

Antrag der Spezialkommission

19.04.05 Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon, Rahmenkredit

Die Spezialkommission Masterplan Stadtraum Unterwetzikon beantragt dem Parlament:

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Genehmigung des Rahmenkredits im Umfang von brutto 90'307'000 Franken inklusive Mehrwertsteuer für die im "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" definierten Schlüsselemente (öffentliche Infrastruktur- und Stadtraumprojekte).

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

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

3. Übertragung der Kompetenz an den Stadtrat, die einzelnen Objektkredite für die Realisierung der Teilprojekte bis zum jeweiligen Maximalbetrag pro Schlüsselement gemäss Ziff. 2 zu beschliessen und einzeln brutto abzurechnen.
4. Beauftragung des Stadtrats, den Beleuchtenden Bericht zur Vorlage für die Urnenabstimmung auszuarbeiten und die Vorlage den Stimmberechtigten zur Abstimmung zu unterbreiten.
5. Beauftragung des Stadtrats, über die Umsetzung und den Mitteleinsatz der Teilprojekte sowie über die Bemühungen und Erfolge bei der Einforderung von Kostenbeteiligungen jährlich im Anhang des Geschäftsberichts mit geeigneten, messbaren und aussagekräftigen Indikatoren sowie mittels eines Ampelsystems Bericht zu erstatten.
6. Abschreibung der Motion "Masterplan Stadtraum Unterwetzikon" (Parlamentsgeschäft 19.04.05).
7. Auflösung der Spezialkommission "Masterplan Stadtraum Unterwetzikon".

Begründung

Das Parlament hatte den Stadtrat am 9. Dezember 2019 mit einer Motion beauftragt, einen Masterplan für den Stadtraum Unterwetzikon zu entwickeln. Am 23. Mai 2022 bewilligte das Parlament einen Kredit in der Höhe von 1'174'000 Franken zur Ausarbeitung des Masterplans. Aufgrund von Mehrkosten bewilligte das Parlament am 30. September 2024 einen Zusatzkredit in der Höhe von 450'000 Franken für die

weitere Ausarbeitung und den Abschluss des Masterplans. Am 4. Juni 2025 legte der Stadtrat dem Parlament nun den "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" sowie Antrag und Weisung betreffend Rahmenkredit für die im Masterplan definierten Schlüsselemente vor.

Der Stadtrat erklärt, dass er mit dem Masterplan die Weichen stellt für eine zukunftsgerichtete Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Wetzikon hin zur attraktiven Verkehrsdrehscheibe und zur Belebung des Quartiers mit vielfältigen Nutzungen und ansprechenden Freiräumen. Der Masterplan basiert auf einem Zielbild und hält konkrete Teilprojekte bzw. Infrastrukturprojekte fest, die in Form von Massnahmenblättern hinsichtlich des Inhalts, der Zuständigkeit und der Abhängigkeit zu anderen Massnahmen sowie des Koordinationsbedarfs beschrieben werden. Mit dem Rahmenkredit im Umfang von 90,3 Mio. Franken möchte der Stadtrat die folgenden Schlüsselemente realisieren:

