

Masterplan «Stadtraum Unterwetzikon» Dokumentation Forum 3 vom 30. Oktober 2023



Fotoprotokoll im Auftrag der Stadt Wetzikon und der SBB
moderat GmbH mit Klingele Stadtplanung / 13. November 2023

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	3
2. Beteiligungsformate – Absicht und Ziel der Foren.....	3
3. Ablauf	4
4. Begehung	5
5. Begrüssung	6
6. Panelgespräch.....	7
7. Gruppenarbeiten in 5 Runden.....	8
8. Fazit der Gruppenarbeiten im Plenum	14
9. Ausblick und Verabschiedung.....	15
10. Vorbereitung und Projektteam	16
11. Anhang	17

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. Das Bahnhofgebiet ist nach planerischen Vorgaben stark unternutzt. Das Potenzial zur Verdichtung ist deshalb sehr hoch. 2008 startete die Stadt Wetzikon die 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. Ausgelöst durch die Motion «Masterplan Stadtraum Unterwetzikon» entschieden sich die Stadt und die SBB, gemeinsam einen Masterplan zu erarbeiten. Der Masterplan klärt die strategische Ausrichtung der Planung und gewährleistet die Kohärenz der öffentlichen und privaten Massnahmen.

2. 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 und welche Bedenken es gibt. Im Forum 1 ging es darum, die Teilnehmenden mit den Herausforderungen des komplexen Vorhabens bekannt zu machen, die Zielkonflikte offen zu besprechen und erste mehrheitsfähige Lösungen zu suchen. Im Forum 2 wurden zwei Lösungsansätze samt deren «Schlüsselemente» vorgestellt. Dabei fand ein Austausch zu den «Schlüsselementen» bzw. den Lösungsansätzen statt, in dessen Rahmen die Teilnehmenden zurückmelden konnten, wie sie den Stand der Arbeiten beurteilen bzw. ob allenfalls bestimmte Interessen tangiert werden. Im Forum 3, von dem die vorliegende Dokumentation berichtet, werden die Inhalte der Machbarkeitsstudien vorbesprochen, welche die erforderlichen «Tiefenbohrungen» zu bestimmten Themen gewährleisten.

Abschliessend sollen ab 2024 sämtliche Überlegungen in einem konsolidierten Masterplan einfließen.

3. Ablauf

15.45	Eintreffen	Alle
16.00	Begrüssung und Einführung vor Ort in fünf verschiedenen Gruppen	Gruppenleitungen und Teilnehmend treffen sich am Bahnhof Unterwetzikon
16.15	Start der jeweiligen Begehung; Erläuterungen Machbarkeitsstudie (MBS), Schlüsselfragen und erstes mögliches Fazit	Gruppenleitungen und Teilnehmende
17.15	Ende der Begehung und Weg zur alten Turnhalle	Alle
17.30	Gemeinsamer Imbiss	Alle
18.15	Start zweiter Teil mit offizieller Begrüssung & aktuellen Informationen	Stefan Lenz Stadtrat, Ressort Hochbau + Planung Salomé Mall SBB AG Immobilien – Development Dario Erismann Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen Philipp Henninger Co-Projektleiter Masterplan
18.45	Panelgespräch - Erkenntnisse aus den Begehungen	Moderation mit Gruppenleitungen
19.00	Gruppenarbeiten – Kernfragen zu MBS & Fazit	Gastgeberinnen, Teilnehmende
19.45	Einblick in die Gespräche in den Gruppen	Gastgeberinnen, Co-Moderation
19.55	Fazit und Ausblick	Co-Moderation
ca. 20.15	Dank und Ende der Veranstaltung	Stefan Lenz

4. Begehung

Im ersten Teil der Veranstaltung treffen sich die Teilnehmenden rund um das Bahnhofgebiet. Gemeinsam mit den VertreterInnen aus dem Planungsteam schliessen sie sich zu fünf verschiedenen Gruppen zusammen. Jede Gruppe nimmt sich einem Schwerpunktthema der Machbarkeitsstudie an und schreitet einen Teil des Planungsperrimeters ab, in dem sich das jeweilige Thema der Machbarkeitsstudie gut im Raum veranschaulichen lässt. Dabei werden besonders interessante Orte bzw. neuralgische Punkte genauer betrachtet und miteinander besprochen. Jeweils eine Person des Planungsteams macht sich Notizen dazu.

Im Nachfolgenden sind einige Impressionen aus der Begehung aufgeführt.



- Gruppe 1 Bushof
- Gruppe 2 Anschlüsse und Querungen Nationalstrasse
- Gruppe 3 Querungen Geleise, Veloabstellplätze und Veloführung
- Gruppe 4 Parkierung und Park & Ride
- Gruppe 5 Nutzungsmix und Lärm



5. Begrüssung

Für den zweiten Teil der Veranstaltung treffen sich die Teilnehmenden, die PlanerInnen und die VertreterInnen der Stadtverwaltung in der alten Turnhalle. In diesem Zusammenhang begrüsst der für das Projekt verantwortliche Stadtrat Stefan Lenz die Anwesenden zum dritten Forum. Als Einstieg gibt er einen Rückblick auf die vorhergehenden zwei Foren und geht dann auf das heutige dritte Forum ein. Heute gehe man weg vom alleinigen Studium der Unterlagen und begeben sich in die «Physik», sprich man schaue sich die realen Verhältnisse vor Ort an, was mit den Begehungen im ersten Teil des Forums bereits gemacht wurde. Danach stellt Stadtrat Lenz die Entwicklungsabsichten der Stadt Wetzikon für den Perimeter des Masterplans vor.

