

## Masterplan «Stadtraum Unterwetzikon» Dokumentation Forum 1 vom 23. November 2022



Fotoprotokoll im Auftrag der Stadt Wetzikon und der SBB  
moderat GmbH mit Klingele Stadtplanung / 12. Dezember 2022

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage .....	3
2. Begrüssung .....	3
3. Beteiligungsformate - Absicht und Ziel der Foren.....	3
4. Ablauf .....	4
5. Gruppenarbeiten zu den vier Szenarien.....	5
6. Rückmeldungen zu den vier Szenarien.....	5
6.1 Übersicht .....	5
6.2 «À la Wetzikon».....	6
6.3 «Leben am Gleis».....	9
6.4 «BahnhofStadtQuartier» .....	12
6.5 «Maxikon» .....	15
6.6 Diskussion im Plenum .....	18
7. Übersicht über die zentralen Anliegen .....	19
8. Zusammenfassung der Zentralen Anliegen.....	20
9. Ausblick und Verabschiedung.....	21
10. Übersicht und Zeitplan Mitwirkungsverfahren .....	22
11. Vorbereitung und Projektteam .....	23

## **1. Ausgangslage**

Die Bevölkerung der Stadt Wetzikon und der Nachbargemeinden wächst seit Jahren. Rund 25'000 Passagiere frequentieren täglich den Bahnhof Wetzikon und dessen Bushaltestellen. Der Bushof «Unterwetzikon» genügt den aktuellen und künftigen Bedürfnissen nicht mehr (u.a. auch wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes, BehiG vom 1. Januar 2004). Das Bahnhofgebiet ist nach planerischen Vorgaben stark unternutzt, das Potenzial zur Verdichtung ist deshalb sehr hoch. 2008 startete die Stadt Wetzikon eine Planung für einen neuen Bushof. Die Bestvariante wurde 2012 zwar im kommunalen Richtplan festgesetzt, aufgrund eines Referendums im Jahre 2015 aber wieder verworfen. 2019 wurde ein Projektierungskredit aufgehoben, mit welchem ein öffentlicher Teil-Gestaltungsplan erarbeitet werden sollte. Eine Umsetzung des Projekts wurde wegen schwierigen Rahmenbedingungen (u.a. Einsprachen) verunmöglicht.

## **2. Begrüssung**

Stefan Lenz begrüsst die Teilnehmenden im Namen des Stadtrats zum heutigen ersten Forum. Er lädt alle auf die Reise ein, das Projekt in verschiedenen Etappen gemeinsam zu gestalten. Das Forum ist mit Menschen aus verschiedenen Interessensgebieten breit zusammengesetzt; GewerbevertreterInnen, GrundeigentümerInnen sowie VertreterInnen mehrerer Organisationen und Institutionen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen. Dementsprechend erhofft sich Stefan Lenz vielfältige Diskussionen. Am heutigen Forum I sollen die verschiedenen Szenarien mit den unterschiedlichen Themenfeldern, welche die PlanerInnen erarbeitet haben, diskutiert werden. Zudem ist es wichtig, den Informationsfluss sicherzustellen; einerseits von der Planung zu Bevölkerung, andererseits von der Bevölkerung zur Planung.

Stefan Lenz begrüsst im Speziellen die vom Parlament eingesetzte Spezialkommission, sowie die Planungskommission und einen zusätzlichen Experten Städtebau (Projekt Leitbild West) als Gäste des Forums. Er wünscht allen einen guten Abend und freut sich auf die spannenden Diskussionen.

## **3. Beteiligungsformate - Absicht und Ziel der Foren**

Die Motion «Masterplan Stadtraum Unterwetzikon» vom Dezember 2019 fordert die Entwicklung des Bahnhofgebietes unter Einbezug der umliegenden Quartiere in einem breit geführten Mitwirkungsprozess. Im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen möchte man die Kernelemente der Planung gemeinsam diskutieren, um so herauszufinden, was bei der Bevölkerung, wie auch den GrundeigentümerInnen auf Anklang stösst, welche Bedenken es gibt und was man folglich wieder verwerfen muss. Im ersten Forum geht es darum, die Teilnehmenden mit den Herausforderungen bekannt zu machen, die der komplexe Raum mit sich bringt, die Zielkonflikte offen zu besprechen und erste mehrheitsfähige Lösungen zu suchen. Im zweiten Forum möchte die Stadt Wetzikon mit der SBB ein erstes Zielkonzept vorliegen haben, was anschliessend mittels Machbarkeitsstudien im Detail überprüft werden soll. Schlussendlich sollen ab 2024 sämtliche bis dann gemachte Überlegungen in einem konsolidierten Masterplan zusammenfinden.