Schlüsselemente	Bruttokosten gemäss Antrag des Stadtrats
S1: Der Bahnhofplatz wird vergrössert und umfassend neugestaltet.	1'100'000 Franken
S2: Mit dem Neubau eines Bahnhofparks entsteht ein öffentlicher Freiraum zwischen dem heutigen Bahnhofgebäude und dem Güterschuppen – mit schattenspendenden Parkbäumen und attraktiv gestalteten Grünflächen.	2'310'000 Franken
S3: Als wichtigstes Schlüsselement der ganzen Verkehrsdrehscheibe wird an der Poststrasse der Bushof neu gebaut – mit acht Haltekanten, attraktivem Wartebereich und Überdachung.	22'770'000 Franken
S4: An der Guyer-Zeller-Strasse wird ein zweiter Bushof neu gebaut – mit fünf Kanten, attraktivem Wartebereich und Überdachung.	5'060'000 Franken
S5: Bei der Rapperswilerstrasse werden zwei ebenerdige Querungsmöglichkeiten (lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen) neu gebaut und die Strassenanschlüsse für den Busverkehr sowie den Motorisierten Individualverkehr (MIV) werden angepasst. Auch der Mehrzweckstreifen wird verlängert.	7'920'000 Franken
S6: Die heutige Personenunterführung Mitte wird als Rampe in gestreckter/begradigter Führung bis in die Spitalstrasse neu gestaltet und fussgänger- und velotauglich gemacht. Dies bildet die Voraussetzung für eine unterirdische Velostation unter dem Bahnhofplatz gemäss S11.	22'330'000 Franken
S7: Die Zugänge der heutigen Personenunterführung Mitte auf der Seite der Guyer-Zeller-Strasse werden im Zusammenhang mit dem neuen Bushof entsprechend neu gebaut.	4'400'000 Franken
S8: Die Zugänge der heutigen Personenunterführung Nord auf der Seite der Poststrasse (Rampe und Treppenaufgang) werden neu gebaut. Dies bildet die Voraussetzung für den Endausbau des neuen Bushofs und für eine unterirdische Velostation gemäss S10.	4'400'000 Franken
S9: Bei den Bahnzugängen am Bahnhofpark und an der Guyer-Zeller-Strasse werden rund 400 dezentrale, oberirdische Veloabstellplätze gebaut.	187'000 Franken
S10: Die heutige Velostation bei der Personenunterführung Nord wird mit dem Neubau einer unterirdischen Velostation mit rund 250 Veloabstellplätzen aufgewertet.	5'984'000 Franken
S11: Bei der heutigen Personenunterführung Mitte wird eine neue unterirdische Velostation mit rund 250 Plätzen gebaut. Diese befindet sich unter dem Bahnhofplatz und verfügt über einen direkten Zugang via Velorampe von der Spitalstrasse.	5'566'000 Franken
S12: An mehreren Standorten werden neue ebenerdige Parkplätze gebaut. Beim heutigen Standort der Postfiliale sind Parkplätze für Kurzzeitparkierung vorgesehen und auf dem SBB-Areal sind Kiss+Ride-Parkplätze sowie Parkplätze für Taxis geplant.	180'000 Franken
S13: Im Areal "SETA/Guyer-Zeller" (Bosshard Bühler Areal) wird eine neue P+R-Anlage gebaut. Vorgesehen sind 35 Parkplätze im Untergeschoss.	6'600'000 Franken
Gebietsmanagement: Zur Steuerung und Koordination des Gesamtprozesses (öffentliche Infrastrukturen und private Arealentwicklungen) wird für zehn Jahre ein Gebietsmanagement eingesetzt.	1'500'000 Franken

Nach der zunächst erforderlichen, mehrjährigen Projektierung ist die Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen (S1–S4 und S6–S13) grundsätzlich im Zeitraum 2032 bis 2036 geplant – jene des Schlüsselements S5 in den Jahren 2037 bis 2041. Es wird also von einem Realisierungshorizont von 10 bis 15 Jahren ausgegangen.

Mit dem Masterplan definiert der Stadtrat zudem städtebauliche Prinzipien für die Entwicklung der Areale "West", "Postquartier", "Schweizerhof/SBB Mitte", "Veloplus/Freiverlad" und "SETA/Guyer-Zeller". Unter anderem sind die Erdgeschosse überwiegend für gewerbliche Nutzungen vorgesehen, während in den Obergeschossen Wohn- und Gewerbenutzungen möglich sind. Gemäss Masterplan weist die zusätzliche Geschossfläche alleine im Masterplan-Perimeter ein Gesamtpotenzial von zusätzlich ca. 1'600 bis 1'700

Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten auf (Stand 2022: 183 Einwohner/innen und 491 Beschäftigte).

Die Spezialkommission Masterplan Stadtraum Unterwetzikon (Speko) hat sich das Geschäft vorstellen lassen und im Rahmen der Beratung diverse Fragen mit dem Stadtrat, der Verwaltung und den SBB (Planungspartnerin) ansprechen können.

Allgemeine Würdigung

Die Speko erachtet den Masterplan als geeignet, um die Ziele der Motion zu erfüllen. Sie hält zudem fest, dass die Entscheide zur Wahl der vorgelegten Schlüsselemente in den Zwischenberichten nachvollziehbar dargelegt wurden.