Im Anschluss an seine Ausführungen übergibt Stefan Lenz der Projektverantwortlichen seitens SBB, Salomé Mall, das Wort. Nach einer kurzen Begrüssung schildert sie auch die Entwicklungsabsichten der SBB, welche mit der Stadt abgesprochen sind und im Grossen und Ganzen in einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs, einer besseren Sicht- und Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie dem Schaffen von Gewerbeflächen, Wohnraum und Raum für Bildung und Gesundheit bestehen. Salomé Mall ist auf die heutigen Diskussionen und den weiteren politischen Prozess gespannt. Sie freut sich auf die baldigen Resultate aus den Machbarkeitsstudien, welche die Grundlage schaffen, um die anstehenden Entscheidungen zu treffen.

6. Panelgespräch

Nach einer kurzen Mitteilung seitens Stadt hinsichtlich der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz durch das kommende Bushofprovisorium, übernimmt der Co-Projektleiter Philipp Henninger das Wort. Er zeigt kurz auf, wo der Prozess im Moment steht und informiert anschliessend über die Erkenntnisse des Einbezugs der Grundeigentümerschaft im Sommer 2023 und verweist auf die nächsten Gespräche mit den GrundeigentümerInnen im kommenden Sommer 2024.

Anschliessend führt der Co-Moderator Roman Dellsperger mit den GruppenleiterInnen der Begehung ein kurzes Panelgespräch, in dem diese darum gebeten werden, einen kurzen Einblick in die Gespräche der Gruppen während der Begehungen zu geben.

- | | |
|------------------------------------|--|
| Bushof | Die Gespräche hätten mitunter ergeben, dass das Busdepot der VZO zusätzlich berücksichtigt werden muss. Das setze voraus, dass man mit der VZO zusammensitze und so herausfinde, ob für den Bushof betrieblich möglicherweise weniger Kanten notwendig wären. Die Projektbeteiligten bestätigen den Kontakt zur VZO. |
| Querungen Nationalstrasse | Die Nationalstrasse sei als «Damoklesschwert» betitelt worden. Es sei wichtig das Astra (Bundesamt für Strassen) in die Machbarkeitsstudien miteinzu beziehen. Zudem habe man gemeinsam die mittlere Personenunterführung besichtigt. Die vorherrschende Meinung war dabei, dass dies ein Ort sei, an dem man etwas unternehmen müsse. Er sei eine Art Visitenkarte des Perimeters und dementsprechend wichtig für die Machbarkeitsstudie. Dass alle KantonsschülerInnen auf Höhe Pestalozistrasse quere, sei allgemein bekannt, beobachtet um ca. 16.00 war ein kleiner Rückstau auf der Nationalstrasse. |
| Querungen Gleise & Velo | Die Rückmeldungen hätten gezeigt, dass man sowohl die ober- als auch unterirdischen Gleisquerungen prüfen sollte. Hinsichtlich Veloabstellplätzen war man der Meinung, dass es bei der PU Nord sicher gegen 900 Plätze brauche und auch ein weiterer Ausbau möglich sein müsste. Die Personenunterführung Süd wurde als sehr sinnvoll erachtet. Bei der PU Mitte sei die Aufenthaltsqualität bei der Guyer-Zeller-Strasse derzeit eher gering. Bei der PU Nord müsse man die Rampe, Seite Postquartier, überarbeiten. |
| Parkierung und P+R | Man habe viel über die verschiedenen Bedürfnisse hinsichtlich Kurzzeitparkierung gesprochen. In den Bereichen Postquartier, wie auch beim Schweizerhof brauche es Möglichkeiten für die kurzzeitige Parkierung. Einerseits brauche es solche Parkplätze für das Gewerbe, andererseits auch im Rahmen des Kiss + Ride, also um Personen vom Bhf. abzuholen bzw. an den Bhf. zu bringen. |

Nutzungsmix und Lärm

Auf ihrer Begehung haben sie gewissermassen «dem Lärm gelauscht» und versucht herauszufinden, wo lärmtechnisch welche Nutzungen möglich sind. Im Postquartier habe es sich gezeigt, dass hier ein grosses Potenzial bestehe, ein attraktives Quartier zu entwickeln. Insbesondere dann, wenn der Bushof nicht mehr da angesiedelt wäre. Heute habe der Bushof einen eher funktionalen Charakter. Dies möchte man ändern, indem man ihn aufwertet und versucht Aufenthaltsqualität zu schaffen. Beim heutigen P + R bzw. beim Schweizerhof habe man gemerkt, dass es hinsichtlich Lärm eigentlich ziemlich ruhig sei.

Liegen die attraktiveren Räume hinsichtlich Nutzung an der Rapperswilerstrasse oder doch hinter den Fassaden? Durch die Machbarkeitsstudien möchte man genauer werden, da diese Fakten, technische Details und Modelle liefern werden. Auch werde man sich mit der Etappierung beschäftigen und zudem aufzeigen, wo welche Nutzungen und in welchen Varianten diese möglich sind.

