsgebäude. Die damalige Bebauungsstruktur orientierte sich stark an der Wetzikon-Meilen-Bahn und definierte das städtebauliche Erscheinungsbild des Quartiers. Mit der Aufhebung der Wetzikon-Meilen-Bahn und dem Ausbau der Rapperswilerstrasse veränderte sich das Bahnhofsumfeld grundlegend. Dadurch ging die ursprüngliche städtebauliche Funktion des Schweizerhofs weitgehend verloren und ist heute nicht mehr klar ablesbar.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Entwicklung wurde ein Ersatzneubau geprüft, der im Sinne der Aufwärtskompatibilität in Zusammenhang mit folgenden Schlüsselementen wesentliche Vorteile bietet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung eines erweiterten und attraktiven Bahnhofplatzes</li> <li>▪ Verbesserte Orientierung zum Bahnhofsgebäude und eine verbesserte Lesbarkeit des Stadtraums</li> <li>▪ Begradigter Zugang vom Bahnhof zur Spitalstrasse für eine optimierte Fussgängerführung</li> <li>▪ Direkte Zufahrt zur unterirdischen Velostation aus der Spitalstrasse</li> </ul> <p>Die Vorteile eines Ersatzneubaus überwiegen gegenüber einem Erhalt des bestehenden Gebäudes. Ein möglicher Erhalt wurde zwar als Rückfallebenen geprüft und ist mit dem Zielbild kompatibel (vgl. Zwischenbericht Zwischenschritt 2 und 3).</p>	

Thema	Festlegung	Plan
<p><b>Städtebauliche Prinzipien "Areal West"</b></p>	<p>Das "Areal West" bildet vom Aathal herkommend den Auftakt des Bahnhofquartiers.</p> <p>Das vom Stadtrat beschlossene "Städtebauliche Leitbild Bahnhof West" vom 29.09.2023 dient als richtungsweisende und verbindliche Grundlage für die weiteren raumrelevanten Planungen und ist mit dem Masterplan abgestimmt. Für die weitere Arealentwicklung und den geforderten Gestaltungsplan werden die folgenden städtebaulichen Prinzipien verfolgt und weiter konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Setzung Randbebauung:</b> Die Setzung im "Areal West" integriert das mitige Bestandsgebäude in einer offenen Randbebauung und schafft grosszügige Freiräume dazwischen. Entlang der Poststrasse und zum Bushof stehen die Gebäude stirnseitig und markieren den Übergang zum öffentlichen Raum. An der Ecke Zürcher- / Schellerstrasse entsteht als Auftakt zum Areal ein öffentlicher Platz.</li> <li>▪ <b>Geschossigkeit:</b> Die Anzahl der Geschosse je Gebäude sind so definiert, dass die Freiräume und die Gebäude gut belichtet werden. Als Auftakt zum Areal wird am öffentlichen Platz an der Ecke Zürcher- / Schellerstrasse ein Hoch- bzw. Merkpunkt mit max. 9 Geschossen empfohlen (vgl. Schnitt Abb. 5 und 7).</li> <li>▪ <b>Körnung und Massstäblichkeit:</b> Das der Zürcherstrasse folgende Gebäude mit Kopfbau zur Poststrasse nimmt die Körnung und Massstäblichkeit des Postquartiers sowie der gegenüberliegenden Strassenseite auf. Die Gebäudetiefen des Gebäudes entlang Gleis 1 und des Gebäudes an der Schellerstrasse sind auf Wohnungen ausgerichtet. Hier sind, mit Ausnahme der im Plan gekennzeichneten publikumsorientierten Erdgeschosse, in allen Geschossen Wohnungen möglich (vgl. Plan Bebauung und Nutzung, Abb. 16 und Anhang B). Entlang Gleis 1 im Kopfbau zum "Bushof Poststrasse" ist die Unterbringung der Velostation zu gewährleisten.</li> <li>▪ <b>Lärmschutz:</b> Durch die Randbebauung werden die inneren Freiräume ausreichend vom Strassen- und Gleislärm geschützt. Entlang der Zürcherstrasse sind Wohnnutzungen nur mit lärmoptimierten Grundrissen möglich.</li> <li>▪ <b>Durchwegung:</b> Entlang dem Gleis 1 muss das Trasse für eine zukünftig öffentliche Wegverbindung gesichert werden. Zwischen dem öffentlichen Platz im Norden und der Poststrasse ist eine öffentliche Wegverbindung durch das Quartier zu realisieren (vgl. Plan Bebauung und Nutzung, Abb. 16, Anhang B).</li> </ul> <div data-bbox="448 1653 1249 1850" style="text-align: center;">  </div> <p><i>Abbildung 7: Schnitt Areal West</i></p>	<p>Abb. 5 Abb. 7 Abb. 16 Anhang B</p>

Thema	Festlegung	Plan
<p><b>Städtebauliche Prinzipien "Areal Postquartier" (Teil 1/2)</b></p>	<p>Das "Areal Postquartier" bildet die städtebauliche Drehscheibe zwischen Bahnhof, Bushof, dem "Areal West" und dem Stadtzentrum. Das Areal umfasst mehrere Grundeigentümerschaften. Für das Zielbild wurden mögliche Etappierungen studiert. Sehr wichtig ist die Koordination der Vorzonen, insbesondere mit dem Bushofprojekt.</p> <p>Für die weitere Arealentwicklung und den geforderten Gestaltungsplan werden die folgenden städtebaulichen Prinzipien verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Setzung / geschlossene Bauweise:</b> Zur Zonierung des öffentlichen Raums ist das Areal gegenüber dem Bushof und den umliegenden Strassen als Blockrand in geschlossener Bauweise und mit einem Innenhof zu entwickeln.</li> <li>▪ <b>Innenhof und Geschossigkeit:</b> Der Innenhof ist für eine ausreichende Belichtung in Abhängigkeit zu den Nutzungen genügend gross zu dimensionieren. Die gestaffelten Geschosse (Seite Bushof rund 4 -5 Geschosse, Nationalstrasse rund 5 Geschosse und Hoch- bzw. Merkpunkt an Kreuzung) stellen sicher, dass genügend Licht in den Innenhof gelangt (vgl. Schnitt Abb. 8). Der Innenhof wird als gemeinschaftlicher Freiraum für das "Areal Postquartier" genutzt.</li> <li>▪ <b>Hochpunkt und Vorplatz:</b> Zur Markierung und Adressierung des Areals sowie des Bahnhofquartiers wird an der Strassenkreuzung Bahnhof-/Zürcherstrasse ein 9 bis 14-geschossiges hohes Gebäude als städtebaulicher Merkpunkt vorgeschlagen. Im Zusammenspiel mit den Bestandes- und Neubauten soll an der Strassenkreuzung ein bewusst heterogenes Ensemble gebildet werden. Der öffentliche Raum vor dem hohen Gebäude wird mit einem Vorplatz gestärkt. Der Merkpunkt ist insbesondere von der Bahnhofstrasse bzw. von Oberwetzikon herkommend gut sichtbar und stärkt die Orientierung im Raum.</li> </ul> <div data-bbox="518 1339 1276 1541" style="text-align: center;">  </div> <p><i>Abbildung 8: Schnitt Areal Postquartier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Vorzonen:</b> Zur Stärkung der publikumsorientierten Erdgeschosse sind die Vorzonen zum Bushof und zur Bahnhofstrasse grosszügig vorzusehen und werden durch eine Baumreihe betont bzw. aufgewertet.</li> <li>▪ <b>Lärmschutz:</b> Durch die geschlossene Bauweise und den Innenhof können potenzielle Wohnungen in den Obergeschossen zur lärmabgewandten Seite belüftet werden. Entlang der Bahnhofstrasse sind Wohnnutzungen nur mit lärmoptimierten Grundrissen möglich.</li> <li>▪ <b>Durchwegung:</b> Es ist eine Durchwegung über den Innenhof vorzusehen (Abb. 16, Anhang B). Die Hofseite zur Bahnhofstrasse bleibt aus Lärmschutzgründen geschlossen.</li> </ul>	<p>Abb. 8 Abb. 16 Anhang B</p>

Thema	Festlegung	Plan
<b>Städtebauliche Prinzipien "Areal Postquartier" (Teil 2/2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Raum zum historischen Bankgebäude:</b> Der gegenüber dem wertvollen, historischen ehemaligen Bankgebäude liegende Neubau ist volumetrisch und gestalterisch sorgfältig mit dem Bestand abzustimmen. Die Dimensionierung des Zwischenraums und dessen genaue Ausgestaltung sind unter Abwägung denkmalpflegerischer Belange zu entwickeln.</li> </ul>	Abb. 8 Abb. 16 Anhang B
<b>Städtebauliche Prinzipien "Areal Schweizerhof / SBB Mitte" (Teil 1/3)</b>	<p>Das "Areal Schweizerhof / SBB Mitte" umfasst das zentrale Areal zwischen dem neu gestalteten Bahnhofplatz und dem Gebäude des "Veloplus" sowie zwischen Nationalstrasse und dem neuen Bahnhofpark. Das Zielbild zeigt die grossen Potenziale für einen Ersatzneubau des Schweizerhofs und der Arealentwicklung auf dem "Areal Schweizerhof / SBB Mitte" auf. Voraussetzungen dafür sind die Abstimmung mit den Verkehrsinfrastrukturen, die parzellenübergreifende Arealentwicklung und die integrierte Aufwertung der Freiräume und des Güterschuppens.</p> <p>Für die weitere Arealentwicklung und dem geforderten Gestaltungsplan werden die folgenden städtebaulichen Prinzipien verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ensemble Bahnhofplatz / Ersatzneubau Schweizerhof:</b> Am Bahnhofplatz bilden der Ersatzneubau des Schweizerhofs sowie die historischen Bauten (Aufnahmegebäude, Bank und Villa) ein heterogenes Ensemble, welches im Dialog zueinandersteht. Entsprechend sind beim Ersatzneubau Aspekte wie Gebäudehöhe, Lage zum Platz, vermittelnder Sockel, Erdgeschossnutzung, Orientierung oder Breite der Stirnseite unter Berücksichtigung und Abwägung von denkmalpflegerischen Belangen zu entwickeln.</li> <li>▪ <b>SBB Aufnahmegebäude:</b> Die nachträglich hinzugefügten Anbauten beim Aufnahmegebäude sollen kritisch unter Berücksichtigung und Abwägung von denkmalpflegerischen Belangen hinterfragt und ggf. zurückgebaut werden. Der Bahnhof soll mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes in seiner Position und Ausstrahlung gestärkt werden.</li> </ul>	Abb. 9 Abb. 10 Abb. 11 Anhang B

Thema	Festlegung	
<b>Städtebauliche Prinzipien "Areal Schweizerhof / SBB Mitte" (Teil 2/3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="504 344 1281 629">▪ <b>Geschossigkeit:</b> Der Ersatzneubau des Schweizerhofs soll eine wichtige Stellung einnehmen und zur Stärkung des Bahnhofes und Bahnhofplatzes beitragen. Er ist im Zielbild als ergänzender Bestandteil des Ensembles und als Merkpunkt mit rund 9 bis 14 Geschossen vorgesehen. Der Kopfbau des zweiten Gebäudes auf dem Areal SBB Mitte (vis-à-vis Pestalozzistrasse) mit rund 7 Geschossen. Aufgrund der engen Raumverhältnisse zwischen Nationalstrasse und Gleiskorridor sind die übrigen Gebäude und Gebäudeteile rund 5-geschossig.</li> <li data-bbox="504 667 1281 913">▪ <b>Setzung und Rhythmisierung:</b> Der Ersatzneubau Schweizerhof bildet den Auftakt zu einer Abfolge von zueinander in Beziehung stehender Bauten entlang der Nationalstrasse. Die Abfolge von Höhengsprüngen und Durchstichen zwischen der Nationalstrasse und dem Bahnhofpark nimmt die Rhythmisierung und Körnung der gegenüberliegenden Strassenseite mit dem Neubau "Zürcher Oberländer" und den Gestaltungsplänen "Pestalozzistrasse" und "Mattacker" auf (vgl. Abb. 10).</li> </ul>	Abb. 9 Abb. 10 Abb. 11 Anhang B

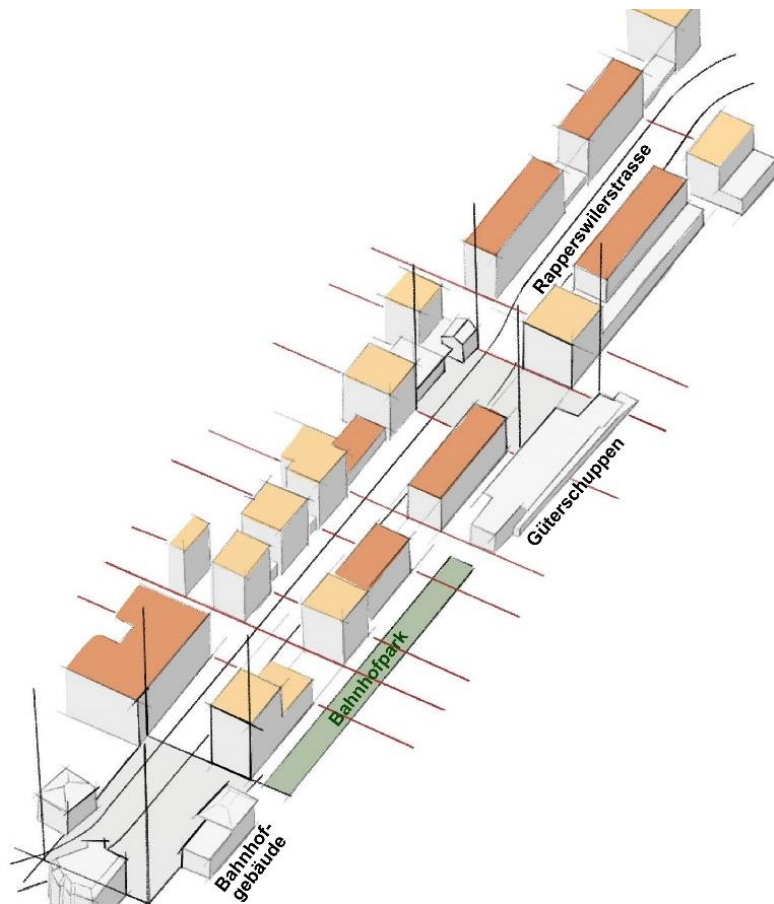
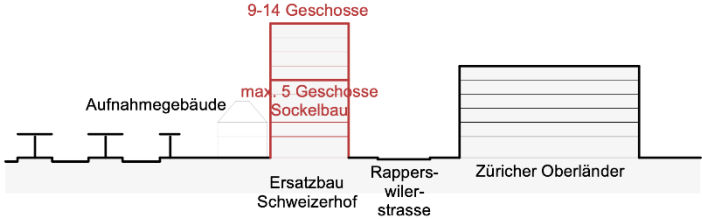
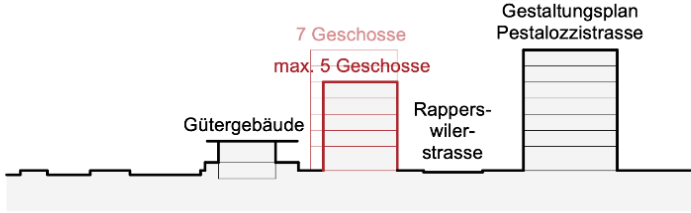
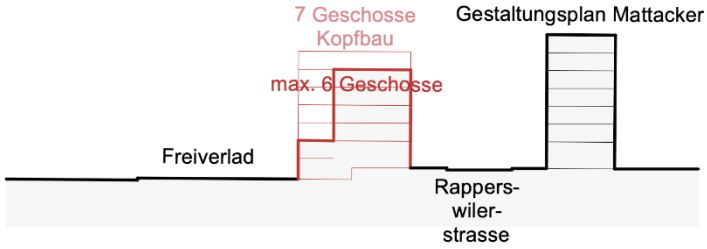
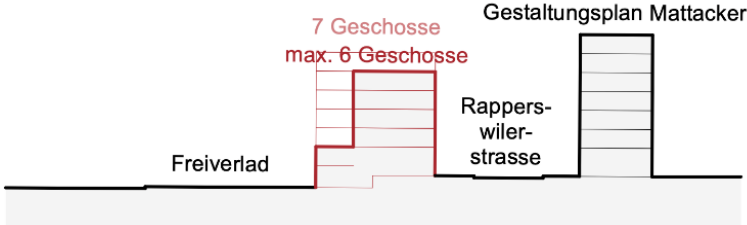
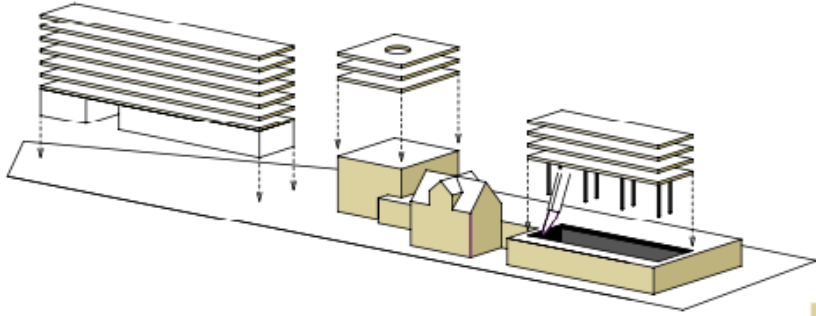