Die Speko bestätigt die im Masterplan skizzierte Bedeutung der Verkehrsdrehscheibe. Mit kurzen, direkten und sicheren Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn, Bus und anderen Verkehrsträgern wird der Bahnhof auch künftigen Ansprüchen gerecht. Der zweiteilige Bushof (S3 und S4) ist funktional gestaltet und setzt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes um. Die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse wird für Busse und MIV sichergestellt. Mit Kurzzeitparkplätzen, Taxiplätzen und Carsharing-Angeboten werden verschiedene Parkmöglichkeiten bereitgestellt. Das Park+Ride-Angebot wird in Kombination mit einer dezentralen Lösung abgedeckt – innerhalb des Bahnhofsareals sind zwei Park+Ride-Standorte vorgesehen. Insgesamt resultiert in Gleisnähe ein Abbau von zwei Drittel der bestehenden ca. 200 Parkplätzen. Die Infrastruktur für Velos wird mit unterirdischen Velostationen und weiteren oberirdischen Abstellplätzen verbessert – insgesamt sind rund 900 Veloabstellplätze geplant. Zudem werden neue Fussgängerstreifen und Begegnungsräume eingerichtet, um die Sicherheit und den Komfort für Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen.

Die Speko anerkennt die im Masterplan skizzierten vielfältigen Entwicklungschancen für die privaten Areale, die zur städtebaulichen Qualität beitragen, sowie die städtebaulichen Prinzipien, welche als Grundlage für die weiteren Arealentwicklungen und die Gestaltungspläne dienen. So ist beispielsweise ein durchgehend öffentlicher Raum vorgesehen, der den Bushof, den vergrösserten Bahnhofplatz und den neuen Bahnhofpark umfasst. Die Erdgeschosse der Gebäude sind überwiegend für gewerbliche Nutzungen vorgesehen und beleben so den öffentlichen Raum, während in den Obergeschossen diverse neue Wohnungen (davon rund ein Drittel preisgünstige Wohnungen) sowie Gewerbenutzungen angedacht sind. Die öffentlichen Freiräume, die auch Grünflächen und Bäume umfassen, dienen als Begegnungsorte und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Alles in allem wird mit dem Zielbild des Masterplans ein lebendiges und nachhaltiges Stadtquartier geschaffen, das sowohl den verschiedenen Bedürfnissen (der Bewohnerschaft und Erwerbstätigen im Masterplan-Perimeter sowie der Reisenden) als auch den ökologischen Anforderungen gerecht wird.

Der durch die Speko angehörte Motionär erachtet den Masterplan als gelungen und ist der Ansicht, dass die Motion damit erfüllt wird. Er zeigt sich mit dem konkret vorliegenden Rahmenkredit zufrieden.

Kosten des Rahmenkredits

Die Speko stuft den zur Abstimmung stehenden Umfang des Rahmenkredits von 90,3 Mio. Franken als sehr gross und daher die Zustimmung an der Urne als unsicher ein. Sie ruft mit Blick auf den Gesamtfinanzhaushalt der Stadt Wetzikon in Erinnerung, dass die Stadt in den kommenden Jahren noch weitere kostspielige Projekte finanzieren muss. Sinnvollerweise hat der Stadtrat zumindest die ursprünglich vorgesehene, behindertengerechte Sanierung der beiden bestehenden Bushöfe, welche für rund 4,4 Mio. Franken lediglich als Übergangslösung geplant war, gestoppt und die Massnahmen in den vorliegenden Rahmenkredit integriert. Die Speko weist zudem darauf hin, dass der Gesamtumfang in zweifacher Hinsicht zu relativieren ist. Einerseits bezieht er sich auf einen langen Zeithorizont von bis zu 15 Jahren. Wird der Rahmenkredit auf diesen Zeithorizont heruntergebrochen, liegen die Kosten noch bei rund 6 Mio. Franken pro Jahr. Andererseits umfasst der Rahmenkredit die Bruttokosten, wovon noch umfangreiche Kostenbeteiligungen durch Dritte abzuziehen sein werden.

Kostenbeteiligungen durch Dritte

Der Stadtrat rechnet mit Kostenbeteiligungen durch Dritte von mehr als einem Drittel des Rahmenkredits. Die Beteiligung des Bundes erfolgt, vorbehaltlich der noch ausstehenden Prüfung durch den Bund, über das Agglomerationsprogramm. Die Beteiligung der Grundeigentümerschaft erfolgt beispielsweise im Rahmen von Gestaltungsplänen mittels städtebaulicher Verträge. Die Beteiligung der Nachbargemeinden, insbesondere am Bushof, soll über einen noch auszuhandelnden Verteilschlüssel erfolgen.