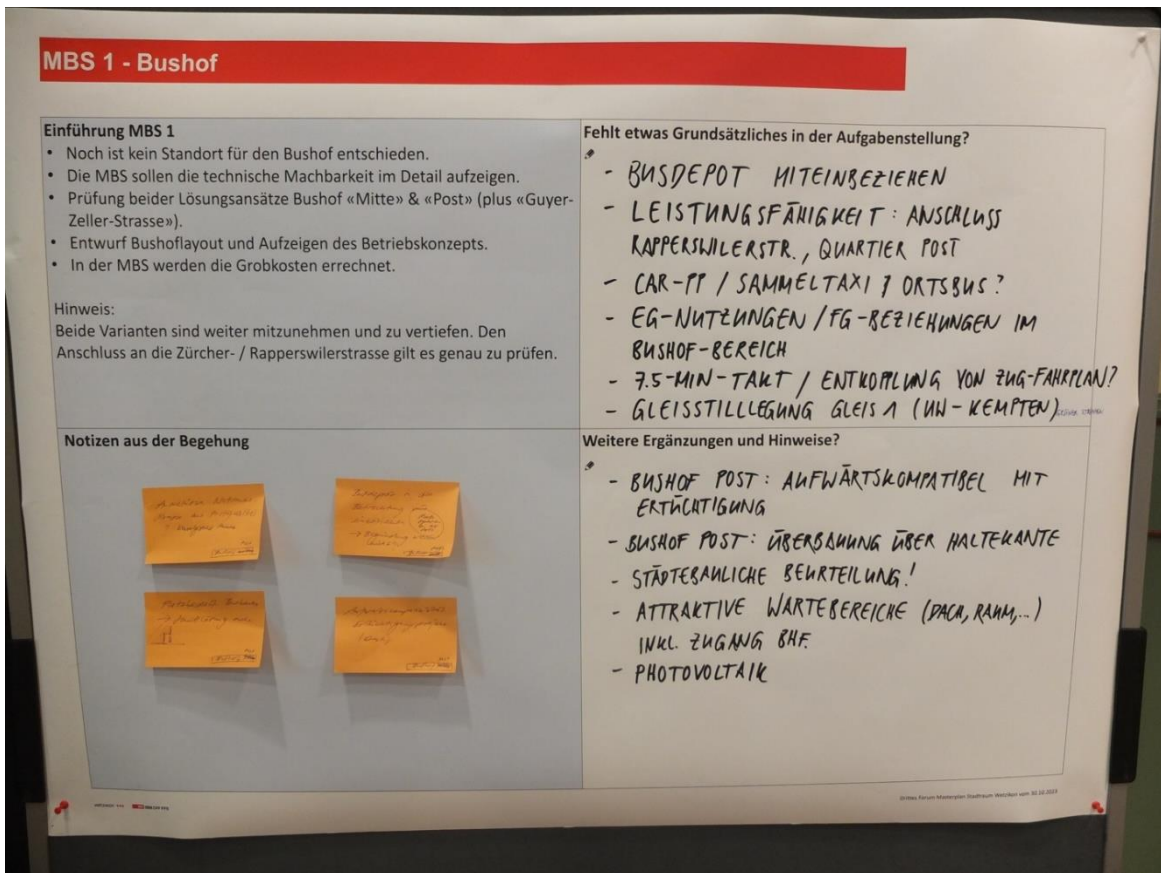
7. Gruppenarbeiten in 5 Runden

Nach dem Panelgespräch finden für die nächsten 40 bis 45 Minuten Gruppenarbeiten zu den fünf Themen der Machbarkeitsstudien statt. Dazu gibt es fünf Stationen, die jeweils von einer Person aus dem Projektteam geleitet wird. Nebst der Gesprächsleitungen machen die GastgeberInnen Notizen auf dem jeweiligen Feedbackposter und arbeiteten mit den Notizen aus den Begehungen (Post-It). Alle 8 Minuten ertönt ein akustisches Signal, damit die Teilnehmenden die Gruppen wechseln können und so die Möglichkeit besitzen, alle fünf Themen zu besprechen und letzte Rückmeldungen zu geben.