## 4. Ablauf

ab 15.45 h Eintreffen

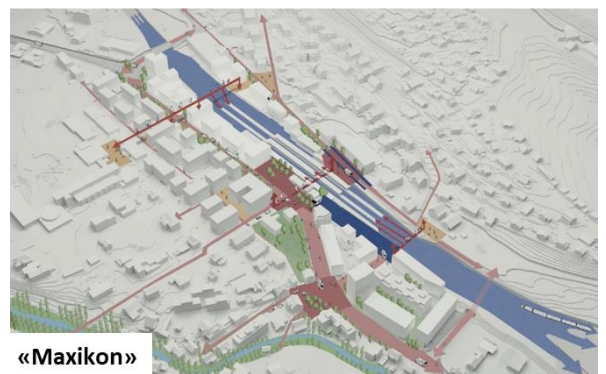
<b>16.00</b>	<b>Begrüssung</b>	<b>Stefan Lenz</b> Stadtrat, Ressort Hochbau + Planung
16.05	Ablauf und lockeres Ankommen	Co-Moderation
16.20	Präsentation der Ausgangslage, der Geschichte sowie der planerischen Rahmenbedingungen des Stadtraums Unterwetzikon	Thomas Gerber, Leiter Geschäftsbereich Bau, Planung + Umwelt
16.30	Präsentation Aufgabenstellung, Analyse und Leseart der vier Szenarien	Nathalie Bohez, Projektleiterin metron AG Joris Allemann Projektleiter pool Architekten AG
17.15	Gruppenarbeit zu den Szenarien	Alle, in Gruppen
<b>18.30</b>	<b>Pause und Verpflegung</b>	
19.00	Einblick in die Rückmeldungen der Gruppenarbeiten	GastgeberInnen der Gruppen
19.30	Gewichtung der Szenarien	Alle
19.50	Fazit zu den zentralen Anliegen	Co-Moderation
19.55	Ausblick auf das zweite Forum und Verabschiedung	Stefan Lenz
<b>20.00</b>	<b>Ende der Veranstaltung</b>	

## 5. Gruppenarbeiten zu den vier Szenarien

Im Rahmen des ersten Forums wurden vier unterschiedliche Zukunftsszenarien für den Stadt- raum Unterwetzikon, sowie ein Stadtmodell, an fünf verschiedenen Tischen ausgestellt. Für die Gruppenarbeiten begaben sich die Teilnehmenden, die zu Beginn der Veranstaltung per Los fünf Gruppen à ca. 12 Personen zugeteilt wurden, zu einem der Tische. Nach jeweils ungefähr 15 Minuten wechselten die Gruppen den Tisch, um das nächste Szenario zu besprechen bzw. am Stadtmodell zu diskutieren. An den Tischen wurden die Gruppen jeweils von einer oder zwei Fachpersonen aus den Planerteams begrüsst. Es wurden allfällige Verständnisfragen geklärt und anschliessend Rückmeldungen zu den vorliegenden Inhalten abgeholt. Dabei wurden die Rückmeldungen stichwortartig auf verschiedenfarbige Kärtchen geschrieben und auf den Plä- nen räumlich verortet. Die Kärtchen waren grün für zustimmende, gelb für neutrale und rot für ablehnende Feedbacks.

## 6. Rückmeldungen zu den vier Szenarien

### 6.1 Übersicht







**Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen auf den Kärtchen «À la Wetzikon»**

	<b>Bushof &amp; Mobilität</b>	<b>Quartierbildung &amp; Nutzungen</b>	<b>Freiraum &amp; Stadtklima</b>	<b>Anbindung an umliegende Quartiere</b>
<b>Zustimmung</b> (grüne Kärtchen)	Verkehrliche Trennung der Buskanten (Split)			
<b>Neutrale Hinweise</b> (gelbe Kärtchen)	Allgemein Sinn und Zweck eines künftigen P+R hinterfragen  Veloführung Poststrasse  Platzbedarf Bushof: Gebäude verschieben prüfen  Kurzunnel Unterwetzikon bei Rapperswilerstrasse  Veloquerung bei mittlerer Unterführung  Aufwertung P+R / Grün und Solarnutzungen  P+R verteilen im Gebiet	Ehemaliger Dorfplatz  Untergeschoss Grundwasser		Südliche Passerelle über Rapperswilerstrasse verlängern  direkter und intuitiver Weg zwischen Bahnhof und Kanti
<b>Bedenken</b> (rote Kärtchen)	Nutzungskonflikte (insbesondere Verkehr) im öffentlichen Raum rund um bestehenden Bushof  PU am falschen Ort wegen Kanti  P+R Flächen in Zentren nicht attraktiv			

### **Zusammenfassung der Tischdiskussion «À la Wetzikon»**

- Die Trennung der Buskanten in einen Bushof West und einen Bushof Ost wird begrüsst. Die Position des Bushofs Ost an der heute bestehenden Lage wird aufgrund von Nutzungskonflikten, insbesondere im Strassenraum, kritisch diskutiert.
- Die Lage des P+R sowie allgemein dessen Sinn und Zweck wird ebenfalls kritisch diskutiert. Wenn ein Aussenparkplatz, dann soll er schön gestaltet und begrünt werden.
- Das in der Untervariante von À la Wetzikon dargestellte Bahnhofsquartier wird eingehend diskutiert. Allgemein, aber auch spezifisch auf diesen Ort, stellt sich die Frage nach der Nutzung, da Wohnen aufgrund der Lärmbelastung vielerorts nicht möglich sein wird. In Bezug auf mögliche Gewerbeflächen wird in Frage gestellt, ob hierfür eine genügend hohe Nachfrage besteht.
- Der Mehr-/Minderwert soll je nach Entscheidung über die Lage von Bushof und Entwicklungsgebieten ausgeglichen werde.
- Die Querungsmöglichkeiten des Bahnhofs mit dem Velo sollen verbessert werden. Auch wird die Veloinfrastruktur entlang der Poststrasse kritisiert. Weiter soll der Weg zur Kantonschule und die entsprechenden Querungsstellen für den Fussverkehr verbessert werden.
- Die Kreuzung Bahnhof-/Zürcherstrasse war einmal der Dorfplatz von Unterwetzikon. Es stellt sich die Frage, ob dieser wieder «reaktiviert» werden kann.