Bei den angegebenen Bruttokosten von 90,3 Mio. Franken sollen also über 30 Mio. Franken durch Dritte finanziert werden, sodass die tatsächlichen Kosten der Stadt Wetzikon unter 60 Mio. Franken lägen. Die Speko hat daher kreditrechtlich abgeklärt, ob folglich der Rahmenkredit netto auf 60 Mio. Franken festgesetzt werden könnte. Die Rechtslage ist allerdings so, dass Verpflichtungskredite grundsätzlich gemäss Bruttoberechnung zur Abstimmung gelangen müssen. Die Nettoberechnung wäre nur zulässig, wenn Beiträge von Dritten in genau bestimmter Höhe verbindlich zugesichert sind und die Gemeinde einen entsprechenden Rechtsanspruch hat. Da diese Voraussetzungen beim Masterplan nicht gegeben sind, muss der Rahmenkredit die vollen Bruttokosten umfassen.

Die in Aussicht gestellten Kostenbeteiligungen durch Dritte von über 30 Mio. Franken begrüsst und erwartet die Speko ausdrücklich. Sie erinnert daran, dass sie bereits im September 2024 im Hinblick auf eine angemessene Kostenaufteilung zwischen der Stadt und der Grundeigentümerschaft angeregt hatte, möglichst schnell Verbindlichkeiten mit den Partnern zu schaffen, damit die Stadt nicht überproportional finanzielle Verantwortung übernehmen muss. Die Speko hat nun mit Bedauern festgestellt, dass noch keine verbindlichen Zusagen für Kostenbeteiligungen vorliegen. Dabei erkennt sie die Gefahr, dass bei Dritten der Anreiz zu einer Kostenbeteiligung verloren geht, wenn das Parlament und das Volk dem Rahmenkredit bereits in vollem Umfang zugestimmt haben. Die Speko hat sich daher intensiv mit möglichen Kostenbeteiligungen beschäftigt und auch einen Austausch mit den SBB durchgeführt. Sie muss ernüchert zur Kenntnis nehmen, dass gemäss der Aussage des Stadtrats mit dem aktuellen Planungsstand und der Flughöhe des vorliegenden Masterplans seitens Grundeigentümerschaften weder konkrete, verbindliche Kostenbeteiligungen zugesichert noch Absichtserklärungen unterzeichnet werden. Denn betreffend Kostengenauigkeit ist erst bei den Gestaltungsplänen eine deutlich verbindlichere Detaillierungsstufe zu erwarten.

Für die Speko ist bisher leider nicht ersichtlich, dass der Stadtrat die Interessen der Stadt Wetzikon in den Verhandlungen mit Dritten ausreichend durchsetzt. Gutmütigkeit gegenüber Dritten ist vorliegend genauso fehl am Platz wie Ausgabefreudigkeit mit Steuergeldern. Für einen Teil der Speko besteht sogar der Eindruck, dass der Stadtrat primär dieses Projekt realisieren will und der Kostenübernahme zulasten der Stadt Wetzikon geringere Priorität einräumt. Mit dem Bruttokredit ist ihm die Tür dazu weit geöffnet. Die Speko fordert daher den Stadtrat mit Nachdruck auf, die von ihm in Aussicht gestellten Kostenbeteiligungen engagiert und konsequent einzufordern.

Aufteilung des Rahmenkredits gemäss ausgewiesenen Bruttokosten pro Schlüsselement

Gemäss Antrag des Stadtrats soll er die Kompetenz erhalten, "über die Aufteilung des Rahmenkredits und die einzelnen Objektkredite für die Realisierung der Teilprojekte (Schlüsselemente) zu beschliessen". Die Speko stellt fest, dass der Stadtrat die 90,3 Mio. Franken aufgrund dieser Formulierung grundsätzlich beliebig auf die verschiedenen Teilprojekte aufteilen könnte. Dies ist klar nicht im Sinne der Speko. Wenn ein Schlüsselement weniger als erwartet kostet, sollen die dadurch eingesparten Mittel nicht zusätzlich für andere Schlüsselemente eingesetzt werden können. Daher beantragt die Speko, dem Stadtrat lediglich die Kompetenz zu übertragen, die einzelnen Objektkredite für die Realisierung der Teilprojekte (Schlüsselemente) bis zum jeweiligen Maximalbetrag zu beschliessen. Dieser Mechanismus reduziert das Risiko, dass der Rahmenkredit nicht für alle Schlüsselemente ausreicht oder gegen Ende vollständig ausgeschöpft wird, obwohl eine günstigere Umsetzung möglich gewesen wäre.