Überblick über die fünf Themen

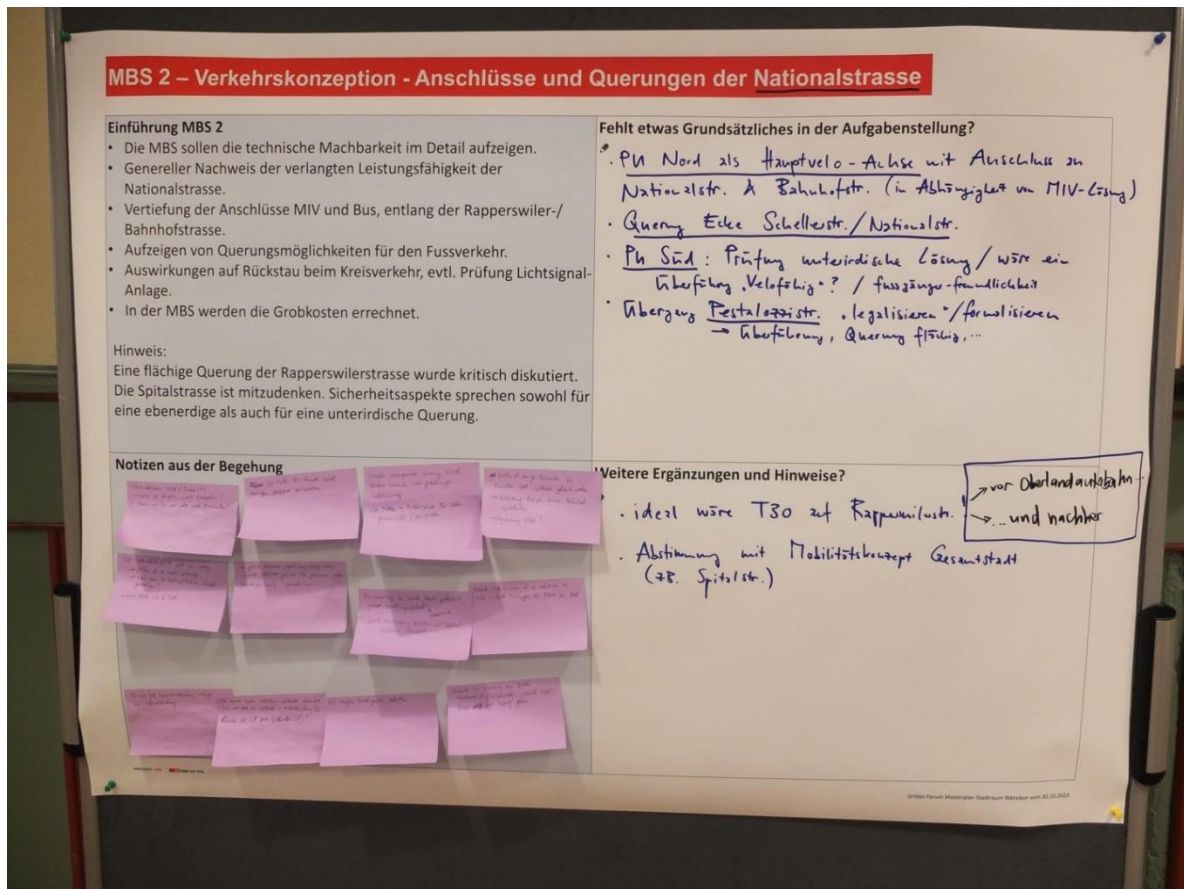
- 1 Bushof
- 2 Anschlüsse und Querungen Nationalstrasse
- 3 Querungen Gleise, Veloabstellplätze und Veloführung
- 4 Parkierung und Park & Ride
- 5 Nutzungsmix und Lärm

Im Nachfolgenden sind die festgehaltenen Rückmeldungen aus den Gruppenarbeiten aufgeführt. Die Notizen aus den Begehungen (Post-It) sind im Anhang ersichtlich.



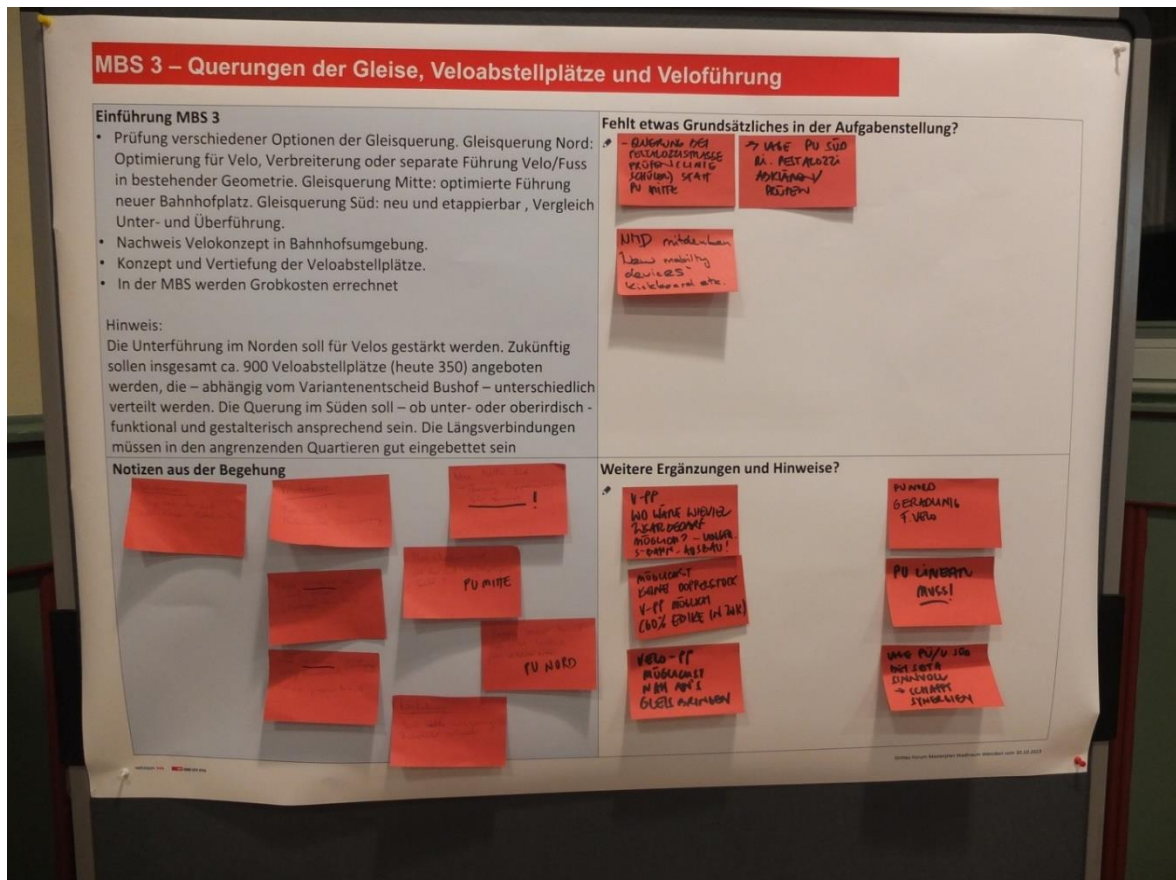
Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen zur MBS 1 «Bushof»:

Was grundsätzlich fehlt	<ul style="list-style-type: none"> - Busdepot miteinbeziehen - Leistungsfähigkeit: Anschluss Rapperswilerstr., Quartier Post - Car-PP / Sammeltaxi / Ortsbus? - EG-Nutzungen / EG-Beziehungen im Bushof-Bereich - 7.5-min-Takt / Entkoppelung vom Zug-Fahrplan? - Gleisstilllegung Gleis (UW Kempten)
Weitere Ergänzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Bushof Post: Aufwärtskompatibel mit Ertüchtigung - Bushof Post: Überbauung über Haltekante - Städtebauliche Beurteilung! - Attraktive Wartebereiche (Dach, Raum, ...) inkl. Zugang Bhf. - Photovoltaik



Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen zur MBS 2 «Anschlüsse und Querungen der Nationalstrasse»:

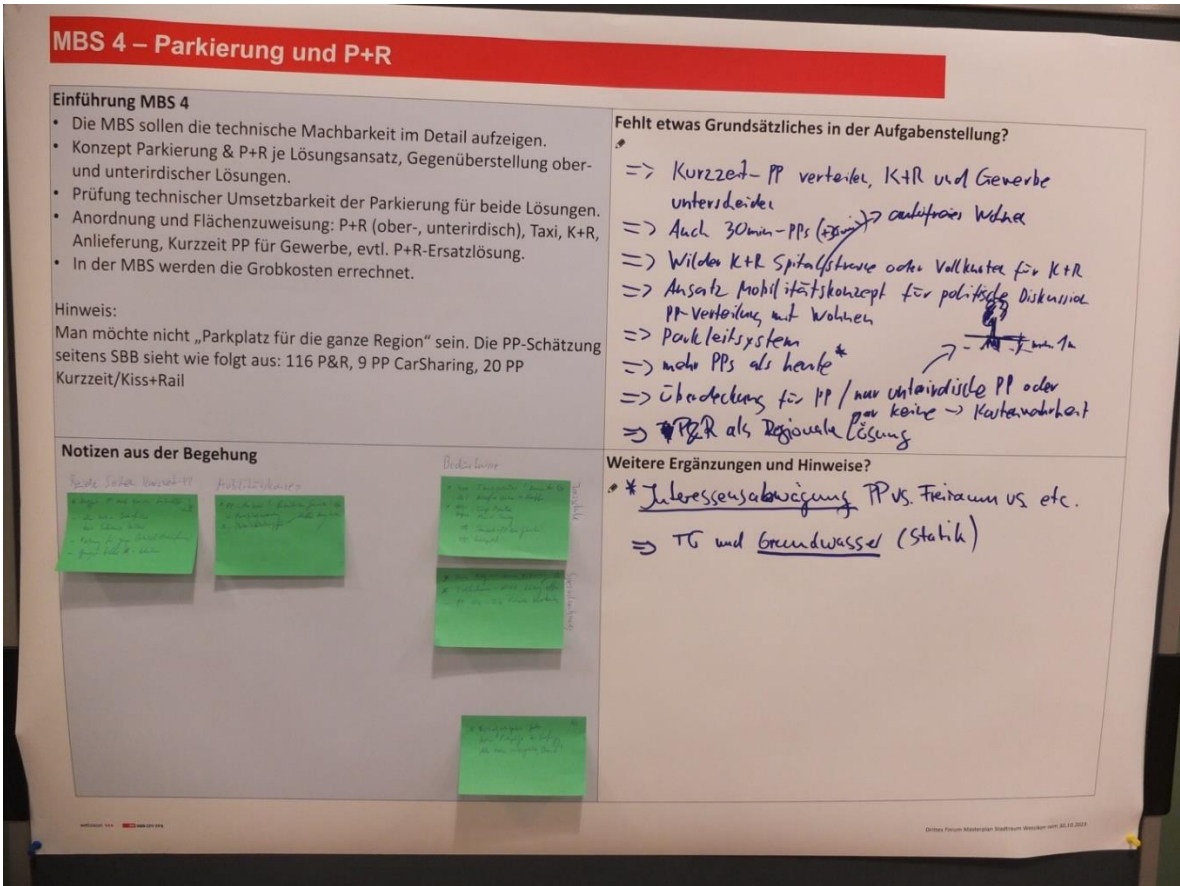
- | | |
|--------------------------------|--|
| Was grundsätzlich fehlt | <ul style="list-style-type: none"> - PU Nord als Hauptvelo-Achse mit Anschluss an Nationalstr. & Bahnhofstr. (in Abhängigkeit von MIV-Lösung) - Querung Ecke Schellerstr./Nationalstr. - PU Süd: Prüfung unterirdische Lösung / wäre eine Überführung «Velofähig»? / fussgänger-freundlichkeit - Übergang Pestalozzistr. «legalisieren»/ formalisieren - Überführung, Querung flächig, |
| Weitere Ergänzungen | <ul style="list-style-type: none"> - ideal wäre T30 auf Rapperswilerstr. (vor und nachher Oberlandautobahn) - Abstimmung mit Mobilitätskonzept Gesamtstadt (z.B. Spitalstrasse) |



Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen zur MBS 3 «Querungen der Gleise, Veloabstellplätze und Veloführung»:

- Was grundsätzlich fehlt**
- Querung bei Pestalozzistrasse prüfen (Linie Schüler) statt PU Mitte
 - Lage PU Süd Richtung Pestalozzi abklären/prüfen
 - NMD (new mobility devices) mitdenken; kickboard etc.