Abbildung 9: Rhythmisierung und Körnung Areal Schweizerhof / SBB Mitte

Thema	Festlegung	
<p><b>Städtebauliche Prinzipien</b>  <b>"Areal Schweizerhof/ SBB Mitte"</b>                      (Teil 3/3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Vorzonen:</b> Zur Stärkung der Erdgeschosse und zur Entschärfung der engen Raumverhältnisse wird entlang der Nationalstrasse eine grosszügige Vorzone mit Baumreihe vorgesehen. Auf der Bahnhofparkseite verfügen die Erdgeschossnutzungen über eine ausreichende Vorzone und beleben den Park. Die Vorzonen und Erdgeschossnutzungen sind mit der Wegführung, der Begegnungszone und der Platzierung der K+R und Taxi-Abstellplätzen zu koordinieren.</li> <li>▪ <b>Lärmschutz:</b> Die Wohnungen in den Obergeschossen werden zur lärmabgewandten Seite bzw. zum Park orientiert.</li> <li>▪ <b>Güterschuppen:</b> Der sich im Inventar der Eisenbahndenkmalpflege befindlichen Güterschuppen wird die Entwicklung von publikumsorientierten Nutzungen, die in Zusammenhang mit dem Bahnhofpark stehen, speziell gefördert. Eine Weiterentwicklung bzw. Aufstockung des Güterschuppens wurde in den Machbarkeitsstudien nicht geprüft und wäre mit der Konkretisierung im Richtprojekt zu prüfen (geringfügige Aufstockung). Die Anlieferungsrampen könnten zugunsten des öffentlichen Raumes bei Bedarf zurückgebaut werden.</li> </ul> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;"><i>Abbildung 10: Schnitt Areal Schweizerhof</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;"><i>Abbildung 11: Schnitt Areal SBB Mitte</i></p>	<p>Abb. 9                      Abb. 10                      Abb. 11                      Anhang B</p>

Thema	Festlegung	Plan
<p><b>Städtebauliche Prinzipien "Areal Veloplus/ Freiverlad"</b></p>	<p>Das "Areal Freiverlad /Veloplus" bildet den Auftakt des Bahnhofquartiers von Rapperswil herkommend. Für die weitere Arealentwicklung und den geforderten Gestaltungsplan werden die folgenden städtebaulichen Prinzipien verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adressierung / Vorplatz:</b> Zur Adressierung wird ein Vorplatz vor "Veloplus" gebildet. Daneben liegt die Ein- / Ausfahrt auf die Nationalstrasse. Der Vorplatz soll durch einen neuen Kopfbau vom "Veloplus" abgeschlossen bzw. gefasst werden. Die Fassade zur Nationalstrasse springt im Vergleich zum "Areal Freiverlad /Veloplus" leicht nach Osten und folgt dementsprechend dem Strassenverlauf.</li> <li>▪ <b>Geschossigkeit:</b> Der Kopfbau zum Vorplatz ist rund 7-geschossig, die strassenfolgenden Bauten rund 6-geschossig.</li> <li>▪ <b>Lärmschutz:</b> Wohnnutzungen in den Obergeschossen müssen konsequent zur lärmabgewandten Seite bzw. zum Freiverlad hin orientiert werden.</li> <li>▪ <b>Bestandsbau am Brückenkopf:</b> Aus städtebaulicher Sicht könnte sich das bestehende Gebäude am Brückenkopf (Grüningerstrasse, Parzelle Kat. Nr. 9'905) als erhaltenswert erweisen. Es vermittelt Massstäblichkeit, Höhe und Körnung zwischen dem Umfeld und dem Masterplangebiet und markiert den Brückenkopf. Auf den Parzellen Kat. Nrn. 9'904 / 9'905 wird im Zielbild ein parzellenübergreifendes Baufeld vorgeschlagen. Dies bedingt eine entsprechende gemeinsame Planung, welche im Gestaltungsplan zu regeln ist. Mit einer Einzelüberbauung auf der Parzelle Kat. Nr. 9'904 könnten die Potenziale der Zentrumszone nicht genutzt werden.</li> <li>▪ <b>Durchwegung:</b> Mit der mittigen rückwärtigen Erschliessung soll auch ein öffentlicher Fussweg geführt werden. Dieser soll an geeigneter Lage bis zum Kreisel der Grüningerstrasse und zur Brücke geführt werden, die Lage ist im Gestaltungsplan verbindlich zu regeln.</li> <li>▪ <b>Freiverlad SBB:</b> Für den Planungshorizont des Masterplans von ca. 15 Jahren wird der Freiverlad SBB bestehen bleiben. Anschliessend ist eine Verlagerung oder Aufhebung nicht ausgeschlossen, womit die Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung gegeben wären. Im Gestaltungsplan ist diese Option zu berücksichtigen, um dereinst ein zusammenhängendes und gemeinsam erschlossenes Teilquartier zu ermöglichen.</li> </ul> <div data-bbox="491 1451 1241 1675" style="text-align: center;">  </div> <p><i>Abbildung 12: Schnitt Areal Veloplus / Freiverlad</i></p>	<p>Abb. 12 Anhang B</p>

Thema	Festlegung	Plan
<p><b>Städtebauliche Prinzipien</b>  <b>"Areal SETA / Guyer-Zeller"</b></p>	<p>Das "Areal SETA / Guyer-Zeller" umfasst den Teil des zeitgleich zum Masterplan entwickelten Gebiets bei der alten Seidenweberei sowie dem heutigen P+R Süd. Auf dem "Areal SETA / Guyer-Zeller" wurde bereits ein Studienauftrag durchgeführt. Die Liegenschaft Guyer-Zeller-Strasse 10 wurde gerade aufgestockt und wird entsprechend längerfristig bestehen bleiben. Beide Projekte wurden mit dem Masterplan abgestimmt.</p> <p>Für die weitere Arealentwicklung und den geforderten Gestaltungsplan werden die folgenden städtebaulichen Prinzipien verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Setzung, Geschossigkeit und Nutzungen:</b> Auf dem Gebiet des heutigen "P+R Süd" soll gemäss vorliegendem Richtprojekt ein 7-geschossiger Längsbau, welcher der Strasse folgt, entstehen. Dieser Neubau nimmt die Flucht des Gebäudes an der Guyer-Zeller-Strasse 10 auf und schafft so einen grosszügigen Freiraum zum Gleisfeld. In diesem Gebäude werden im Erdgeschoss Büronutzungen und in den Obergeschossen Wohnungen realisiert. Der bestehende Anbau der alten Seidenweberei soll um 3 Bürogeschosse aufgestockt werden. Auf der Seidenweberei selbst ist zudem ein 5-geschossiger Aufbau mit Wohnungen geplant.</li> <li>▪ <b>Vorplatz Mitte:</b> Mit den genannten Gebäudestellungen entsteht zwischen dem neuen Gebäude auf dem heutigen "P+R Süd" und der alten Seidenweberei ein Vorplatz mit öffentlichem Charakter unter Berücksichtigung des erhaltenswerten Baumes. Hier schliesst auch die künftig mögliche "Personenüberführung Süd" an.</li> <li>▪ <b>Erhaltenswerte Seidenweberei:</b> Soll in Form und Gestalt erhalten bleiben unter Berücksichtigung und Abwägung von denkmalpflegerischen Belangen und so zur Identitätsbildung beitragen.</li> </ul> <div data-bbox="459 1227 1278 1541" style="text-align: center;">  </div> <p><i>Abbildung 13: Schema "Eingriffe in den Bestand" Wettbewerb SETA</i></p>	<p>Abb. 13 Anhang B</p>

Thema	Festlegung	Plan
<p><b>Städtebauliche Prinzipien "SBB Dienstgebäude"</b></p>	<p>Das Areal "SBB Dienstgebäude" bildet mit dem Bushof Guyer-Zeller-Strasse, dem Anschluss an die "Personenunterführung Mitte" die südwestliche Adresse des Bahnhofs.</p> <p>Für die weitere Arealentwicklung werden die folgenden städtebaulichen Prinzipien verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Dienstgebäude:</b> Das im Inventar der Fachstelle SBB Denkmalpflege geführte Dienstgebäude wird vorerst erhalten bleiben. Eine Aufstockung oder ein Ersatzneubau ist aus bahnbetrieblichen und baulichen Gründen voraussichtlich erst ab 2045 bzw. nach dem Auszug des Stellwerks möglich.</li> <li>▪ <b>Remise:</b> Die ebenfalls inventarisierte Remise bleibt mindestens bis zum Ausbau des Bahnhofs bzw. zur Perronverbreiterung erhalten. Unter anderem kommt auch die Weiternutzung als Veloabstellanlage oder anderer bahnhofsorientierter Nutzungen in Frage.</li> <li>▪ <b>Anbau Süd:</b> Südlich des Dienstgebäudes kann ein rund 7-geschossiger Anbau erstellt werden, welcher das Ensemble des Dienstgebäudes ergänzt und den Platz zum Bushof fasst.</li> <li>▪ <b>Nutzungen:</b> Allen Erdgeschossen sind Nicht-Wohnnutzungen zugeschrieben. In den Obergeschossen sind Wohn- oder Gewerbenutzungen möglich.</li> <li>▪ <b>Öffnung Areal:</b> Das heute durch einen Zaun vom öffentlichen Raum abgetrennte Areal muss im Zuge der Realisierung des "Bushofs Guyer-Zeller-Strasse" angepasst werden. Anzustreben ist eine Aufwertung des Freiraums und die Öffnung des Areals. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass die Anlieferung für die Nutzungen im Erdgeschoss des Dienstgebäudes weiterhin funktioniert.</li> </ul> <div data-bbox="475 1173 1286 1659" data-label="Image"> <p>The image is a 3D architectural rendering of the SBB service building development potential. It shows three main components: a long, low-profile building on the left, a central structure with a slightly elevated roof, and a taller, 7-story building on the right. The buildings are rendered in a simple, wireframe style with red outlines. The perspective is from an elevated angle, showing the layout of the buildings and their relationship to the surrounding area.</p> </div> <p>Abbildung 14: Mögliche Entwicklung Areal SBB Dienstgebäude, Darstellung aus Potenzialstudie Dienstgebäude</p>	<p>Abb. 14 Anhang B</p>

<b>Thema</b> <b>untersuchte</b> <b>Nutzungs-</b> <b>dichte</b>	<p><b>Festlegung</b></p> <p>Die im Zielbild dargestellten Setzungen in den Arealen "West", "Postquartier", "Schweizerhof / SBB Mitte", "Veloplus / Freiverlad" und "SETA / Guyer-Zeller" erreichen ein gesamtes Entwicklungspotenzial von ca. 67'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche (exkl. Bestandsgebäude Areal "West", ehem. Avera Bank, Bahnhofgebäude, Güterschuppen, Seidenweberei).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Areal "Postquartier" ca. 13'000 m<sup>2</sup></li> <li>▪ Areal "Schweizerhof / SBB Mitte" ca. 10'000 m<sup>2</sup></li> <li>▪ Areal "Veloplus / Freiverlad" ca. 10'000 m<sup>2</sup> (ohne Entwicklung Freiverlad)</li> <li>▪ Areal "SETA / Guyer-Zeller" ca. 10'000 m<sup>2</sup></li> <li>▪ Areal "West" ca. 24'000 m<sup>2</sup></li> </ul> <p>Das Gebiet weist heute eine Geschossfläche von ca. 36'000 m<sup>2</sup> mit 183 Einwohner/innen (E) und 491 Beschäftigte (B) auf (Quelle: Quartieranalyse GIS Kt. Zürich, 2022).</p> <p><b>Total E + B 2022 = 674</b></p> <p><b>Gesamtpotential E + B = ca. 1'600 bis 1'700</b></p> <p><b>2035 / 2040 = Realisierungsgrad ca. 50%</b> (Annahme aufgrund ausgewiesenem Entwicklungspotential)</p>
---	---



Abbildung 15: statistische Quartieranalyse, GIS Kt. Zürich

Statistisches Quartier	Areal-fläche m <sup>2</sup>	E + B	GF Bestand, m <sup>2</sup> (ger.)	GF Abbruch * m <sup>2</sup> (ger.)	GF Entwicklung, m <sup>2</sup> (ger.)	GF Total m <sup>2</sup> (ger.)
West	12'070	145 + 54	13'500	7'500	24'000	30'000
Post	4'927	17+ 100	6'300	6'300	13'000	13'000
Schweizerhof / SBB Mitte und Veloplus	18'572	13 + 128	5'400	3'400	20'000	22'000
Guyer-Zeller inkl. SETA und Areal SBB Dienst-gebäude	16'027	8 + 209	10'800	0	10'000	20'800
<b>Total 2022</b>	<b>51'596</b>	<b>183 + 491 = 674</b>	<b>36'000</b>	<b>17'200</b>	<b>67'000</b>	<b>85'800</b>

\* Es wurde mit folgenden Annahmen gerechnet:

- Areal West: Erhalt zentrales Gebäude (ca. 6'000 m<sup>2</sup>), Abbruch weitere Bauten (7'500 m<sup>2</sup>)
- Areal Post: vollständige Überbauung
- Areal Schweizerhof / SBB Mitte und Veloplus: Erhalt Bahnhofgebäude und Güterschuppen (2'000 m<sup>2</sup>)
- Abbruch Schweizerhof, Veloplus und Private (3'400 m<sup>2</sup>)
- Areal Guyer-Zeller inkl. SETA und Areal SBB Dienst-gebäude: kein Abbruch der Bestandesbauten (10'800 m<sup>2</sup>), Ergänzung Bestand durch Aufstockung und 1 Neubau (10'000 m<sup>2</sup>)

Thema	Festlegung
<b>Qualitätssi- cherung</b>	Die Bedeutung der Arealentwicklungen im Stadtraum Bahnhof Wetzikon und die angestrebte Verdichtung verlangen eine hochwertige städtebauliche und architektonische Qualität. Dieser Qualitätsanspruch umfasst die Nutzungen und Bauten, die Freiräume und Erschliessungen sowie die Ansprüche der Nachhaltigkeit. Die einzelnen Areale sollen durch qualitätssichernde Verfahren, bzw. Konkurrenzverfahren entwickelt werden.
<b>Gebiets- Management</b>	Die Stadtentwicklung ist eine langjährige, moderierte Aufgabe, dabei übernimmt die Stadt die Koordination privater Vorhaben, um eine abgestimmte städtische Gesamtentwicklung zu gewährleisten. Die Arealentwicklungen im "Stadtraum Bahnhof Wetzikon" werden in den nächsten 15 bis 20 Jahren mittels Gestaltungsplanpflicht realisiert und sind mit den Infrastrukturprojekten der Stadt eng abzustimmen.



Abbildung 16: Bebauung und Nutzung, s. vergrößerte Plandarstellung in Anhang B

### 3.5 Freiräume

Thema	Festlegung	Plan
<b>Attraktive und differenzierte Freiräume</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mit der Verdichtung des Bahnhofgebietes wird ein Netz von attraktiven und öffentlich nutzbaren Stadt- und Freiräumen geschaffen.</li><li>▪ Die Kernelemente dieses Netzes sind der umgestaltete und vergrösserte Bahnhofplatz und der neue Bahnhofpark. Diese bilden zusammen mit dem "Bushof Poststrasse" eine attraktive Raumfolge, welche als Begegnungszone ausgewiesen wird.</li><li>▪ Die Nationalstrasse wird neu von einem durchgängigen Trottoir mit einer Baumreihe begleitet.</li><li>▪ Vom Areal "West" bis zum Areal "Veloplus / Freiverlad" entsteht eine durchgängige Längsverbinding für den Langsamverkehr, deren Abschnitte im Charakter der durchquerten Areale gestaltet werden.</li><li>▪ Der "Bushof Guyer-Zeller-Strasse" wird kompakt und funktional gestaltet.</li><li>▪ Die Bedeutung der Guyer-Zeller-Strasse als bahnhofsnahe Quartierstrasse wird durch die in den Vorzonen begleitenden, locker gesetzten Baumgruppen unterstrichen.</li><li>▪ Die Freiräume der Arealentwicklungen sind integrale Bestandteile des Freiraumnetzes. Sie sind mit den oben beschriebenen Elementen zusammenzudenken und unterstützend zu konzipieren.</li></ul>	Abb. 17 Anhang C
<b>Hitzeminderung und Durchlüftung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Die Anordnung und das Verhältnis der Baufelder und Freiräume gewährleisten die gute Durchlüftung des Siedlungsgebiets.</li><li>▪ Der Anteil an klimawirksamen grünen und sickerfähigen Flächen im Bahnhofgebiet wird wesentlich vergrössert. Wichtige Beiträge hierzu sind insbesondere der zentrale Bereich des Bahnhofparks, die Baumreihen entlang der Nationalstrasse und die Freiräume der Areale "SETA / Guyer-Zeller" und "Postquartier".</li><li>▪ Im gesamten Bahnhofquartier sollen zahlreiche neue schattenspendende Bäume gepflanzt werden. Diese sind ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Durchgrünung im Quartier und zur Hitzeminderung an Stelle der heute überwiegend asphaltierten Flächen.</li><li>▪ Stadtbäume sind mannigfaltigem Stress ausgesetzt. Um ihr optimales Gedeihen zu ermöglichen, müssen insbesondere Räume für ihre Wurzeln gesichert werden. Die ausgewiesenen Bereiche für Baumpflanzungen dürfen nicht unterbaut werden und sind von Leitungen freizuhalten. Die Baumstandorte und Wurzelräume sind in nachfolgenden Projektphasen zu sichern. Ihre Ausgestaltung als Schwammstadt-Elemente sind zu prüfen. Die zu pflanzenden Baumarten sind mit der Abteilung Umwelt der Stadt Wetzikon und den entsprechenden Fachstellen der SBB abzusprechen.</li></ul>	Abb. 17 Anhang C