Reserven von 10 Prozent

Die Speko hält fest, dass gerade bei Tiefbauprojekten gewisse Reserven sinnvoll sind. Jedoch unterliegen die Schlüsselemente des Rahmenkredits aufgrund des aktuellen Planungsstands einer Kostenungenauigkeit von +/- 30 Prozent. Damit sind beim Rahmenkredit aus Sicht eines Teils der Speko bereits genügend Reserven enthalten, zumal gemäss Stadtrat aufgrund der Grobplanung eines Masterplans vorsichtig gerechnet wurde. Daher hat die Speko den Abzug der Reserven von 10 Prozent diskutiert, welche die Steuerungsgruppe als zusätzlichen Puffer in den Rahmenkredit integriert hatte. Ein solcher Abzug würde zu einer effizienteren und wirtschaftlicheren Umsetzung des Masterplans führen, da der Rahmenkredit somit nur noch Bruttokosten im Umfang von 82,1 Mio. Franken (8,2 Mio. Franken weniger) umfassen würde. Da allerdings bereits die beantragte Verhinderung der beliebigen Aufteilung des Rahmenkredits durch den Stadtrat seinen ursprünglich beträchtlichen Spielraum eingrenzt und den Stadtrat ebenfalls zu mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit zwingt, erscheint der Speko eine Beibehaltung der Reserven von 10 Prozent mehrheitlich als angebracht. Sie verzichtet daher auf einen Antrag zum Abzug der Reserven.

Anpassungen am Masterplan bzw. am Rahmenkredit

Die Speko hat – unter anderem aufgrund der hohen Kosten – über inhaltliche Anpassungen diskutiert. Dabei hat sie sich vor Augen geführt, dass bei allfälligen Anpassungen zwei unterschiedliche Ebenen zu berücksichtigen sind:

- Einerseits wären Anpassungen am Masterplan bzw. am Zielbild möglich. Falls Schlüsselemente aus dem Zielbild gestrichen werden, müssten allerdings das Zielbild und der Masterplan umfassend überarbeitet werden. Für diese Überarbeitung müsste der Stadtrat, da er für den Masterplan zuständig ist, zuerst einen Zusatzkredit einholen. Die Rückfrage beim Stadtrat hat ergeben, dass er grundsätzlich nicht bereit ist, das Geschäft selbst zurückzuziehen und den Masterplan zu überarbeiten.
- Andererseits wären Anpassungen am Rahmenkredit möglich. Falls Schlüsselemente durch das Parlament aus dem Rahmenkredit gestrichen werden, würde dieser Gegenvorschlag des Parlaments an der Urnenabstimmung dem Antrag des Stadtrats gegenübergestellt werden. Trotz Streichung aus dem Rahmenkredit bleiben die Schlüsselemente allerdings Bestandteil des Masterplans und der Stadtrat würde sie wohl zu einem späteren Zeitpunkt mit einem separaten Kredit beim Parlament beantragen.

Die Speko erachtet den vorliegenden Masterplan als gelungenes und geeignetes Planungsinstrument mit "selbstbindendem Charakter" für die Stadt. Für die privaten Grundeigentümerschaften hat der Masterplan derzeit einen informativen Charakter, indem er die angestrebten Ziele und Rahmenbedingungen aufzeigt. Die Verbindlichkeit entsteht später im Rahmen der Gestaltungspläne bzw. der ordentlichen Baubewilligungsverfahren. Soweit die Festsetzung von Gestaltungsplänen in der Zuständigkeit des Parlaments liegt, kann es zur gegebenen Zeit direkt Einfluss nehmen. Folglich sieht die Speko keinen Anpassungsbedarf am ausgearbeiteten Masterplan.

Die Speko hat auch geprüft, ob und welche Schlüsselemente aus dem Rahmenkredit gestrichen werden sollen. Dabei gilt es zu bedenken, dass die Schlüsselemente des Rahmenkredits (wie auch des Masterplans) grundsätzlich passend aufeinander abgestimmt sind. Die Streichung eines Schlüsselements könnte folglich entscheidende Konsequenzen für weitere Schlüsselemente hervorrufen, die ebenfalls berücksichtigt werden müssten. In diesem Sinne plädiert die Speko generell für eine gewisse Zurückhaltung bei der Streichung von einzelnen Schlüsselementen aus dem Rahmenkredit.