- Weitere Ergänzungen**
- Velo-PP – wo wäre wieviel Zusatzbedarf möglich?
 - ungefährer S-Bahn-Ausbau?
 - möglichst keine Doppelstock-VeloPP möglich (60% E-Bike ca. 20kg)
 - Velo-PP möglichst nahe ans Gleis bringen
 - PU-Nord, geradlinig für Velo
 - PU linear muss!
 - Lage PÜ/ U Süd bei Seta; schafft Synergien



Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen zur MBS 4 «Parkierung und P&R»:

- | | |
|--------------------------------|--|
| Was grundsätzlich fehlt | <ul style="list-style-type: none"> - Kurzzeit-PP verteilen, K+R und Verkehr unterscheiden - Auch 30-min-PPs (+30min) - Wilder K+R Spitalstrasse (autofreies Wohnen) oder Vollkosten für K+R - Ansatz Mobilitätskonzept für politische Diskussionen PP-Verteilung mit Wohnen - Parkleitsystem - mehr PPs als heute - Überdeckung für PP / nur unterirdische PP oder gar keine Kostenwahrheit - P&R als Regionale Lösung |
| Weitere Ergänzungen | <ul style="list-style-type: none"> - Interessensabwägung PP vs. Freiraum etc. (mehr PPs als heute) ➔ TG und Grundwasser (Statik) |

MBS 5 – Nutzungsmix & Lärm

Einführung MBS 5

- Beurteilung der Lärmbelastungen durch Nationalstrasse / Strassenlärm / Bahnlärm / «Eigenlärm».
- Prüfung der städtebaulichen Setzungen und der Möglichkeit der Nutzungsanordnung v.a. für Wohnen.

Hinweis:

Ein guter Nutzungsmix belebt das Quartierleben. Grundeigentümer, SBB und Stadt bemühen sich gemeinsam für einen Mix aus Arbeiten (Gewerbe, Verkauf, Dienstleistung v.a. im Bereich Gesundheit) und Wohnen. Die Lärmsituation ist heute und auch zukünftig herausfordernd. Guter Städtebau und gute Architektur müssen auf Lärmbelastungen reagieren.

Notizen aus der Begehung

Konflikt
ÖV - MIV
(bei Bedarf Post)

Flappierbarkeit
wichtig

Durchgangsweg
im Postquartier
schaffen (Bewusstheit)

Teilung im
Postquartier gross

Bäume
nicht-selbstlicher
Boden wichtig

Postquartier
auf welcher Ebene
betrieben od. Park?
→ Abwärtsschneide?

Mehr Verkehr?
Bf - neues Gebäude
evtl. Angest. Post

Trambahn / Gehweg /
Landstr. Bf. Gehweg?

Gebäude "Malle"
Ausrichtung auf
Bf od. Nationalstrasse
→ Belästigung / Reizpotential

Fehlt etwas Grundsätzliches in der Aufgabenstellung?

- Freiraumqualitäten ↔ Lärmsituation
- Nutzungen um den Bahnhof sind wichtig
- Begegnungsorte schaffen
- Attraktivität in PU-Mitte / Bf. Mitte (z.B. Oerlikon)
- nicht kommerzielle Orte / Plätze schaffen
- optische Abgrenzung an Rappi-Str. ist Gefahr
- «Eigenlärm» durch Abend-/Nachtleben
- Rahmenbedingungen für Kleingewerbe (Bio-Laden, Nähatelier, Repair-Kafi, ^{Nähatelier})
- preisgünstiges Wohnen für ganze Perimeter (wie SBB) und Areal West
- T30 auf Rappi-Str.!

Weitere Ergänzungen und Hinweise?

- Bahnlärm Bahn ist weniger ein Problem
- Altbauten / Neubauten Mix ist interessant
- Sicherheit / Angsträume reduzieren
- Öffnungszeiten haben Einfluss (Coop-Pronto)
- Ensemble Bf. / Eckgebäude / Schweizerhof
- Schweizerhof Entwicklung ist Chance
- Mehrwertabgabe? / Referenz Regulierung?
- Aggloprogramm schafft Teilfinanzierung
- Kultur am Bf.? funktioniert das?

Tabellarische Abschrift der Rückmeldungen zur MBS 5 «Nutzungsmix & Lärm»:

Was grundsätzlich fehlt

- Freiraumqualitäten mit der Lärmsituation prüfen
- Nutzungen um den Bahnhof sind wichtig
- Begegnungsorte schaffen
- Attraktivität in PU-Mitte/ Bf. Mitte (z.B. Oerlikon)
- nicht kommerzielle Orte/Plätze schaffen
- optische Abgrenzung an Rapperswilerstr. ist Gefahr
- «Eigenlärm» durch Abend-/Nachtleben
- Rahmenbedingungen für Kleingewerbe (Bio-Laden, Nähatelier, Repair-Kafi)
- preisgünstiges Wohnen für ganzen Perimeter (sowie SBB) und Areal West
- T30 auf Rappi-Str.!