Thema	Festlegung	Schlüsselement	Plan
<b>Ökologische Vernetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlang des Gleiskorridors sollen beidseitig Lebensräume für Flora und Fauna gefördert werden.</li> <li>▪ Im gesamten Bahnhofquartier sollen Trittsteinbiotope vorgesehen werden. Der Gleiskorridor bildet dabei das Rückgrat der Lebensraumvernetzung.</li> </ul>		
<b>Neubau Bahnhofplatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der vergrösserte Bahnhofplatz bildet die neue attraktive Visitenkarte des Bahnhofquartiers.</li> <li>▪ Er ist übersichtlich zu gestalten und mit einem wertigen Belag auszustatten.</li> <li>▪ Grosskronige Laubbäume mit Solitärqualitäten begrünen ihn und setzen dabei die historischen Bauten in Szene. Die Festlegungen zu Thema "Hitzeminderung und Durchlüftung" sind anzuwenden.</li> <li>▪ Treffpunkte und konsumfreie Aufenthaltsbereiche auf dem Platz und publikumsorientierte Erdgeschosse der säumenden Bauten mit aktiven Vorzonen machen ihn vielseitig nutzbar.</li> <li>▪ Fläche Bahnhofplatz ca. 1'500 m<sup>2</sup></li> </ul>	<b>S1</b>	Abb. 17 Anhang C
<b>Ersatz Rosskastanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis: Die Rosskastanie mit der Natur- und Landschaftsinventar-Objektnummer 4.66 beim Bahnhof ist seit 2012 krank, deshalb heute im Kronenbereich gravierend in der Stabilität geschwächt und windbruchgefährdet.</li> <li>▪ Im Rahmen der Neuanlage des "Bushofs Poststrasse" muss die Rosskastanie gefällt werden. Entsprechend Beschluss der Umweltkommission der Stadt Wetzikon vom 20.12.2021 wird sie durch zwei grosskronige standortgerechte Laubbäume in unmittelbarer Nähe des bisherigen Standorts ersetzt.</li> </ul>		Abb. 17 Anhang C
<b>Neubau Bahnhofpark</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der neue Bahnhofpark wird der neue Mittelpunkt des Quartiers und erweitert das Freiraumangebot für die gesamte Bevölkerung. Er ist als verkehrsberuhigter, für den Aufenthalt und zur Erholung vielseitig nutzbarer Freiraum zu konzipieren, welcher die angrenzenden Bauten aktiviert.</li> <li>▪ Er bildet eine spannende Raumfolge mit dem Bahnhofplatz und der angrenzenden Gasse vor dem Güterschuppen; der direkte Anstoss der westlichen Längsseite ans Gleisfeld soll als Lagegunst genutzt werden.</li> <li>▪ Die mittig gelegenen Zonen des Parks sind grossflächig von Versiegelung freizuhalten und durch mittelkronige, schattenspendende Parkbäume zu begrünen. Sie sind für die sanfte Erholung besonders wertvoll und entsprechend von verkehrlichen Nutzungen, insbes. Parkplätzen, freizuhalten.</li> <li>▪ Das Gleisfeld begleitend ist ein die Biodiversität fördernder Ruderalstreifen vorzusehen.</li> <li>▪ Die Fläche des Bahnhofparks beträgt ca. 2'500 m<sup>2</sup>. Von dieser Fläche sind mind. 50% für nicht unterbaute Wurzelbereiche für Bäume zu reservieren.</li> </ul>	<b>S2</b>	Abb. 17 Anhang C

Thema	Festlegung	Plan
<b>Vorzonen National- strasse</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Die westlichen Vorzonen der Nationalstrasse (Rapperswiler- / Bahnhof- / Zürcherstrasse) sollen analog zu den im Rahmen der Gestaltungspläne "Pestalozzistrasse" und "Mattacker" gestalteten Vorzonen mit durchgehenden Trottoirs und schattenspendenden Laubbaumreihen versehen werden.</li><li>▪ Die neuen Baumreihen sind auf eine den Strassenraum prägende Wirkung hin zu projektieren.</li></ul>	Abb. 17 Anhang C
<b>Freiräume, Spiel- und Ruheflächen privater Are- ale</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Innerhalb der privaten Areale sollen ihrer Bedeutung als Zentrumsgebiet entsprechende attraktive, hochwertig gestaltete und gut durchgrünte Freiräume erstellt werden.</li><li>▪ Spiel- und Ruheflächen sind zweckmässig anzuordnen, dabei ist auf eine Mehrfachnutzbarkeit bzw. Nutzung durch verschiedene Altersgruppen der Angebote zu achten.</li><li>▪ Die Nutzung der Dächer ist für siedlungsinterne Aufenthaltsbereiche zu prüfen.</li><li>▪ Gleichfalls sind attraktive publikumsoffene Durchwegungen innerhalb der Arealfreiräume zu gewährleisten.</li><li>▪ Das Areal "Postquartier" bildet zum "Bushof Poststrasse" eine Vorzone von starkem Öffentlichkeitscharakter aus, welche durch eine Baumreihe ausgezeichnet wird.</li></ul>	Abb. 17 Anhang C











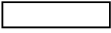

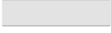





- |   |                                   |   |                                   |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Bahnhofplatz                      |  | Parkbäume Bestand                 |
|  | Bahnhofpark mit Güterschuppen     |  | Parkbäume Neu                     |
|  | Bushof                            |  | Parkbäume ausserhalb Perimeter    |
|  | Perimeter                         |  | Solitarbäume Bestand              |
|  | nicht unterbaubarer Bereiche      |  | Solitarbäume neu                  |
|  | versiegelte Fläche                |  | Solitarbäume ausserhalb Perimeter |
|  | unversiegelte Fläche              |   |                                   |
|  | Ersatz Kastanie                   |   |                                   |
|  | strassenbegleitende Bäume Bestand |   |                                   |
|  | strassenbegleitende Bäume Neu     |   |                                   |

Abbildung 17: Freiraum s. vergrösserte Plandarstellung Anhang C

### 3.6 Verkehrsdrehscheibe

Thema	Festlegung
<b>Moderne und Leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kurze, direkte und sichere Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und weiteren Verkehrsträgern.</li> </ul>
<b>Attraktiver funktionaler und effizienter Bushof</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buslinien im Norden und Süden der Gleise werden weiterhin betrieblich miteinander verknüpft, um attraktive Direktverbindungen zu schaffen.</li> <li>▪ kompakte und kundenfreundliche Anordnung der Haltekanten, BehiG-konform (Behindertengleichstellungsgesetz).</li> <li>▪ Attraktive Wartebereiche beim "Bushof Poststrasse" (Hausperron).</li> <li>▪ kurze Fusswege für Fahrgäste.</li> <li>▪ kurze Fahrwege und zuverlässige Anschlüsse über bestehende Einfahrt- / Ausfahrt in Bahnhofstrasse.</li> </ul>
<b>Anschlüsse und Leistungsfähigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse ist gegeben für Bus und MIV.</li> <li>▪ Zu- und Wegfahrt "Bushof Poststrasse" bleiben unverändert.</li> <li>▪ Bei der heutigen Ausfahrt des von "Veloplus" und dem Freiverlad in die Nationalstrasse wird neu zusätzlich eine Zufahrt erstellt, um das P+R-Angebot und den Freiverlad direkt ab der Nationalstrasse zu erschliessen.</li> </ul>
<b>Parkierung Motorisierter Individualverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereitstellung Kurzzeit-PP, Taxiplätzen, Kiss+Ride PP (alle oberirdisch) und Carsharing-Angebot</li> <li>▪ dezentrales P+R Angebot gemäss regionalem Richtplan.</li> <li>▪ 20 P+R-Standort Areal Mitte SBB</li> <li>▪ 35 P+R-Standort Areal SETA</li> </ul>
<b>Velowege und Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwei unterirdische Velostationen mit je ca. 250 Veloabstellplätzen.</li> <li>▪ Vier weitere, dezentrale oberirdische Standorte für Veloabstellplätze bei PU-Zugängen.</li> <li>▪ Total rund 900 Veloabstellplätze.</li> <li>▪ Verbesserte Längsverbinding entlang Nationalstrasse. (Verlängerung Radstreifen).</li> <li>▪ PU Nord wird verbreitert und die Zugänge angepasst, sodass Velofahren durch PU möglich wird (kantonale Veloroute).</li> </ul>
<b>Fusswege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwei neue LSA-gesteuerte Fussgängerstreifen über Nationalstrasse (Höhe Spitalstrasse und Höhe "Veloplus") und Verlängerung Mehrzweckstreifen als Querungshilfe.</li> <li>▪ Durchgehende Längsbeziehung "Areal West", Begegnungszone "Bushof Poststrasse", verkehrsfreier "Bahnhofplatz", Begegnungszone "Bahnhofpark".</li> <li>▪ Raumsicherung für Fussweg zur Schellerstrassenbrücke.</li> <li>▪ Zwei gesicherte Gleisquerungen: "PU Mitte" und "PU Nord".</li> <li>▪ Eine langfristige Gleisquerung mit Raumsicherung: "PÜ Süd".</li> </ul>

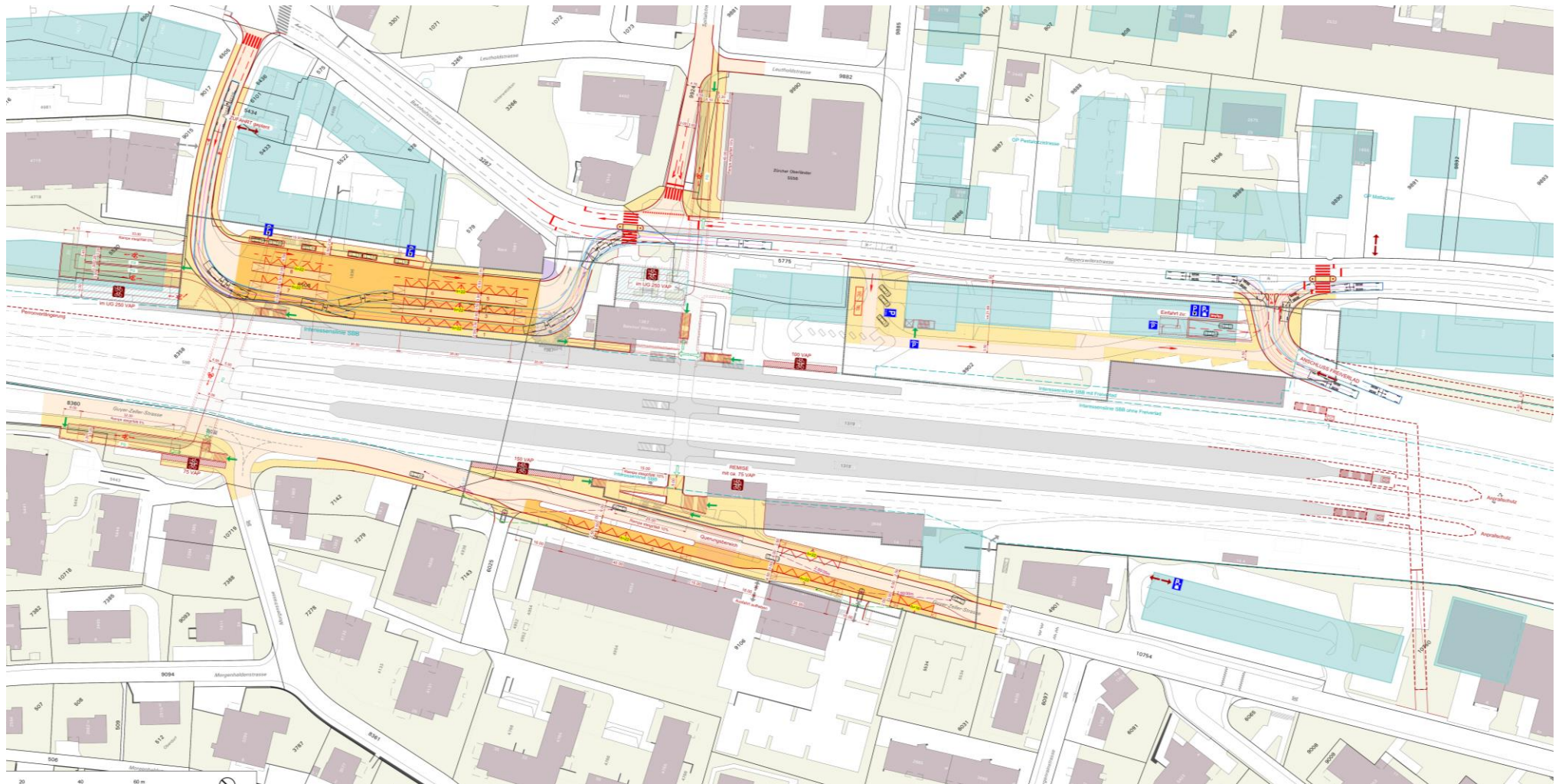


Abbildung 18: Plan Machbarkeitsstudie Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wetzikon, Stand Oktober 2024  
s. Plandarstellung in Anhang D, Format A3

### 3.6.1 Bushof Poststrasse und Bushof Guyer-Zeller-Strasse

Thema	Festlegung	Schlüssel-element	Plan
<b>Neubau Bushof Poststrasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 Kanten "Bushof Poststrasse" (davon 1 Reservekante).</li> <li>Attraktiver Wartebereich (Hausperron) mit Bedachung.</li> <li>Zufahrt über Poststrasse.</li> <li>Wegfahrt in die Rapperswiler- / Bahnhofstrasse.</li> <li>Begegnungszone (Tempo 20) aus verkehrlicher Sicht anzustreben, Layout und Sichtweiten funktionieren aber auch mit Tempo 30.</li> <li>Hochwertige Bushofgestaltung mit Beleuchtung und Dach.</li> <li>Fläche Bushof Poststrasse ca. 3'500 m<sup>2</sup>.</li> <li>Hinweis: Die Freiräume des Bushofs sind aufgrund der Kompaktheit des Kantenlayouts funktional gestaltet.</li> </ul>	<b>S3</b>	Abb. 20 Anhand D
<b>Neubau Bushof Guyer-Zeller-Strasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 Kanten "Bushof Guyer-Zeller-Strasse" (davon 1 Reservekante) plus 1 Aussteigekante.</li> <li>Attraktiv gestaltete Wartebereiche mit Beleuchtung und Dach.</li> <li>Zu- und Wegfahrt via Guyer-Zeller-Strasse in Richtung "Bushof Poststrasse" bzw. in Richtung Grüningerstrasse.</li> <li>Begegnungszone (Tempo 20) anzustreben, Layout und Sichtweiten funktionieren aber auch mit Tempo 30.</li> <li>In der Strassenmitte ist eine Baumreihe wiederherzustellen und im Ausdruck mit den die Guyer-Zeller-Strasse begleitenden, locker gesetzten Baumgruppen abzustimmen.</li> </ul>	<b>S4</b>	Abb. 21 Anhang D
<b>Wendemöglichkeiten</b>	Bei der Angebotsverdichtung der S-Bahn ab 2035 plant die VZO, Zusatzkurse auf der Südseite der Gleise einzuführen, welche in diesem Raum wenden müssen. In der Machbarkeit (vgl. Zwischenbericht Schritt 2 und 3) wurden verschiedene Wendeoptionen geprüft. Diese sind in einem nächsten Planungsschritt weiter zu vertiefen.		

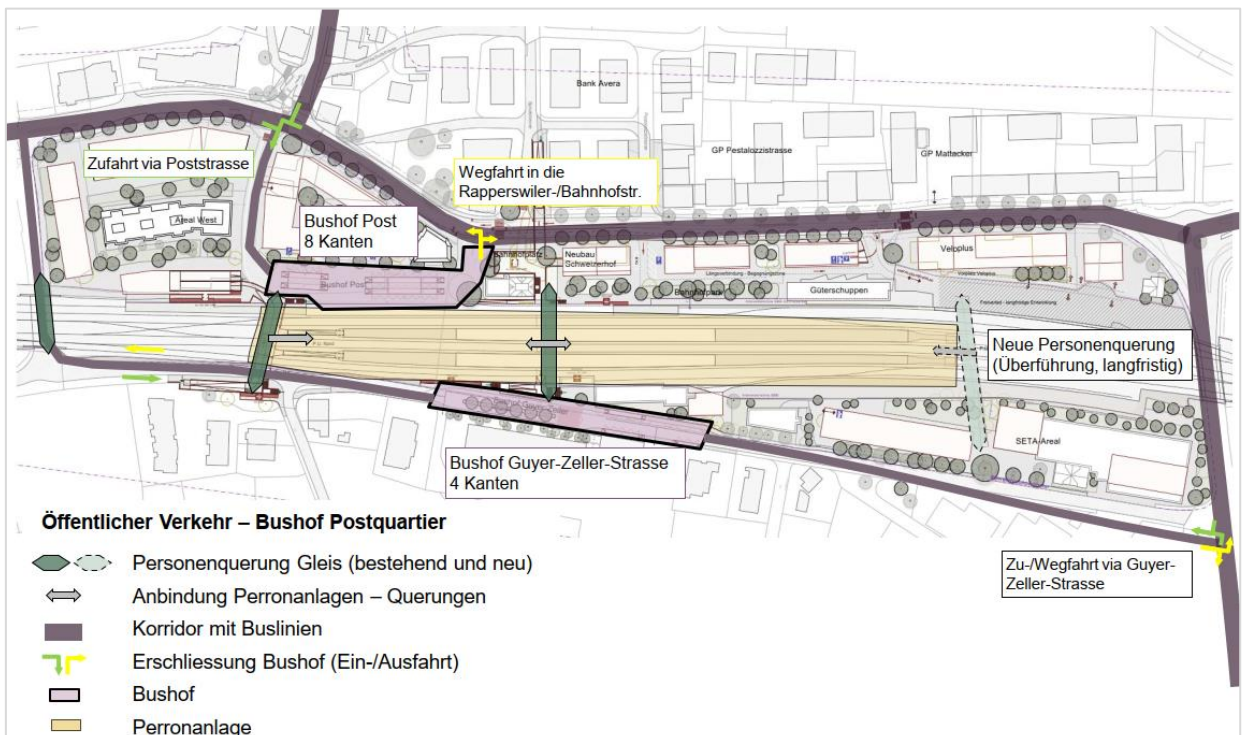


Abbildung 19: Betriebskonzept Bus Bahnhof Wetzikon, s. vergrösserte Plandarstellung in Anhang E