### **Grundsätzliche, nicht-themenspezifische Rückmeldungen**

- Die Variante ist eher einfach umsetzbar, was als positiv bewertet wurde, da auch weniger GrundeigentümerInnen involviert sind.
- Grundeigentum: Mehr- / Minderwert?
- Allgemein stellt sich die Frage nach der Nachfrage für so viele Gewerbeflächen, wenn Wohnen aufgrund der Lärmbelastung vielerorts nicht möglich sein wird.
- Wieviel Potenzial hat das Gewerbe in dieser Variante?
- Der Mehr-/Minderwert soll je nach Entscheidung über die Lage von Bushof und Entwicklungsgebieten ausgeglichen werde.

### **Weitere Rückmeldungen aus dem Plenum**

- Die Unterführungen sollen auch für Velos benutzbar sein, da der Bedarf da ist.
- Für die Erschliessung der Fussgängerströme zur Kantonsmittelschule ist die derzeitige, mittlere Hauptunterführung wohl am falschen Ort.





**Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen auf den Kärtchen «Leben am Gleis»**

	<b>Bushof &amp; Mobilität</b>	<b>Quartierbildung &amp; Nutzungen</b>	<b>Freiraum &amp; Stadtklima</b>	<b>Anbindung an umliegende Quartiere</b>
<b>Zustimmung</b> (grüne Kärtchen)	Bushof Ost besser als heutiger Ort. Weniger Friktionen  Sichtbezug zwischen zwei Bushöfen  Lage der Bushöfe	«Dörfli» im Dreieck (2x)		Gleisuferweg (4x)
<b>Neutrale Hinweise</b> (gelbe Kärtchen)	Bushöfe schön und klimaverträglich gestalten  Bushof zu weit im Süden  Zufahrt Car, Taxi für IWW berücksichtigen	Baukultur wichtig. Bauliche Struktur etwas «langweilig», Höhen stärker differenzieren	Hochhäuser erwünscht zu Gunsten von mehr Grün  Platzgestaltung über Nationalstrasse hinweg zu optimistisch	Bei Mattacher Personen- und Velounterführung, auch unter Rapperswilerstr. hindurch
<b>Bedenken</b> (rote Kärtchen)	Haus mit P+R wegnehmen  Bushof West für Bosshard Bühler nicht gut. Strassenhaltstellen besser.  Bushöfe zu gross, Wege zu weit, kompakter anordnen	Haus ganz im Süden zu hoch  Abbruch Denkmal Güterverlad kritisch	Zu wenig grün.  Zu wenig Aufenthaltsräume für Jugendliche	

### **Zusammenfassung der Tischdiskussion «Leben am Gleis»**

- Die Lage des Bushofs Ost wurde einhellig als Gewinn beurteilt; die Lage des Bushofs West dagegen schlecht. Die Bushöfe sollen kompakter werden, gleichzeitig gut und klimaverträglich gestaltet sein.
- Baukultur war ein wichtiges Anliegen. Das kleinteilige «Dörfli» im Dreieck wurde mehrfach zustimmend beurteilt. Die bauliche Struktur wurde einmal als etwas langweilig empfunden - man könne hinsichtlich der Höhe der Gebäude stärker variieren. Auch Hochhäuser wären denkbar, wenn im Gegenzug mehr Grün entsteht.
- Im Bahnhofsgelände soll nicht nur Wohnen möglich sein, sondern eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen.
- Das Szenario bietet zu wenig Grünflächen und zu wenige aneignbare Aufenthaltsräume (z.B. für Jugendliche).
- Der Gleisuferweg wurde einhellig positiv bewertet. Aber auch dessen klimaverträgliche Ausgestaltung wurde als wichtiges Kriterium erwähnt.
- Die neue Unter- oder Überführung müsse auch die Rapperswilerstrasse queren. Ob sie als Unter- oder Überführung gebaut werden soll, wurde unterschiedlich beurteilt.