Schlüsselement S6 und Schlüsselement S11

In der Speko wurde trotz obiger mehrheitlicher Grundhaltung das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Neubaus der Rampe der Personenunterführung Mitte (S6) sowie des Neubaus der dortigen unterirdischen Velostation (S11) thematisiert und deren Streichung ausführlich diskutiert. Gemäss Stadtrat können ohne ihre Umsetzung allerdings wesentliche Mobilitätsziele der Stadt – insbesondere die Fussgänger-, Velo- und

Behindertentauglichkeit – nicht erreicht werden. Diese Haltung des Stadtrats erscheint der Speko im Gros- und Ganzen nachvollziehbar. Sie hat allerdings eine Unstimmigkeit im Masterplan entdeckt, die anschliessend durch die gemeinsame Projektleitung von der Stadt und den SBB bestätigt wurde. So sieht der Masterplan beim Schlüsselement S6 alleine die genannte Kostenbeteiligung durch den Bund vor. Allerdings umfasst das Schlüsselement S6 auch unmittelbare Bahnzugänge, zu deren vollumfänglichen Finanzierung die SBB gesetzlich verpflichtet sind. Damit resultiert beim Schlüsselement S6 eine Kostenbeteiligung der SBB und die Nettokosten der Stadt Wetzikon sinken entsprechend. Die Speko bemängelt, dass die Höhe dieser Kostenbeteiligung nicht annähernd beziffert wurde. Sie geht davon aus, dass auch bei anderen Schlüsselementen deutlich höhere Kostenbeteiligungen durch Dritte angezeigt sind, als sie der Stadtrat vorsieht. So oder anders fallen die mit den Schlüsselementen S6 und S11 für die Veloabstellplätze budgetierten Kosten derart hoch aus, dass ein Teil der Speko die zentralen Haushaltsgrundsätze von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit verletzt sowie das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen als nicht angemessen ansieht. Hinzu kommen die Ungewissheiten bezüglich der Liegenschaft Schweizerhof, nachdem bis heute der erforderliche Entscheid über die denkmalpflegerische (Nicht-)Unterschutzstellung fehlt. Je nachdem werden deshalb zusätzliche Anpassungen bei den Schlüsselementen S6 und S11 nötig.

In der Gesamtbetrachtung und unter Berücksichtigung dieser Auslegeordnung sieht die Speko trotz der erwähnten Bedenken von einer Streichung des Schlüsselements S6 sowie des Schlüsselements S11 ab.

Berichterstattung

Der Stadtrat schlägt eine jährliche Information über die Umsetzung des Masterplans im Rahmen des Geschäftsberichts vor. Die Speko befürchtet dabei allerdings einen eher oberflächlichen Informationsgehalt. Sie erwartet eine Berichterstattung, die der Wichtigkeit und dem Umfang des Rahmenkredits genügend Rechnung trägt. Die Speko beantragt dem Parlament daher, dass die Berichterstattung jährlich als separater Anhang des Geschäftsberichts erfolgen soll. Der Stadtrat soll dafür geeignete, messbare und aussagekräftige Indikatoren definieren und den Status dieser Indikatoren bei jedem der 14 Teilprojekte (13 Schlüsselemente plus Gebietsmanagement) mittels Ampelsystem und mit einem Kommentar ausweisen. Einer dieser Indikatoren muss zwingend die Einhaltung des Kostenrahmens (Kostenkontrolle) darlegen. Mit einem weiteren Indikator muss der Stadtrat zwingend Rechenschaft über seine Bemühungen und Erfolge bei der Einforderung von Kostenbeteiligungen durch Dritte ablegen. Ist der Status bei einem Indikator kritisch, sollen zudem geplante, bereits ergriffene und gescheiterte Massnahmen erwähnt werden.

Eine häufigere (z.B. halbjährliche) Berichterstattung gegenüber dem Parlament erscheint der Speko hingegen als grundsätzlich nicht angezeigt, da es sich bei der Umsetzung des Masterplans um ein sehr grosses und langjähriges Unterfangen handelt. Ausserdem würde sich aus diesem Zusatzaufwand kein echter Mehrwert für das Parlament ergeben.