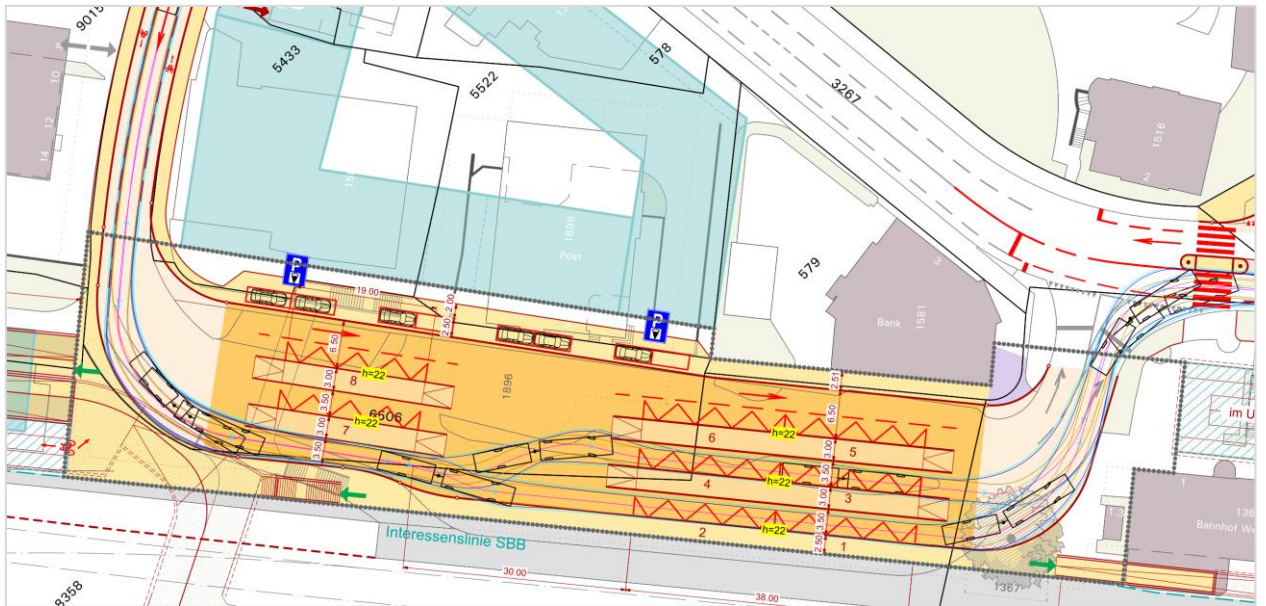


Abbildung 20: Machbarkeit Bushof Poststrasse (Haltekanten, Geometrien, Anschlüsse)  
s. Plandarstellung in Anhang D, Format A3

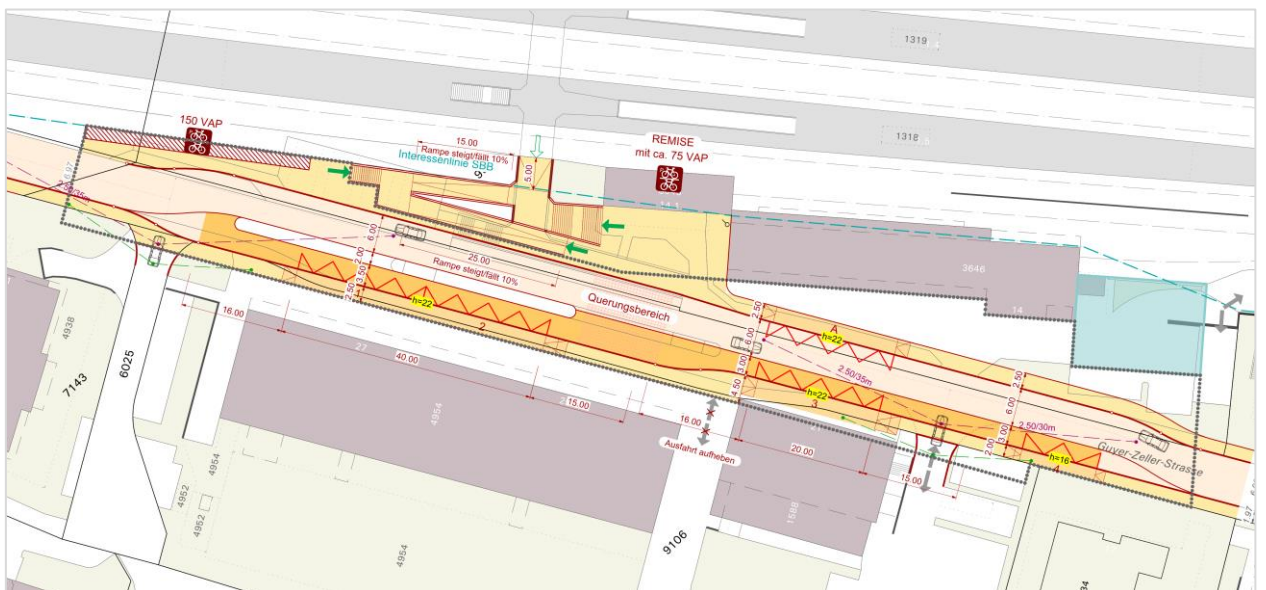


Abbildung 21: Machbarkeit Bushof Guyer-Zeller-Strasse (Haltekanten, Geometrien, Erschliessung), s. vergrösserte Plandarstellung in Anhang D

## 3.6.2 Fussverkehr und Querungen

Thema	Festlegung	Schlüssel-element	Plan
<b>Fusswegenetz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ attraktives Wegnetz im Bahnhofsgebiet.</li> <li>▪ ergänzende, öffentliche Durchwegung in den privaten Arealen.</li> </ul>		Abb. 22 Anhang E
<b>Längsverbindungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Längsverbindung Areal "West" – Bushof Poststrasse – Bahnhofplatz – Bahnhofpark.</li> <li>▪ durchgehende Vorzonen entlang Nationalstrasse.</li> <li>▪ umgestaltete Guyer-Zeller-Strasse (auf Höhe Bahnhof).</li> <li>▪ Gebiet Bahnhofpark-Güterschuppen mit tiefem MIV-Aufkommen.</li> <li>▪ Raumsicherung für Fussweg zur Schellerstrassenbrücke.</li> </ul>		Abb. 22 Anhang E
<b>Neubau Fussgängerquerungen und Knotengestaltungen Rapperswilerstrasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwei zusätzliche Fussgängerstreifen über Nationalstrasse auf Höhe Spitalstrasse und Höhe Ausfahrt Freiverlad.</li> <li>▪ verlängerter Mehrzweckstreifen / Mittelzone als Querungshilfe.</li> </ul>	<b>S5</b>	Abb. 18 Abb. 23 Anhang D
<b>"PU Mitte" Neubau Rampe Spitalstrasse für Fussgänger- und Velotauglichkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung der Unterführung mit gerader Achse bis zur Spitalstrasse.</li> <li>▪ Direkter Zugang ab der PU zur Velostation unter dem Bahnhofplatz.</li> <li>▪ Verlegung der Treppe zum Bahnhofplatz und der Rampe zu Gleis 1.</li> <li>▪ Quartierverbindung Morgenhaldenquartier – Bühlquartier – Oberwetzikon.</li> </ul>	<b>S6</b>	Abb. 18 Abb. 22 Anhang D
<b>"PU Mitte" Neubau Zugänge "Bushof Guyer-Zeller-Strasse"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung des PU-Zugangs an der Guyer-Zeller-Strasse</li> <li>▪ Quartierverbindung Morgenhaldenquartier – Bühlquartier – Oberwetzikon, flächiges Queren in Begegnungszone</li> </ul>	<b>S7</b>	Abb. 18 Abb. 22 Anhang D

Thema	Festlegung	Schlüssel-element	Plan
"PU Nord" Neubau Zugänge "Bushof Poststrasse"	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Neubau Treppe zum "Bushof Poststrasse"</li><li>▪ Neubau Velorampe zur Velostation PU Nord</li><li>▪</li><li>▪ Mit den Neubauten wird der benötigte Platz für den neuen Bushof Poststrasse geschaffen.</li><li>▪</li></ul>	S8	Abb. 18 Abb. 25 Anhang D
"PU Nord" Ausbau Fussgänger- und Velotauglichkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erweiterung der Unterführung sowie Anpassung und Verbreiterung der Rampen für Veloverkehr</li><li>▪ Zugänge Perrons</li><li>▪ Quartierverbindung Postquartier – Morgenhaldenquartier – Oberwetzikon für Fuss- und Veloverkehr</li></ul>	S15	Abb. 18 Abb. 25 Anhang D
"PU Nord" Neubau Zugänge Guyer-Zeller-Strasse	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Neubau Velorampe</li><li>▪ Neubau Treppenaufgang</li></ul>	S16	Abb. 25 Anhang D
"PÜ Süd" (langfristig)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Raumsicherung Areal "SETA / Guyer-Zeller" und Areal "Veloplus / Freiverlad"</li></ul>		Abb. 22 Anhang E

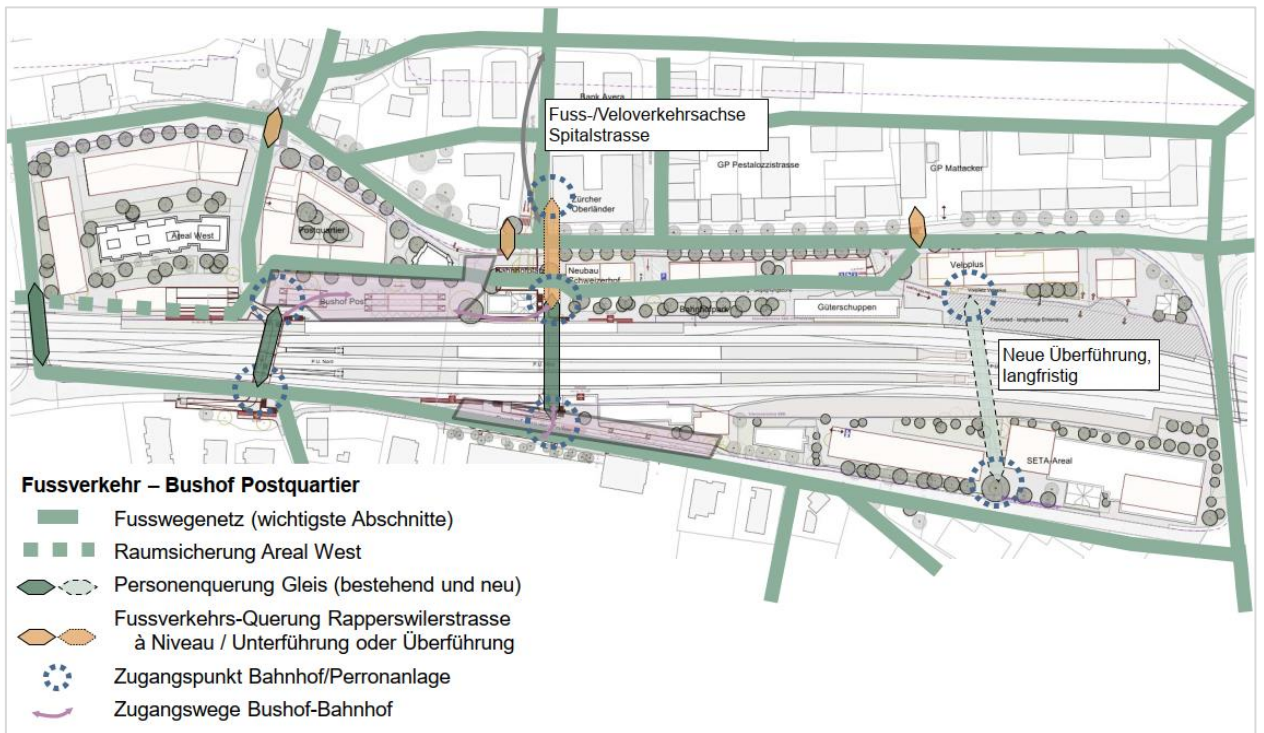


Abbildung 22: Fussverkehrskonzept Stadtraum Bahnhof Wetzikon, s. vergrösserte Plandarstellung in Anhang E

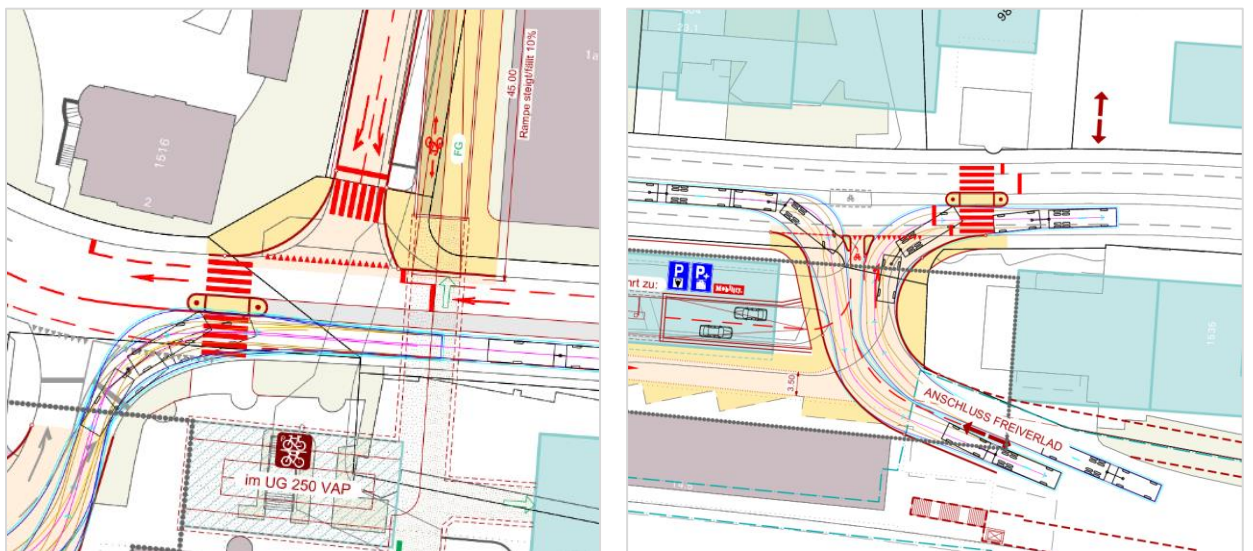


Abbildung 23: Neue Fussgängerquerung im Raum Spitalstrasse (links) und im Raum Ausfahrt P+R Mitte (links) s. Plandarstellung in Anhang D, Format A3

## 3.6.3 Veloverkehr und Veloinfrastruktur

Thema	Festlegung	Nr.	Plan
<b>Velonetz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimale Vernetzung und Anbindung mit den umliegenden Quartieren.</li> <li>▪ Längsverbindungen Nationalstrasse (Erstellung Radstreifen zwischen Einmündung Pestalozzistrasse und Einmündung Spitalstrasse) sowie Guyer-Zeller-Strasse.</li> <li>▪ Begegnungszone "Bushof Poststrasse" / Begegnungszone "Bahnhofspark"</li> <li>▪ Bestehende Querverbindungen Grüningerstrasse und Schellerstrasse.</li> </ul>		Abb. 24 Anhang E
<b>Anbindung Bahnhof</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poststrasse: Projekt Kanton / ASTRA Veloführung kantonale Hauptverbindung und Zufahrt unterirdische Velostation sowie zur befahrbaren PU Nord.</li> <li>▪ Spitalstrasse: Zufahrt unterirdische Velostation.</li> <li>▪ Morgenstrasse: Quartierverbindung Morgenhaldenquartier.</li> <li>▪ Nationalstrasse: Zufahrt zum Bahnhofsgelände bei Schweizerhof, Zu- und Wegfahrt bei "Veloplus".</li> </ul>		Abb. 24 Anhang E
<b>Veloquerungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erweiterung Personenunterführung Nord und der Rampen für den Veloverkehr.</li> <li>▪ Aufwertung Personenunterführung Mitte mit geradem Zugang zwischen Spitalstrasse und Velostation.</li> <li>▪ Die PU Mitte ist nicht durchgehend mit dem Velo befahrbar.</li> </ul>		Abb. 25 Anhang E
<b>Neubau Veloabstellplätze (VAP), dezentral, oberirdisch</b>	<b>Oberirdische Standorte (Total rund 400 VAP)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ doppelstöckige Anlagen.</li> <li>▪ PU Nord: Ausgang Morgenstrasse, 75 VAP.</li> <li>▪ PU Mitte: Ausgang Schweizerhof, 100 VAP.</li> <li>▪ PU Mitte: Ausgang Guyer-Zeller-Strasse, 225 VAP.</li> </ul>	<b>S9</b>	Abb. 25 Anhang E Anhand D
<b>Neubau unterirdische Velostation Personenunterführung Nord</b>	<b>Unterirdischer Standort (Total rund 250 VAP)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausgang PU Nord beim Bushof Poststrasse, rund 250 VAP.</li> </ul>	<b>S10</b>	Abb. 25 Anhang E Anhand D
<b>Neubau unterirdische Velostation Personenunterführung Mitte</b>	<b>Unterirdischer Standort (Total rund 250 VAP)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausgang PU Mitte beim Bahnhofplatz, rund 250 VAP.</li> </ul>	<b>S11</b>	Abb. 25 Anhang E Anhand D