### **Grundsätzliche, nicht-themenspezifische Rückmeldungen**

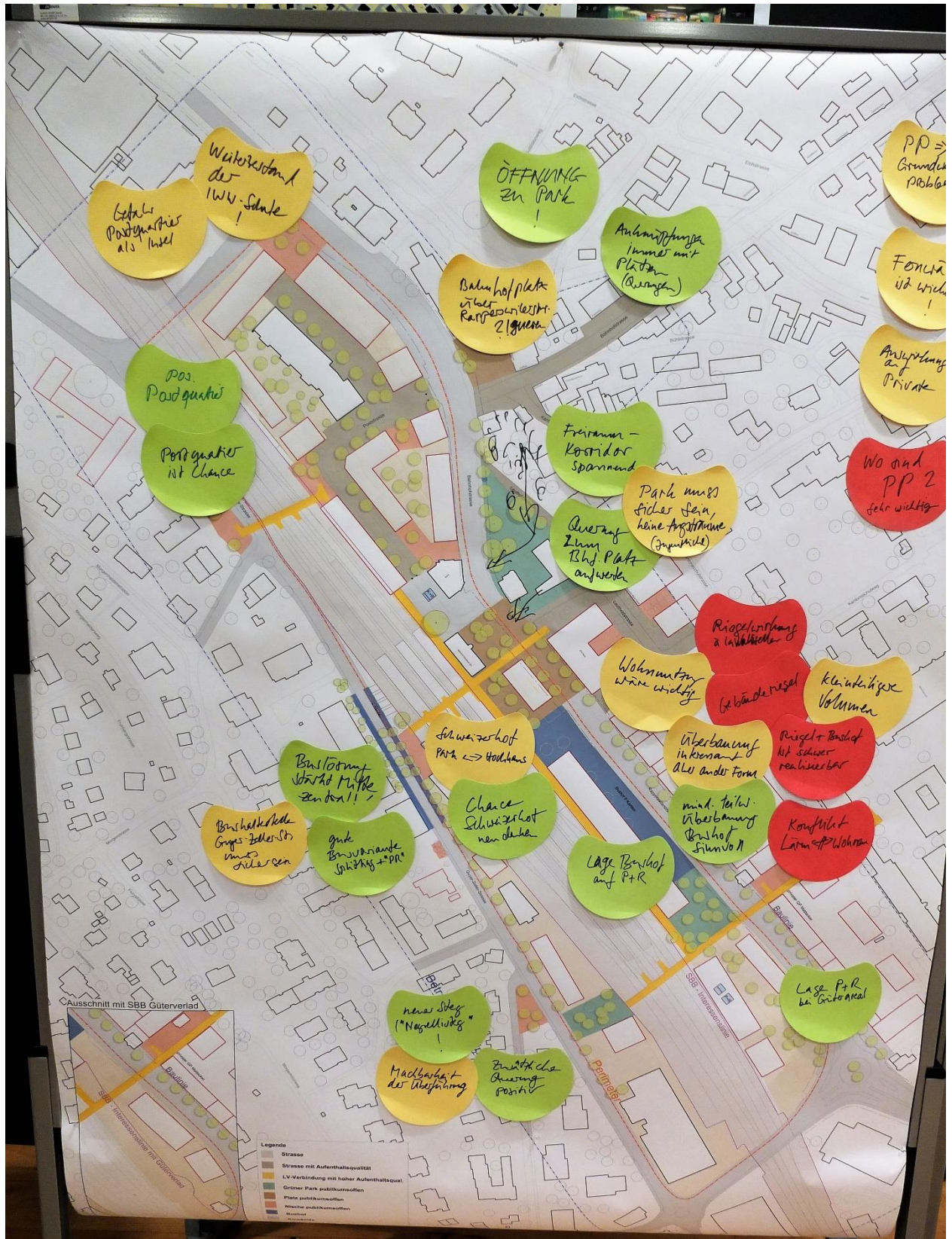
- Leerstand bei Gewerbe, Wohnen gesucht.
- Zeithorizonte mit und ohne Oberlandautobahn bedenken.
- Anlieferung, Parkierung lösen.
- Können Baukörper längs der Rapperswilerstrasse gestellt werden?
- Apfelbäume pflanzen.
- Soziale Durchmischung. Wohnen und Büroräume.

### **Weitere Rückmeldungen aus dem Plenum**

- Keine zu langen Riegel an die Strasse bauen.



## 6.4 «BahnhofStadtQuartier»





**Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen auf den Kärtchen «BahnhofStadtQuartier»**

	<b>Bushof &amp; Mobilität</b>	<b>Quartierbildung &amp; Nutzungen</b>	<b>Freiraum &amp; Stadtklima</b>	<b>Anbindung an umliegende Quartiere</b>
<b>Zustimmung</b> (grüne Kärtchen)	<p>Buslösung stärkt Mitte</p> <p>Gute Busvariante, Splitting und P+R</p> <p>Lage Bushof auf P+R</p> <p>Teilweise Überbauung des Bushofs als sinnvoll</p>	<p>Postquartier als positiv und als Chance</p> <p>Schweizerhof neu denken als Chance</p>	<p>Freiraumkorridor spannend</p>	<p>Querung zum Bahnhofplatz aufwerten</p>
<b>Neutrale Hinweise</b> (gelbe Kärtchen)	<p>Parkplätze als grundsätzliches Problem</p> <p>Bushaltestelle Guyer-Zellerstrasse muss sicher sein</p> <p>Machbarkeit der langen Überführung?</p>	<p>Gefahr Postquartier als Insel</p> <p>Weiterbestand der IWW</p> <p>Fernwärmenetz ist wichtig</p> <p>Wohnnutzung wäre wichtig (altes Bahnhofsgelände?)</p> <p>Kleinteiligere Bauvolumen beim Bushof</p>	<p>Öffnung zu Park</p> <p>Bahnhofplatz über Rapperswilerstrasse?</p> <p>Park muss sicher sein. Keine Angsträume</p>	<p>Anknüpfungen immer mit Plätzen</p>
<b>Bedenken</b> (rote Kärtchen)	<p>Wo sind die Parkplätze? PP sehr wichtig</p> <p>Lage P+R bei Güterareal</p> <p>Neuer Steg, zusätzliche Querung positiv</p>	<p>Riegelwirkung im Stile von Wallisellen</p> <p>Riegel und Bushof ist schwer zu realisieren. Auch zu hohe Lärmbelastung für Wohnen</p>		