Zusätzliche Kontroll- und Steuermechanismen für das Parlament

Die Speko hat die Einführung verschiedener Mechanismen geprüft, um dem Parlament allenfalls eine zusätzliche Kontrolle und Steuerung zu ermöglichen. So wäre beispielsweise denkbar, dass der Stadtrat nur eine Beschlusskompetenz bis zu einem einheitlichen Betrag erhält. In diesem Fall hätte der Stadtrat nur die kleineren Objektkredite selbst beschliessen können, während für die grösseren Objektkredite das Parlament zuständig gewesen wäre. Da ein solcher Mechanismus allerdings dem Sinn und Zweck eines Rahmenkredits zuwiderläuft, sieht die Speko davon ab. Gleiches gilt z.B. für die Idee, den Rahmenkredit zunächst auf die Hälfte zu reduzieren und die zweite Hälfte erst in einem Zwischenschritt durch das Parlament zu genehmigen.

Die Speko hat stattdessen einen weiteren Mechanismus ins Auge gefasst: Das Parlament und das Volk würden zwar den Rahmenkredit im Gesamtumfang genehmigen, der Stadtrat erhält allerdings pro Schlüsselement einen bewusst tieferen Maximalbetrag in eigener Beschlusskompetenz. Bei der Festlegung dieser Maximalbeträge wären bei jedem Schlüsselement von den Bruttokosten bereits die konkret zu erwartenden Kostenbeteiligungen durch Dritte abgezogen gewesen. Wenn der Stadtrat die Kosten-

beteiligungen im gewünschten Umfang erfolgreich eingeholt hätte, hätte er folglich den Objektkredit für das jeweilige Schlüsselement in eigener Kompetenz beschliessen können. Im Falle einer Überschreitung des jeweiligen Maximalbetrags hätte der Stadtrat den entsprechenden Objektkredit hingegen dem Parlament zum Beschluss unterbreiten müssen. Allerdings werden die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes erst zu einem späteren Zeitpunkt gesprochen. Zudem liegen die potenziellen Kostenbeteiligungen durch Dritte auf Ebene der einzelnen Schlüsselemente noch nicht verlässlich vor. Da deshalb derzeit keine konkreten Abzüge getätigt werden können, ist dieser Mechanismus aus Sicht der Speko nicht anwendbar.

Die Speko verweist darauf, dass mit der Verhinderung der beliebigen Aufteilung des Rahmenkredits durch den Stadtrat sowie mit einer griffigen Berichterstattung bereits wesentliche Optimierungen an der Vorlage vorgenommen werden können. Damit kann das Parlament eine ausreichende Kontrolle und Steuerung sicherstellen.

Ungewissheit bei einer Ablehnung des Rahmenkredits

Die Speko hat sich mit den SBB auch über den Horizont bzw. das weitere Vorgehen ausgetauscht. Bei Annahme des Rahmenkredits werden die Projekte seitens SBB planmässig vorangetrieben. Bei Ablehnung des Rahmenkredits würden die SBB ihren Projektanteil unter den veränderten Rahmenbedingungen intern neu prüfen. Dabei werden unter anderem finanzielle, verfahrenstechnische, bauliche und weitere Risiken abgewogen. Erst danach können die SBB – bzw. der Bund als Eigner – entscheiden, ob und in welcher Form eine Weiterführung möglich ist. Aus Sicht der Speko besteht bei einer Ablehnung des Rahmenkredits folglich das Risiko, dass die Umsetzung des Masterplans generell und auch eine allfällige spätere, separate Umsetzung der Schlüsselemente erheblich gefährdet werden.