Weitere Ergänzungen

- Bahnlärm Bahn ist weniger ein Problem
- Altbauten / Neubauten Mix ist interessant
- Sicherheit / Angsträume reduzieren
- Öffnungszeiten haben Einfluss (Coop-Pronto)
- Ensemble Bf. / Eckgebäude / Schweizerhof
- Schweizerhof Entwicklung ist Chance
- Mehrwertabgabe? / Referenz Regulierung?
- Aggloprogramm schafft Teilfinanzierung
- Kultur am Bf.? Funktioniert das?

8. Fazit der Gruppenarbeiten im Plenum

Im Anschluss an die Gruppenarbeiten geben die GastgeberInnen einen kurzen Einblick in die Gespräche an ihren Stationen. Im Folgenden sind die Rückmeldungen der GastgeberInnen sinngemäss dargestellt.

Bushof	<ul style="list-style-type: none">- Bezüglich des Bushofs sollte das Busdepot der VZO in der Planung berücksichtigt werden.
Querungen Nationalstrasse	<ul style="list-style-type: none">- Interessant sei die Querung der Nationalstrasse auf Höhe Pestalozzistrasse. Wäre da bspw. eine Tempo-30-Zone möglich oder zumindest ein Fussgängerübergang?- Der Einbezug des Astra sei unbedingt notwendig. Man müsse den Gestaltungsspielraum ausloten.- Es soll das maximal Mögliche auf der Nationalstrasse herausgeholt werden. Dazu müsse man ausloten, was alles möglich sei hinsichtlich Querungen und Temporeduktion.- Bei der Querung Ecke Schellerstrasse/Nationalstrasse soll ein sicherer Übergang geschaffen werden.- Das Astra spreche nicht mehr ewig mit; sobald die Nationalstrasse zu einer Kantonsstrasse wird, ändere sich die Ausgangslage.
Querungen Gleise & Velo	<ul style="list-style-type: none">- Die Querung Süd sei von grosser Bedeutung. Hierbei sollte auch eine Überführung, die man möglicherweise auch länger bis in das Quartier zieht, geprüft werden.- Der Masterplan sieht eine gute Verbindung der Quartiere durch das Bahnhofsareal vor. Der zentrale Punkt dafür, seien funktionierende Querungen für den Langsamverkehr.
Parkierung und P+R	<ul style="list-style-type: none">- Parkplätze seien rar. Man könnte sie bspw. über den Gleisen anordnen, mit einer Plattform. Diese Plattform sei nur für Autos und Velos. Man solle diese Überlegung mitnehmen.- Im Zusammenhang mit der Frage der Parkierung wurde der Hinweis gegeben, dass man aufgrund des Grundwassers möglicherweise baulich begrenzt sei.- Es existieren sehr gegensätzliche Ideen. Die Bandbreite sei gross; von viele PP schaffen bis zu gar keine PP anbieten. Von daher müsse man ein breite Bandbreite an Möglichkeiten prüfen, um Ideen zur Verfügung zu stellen für die politische Auseinandersetzung.
Nutzungsmix und Lärm	<ul style="list-style-type: none">- Man solle sich 24/7 sicher fühlen können. Durch eine richtige Anordnung der Nutzungen könne dies gelingen. Zudem bringe Nutzung Belebung und damit auch Sicherheit.

- Es brauche die richtigen Rahmenbedingungen. Nur durch diese gewinne man Gewerbenutzungen.
- Ein lebendiger Ort verursache auch Eigenlärm.
- Städtebaulich könne eine Verbindung von Alt- und Neubauten interessant sein.
- Gemischte Nutzungen wären gut für das Quartier. Wenn man auch lokales, Wetziker Gewerbe möchte, müsse man die Rahmenbedingungen dementsprechend gestalten. Das zu Erreichen sei, insbesondere aus ökonomischen Gründen, eine Herausforderung.

Von einer Teilnehmerin wurde zudem noch in dieser Runde eingebracht, dass es letzten Endes einen Bericht brauche, in dem aufgezeigt werde, welche Anliegen und Vorschläge *nicht* berücksichtigt wurden. Dadurch würde man sich als TeilnehmerIn der Foren abgeholt fühlen. Stadtrat Stefan Lenz entgegnet, dass man einen Bericht erstellen werde, in dem die «nicht mitgenommenen» Vorschläge aufgeführt werden.

Zusätzlich wurde von einem weiteren Teilnehmer eingebracht, dass der Masterplan auch Aussagen zur Etappierung machen sollte.

9. Ausblick und Verabschiedung

Zum Abschluss der Veranstaltung ergreift nochmals Stadtrat Stefan Lenz das Wort. Auch wenn man sich nun in einen «Arbeitstunnel» begeben werde, werde man neue Erkenntnisse weiterhin aktiv und transparent kommunizieren. In diesem Zusammenhang stellt Stefan Lenz Christian Sutter (evoq AG, Zürich) vor, der ausgewählte Partner für die öffentliche Kommunikation des Masterplans. Stefan Lenz freut sich auf den weiteren Projektverlauf. Das nächste Forum werde voraussichtlich im Herbst 2024 stattfinden. Kurz davor, im Sommer 2024 werden sich die GrundeigentümerInnen zu einem Sommergespräch treffen. Nun wünscht er einen schönen Abend und lädt alle Anwesenden zum Apéro ein.