### **Zusammenfassung der Tischdiskussion «BahnhofStadtQuartier»**

- Als Stärken dieser Stossrichtung wurden die Bildung eines neuen Bahnhofquartiers/Postquartiers, die Aufwertung der Verbindung zur Bahnhofstrasse mittels Freiraumkorridor und die Verlegung des Bushofs zum P+R Areal eingebracht.
- Die riegelartige Überbauung über dem Bushof fand wenig Zuspruch. Eine teilweise Überbauung wird nicht ausgeschlossen, sie soll aber kleinteiliger und offener sein. Lange Riegel stossen generell auf Kritik.
- Wichtige Herausforderungen sind die Querungen der Rapperswilerstrasse. Der skizzierte Vorschlag, den Bahnhofplatz vom Bahnhofgebäude über die Rapperswilerstrasse aufzuspannen ist positiv, an der Umsetzbarkeit wird aber gezweifelt.
- Grundsätzlich sollen alle Querungen zur Bahn und Strasse mit grösseren oder kleineren Plätzen ausgestattet werden, im Sinne von Trittsteinen. Der vorgeschlagene neue Steg wird unterstützt, er kann eine wichtige Verbindung der beidseitigen Quartiere werden und hat das Potenzial für eine starke Ausstrahlung. Es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass eine Überführung gegenüber einer Unterführung infolge Höhenunterschiedes nachteilig ist.
- Die beidseitige Lage des Bushofes ist gut möglich. Bei diesem Vorschlag wird die mittlere Querung/PU zur wichtigsten Verbindung. Im nächsten Schritt sollen auch die Parkierung, inkl. P+R und die Erschliessung konkreter aufgezeigt werden.
- Der Vorschlag den Schweizerhof als Neubau zu denken wird als Chance bewertet. Es könnten damit eine bessere Gebäudestellung und attraktivere Freiräume erreicht werden.

### **Grundsätzliche, nicht-themenspezifische Rückmeldungen**

- Auswirkung auf Private?

### **Weitere Rückmeldungen aus dem Plenum**

- Es wurde in der Gruppe diskutiert, ob man die Verbindung zur Bahnhofstrasse als Grünraum ausgestalten könne.
- Die verschiedenen Stege sollten Aufenthaltsqualität haben. Sie könnten als Quartierverbindungen dienen, an denen jeweils kleine Plätzchen gestaltet werden könnten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Vorteil von Überführungen erwähnt, die man attraktiv und mit Aufenthaltsqualität ausgestalten könne.

## 6.5 «Maxikon»



**Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen auf den Kärtchen «Maxikon»**

	<b>Bushof &amp; Mobilität</b>	<b>Quartierbildung &amp; Nutzungen</b>	<b>Freiraum &amp; Stadtklima</b>	<b>Anbindung an umliegende Quartiere</b>
<b>Zustimmung</b> (grüne Kärtchen)		Hohe Dichte und städtebauliche Nutzung		3. Querung bis über Rapperswilerstrasse sehr wichtig
<b>Neutrale Hinweise</b> (gelbe Kärtchen)	<p>Anbindung Bhf. Hinwil/Stadtbahn bzw. Einbezug Bhf. Kempfen zur Entschlackung der Buskanten</p> <p>Veloanbindung Poststrasse. Ein-/Ausfahrt optimieren</p> <p>3. PU unterirdisch wegen Velos. Zu prüfen. 2. Querung stattdessen für Fussgänger</p> <p>3. PU ist Entsorgungsstation an Guyer-Zeller</p>	Wohnort für kleine Haushalte, kein Standort für Familien		
<b>Bedenken</b> (rote Kärtchen)	<p>Bushof am kritischen Ort. Standort heute</p> <p>Konflikt ÖV/Gewerbe zusätzliches Wohnen Poststrasse</p> <p>Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit Verkehrsnetz</p> <p>Bushof und Infrastruktur im Sockelgeschoss?</p>	<p>Koordination finanzielle Mittel mit Grundeigentümern</p> <p>Hochhäuser Poststrasse. Was ist möglich?</p> <p>Neue Wohnformen, Hochhäuser</p> <p>Nutzungskonfliktpotenzial</p> <p>Lärm von 33'000 Fahrzeugen, inwiefern attraktiv für Wohnen?</p> <p>Leerer Gewerberaum in Wetzikon. Vermietbare Flächen?</p> <p>Wohnlage sehr fraglich bei Gleisen und Rapperswilerstrasse</p>	<p>Wenig Aufenthaltsqualität, wenig öffentlicher Raum</p> <p>Freiraum schwierig bei hoher Dichte</p>	



### **Zusammenfassung der Tischdiskussion «Maxikon»**

- Obwohl das Szenario hinsichtlich Dichte und Nutzungsvielfalt am meisten verspricht, bietet das Szenario sehr wenig Grünflächen und Aufenthaltsräume (z.B. für Familien).
- Auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen bei der angedachten Dichte und die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit vom Verkehrsnetz ist eine weitere Schwäche.
- Eine grosse Herausforderung bei einer solchen dichten Entwicklung ist die Absorption von weiteren Gewerbe- und Dienstleistungsflächen in Wetzikon. Wohnen wäre aufgrund der Bahnhofsnähe zwar attraktiv, aber sehr problematisch wegen der Lärmsituation (Güterverkehr, Rapperswilerstrasse), es wäre kein Wohnstandort für Familien, sondern eher für junge, urbane PendlerInnen.
- Der heutige Bushofstandort wurde aufgrund des Konfliktes mit dem ÖV, Gewerbe sowie weiteres zusätzliches Wohnen an der Poststrasse als kritisch beurteilt, eine allfällige Verlagerung im Sockelgeschoss der Überbauung auf dem P&R Ost wurde auch als wenig zweckmässig diskutiert.
- Der grössere Bushof am heutigen Standort wird als problematisch betrachtet, da er zu viele Nutzungskonflikte aufweise.
- In diesem Vorschlag wird die dritte Querung/PU zur wichtigsten Verbindung. In der Konsequenz müsste sie sowohl für Velofahrenden als auch für FussgängerInnen zugänglich sein.