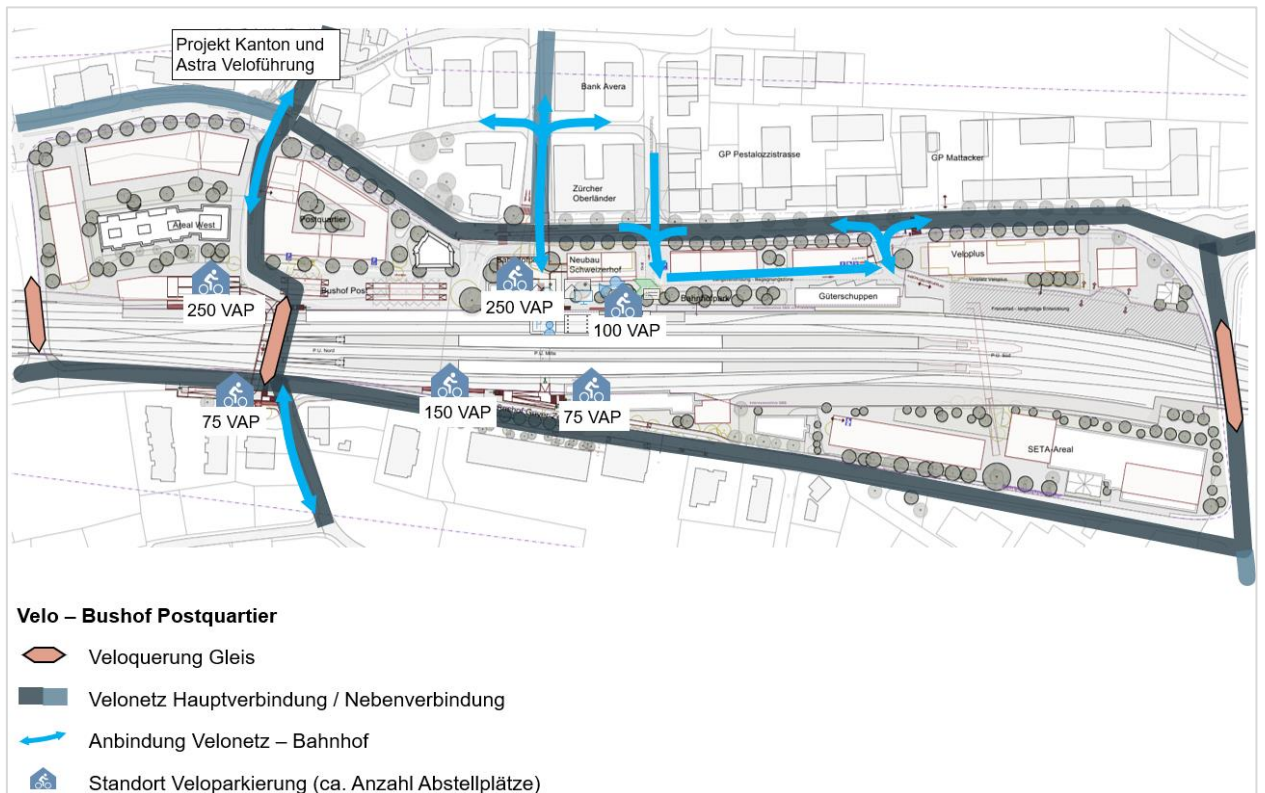


Abbildung 24: Veloverkehrskonzept Stadtraum Bahnhof Wetzikon, s. vergrösserte Plandarstellung in Anhang E

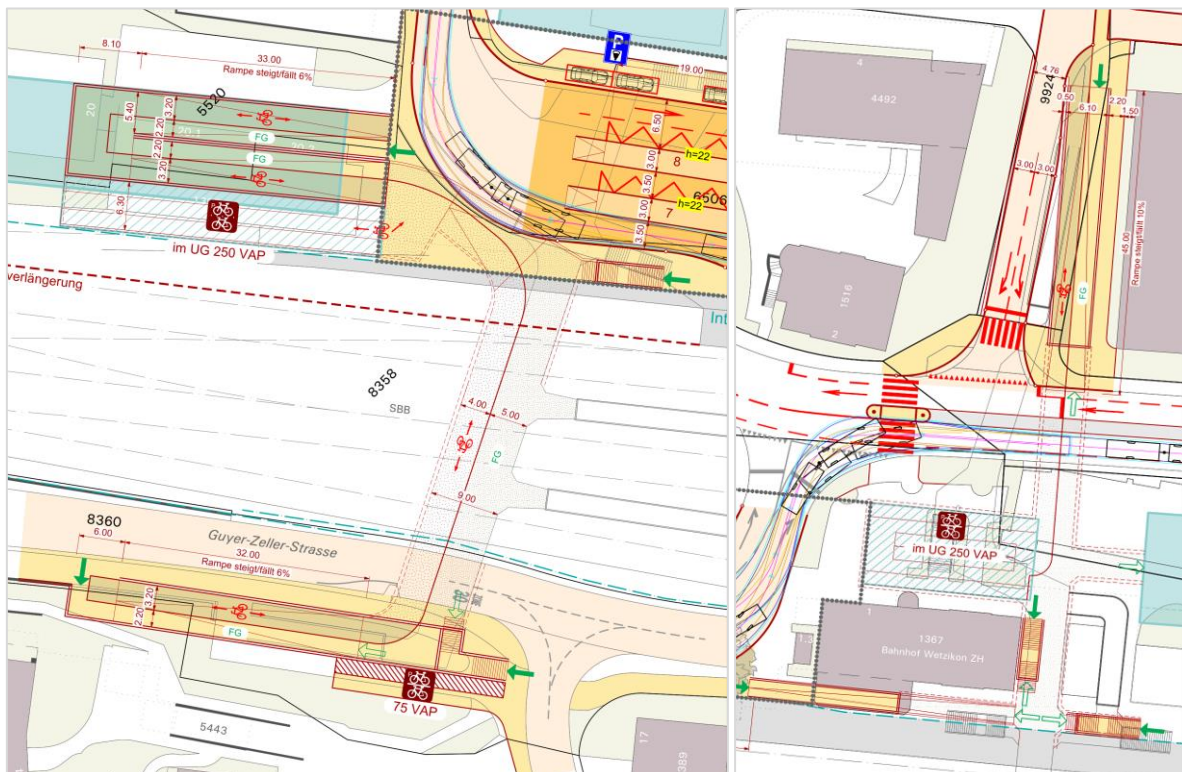


Abbildung 25: Anpassungen PU Nord (links) und PU Mitte (rechts), s. Plandarstellung in Anhang D, Format A3

### 3.6.4 Erschliessung Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Thema	Festlegung		Plan
<b>Mobilitätsgrundsätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zentrale, bahnhofsnahe Lage schafft ideale Voraussetzungen für eine zentrumsgerechte und zukunftsfähige Mobilität.</li> <li>▪ Überdurchschnittlich hohe Modalsplit-Anteile für den ÖV und den Fuss- und Radverkehr werden angestrebt.</li> <li>▪ Förderung autoarmes Wohnen und Arbeiten in Bahnhofsnähe.</li> <li>▪ Etappierbare und flexibel konzipierte Parkierung für den MIV.</li> </ul>		
<b>Neubau ebenerdige Parkplätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kurzzeit-Parkplätze (Vorzone Bushof Poststrasse).</li> <li>▪ Taxiplätze und K+R (Areal SBB Mitte).</li> <li>▪ Carsharing-Parkplätze (Areal SBB).</li> </ul>	<b>S12</b>	Abb. 18 Abb. 26 Abb. 27 Anhang D Anhang E
<b>Neubau P+R "Areal SETA / Guyer-Zeller"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingebettet in übergeordnetes Parkplatzangebot.</li> <li>▪ Dezentrales Angebot gemäss regionalem Richtplan mit zwei Standorten P+R:</li> <li>▪ "Areal SETA / Guyer-Zeller" (35 P+R im UG, Premium Angebot)</li> </ul>	<b>S13</b>	Abb. 26 Anhang D Anhang E
<b>Neubau P+R "Areal Schweizerhof / SBB Mitte"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingebettet in übergeordnetes Parkplatzangebot.</li> <li>▪ Dezentrales zweistufiges Angebot gemäss regionalem Richtplan mit zwei Standorten P+R:</li> <li>▪ Areal SBB Mitte (20 P+R im UG, Premium Angebot)</li> </ul>	<b>S14</b>	Abb. 26 Anhang D Anhang E
<b>Anschlüsse Nationalstrasse und Leistungsfähigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestehender Knoten Zürcherstrasse: bestehende LSA-Anlage.</li> <li>▪ Bestehender Knoten Spitalstrasse: bestehende LSA-Anlage, Anpassungen wegen neu zweispuriger Ausfahrt Spitalstrasse, sowie Fussgängerstreifen über Nationalstrasse.</li> <li>▪ Bestehender Knoten "Freiverlad / Veloplus": Neue LSA-Anlage mit Fussgängerstreifen, für MIV ab " Freiverlad / Veloplus " nur rechtseinmünden möglich (kein Linksabbieger seitens Hinwil und in Richtung Bahnhofstrasse).</li> </ul>		Abb. 26 Anhang D Anhang E
<b>Guyer-Zeller-Strasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsregime: anzustreben ist eine Begegnungszone (Tempo 20) im Raum "Bushof Guyer-Zeller-Strasse", Layout und Sichtweiten funktionieren auch mit Tempo 30.</li> <li>▪ Haltekanten der Busse sind überholbar ausgestaltet.</li> </ul>		
<b>Poststrasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsregime: anzustreben ist eine Begegnungszone im Raum "Bushof Poststrasse", Layout und Sichtweiten funktionieren auch mit Tempo 30.</li> <li>▪ Einbahnregime gleich wie heute.</li> <li>▪ Haltekanten der Busse sind überholbar ausgestaltet.</li> </ul>		

Thema	Festlegung	Plan
<b>Erschliessung "Areal Postquar- tier"</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zufahrt über Poststrasse.</li><li>▪ Wegfahrt in die Rapperswiler- / Bahnhofstrasse.</li><li>▪ Vorzone mit Kurzzeit-Parkplätzen.</li></ul>	Abb. 26 Anhang E
<b>Erschliessung "Areal Schweizer- hof / SBB Mitte"</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zufahrt über Rapperswiler- / Bahnhofstrasse (Höhe Pestalozzistrasse), nur von Nordwesten her möglich (wie heute).</li><li>▪ Wegfahrt in die Rapperswiler- / Bahnhofstrasse (Höhe "Veloplus"), nur nach rechts möglich (wie heute).</li><li>▪ Taxi Parkplätze und K+R Parkplätze.</li><li>▪ P+R-Angebot (20 Parkplätze im UG).</li><li>▪ Carsharing Angebot (Mobility-Parkplätze).</li><li>▪ Mittige interne Erschliessungsachse bei Bahnhofpark und Güterschuppen.</li></ul>	Abb. 26 Anhang E
<b>Erschliessung "Areal Freiverlad / Veloplus "</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zufahrt über Nationalstrasse auf Höhe "Veloplus" (neue Zufahrt), nur von Nordwesten her möglich.</li><li>▪ Wegfahrt in die Nationalstrasse auf Höhe "Veloplus", nur rechtseinsmünden möglich (ausser Velo).</li></ul>	Abb. 26 Anhang E
<b>Erschliessung "Areal SETA / Guyer Zeller"</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zu- / und Wegfahrt über Guyer-Zeller-Strasse.</li><li>▪ P+R Angebot (35 Parkplätze im UG)</li></ul>	Abb. 26 Anhang E

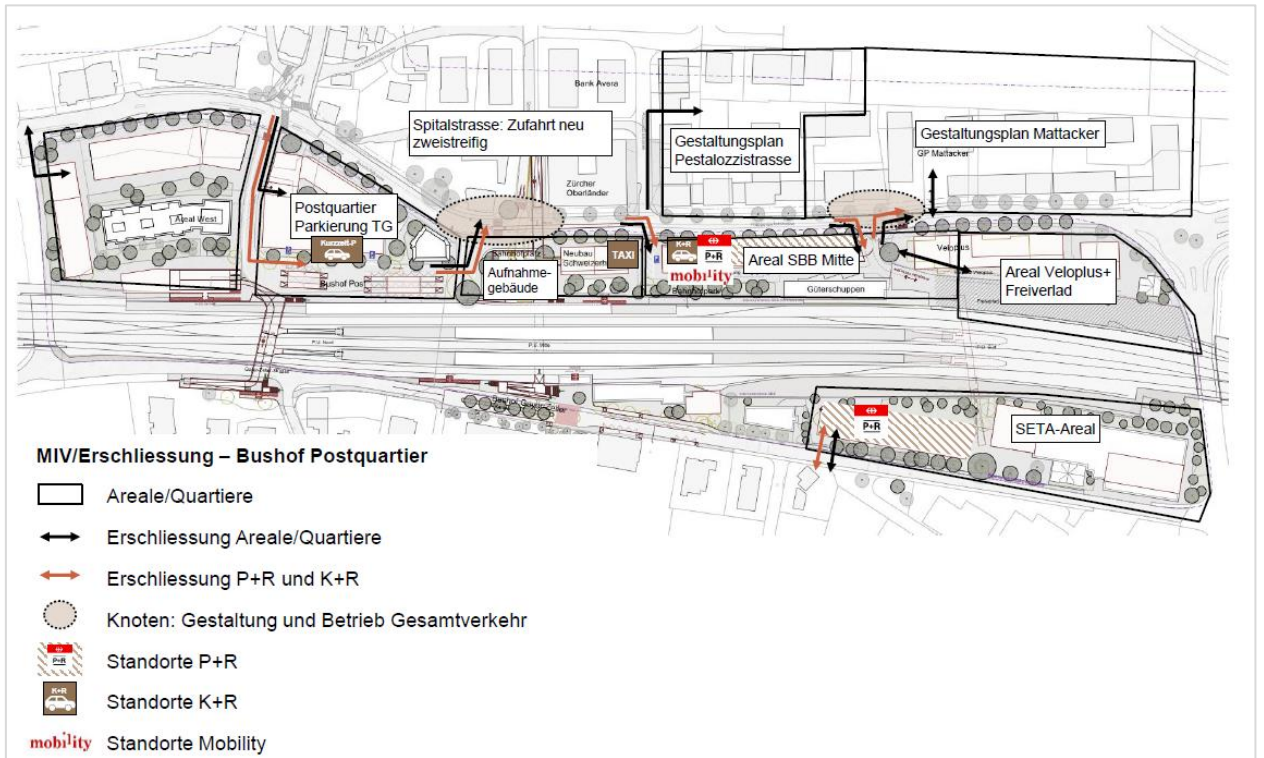


Abbildung 26: Erschliessungskonzept Motorisierter Individualverkehr Stadtraum Bahnhof Wetzikon, s. vergrösserte Plandarstellung in Anhang E

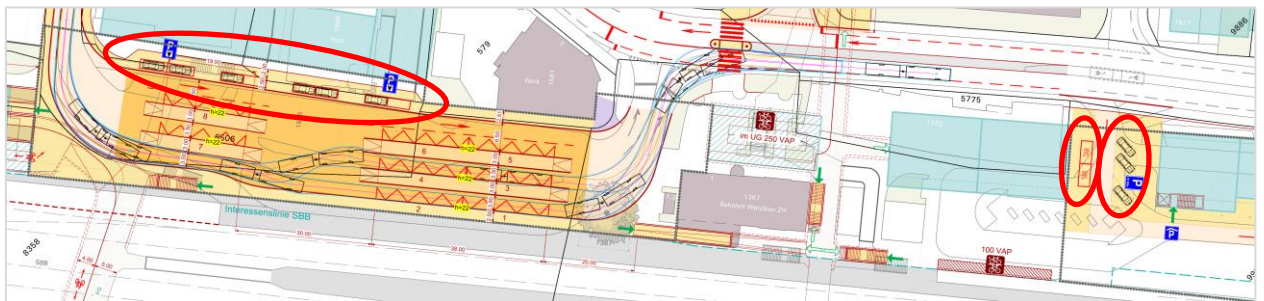


Abbildung 27: Machbarkeitsstudie, Ausschnitt Kurzzeit-P, Taxi und K+R (rote Ellipsen) s. Plandarstellung in Anhang D

## 4 Übersicht Schlüsselemente (S1 – S15)

Das vorliegende Kapitel umfasst die erforderlichen Infrastrukturobjekte bzw. Teilprojekte für die Realisierung des Zielbilds. Diese werden in den Massnahmenblättern beschrieben (Massnahmenbeschreibung, Zuständigkeit, Koordinationsaufgaben und Abhängigkeiten). Auch die Vorgaben zur Qualitätssicherung der abgestimmten Infrastruktur- und Arealentwicklungen mit Gestaltungsplanpflicht werden beschrieben.

<b>S1</b> Bahnhofplatz	<b>S3</b> Bushof Poststrasse	<b>S5</b> Fussgängerquerungen und Knotengestaltungen Nationalstrasse	<b>S9</b> Veloabstellplätze (VAP), dezentral, oberirdisch	<b>S12</b> ebenerdige Parkplätze
<b>S2</b> Bahnhofpark	<b>S4</b> Bushof Guyer-Zeller-Strasse	<b>S6</b> Personenunterführung Mitte Neubau Rampe Spitalstrasse Fussgänger- und Velotauglichkeit	<b>S10</b> Velostation Personenunterführung Nord	<b>S13</b> Park+Ride Angebot (SETA)
		<b>S7</b> Personenunterführung Mitte Neubau Zugänge Bushof Guyer-Zeller-Strasse	<b>S11</b> Velostation Personenunterführung Mitte	<b>S14</b> Park+Ride Angebot (SBB Mitte)
		<b>S8</b> Personen- und Velounterführung Nord Neubau Zugänge Bushof Post- strasse		
		<b>S15</b> Personen- und Velounterführung Nord Ausbau Fussgänger-/Velotaug- lichkeit		
		<b>S16</b> Personen- und Velounterführung Nord Neubau Zugänge Guyer-Zeller- Strasse		