Parkmöglichkeiten für MIV

Die Speko hat festgestellt, dass von den bestehenden ca. 200 Parkplätzen in Gleisnähe schlussendlich insgesamt zwei Drittel weniger bestehen sollen und diese Tatsache bei einem Teil der Stimmbevölkerung zu Bedenken führen dürfte. Gemäss Stadtrat ist es in der heutigen Zeit bei Bahnhöfen allerdings generell so, dass an bester Lage keine oberflächlichen bzw. grossflächigen Parkplätze mehr gebaut werden. Den Bahnhof Wetzikon und dessen Bushaltestellen frequentieren aktuell täglich rund 25'000 Personen, d.h. die bestehenden ca. 200 Parkplätze werden zwar gut ausgelastet, aber bereits heute nur von einem äusserst kleinen Teil der ÖV-Nutzenden in Anspruch genommen. Bis die Umsetzung des Masterplans abgeschlossen ist, vergehen darüber hinaus noch mehrere Jahre, in denen sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändern dürfte. Im Übrigen werden die bestehenden Parkplätze beim Bahnhof Wetzikon grösstenteils nicht durch die Wetziker Bevölkerung, sondern durch die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden mit schlechter Bus-Verbindung genutzt. Des Weiteren verweist der Stadtrat auf seine Mobilitätsstrategie und darauf, dass Parkierungsangebote im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts geprüft werden. Diese Erklärungen des Stadtrats erscheinen der Speko für sich nachvollziehbar und plausibel. Fakt ist allerdings, dass diese Planung den realen Mobilitätsbedürfnissen vieler Nutzenden und der heute damit verbundenen Nachfrage widerspricht. Erklärermassen soll auch der Masterplan eine Umlagerung des Verkehrs bewirken – hier mittels massivem Parkplatzabbau. Ein Teil der Speko steht dieser Massnahme kritisch gegenüber und lehnt sie ab. Einhellig erachtet es die Speko als zentral und absolut notwendig, dass ausserhalb des Masterplan-Perimeters eine adäquate Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung steht, die sinnvoll an die Verkehrsdrehscheibe angebunden sind. Die Speko fordert den Stadtrat daher auf, die Prüfung der Parkierungsangebote im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts aktiv und prioritär anzugehen.

Personenüberführung/Passerelle im Osten

Die Speko hatte im September 2024 kritisiert, dass die Personenüberführung im Osten nicht im Masterplan enthalten ist. Bei einem Austausch mit den SBB hat sich gezeigt, dass die Passerelle nicht realisiert werden kann, solange der Freiverlad am heutigen Standort mangels Alternative in Betrieb bleiben muss. Zudem würden die Abgänge ab einer möglichen Passerelle entsprechende Perronanpassungen bei den SBB bedingen, die umfangreiche Umbauten (Gleisgeometrie) auslösen und aufgrund des massiven

Kostenumfangs über ein nationales Ausbauprogramm finanziert werden müssten. Die Speko nimmt bedauernd zur Kenntnis, dass der Bau einer Personenüberführung in den nächsten 20 Jahren nicht erfolgen wird und er deshalb nicht Bestandteil des Rahmenkredits sein kann. Die Speko erachtet es daher als umso wichtiger, dass der Masterplan für die Areale "Veloplus/Freiverlad" und "SETA/Guyer-Zeller" die "Raumsicherung für geplante Personenüberführung" als spezifische Vorgabe für den Gestaltungsplan vorsieht. Gleiches sollte auch für die Gestaltungsplangebiete "Pestalozzistrasse" und "Mattacker" vorgenommen werden.

Nutzung von Austausch- und Beratungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Beratung hat die Speko dem Stadtrat und der Verwaltung vorgeschlagen, mit dem Amt für Städtebau der Stadt Zürich Kontakt aufzunehmen und sich auch vom Schweizerischen Städteverband sowie von EspaceSuisse beraten zu lassen. Trotz anfänglich signalisierter Bereitschaft wurde dieser Vorschlag bislang nicht weiterverfolgt. Die Speko appelliert im Sinne einer hohen Qualität und Wirtschaftlichkeit der Projektumsetzung erneut mit Nachdruck, die vorhandenen Austausch- und Beratungsmöglichkeiten aktiv wahrzunehmen.

Auflösung der Spezialkommission

Da die Speko den ihr vom Parlament zugewiesenen Auftrag durch den vorliegenden Antrag erfüllt hat, kann sie entsprechend aufgelöst werden.

In diesem Sinne beantragt die Speko dem Parlament mehrheitlich, den Rahmenkredit von 90'307'000 Franken für die im "Masterplan Stadtraum Bahnhof Wetzikon" definierten Schlüsselemente gemäss vorgegebener Aufteilung zu genehmigen, den Stadtrat zu einer geeigneten Berichterstattung zu beauftragen, die Motion "Masterplan Stadtraum Unterwetzikon" abzuschreiben und die Spezialkommission aufzulösen.

Wetzikon, 16. Dezember 2025

Spezialkommission Masterplan Stadtraum Unterwetzikon

Daniela Oriet
Präsidentin

Raphael Wälter
Parlamentsschreiber