### **Grundsätzliche, nicht-themenspezifische Rückmeldungen**

- Profitabelste aber teure Lösung.
- Machbarkeit von Untergeschossen wegen Grundwasser?

### **Weitere Rückmeldungen aus dem Plenum**

- Aus Sicht der meisten Teilnehmenden sind Hochhäuser prinzipiell kein Tabu.
- Es wurde nachgefragt, ab wann ein Gebäude als Hochhaus gilt. Gemäss BZO sind im Bearbeitungssperimeter Hochhäuser bis 45 Meter zulässig.
- Fehlende öffentliche Räume wurden bemängelt.
- Nicht alle GrundeigentümerInnen werden letztendlich die gleiche Entwicklungsmöglichkeiten haben, was eine Schwierigkeit darstelle.

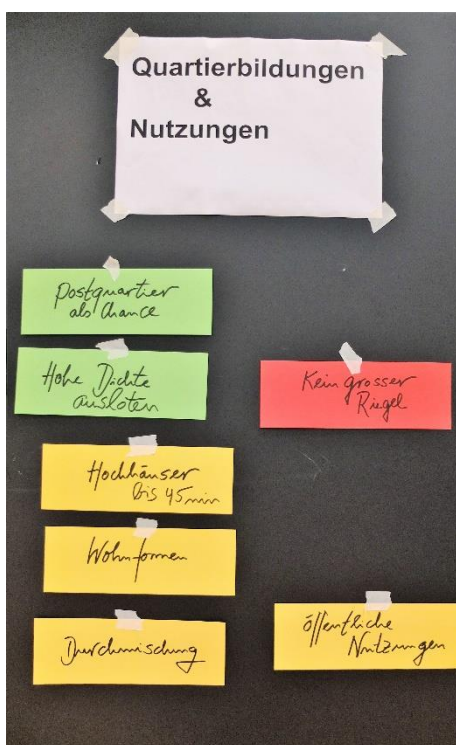
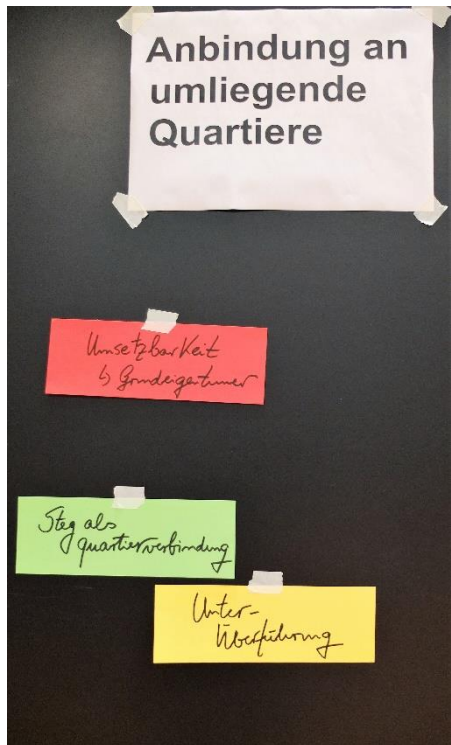
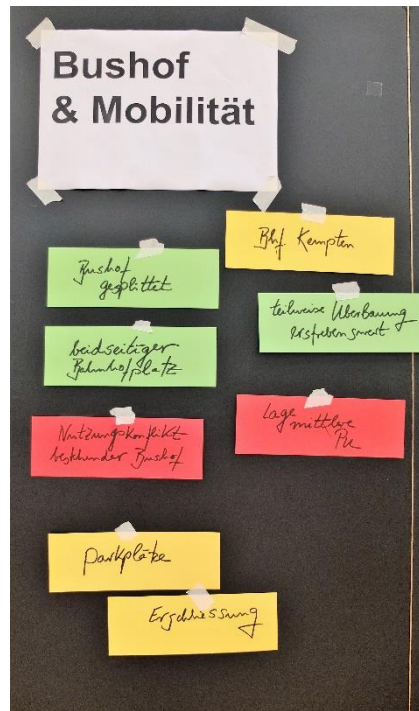
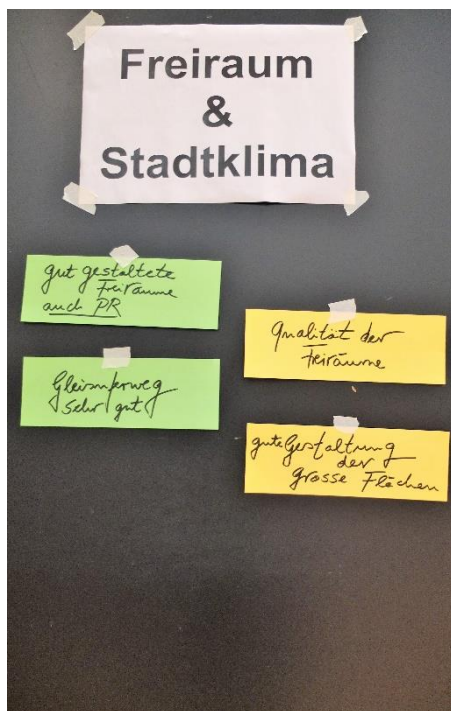
## 6.6 Diskussion im Plenum