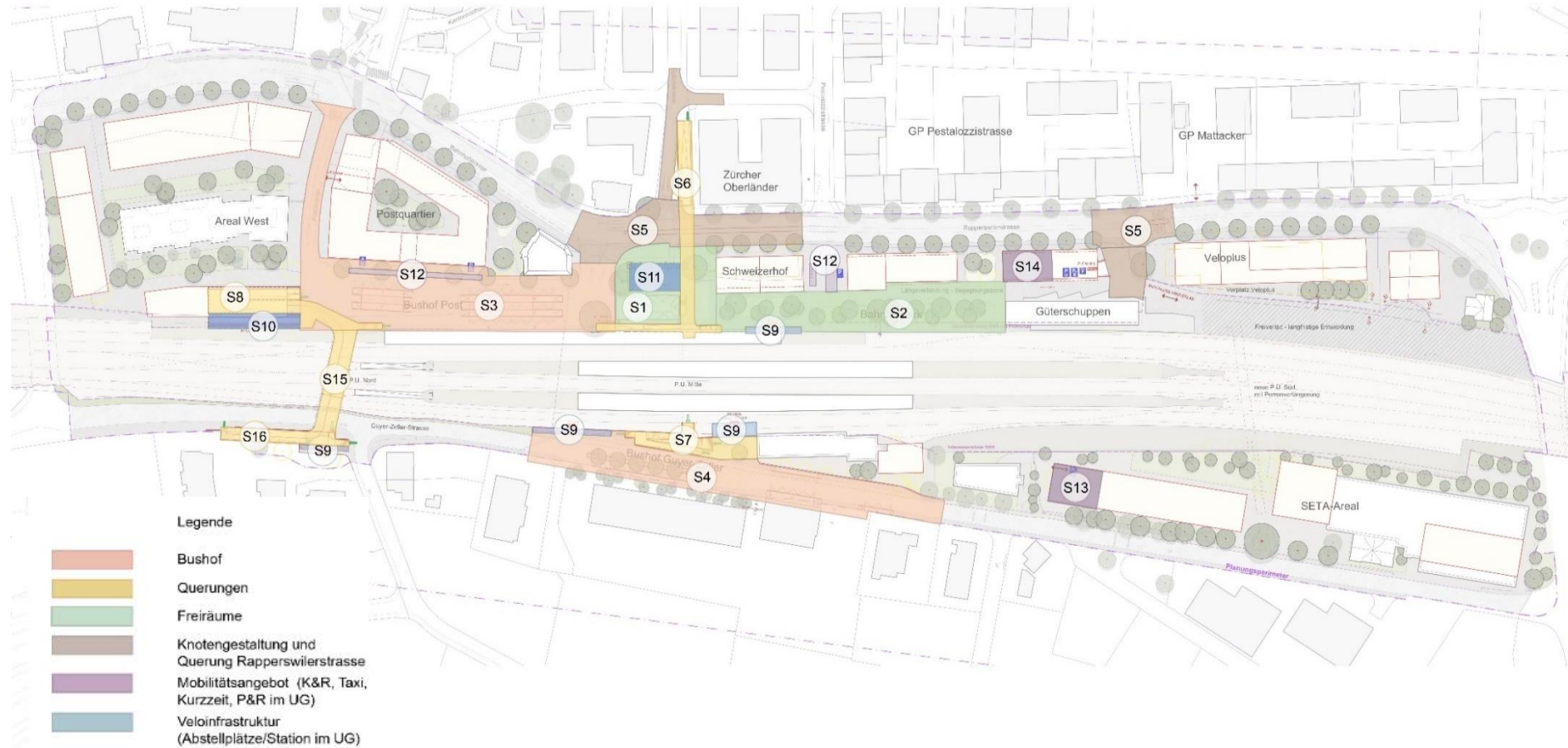
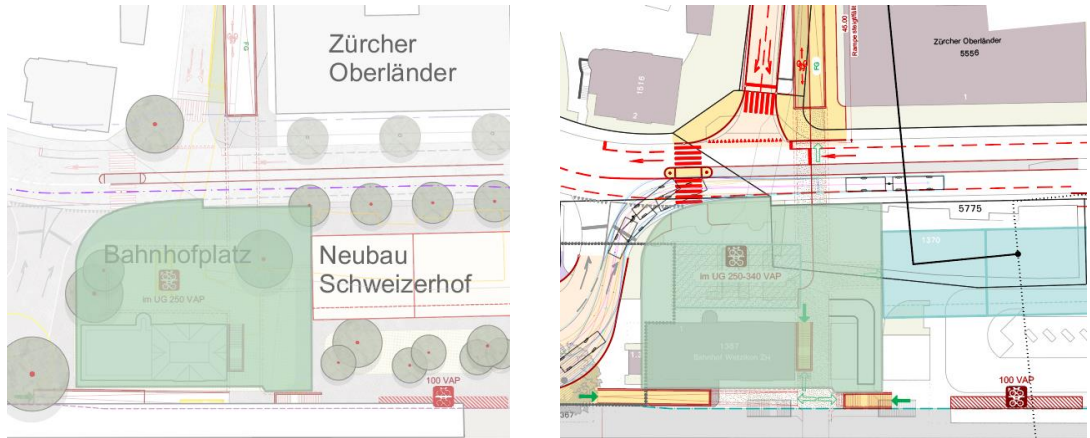
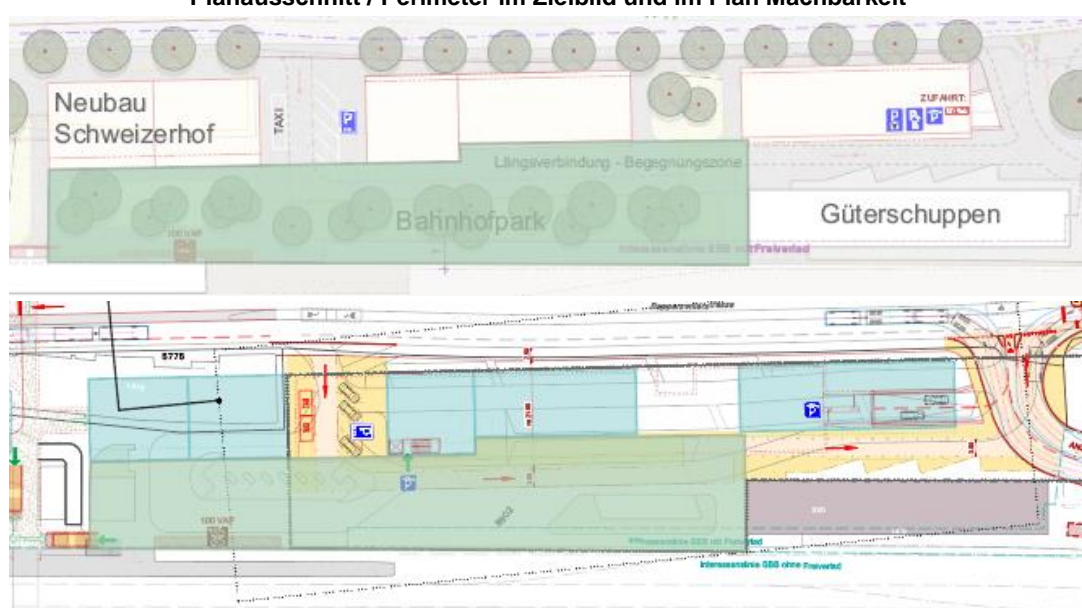
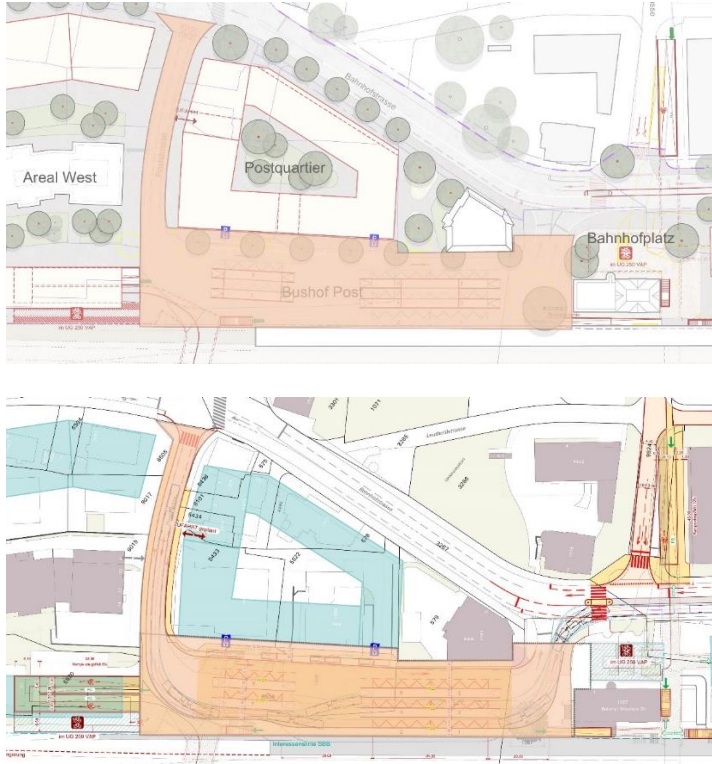



Abbildung 28: Plan Schlüsselemente, s. Plandarstellung in Anhang F, Format A3

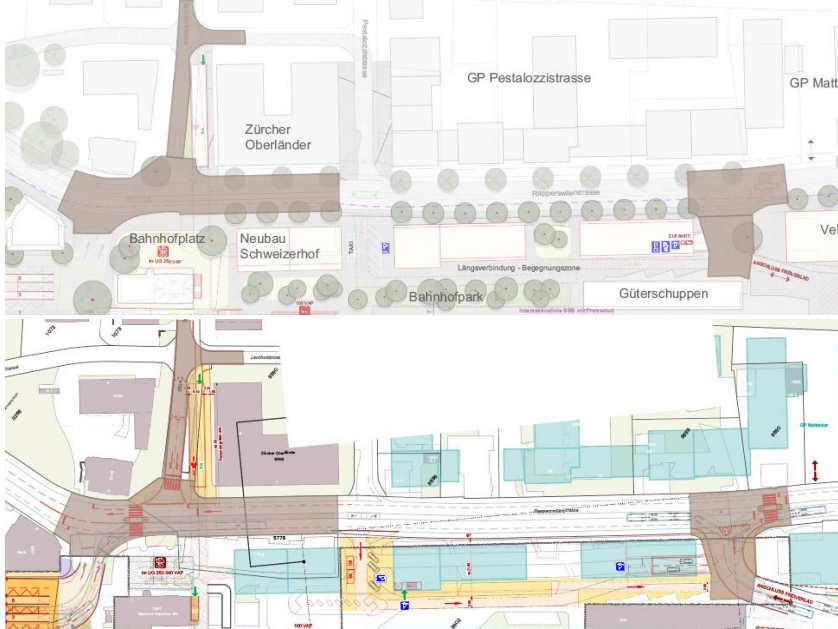
## 4.1 Massnahmenblätter Schlüsselemente

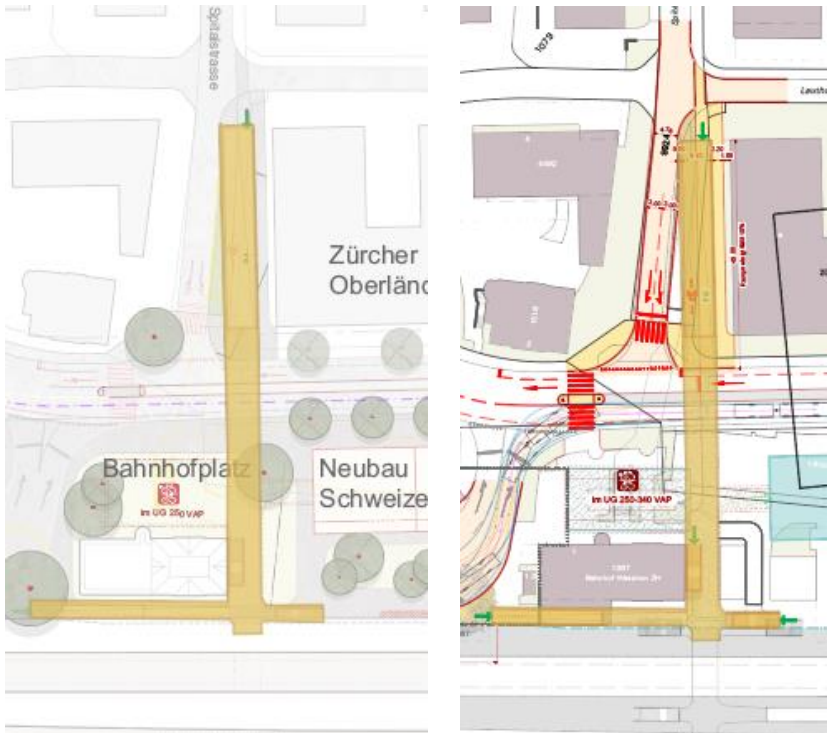
S1 Neubau Bahnhofplatz	
Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit	
	
<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 5'775, H-R-B-Immobilien AG (Schweizerhof)</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umfassende Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Zusammenhang mit der Neuüberbauung Schweizerhof, der gestreckten Führung der PU und dem unterirdischen Veloparking.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> <li>▪ SBB Infrastruktur</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ nicht beitragsberechtigt im Agglomerationsprogramm.</li> <li>▪ Kostenbeteiligungen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu regeln.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmung mit Arealentwicklung "Schweizerhof / SBB Mitte" (Gestaltungsplan und städtebaulicher Vertrag).</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselementen: S6 PU Mitte, Anpassungen Treppen und Rampe beim Bahnhofgebäude sowie Rampe Spitalstrasse. S11 unterirdische Velostation (unter Bahnhofplatz).</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitliche und inhaltliche Abhängigkeit zu Projektierung und Arealentwicklung "Schweizerhof / SBB Mitte".</li> <li>▪ Realisierung ist unabhängig von der Realisierung der neuen Bushöfe (2032 - 2036); somit auch frühere Realisierung möglich.</li> </ul>

S2 Neubau Bahnhofpark	
<b>Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit</b>	
	
<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktiver neuer Freiraum zwischen Bahnhofgebäude und Güterschuppen mit Grünflächen und Bäumen gestaltet. Nutzung als öffentlicher Freiraum und als Aussenraum für die Arealentwicklung "Schweizerhof / SBB Mitte".</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Kostenbeteiligungen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu regeln.</li> <li>▪ nicht beitragsberechtigt im Agglomerationsprogramm.</li> <li>▪</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projektentwicklung abgestimmt mit Arealentwicklung "Schweizerhof / SBB Mitte" (Gestaltungsplan und städtebaulicher Vertrag).</li> <li>▪ Kooperative Arealentwicklung mit der Stadt im Rahmen des Gebietsmanagements; Planung, Realisierung, Eigentum und Unterhalt in der weiteren Projektentwicklung zu klären.</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselementen: S11 oberirdische Veloabstellplätze, rund 100 VAP. S6 PU Mitte, Aufgang und Treppe zum Bahnhofpark. S1 Neugestaltung Bahnhofplatz.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitliche und inhaltliche Abhängigkeiten zu Projektierung und Arealentwicklung Schweizerhof / SBB Mitte.</li> </ul>

S3 Neubau Bushof Poststrasse inkl. Witterungsschutz und Gestaltung Poststrasse	
<p><b>Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit</b></p> 	
<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 6'506, Stadt Wetzikon</li> <li>▪ Kat. Nrn. 8'358 / 9'902 SBB</li> <li>▪ Kat. Nrn. 5'522 / 5'433 Post</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BehiG-konformer Bushof mit insgesamt 8 Haltekannten, Perrons und Überdachung. Verkehrsführung wie heute über die Poststrasse, Gestaltung als Begegnungszone.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Agglomerationsprogramm, ca. 35%.</li> <li>▪ Anteile Regionsgemeinden in Abklärung.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme Agglomerationsprogramm 6. Generation (AP 6).</li> <li>▪ Einbezug VZO in Projektentwicklung, kantonale Fachstellen nach Bedarf.</li> <li>▪ Abstimmung mit BehiG-Ertüchtigungsprojekt Bushof Poststrasse.</li> <li>▪ Abstimmung mit Arealentwicklung "Postquartier" (Gestaltungsplan und städtebaulicher Vertrag).</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselementen: S6 PU Mitte, Anpassungen Treppen und Rampe beim Bahnhofgebäude. S8 Personen- und Velounterführung Nord mit Rampe und Treppe. S12 Weitere Mobilitätsangebote in Vorzone zu Areal "Postquartier".</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2032 - 2036 (AP 6)</li> </ul>

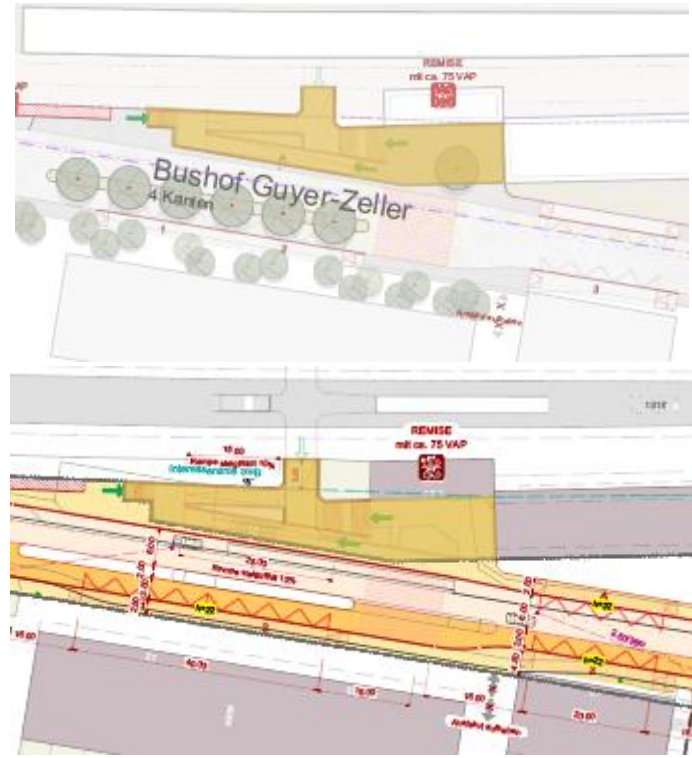
S4 Neubau Bushof Guyer-Zeller-Strasse	
<b>Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit</b> 	
<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 10'754, Stadt Wetzikon</li> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 9'106, Suva</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BehiG-konformer Bushof mit einer Ausstiegskante und 4 Halte- kanten, verkehrsberuhigte Gestaltung.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Agglomerationsprogramm, ca. 35%.</li> <li>▪ Anteile Regionsgemeinden in Abklärung.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme AP 6.</li> <li>▪ Einbezug VZO in Projektentwicklung, kantonale Fachstellen und SBB (im Falle von Landerwerb) nach Bedarf.</li> <li>▪ Abstimmung mit Ertüchtigungsprojekt Bushof Guyer-Zeller-Strasse.</li> <li>▪ Abstimmung mit Arealentwicklung A SBB Dienstgebäude (Freiraumgestaltung, Treppen und Rampen, Veloabstellplätze).</li> <li>▪ Abstimmung mit Guyer-Zeller-Strasse 21 / 27 bzgl. Vorzone und Aufhebung Ausfahrt.</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselement: S7 PU Mitte, Anpassungen Treppen und Rampe auf Seite Guyer-Zeller-Strasse.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2032 - 2036 (AP 6)</li> </ul>