Im Plenum, teilweise auch in den Gruppenarbeiten, wurden auch Fragen aufgenommen oder Anliegen geäußert, die nicht direkt mit einem der Szenarien in Verbindung stehen. Diese sind im Folgenden aufgeführt:

- Es brauche eine ausgewogene Mischung zwischen Verdichtung und Freiräumen. Es sei im Interesse jedes Grundeigentümers und jeder Grundeigentümerin einen lebenswerten Raum zu schaffen, was eben nur durch öffentliche Freiräume zu erreichen sei.
- Für das «Postquartier» sei es wünschenswert eine möglichst gemischte Nutzung beizubehalten. Der Bushof in unmittelbarer Nähe bringe Vor- und Nachteile. Zum einen liefere er durch die Pendlerströme potenzielle KundInnen. Zum anderen erschwere der Bushof die Anlieferung.
- Es wurde nach Nutzungen im öffentlichen Interesse nachgefragt. Die PlanerInnen verwiesen darauf, dass es für Fragen nach Kitas, Altersheimen etc. noch zu früh sei, da man derzeit noch bei den Szenarien sei. Auf die Ebene der Nutzungen werde man erst später gehen.
- Es wurde nachgefragt, warum der Bahnhof Kempten nicht Thema sei, damit weniger Kantanten am Bahnhof Unterwetzikon untergebracht werden müssen. Ein interessanter Hinweis. Die Planung verwies darauf, dass man sich aktuell auf die Schlüsselemente für den Stadtraum Unterwetzikon konzentriert habe.

## 7. Übersicht über die zentralen Anliegen

Aufgrund der Rückmeldungen der fünf Gruppen erstellte die Moderation eine Übersicht der zentralen Erkenntnisse und Prämissen für die weitere Arbeit.



## 8. Zusammenfassung der Zentralen Anliegen

Hinsichtlich der **Freiräume und dem Stadtklima** haben die Arbeiten in den Gruppen gezeigt, dass grundsätzlich viel Wert auf eine gute Gestaltung und Qualität der Freiräume sowie der grossen Flächen gelegt wird; diesbezüglich wird mehrmals darauf hingewiesen, dass der *Park and Ride* mehr als eine blosser Autoabstellfläche sei und ebenso qualitativ ausgestaltet werden sollte. Auch der begrünte Gleisuferweg wird mehrheitlich begrüsst. Dass in den Plänen nicht alle Qualitäten der Plätze und Orte im Detail erkennbar sind, hat mit dem Start in die Planung zu tun und wird Schritt für Schritt konkretisiert und erst beim Forum 2 im April 2023 dargestellt.

Zum Thema **Bushof & Mobilität** wird die Splittung des Bushofs von den meisten Teilnehmenden gegenüber einer einseitigen Lösung bevorzugt; dadurch würden auf beiden Seiten der Gleise Bahnhofsplätze entstehen, was ebenso meist begrüsst wird. Eine teilweise Überbauung des Bushofs wird nicht ausgeschlossen, sie sollte aber kleinteiliger und offener sein. Die Parkierung sowie die Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmende beschäftigen viele der Teilnehmenden; diese Fragen stellen eine Herausforderung dar, da der Platz im Perimeter sehr eng ist. Der grössere Bushof am heutigen Standort wird als problematisch betrachtet, da er zu viele Nutzungskonflikte aufweise. Unzufrieden ist man teilweise auch mit der Lage der mittleren Unterführung.

Bezüglich der **Quartierbildung & Nutzungen** werden die Chancen, im Westen des Areals neue Aufenthalts- und Freiräume sowie ein lebendiges „Postquartier“ mit Gewerbe und einem grosszügigen Bahnhofplatz zu schaffen, sehr positiv beurteilt. Einer höheren Dichte und allenfalls auch höheren Gebäuden standen die Teilnehmenden eher positiv gegenüber. Klar ist, dass im Falle einer Verdichtung der Bahnhofplatz attraktiv gestaltet sein muss und es gerade bei höherer Dichte auch genügend Freiräume braucht. Zudem wird hervorgehoben, dass die soziale Durchmischung des Quartiers, sowie ein Mix zwischen Wohnen und Gewerbe gewährleistet sein müsse. Auch öffentliche Nutzungen sind grundsätzlich wünschenswert. Grossen Riegelbauten steht man sehr kritisch gegenüber.

Punkto **Anbindung an umliegende Quartiere** werden ein vereinfachter Zugang zum Bahnhof von der Bahnhofstrasse her sowie bessere Querungen der Rapperswilerstrasse sehr begrüsst. Der vorgeschlagene neue Steg findet viel Unterstützung, wie auch die Idee Querungen mit kleineren oder grösseren Plätzen auszugestalten. Ob die Querungen der Rapperswilerstrasse eher als Unter- oder Überführungen ausgestaltet werden sollten, wird dabei unterschiedlich eingeschätzt. Es gibt aber auch kritische Rückmeldungen zu den neuen Querungen, da angezweifelt wird, ob diese aufgrund der betroffenen GrundeigentümerInnen, auf der anderen Seite der Rapperswilerstrasse, überhaupt umsetzbar sind. Die Koordination und die Gespräche mit den umliegenden Quartieren und insbesondere mit den GrundeigentümerInnen, wird ein grosses Gewicht gegeben.



## **9. Ausblick und Verabschiedung**

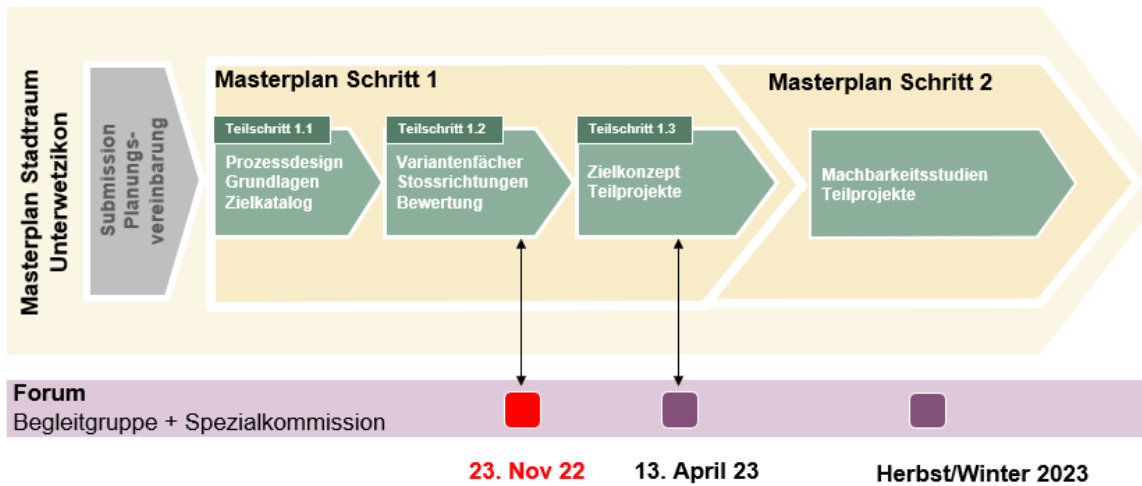
Nach dem Gespräch im Plenum, in dem die Erkenntnisse aus den Gruppen vorgestellt wurden, erläuterte die Moderation den Ausblick auf den weiteren Prozessverlauf. Das nächste Forum wird am 13. April 2023 stattfinden, in dem dann bereits ein erstes Zielbild (evtl. mit Untervarianten) präsentiert und mit den Teilnehmenden wiederum ergebnisoffen diskutiert werden soll. Voraussichtlich Mitte Dezember 2022 wird zudem eine Website zum Projekt mit Informationen aufgeschaltet. Die Dokumentation und Präsentation des Forum I werden darin öffentlich aufgeschaltet.

Zum Abschluss bedankt sich Stadtrat Stefan Lenz bei allen Teilnehmenden für die intensive und gute Zusammenarbeit an den verschiedenen, teils sehr unterschiedlichen Szenarien. Man habe den Bogen bewusst weit aufgespannt und auch versucht verschiedene «Extreme» aufzuzeigen. Nun werde das gesamte Projektteam ihre Arbeit weiter vertiefen, Szenarien ausschließen und im nächsten Forum ein erstes Zielkonzept zeigen. Dabei gehe es auch darum, aufzuzeigen, was vom heutigen Abend aufgenommen und weiterbearbeitet wurde. Das Zielkonzept dient als Basis für die anschließenden Machbarkeitsstudien. Diese Machbarkeitsstudien werden die vielen Details erst im Verlauf des nächsten Jahres vertieft prüfen und auch erst dann klären können.

Zum Abschluss lud Stefan Lenz die Anwesenden ein, den Abend mit einem Apéro ausklingen zu lassen.

## 10. Übersicht und Zeitplan Mitwirkungsverfahren

2021		2022				2023				2024	
3.Q	4.Q	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	1.Q	2.Q



Arbeitsatmosphäre

## 11. Vorbereitung und Projektteam

### Gesamtprojektleitung

**Name** Thomas Gerber  
**Funktion** Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt

**Name** Philipp Henninger  
**Funktion** Projektleitung Stadt Wetzikon

**Name** Andrea Smith  
**Funktion** Projektleitung SBB, Immobilien – Development

### Referentinnen und Tischmoderation

**Name** Nathalie Bohez, metron AG  
**Funktion** Gesamtprojektleitung Planungsteam und Referentin

**Name** Beat Suter, metron AG  
**Funktion** Gesamtprojektleitung Planungsteam

**Name** Joris Allemann, pool Architekten  
**Funktion** Planungsteam und Referent

**Name** Marcel Jaeggi, pool Architekten  
**Funktion** Planungsteam

**Name** Daniel Gafner  
**Funktion** SBB, Infrastruktur

**Name** Alexander Schuech, LORENZ EUGSTER  
Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH  
**Funktion** Planungsteam

### Moderation & Support

**Name** Roman Dellsperger, moderat GmbH  
Monika Klingele, Klingele Stadtplanung  
**Funktion** Moderation

**Name** Claudio Hunger  
Luca Bretscher  
**Funktion** Support