S5 Neubau Fussgängerquerungen und Knotengestaltungen Rapperswilerstrasse (Bahnhofplatz und Freiverlad)	
<p><b>Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit</b></p> 	
<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'900, ASTRA (TBA, Strasseninspektorat BD Kt. Zürich)</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwei zusätzliche sichere und ebenerdige Querungsmöglichkeiten der Nationalstrasse mit lichtsignalgesteuerten Fussgängerstreifen und Verlängerung des Mehrzweckstreifens im Bereich Pestalozzi- und Spitalstrasse.</li> <li>▪ Anpassungen der Strassenanschlüsse für Busverkehr und MIV.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ASTRA / TBA ZH</li> <li>▪ In Zusammenarbeit Stadt Wetzikon</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Kostenteiler Bund / (Kanton) / Stadt in der weiteren Projektierung zu klären.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angestrebt wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für alle Massnahmen entlang und auf der Nationalstrasse.</li> <li>▪ Projekt mit ASTRA / TBA ZH initiieren, Zuständigkeiten, rechtliche Grundlagen, Organisation und Kostenteiler sind weiter zu klären.</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselementen: S3 "Bushof Poststrasse", Einmündung Poststrasse. S6 PU Mitte, Rampe Spitalstrasse.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitlich unabhängig von neuen Bushöfen.</li> </ul>

S6 Personenunterführung Mitte Neubau Rampe Spitalstrasse Fussgänger- und Velotauglichkeit	
<p><b>Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit</b></p> 	
<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 5'775, H-R-B-Immobilien AG (Schweizerhof)</li> <li>▪ Kat. Nr. 9'924, Stadt Wetzikon (Spitalstrasse)</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestreckte Führung der PU-Mitte bis zur Rampe in die Spitalstrasse zusammen mit einem unterirdischen Veloparking unter dem Bahnhofplatz, zudem Anpassungen der Rampen und Treppen beim Bahnhofgebäude / Gleis 1.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Infrastruktur</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ ca. 35% Agglomerationsprogramm.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme AP 6.</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselementen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>S1 Neugestaltung Bahnhofplatz.</li> <li>S5 Querungen und Knotengestaltungen Nationalstrasse.</li> <li>S11 Velostation Bahnhofplatz.</li> </ul> </li> <li>▪ Koordination mit Projekt- und Arealentwicklung "Schweizerhof / SBB Mitte".</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mögliche Abhängigkeiten im Untergrund zu Projekt- und Arealentwicklung "Schweizerhof / SBB Mitte".</li> <li>▪ Anpassung der Rampen und Treppen beim Aufnahmegebäude spätestens mit Bushof Poststrasse 2032-2036 (AP 6).</li> </ul>

**S7 Personenunterführung Mitte Neubau Zugänge Bushof Guyer-Zeller-Strasse**

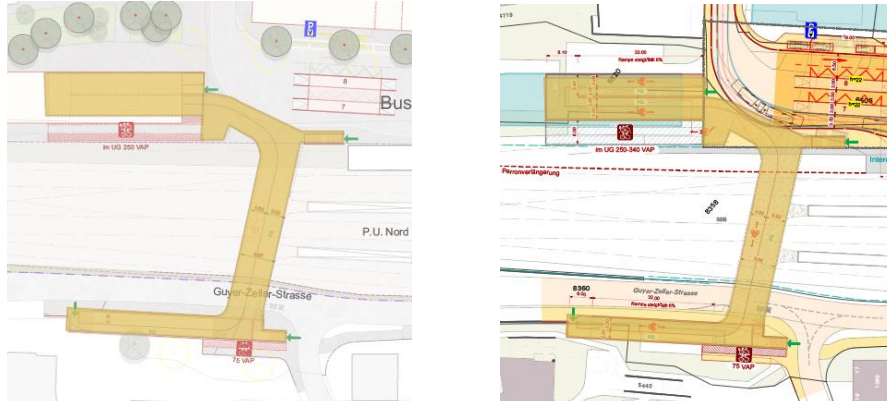
Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit



<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kat. Nr. 9'902, SBB</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassungen der Treppen und Rampen der PU-Mitte auf Seite Guyer-Zeller-Strasse im Zusammenhang mit dem neuen Bushof Guyer-Zeller-Strasse, Platzierung von Veloabstellanlagen in Abstimmung mit der Arealentwicklung und Freiraumgestaltung Areal SBB Dienstgebäude.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Wetzikon</li> <li>SBB Infrastruktur</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>s. Antrag und Weisung Rahmenkredit</li> <li>ca. 35% Agglomerationsprogramm</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anmeldung für Aufnahme AP 6</li> <li>Koordination mit Schlüsselementen:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>S4 Bushof Guyer-Zeller-Strasse.</li> <li>S9 Veloabstellplätze, dezentral, oberirdisch.</li> </ul> </li> <li>Koordination mit Arealentwicklung SBB Dienstgebäude.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unabhängige Realisierung möglich, spätestens zusammen mit neuem Bushof Guyer-Zeller-Strasse, 2032-2036 (AP 6).</li> </ul>

**S8/S15/S16 Personen- und Velounterführung Nord, Neubau Zugänge Bushof Poststrasse (S8), Ausbau Fussgänger- und Velotauglichkeit (S15), Neubau Zugänge Guyer-Zeller-Strasse (S16)**

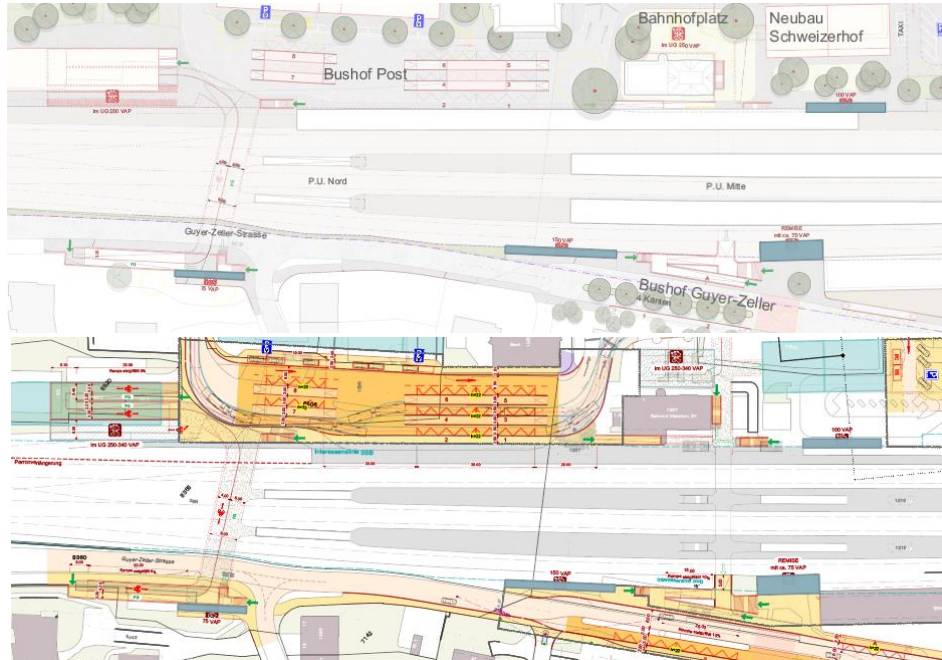
**Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit**



<p><b>Parzellen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 8'358, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 8'360, 6506, Stadt Wetzikon</li> <li>▪ Kat. Nr. 5'520, Swisscom Immobilien AG</li> </ul>
<p><b>Ziele</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau, bzw. Erweiterung der PU-Nord für die Umsetzung der kantonalen Veloroute und entsprechende Anpassungen der Rampen und Treppenzugänge zur PU-Nord.</li> <li>▪ 3 Teilprojekte:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Rampen/Treppen Seite Poststrasse</li> <li>- Neue Rampen/Treppen Seite Guyer-Zeller-Strasse</li> <li>- Anpassung der PU Nord für die Veloquerung</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tiefbauamt Kanton Zürich</li> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Infrastruktur</li> </ul>
<p><b>Kosten und Finanzierung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Kanton Zürich</li> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ ca. 35% Agglomerationsprogramm.</li> </ul>
<p><b>Vorgehen und Koordination</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zuständigkeiten, rechtliche Grundlagen, Kostenteiler abklären.</li> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme AP 6.</li> <li>▪ Projekt mit TBA ZH initiieren, Organisation und Zeiträume klären.</li> <li>▪ Koordination mit Schlüsselementen: Bushof Poststrasse (S3), Rampe und Treppe anpassen. Velostation PU Nord (S10), Poststrasse.</li> <li>▪ Koordination mit Arealentwicklung Areal "West", Integration der Velostation Poststrasse</li> </ul>
<p><b>Ausführungshorizont</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bushof Nord (S3) abhängig von Neubau Zugängen Poststrasse (S8), 2032-2036 (AP 6).</li> <li>▪ Ausbau Velotauglichkeit (S15) und Zugänge Guyer-Zeller-Strasse (S16) koordiniert mit Ausbau Kreuzung Poststrasse-Bahnhofstrasse-Zürcherstrasse.</li> </ul>

**S9 Neubau Veloabstellplätze (VAP), dezentral, oberirdisch**

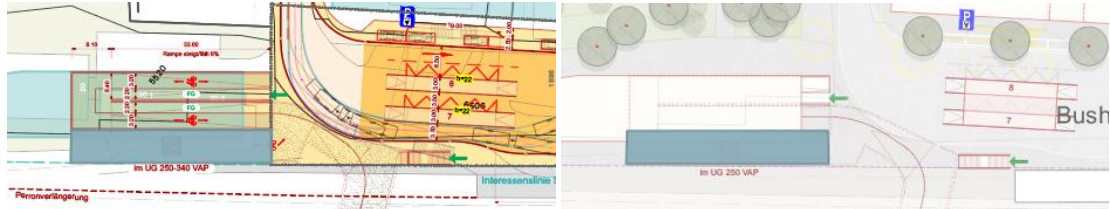
**Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit**



<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 8'360, Stadt Wetzikon</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dezentrales Angebot an ausreichenden, oberirdischen Veloabstellplätzen bei den Bahnzugängen im Zusammenhang mit den Infrastrukturbauten und den Arealentwicklungen.</li> <li>▪ Total 400 VAP oberirdisch.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ ca. 35% Agglomerationsprogramm.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme AP 6.</li> <li>▪ Koordinierte Umsetzung im Zusammenhang mit den Infrastrukturelementen und den Arealentwicklungen.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etappierte Umsetzung in Abhängigkeit von Bahnhofpark (S2), Arealentwicklung "West", PU Mitte (S6) und PU Nord (S16), 2032-2036 (AP 6).</li> </ul>

**S10 Neubau unterirdische Velostation Personenunterführung Nord**

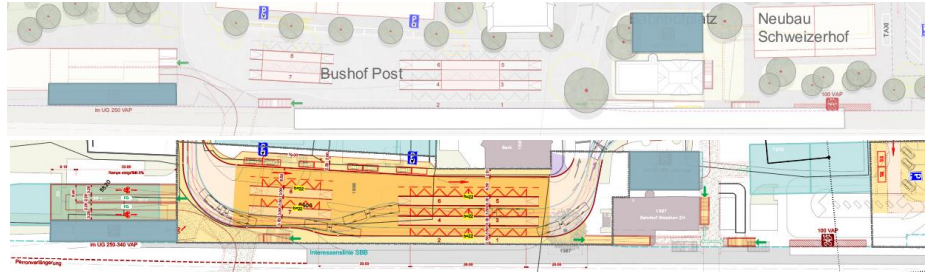
**Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit**



<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velostation PU Nord:</li> <li>▪ Kat. Nr. 8'358, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 5'520 Swisscom Immobilien AG</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velostation PU-Nord (ca. 250 VAP unterirdisch): unterirdische Velostation in einem Neubau an der Poststrasse, attraktive Velostation direkt erschlossen via Rampe Poststrasse und der ausgebauten PU Nord mit der Veloquerung Nord.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Infrastruktur</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ ca. 35% Agglomerationsprogramm.</li> </ul>
<b>Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme AP 6.</li> <li>▪ Koordinierte Umsetzung im Zusammenhang mit den Infrastrukturelementen und der Arealentwicklung "West".</li> <li>▪ Velostation PU-Nord, Koordination mit Schlüsselementen:</li> <li>▪ S3 Bushof Poststrasse.</li> <li>▪ S8 Zugänge "Bushof Poststrasse".</li> <li>▪ S15 Personen- und Velounterführung Nord.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velostation PU Nord abgestimmt mit Entwicklung Areal West und mit Zugängen "Bushof Poststrasse", 2032-2036 (AP 6).</li> </ul>

**S11 Neubau unterirdische Velostation Personenunterführung Mitte**

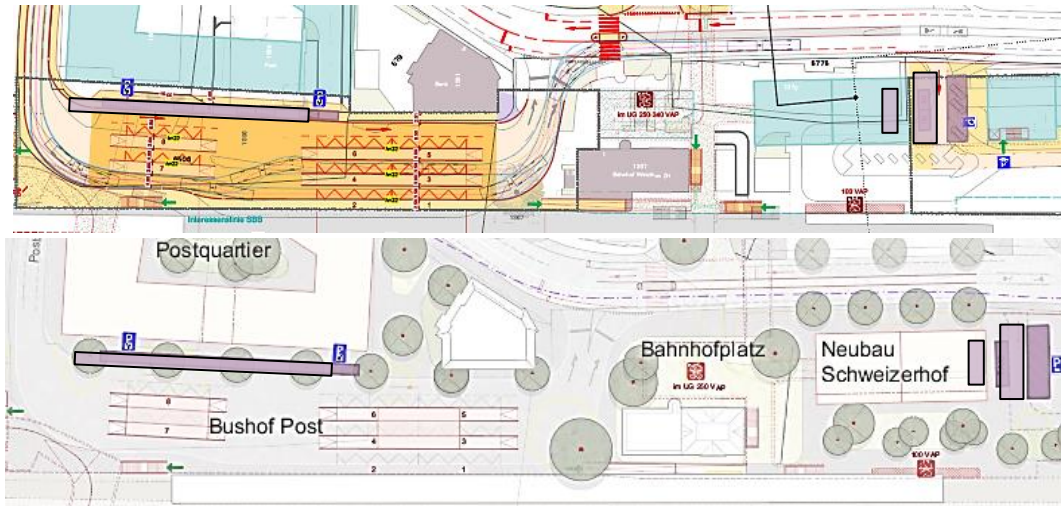
**Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit**



<b>Parzellen</b>	<p>Velostation Bahnhofplatz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 5'775, H-R-B-Immobilien AG</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velostation Bahnhofplatz (250 VAP unterirdisch): Eine neue Velostation bei der PU-Mitte unter dem Bahnhofplatz mit direktem Zugang via Velorampe an der Spitalstrasse.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Infrastruktur</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Ca. 35% Agglomerationsprogramm.</li> </ul>
<b>Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anmeldung für Aufnahme AP 6.</li> <li>▪ Koordinierte Umsetzung im Zusammenhang mit den Infrastrukturelementen und den Arealentwicklungen.</li> </ul> <p>Veloparking Bahnhofplatz, Koordination mit Schlüsselementen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S6 PU Mitte - Neubau Rampe Spitalstrasse</li> <li>▪ S2 Bahnhofplatz.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veloparking Bahnhofplatz abgestimmt mit PU Mitte - Neubau Rampe Spitalstrasse, Bahnhofplatz und Entwicklung Schweizerhof, 2032-2036 (AP 6).</li> </ul>

**S12 Weitere Mobilitätsangebote**

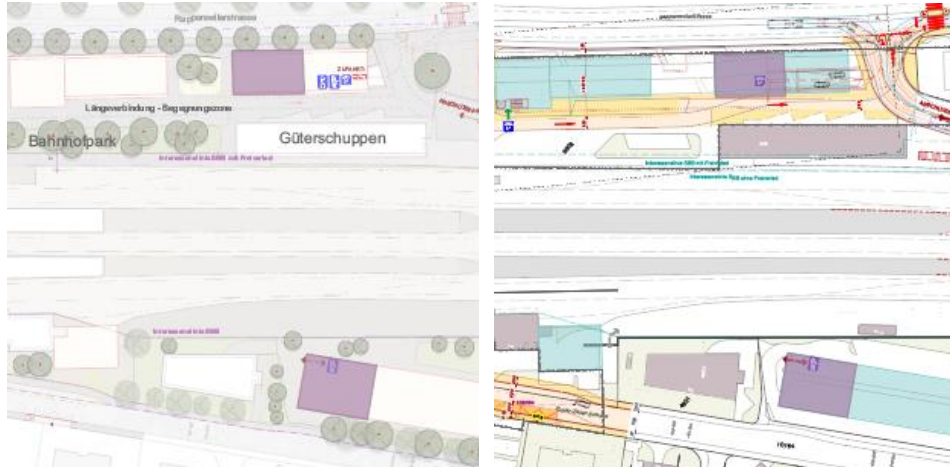
**Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit**



<p><b>Parzellen</b></p>	<p>Raum Bushof Poststrasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 8'358, SBB</li> <li>▪ Kat. Nr. 6'506, Stadt Wetzikon</li> <li>▪ Abstimmung Vorzone Areal "Postquartier"</li> </ul> <p>Raum Bahnhofplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kat. Nr. 9'902, SBB</li> </ul>
<p><b>Ziele</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dezentrale Anordnung der weiteren Mobilitätsangebote einer zukunftsfähigen Verkehrsdrehscheibe: Kurzzeit-PP, K+R, Taxistandplätze, Carsharing</li> </ul>
<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> <li>▪ SBB Immobilien</li> </ul>
<p><b>Kosten und Finanzierung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Kostenbeteiligungen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu regeln.</li> </ul>
<p><b>Vorgehen und Koordination</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Koordination mit Umsetzung Bushofprojekte und Arealentwicklungen.</li> </ul>
<p><b>Ausführungshorizont</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung Zusammen mit Infrastrukturelementen und Arealentwicklungen.</li> <li>▪ Zwischenzeitlich bleiben bestehende Angebote bestehen.</li> </ul>

S13/14 Neubau P+R Bosshard Bühler Areal (S13), Neubau P+R SBB Mitte Areal (S14)

Planausschnitt / Perimeter im Zielbild und im Plan Machbarkeit



<b>Parzellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ P+R SBB Areal "Schweizerhof / SBB Mitte", Kat. Nr. 9'902, SBB</li> <li>▪ P+R Areal "SETA / Guyer-Zeller", Kat. Nr. 10'750</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebot an P+R Abstellplätzen im Umfang der Vorgaben des regionalen Richtplans mit einer dezentralen Anordnung.</li> </ul>
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Wetzikon</li> </ul>
<b>Kosten und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ s. Antrag und Weisung Rahmenkredit.</li> <li>▪ Stadt Wetzikon.</li> <li>▪ Anteile Regionsgemeinden in Abklärung.</li> </ul>
<b>Vorgehen und Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Koordination mit Arealentwicklungen "Schweizerhof / SBB Mitte" und Areal "SETA / Guyer-Zeller". Abgestimmt mit den privaten PP-Angeboten im Rahmen der Arealentwicklungen.</li> <li>▪ Abstimmung mit Revision des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Wetzikon.</li> </ul>
<b>Ausführungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung Zusammen mit Arealentwicklungen Areal "SETA / Guyer-Zeller" und Areal "Schweizerhof / SBB Mitte".</li> <li>▪ Zwischenzeitlich bleibt ein oberirdisches P+R Angebot bestehen.</li> <li>▪</li> </ul>

## 4.2 Koordination Arealentwicklungen und Gestaltungsplanvorgaben

Das Zielbild und der Masterplan beschreiben eine integrale, hochwertige Entwicklung des neuen Bahnhofgebiets, wobei die Potenziale der privaten Arealentwicklungen einen hohen Stellenwert einnehmen. Bereits heute sind diese Areale als Zentrumszonen definiert und mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Mit den Massnahmen des Masterplans kann das Bahnhofgebiet als Verkehrsdrehscheibe aufgewertet werden und damit die Standortattraktivität der Areale deutlich verbessert werden (Verkehrslage, Freiräume, Nutzungsmöglichkeiten, Vernetzung mit umliegenden Quartieren usw.). Die folgenden Festlegungen betreffen Vorgaben, welche im Rahmen der Arealentwicklungen zur Gewährleistung der angestrebten Gesamtlösung verfolgt werden müssen.

Thema	Festlegung
Abstimmung mit Stadtplanung / BZO	<p>Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision sind gestützt auf den Masterplan für alle Areale folgende Aspekte zu prüfen und nach Bedarf zu revidieren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Änderung der Lage "Bushof Poststrasse" im Richtplan.</li><li>▪ Überprüfung der GP-Pflichtgebiete.</li><li>▪ Überprüfung Art und Mass der Nutzung der Grundordnung und Gewährleistung der erforderlichen Abweichungen mit den Gestaltungsplänen.</li></ul>
Gestaltungsplanpflicht und städtebauliche Verträge	<p>Für alle Areale im Masterplanperimeter besteht gemäss rechtskräftiger BZO bereits eine Gestaltungsplanpflicht, ausser für das Areal SBB Dienstgebäude an der Guyer-Zeller-Strasse.</p> <p>Die BZO regelt für die verschiedenen Teilgebiete bereits differenzierte Anforderungen, welche mit den Masterplanzielen übereinstimmen. Im Rahmen der Vorgaben für Arealüberbauungen besteht die Möglichkeit anstelle eines GP ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. Für Hochhäuser ist die GP-Pflicht hingegen zwingend, was für die Areale "Postquartier" und "Schweizerhof / SBB Mitte" Mitte zutrifft.</p> <p>Der Masterplan und die folgenden spezifischen GP-Vorgaben präzisieren diese Anforderungen und sind bei den Arealentwicklungen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Fragen der Realisierung, des Interessenausgleichs, der Erschliessung, der Freiraumausstattung sowie Parzellenarrondierungen und Dienstbarkeiten sind in städtebaulichen Verträgen kooperativ zu regeln.</p>

Thema	Festlegung
Areal "West"	<p>Grundlagen bilden das "Städtebauliche Leitbild Bahnhof West" vom 29.9.2023 und der vorliegende Masterplan.</p> <p>Spezifische GP-Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung Trasse für die geplante Fussgängerverbindung entlang Gleisraum bis zur SBB Brücke über die Schellerstrasse.</li> <li>▪ Sicherung unterirdische Velostation in privater Liegenschaft</li> <li>▪ Gestaltung der Vorzone an der Zürcherstrasse, abgestimmt mit der Vorzone beim Areal "Postquartier" (Gestaltung, Dimensionierung und Baumreihe).</li> <li>▪ Raumsicherung für allfällige Anpassungen am Knoten Bahnhof- / Post- / Zürcherstrasse für die verbesserte Veloverbindung und Knoten-Umgestaltungen.</li> </ul>
Areal "Postquartier"	<p>Spezifische GP-Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Projekt Bushof Poststrasse und die Arealentwicklung "Postquartier" müssen bezüglich der Schnittstellen abgestimmt werden, insbesondere zu: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bestehender unterirdischer Parkierung.</li> <li>- Lage Gebäudefront und Vorzone zum "Bushof Poststrasse".</li> <li>- Freiraumgestaltung der Vorzone / Baumstandorte.</li> <li>- Terraingestaltung und Niveaus.</li> </ul> </li> <li>▪ Eine etappierte Entwicklung nach den Bedürfnissen der Grundeigentümerschaft soll gewährleistet werden.</li> <li>▪ Raumsicherung für allfällige Anpassungen am Knoten Bahnhof- / Post- / Zürcherstrasse für die verbesserte Veloverbindung und Knoten-Umgestaltungen.</li> <li>▪ Gestaltung der Vorzone an der Bahnhofstrasse, abgestimmt mit den Vorzonen Areal "West" und Areal "Schweizerhof / SBB Mitte" (Gestaltung, Dimensionierung und Baumreihe).</li> </ul>
Areal "Schweizerhof / SBB Mitte"	<p>Spezifische GP-Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmung mit dem Projekt zur gestreckten Unterführung und der unterirdischen Velostation unter dem neuen Bahnhofplatz.</li> <li>▪ Integration des öffentlichen Bahnhofparks, Abstimmung mit den Freiraumanforderungen des Areals (Flächen und Nutzungen).</li> <li>▪ Integration der Erschliessungsflächen und der im Masterplan zugeordneten Verkehrsangebote innerhalb des GP-Perimeters.</li> <li>▪ Ausreichende Dimensionierung Tiefgarage für einen Teil der P+R Parkplätze.</li> <li>▪ Erhalt und Weiterentwicklung Güterschuppen.</li> <li>▪ Gestaltung der Vorzone an der Nationalstrasse, abgestimmt mit der Vorzone der Areale "West" und "Postquartier" (Gestaltung, Dimensionierung und Baumreihe).</li> </ul>

Thema	Festlegung
Areal "Freiverlad / Veloplus"	<p>Spezifische GP-Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinsame Erschliessung, grundsätzlich mittig auf der Grenze "Veloplus" / Freiverlad SBB mit Anschluss der zwei weiteren kleineren Parzellen Kat. Nrn. 9'904 und 9'905.</li> <li>Berücksichtigung des längerfristigen Bestands des Freiverlads; differenzierter GP-Perimeter prüfen (zwei Teilgebiete).</li> <li>Raumsicherung für geplante Personenüberführung gemäss Zielbild, die Lage der Auf- und Abgänge bei einer Aufhebung des Freiverlads ist zu vertiefen.</li> <li>Gestaltung der Vorzone an der Nationalstrasse, abgestimmt mit der Vorzone beim Areal "Schweizerhof / SBB Mitte" (Gestaltung, Dimensionierung und Baumreihe).</li> </ul>
Areal "SETA / Guyer-Zeller"	<p>Grundlagen bilden das Richtprojekt von Ende 2023 (Siegerprojekt Studienauftrag) und der vorliegende Masterplan.</p> <p>Spezifische GP-Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Abstimmung GP-Perimeter mit Kat. Nr. 4'901 (bereits umgesetzte Aufstockung).</li> <li>Raumsicherung für geplante Personenüberführung gemäss Zielbild, ungefähre Lage.</li> <li>Gewährleistung Baumschutz.</li> <li>Ausreichende Dimensionierung Tiefgarage für einen Teil der P+R Parkplätze.</li> </ul>

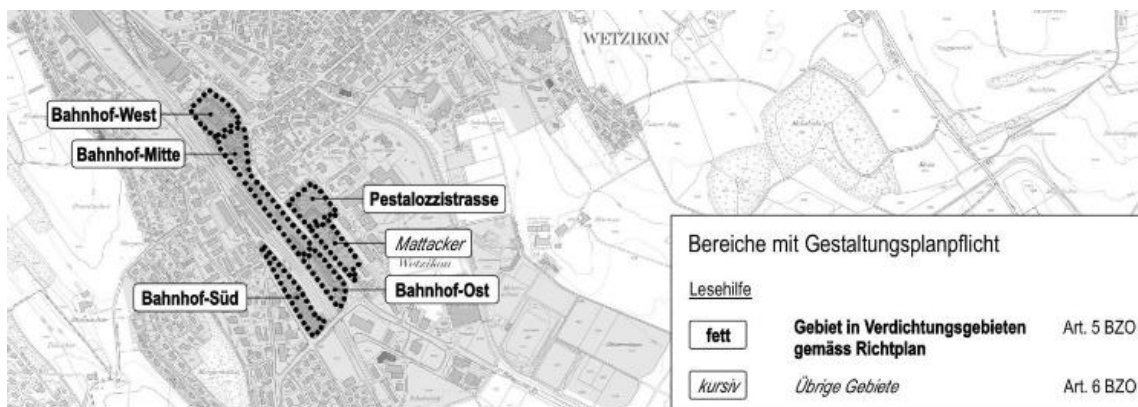


Abbildung 29: Bereiche mit GP-Pflicht, rechtskräftige BNO / Richtplanung, Anhang BZO 2014

### 4.3 Entwicklungshorizont Teilprojekte

#### **Bushöfe und weitere Infrastrukturprojekte im Agglomerationsprogramm 6. Generation**

Die Transformation des Bahnhofgebiets wird einerseits durch die Realisierung der Infrastrukturvorhaben und andererseits durch die Arealentwicklungen zeitlich beeinflusst. Die Infrastrukturprojekte, welche über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden, (s. Massnahmenblätter), sind für den Realisierungszeitraum 2032 bis 2036 geplant und werden im Agglomerationsprogramm 6. Generation (AP 6) als A-Massnahmen eingereicht. Dieser Realisierungszeitraum bedeutet, dass die Projektierung mehrheitlich in den vorausgehenden Jahren 2025 bis 2031 erfolgen muss.

#### **Veloquerung PU Nord und Nationalstrasse**

Die Anpassung der PU Nord als Veloquerung und die Anpassungen der Nationalstrasse werden in separaten Projekten in Zusammenarbeit mit dem ASTRA und dem Tiefbauamt Kanton Zürich verfolgt und können noch nicht terminiert werden. Seitens Stadt wird eine frühzeitige Planung in Zusammenarbeit mit ASTRA und Kanton angestrebt. Die Stellungnahme von ASTRA zum Masterplan ist im "Zwischenbericht Schritt 2 und 3" im Anhang enthalten. Konkret ist die Projektierung wie die weiteren Infrastrukturprojekte auf den Zeitraum 2025 bis 2031 anzustreben.

#### **Arealentwicklungen**

Die Arealentwicklungen sollen weitgehend unabhängig von den Infrastrukturen möglich sein. Damit das möglich ist, müssen die Infrastrukturprojekte mit den Arealentwicklungen und GP-Verfahren verbindlich abgestimmt werden (z.B. Areal "Postquartier" mit "Bushof Poststrasse", Areal "Schweizerhof / SBB Mitte" mit PU Mitte, Areal "West" mit neuer Velostation und Rampe / Treppe PU Nord usw.). Zur Abgrenzung der Arealentwicklungen und der Infrastrukturen müssen die jeweiligen Projektierungen in einem gemeinsam definierten Fahrplan vorangetrieben werden. Die Koordination dazu soll über das Gebietsmanagement erfolgen.

#### **Gebietsmanagement**

Zur Steuerung und Koordination des Gesamtprozesses, der Infrastrukturen und Arealentwicklungen soll ein Gebietsmanagement eingesetzt werden. Das Gebietsmanagement führt im Auftrag der Stadt die Gesamtübersicht der verschiedenen Projektabläufe und gewährleistet die Koordination unter den beteiligten Fachstellen und Stakeholdern. Im ersten Schritt sind die Prozesse der Teilprojekte und Arealentwicklungen zu differenzieren und in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Akteuren transparent darzulegen. Darauf aufbauend ist die Projektorganisation und der Terminplan zu verfeinern. Das Gebietsmanagement soll ab dem Entscheid zum Rahmenkredit funktionsfähig sein.

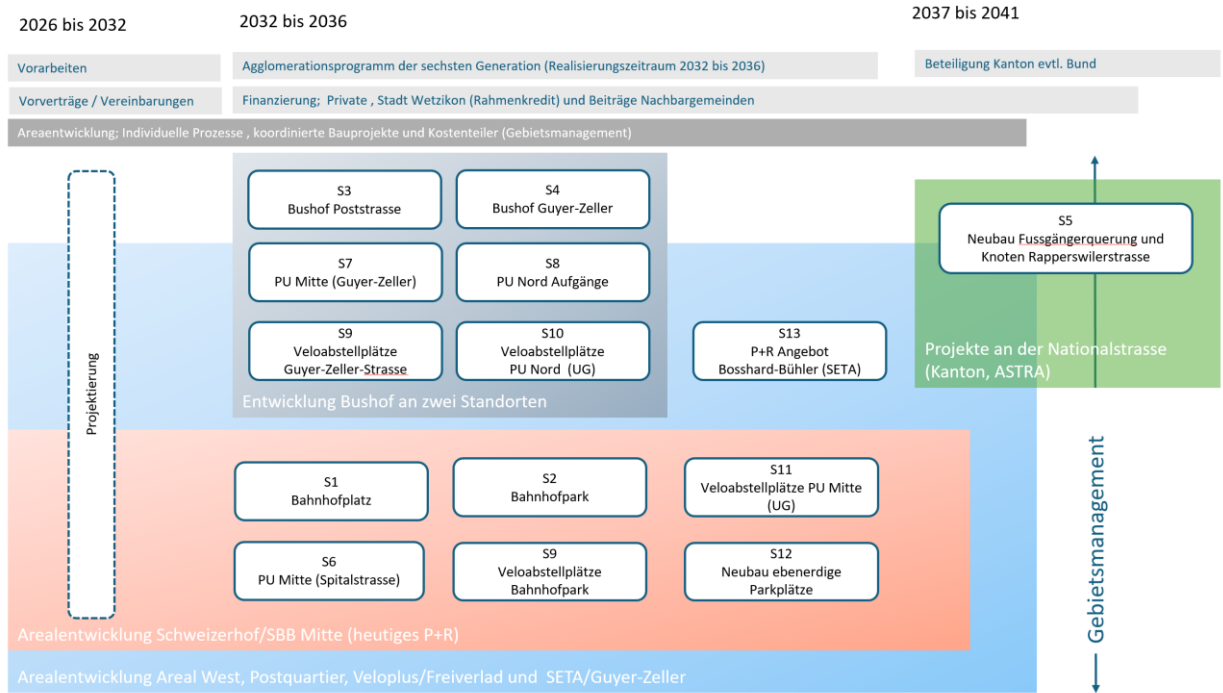


Abbildung 30: Darstellung Schlüsselemente – Zusammenhang und Zeithorizont

## 5 Verabschiedung Masterplan

Die Stadt Wetzikon und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB verfolgen gemeinsam die zukunftsgerichtete Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe und des "Stadtraums Bahnhof Wetzikon".

Der vorliegende Masterplan basiert auf dem gemeinsam getragenen Planungsprozess, der gemeinsamen Planungsorganisation, dem periodischen Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaften und der Partizipation im Rahmen der vier breit zusammengesetzten Foren.

Der Masterplan enthält das integrale Zielbild der Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe, des neuen Stadtraums und der verschiedenen Areale am Bahnhof Wetzikon. Er beschreibt die angestrebte Entwicklung und die dazu erforderlichen Konzepte, Massnahmen und Prozesse.

Der Masterplan wird durch die Steuerungsgruppe der Stadt und der SBB sowie durch den Stadtrat als gemeinsames, wegleitendes Planungsinstrument verabschiedet und hat für die Stadt selbstbindenden Charakter. Die Stadt Wetzikon und die SBB verabschieden den Masterplan als Grundlage für die gemeinsame Weiterentwicklung des "Stadtraums Bahnhof Wetzikon" und als Grundlage für den angestrebten Beschluss eines Rahmenkredits. Seitens Stadt dient der Masterplan zudem zur Abstimmung mit der Stadt- und Verkehrsplanung sowie als weitere Grundlage für Anpassungen der übergeordneten Planungsinstrumente (kommunaler Richtplan, Zonenplan) und der Gestaltungspläne.

## 5.1 Verabschiedung Steuerungsgruppe

Wetzikon, den 12. Mai 2025



Pascal Bassu

Stadtpräsident Stadt Wetzikon



Stefan Lenz

Stadtrat, Ressort Hochbau + Planung



Samira Neuse

SBB Immobilien Development,  
Teamleiterin Anlageobjekte  
Entwicklung Central



Jürg Zimmermann

SBB Infrastruktur, Stv. Leiter  
Perimeter Nord

## **Anhang: Plandarstellungen A3**

Der Anhang wird als separates Dokument (wegen den Dateigrössen) erstellt.

### **A Zielbild Stadtraum Bahnhof Wetzikon**

### **B Bebauung und Nutzung Stadtraum Bahnhof Wetzikon**

### **C Freiraum Stadtraum Bahnhof Wetzikon**

### **D Machbarkeit Verkehrsdrehscheibe Stadtraum Bahnhof Wetzikon**

### **E Verkehrskonzept Schemata Stadtraum Bahnhof Wetzikon**

- Öffentlicher Verkehr
- Fuss- und Veloverkehr
- Motorisierter Individualverkehr

### **F Schlüsselemente Stadtraum Bahnhof Wetzikon**