10. Vorbereitung und Projektteam

Gesamtprojektleitung

Name	Philipp Henninger
Funktion	Co-Projektleitung Stadt Wetzikon
Name	Andrea Smith
Funktion	Co- Projektleitung SBB, Immobilien – Development

Strategische Projektleitung

Name	Stefan Lenz
Funktion	Stadtrat, Ressort Hochbau + Planung
Name	Salomé Mall
Funktion	SBB, Immobilien – Development

Gruppenleitungen bei den Begehungen

Nutzungen	Beat Suter, metron Raumplanung
Funktion	Gesamtprojektleitung Planungsteam
Bushof	Sylvie Thomann, metron Verkehrsplanung
Funktion	Planungsteam
Parkierung	Joris Allemann, pool Architekten
Funktion	Planungsteam
Name	Alexander Schuech, LORENZ EUGSTER
Funktion	Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH Planungsteam
Nationalstrasse	Bernadette Knörzer, metron Raumplanung
Funktion	Gesamtprojektleitung Planungsteam

Moderation & Support

Name	Roman Dellsperger, moderat GmbH
Funktion	Monika Klingele, Klingele Stadtplanung Co-Moderation
Name	Claudio Hunger, moderat GmbH
Funktion	Luca Bretscher, moderat GmbH Support

11. Anhang

Notizen aus der Begehung (Post-It)

Bushof

Notizen aus der Begehung

Bushof Post

- Anschlüsse Nationalstrasse aus Postquartier? Neuralgischer Bereich
- Platzbedarf Buskante (Schnittlösung suchen)
- Busdepot in die Betrachtung mit einbeziehen / Begründung warum nicht?

Aufwärtskompatibilität Ertüchtigungsprojekt (Dach)

Anschlüsse und Querung Nationalstrasse

Notizen aus der Begehung

- Oberlandautobahn 2038/2048?

- Was ist Zeitplan unseres Masterplans?
- Planen wir für vor oder nach Autobahn?

- PU Mitte zu schmal heute. Anliegen, attraktiver zu machen

- Wunsch normgerechte Querung Nord, zudem Wunsch nach gradliniger Veloführung

- LSA Poststr.; Ausfahrstr. Für Velos gewünscht/ zu prüfen

- prüfen, ob einige Buslinien bis Kempten statt Wetzikon geführt werden / Entlastung Bhfstr. Sowie Bhf Wetzikon

-Ergänzung MBS?

- 900 Veloabstellplätze sind zu wenig: prüfen, ob es mehr braucht, kann man es aufwärtskompatibel gestalten?

- kein Platz für E-Trotti

- Velo ganz im Nordwestn (Veloführung entlang Gleis): nicht realisierbar, gestrichelte Linie soll aus Plan genommen werden (Privateigentum)

- FG-Querung bei Schule (Pestalozzistr.) heute gefährlich, grosser Handlungsbedarf

- oberirdische Querung besonders mit Oberland-Autobahn interessant

-Bushof Mitte; unklar, ob es realistisch ist, MIV in beide Richtungen zu führen bei Post

- PÜ hat Zeil Querverbindung, weniger Veloverbindung

- PÜ könnte Wert Veloplus-Gebäude schmälern (PÜ wäre grad vor Gebäude; Adressbildung?)

- Könnte es ÜF sein (Silhouette ÜF)?

- PÜ tangiert Privateigentum Veloplus

- fehlende FG-Querung am Knoten National-/Schellerstr, müsste über Bach zum Fussweg gehen

Querungen der Gleise, Veloabstellplätze und Veloführung

Notizen aus der Begehung

- Velostationen

- Fragen nach ober- und unterirdischen Abstellplätzen
- Flexibilität für modulweise Erweiterung
- Grösse Velostation bei Bushof grösser (Umsteiger Velo-Bus)
- Grösse Velostation „SUVA“ Grösse richtig dimensioniert? Eher grösserer Bedarf

- Neue PU/PÜ
- Querung Rapperswilerstr. sehr sinnvoll!
- Platzsituation «SUVA» nicht eher auf bahnabgelegener Seite? PU Mitte
- Rampe «heutiger Bushof» unterbricht Velofluss (bei LA Bushof Mitte) PU Nord
- Wegführung: Durch Verlängerung Perrondächer optimieren

**Parkierung und
P + R**

Notizen aus der Begehung

- Kurzzeit-PP auf beiden Seiten
 - o alle haben Bedarf, kein Entscheid bisher
 - o Parkierung für ganzen Bahnhof zusammenfassen
 - o Guyer-Zeller P+R bleiben
- Mobilitätskonzept
 - o PP-Anzahl? Bedürfnis Gewerbe?
 - o Parkplatzplafonierung

Bedürfnisse

-Tanzschule

- o 400 Tanzschüler! Dance Ac
- o 1h / Kurs+Rede+Kaffee
- o Kurzzonen! Coop Pronto – Abend, Sonntag
 - Standort-PP bei Gewerbe!
 - Zahlungsmittel

-Spezialnutzung

- o Volkshaus-KINO Lösung offen
- o PP UG – OG Variante bearbeiten

- Ersatzabgabe falls keine Parkplätze zur Verfügung
Alle haben einbezahlt, Stand?

**Nutzungsmix
und Lärm**

Notizen aus der Begehung

- Konflikt ÖV-MIV (bei Bushof Post)
- Etappierbarkeit wichtig
- Durchgängigkeit vom Postquartier schaffen (Querverbindungen)
- Potenzial Postquartier gross
- Bäume; nicht-unterbauter Boden wichtig
- Postquartier – auf welcher Ebene befindet sich Parken? Öffentlichkeitsgrad?
- Mehrverkehr? Bhf-nahes Quartier ergo Angebot PP tief
- Funktion / Belegung / Identität Bhf-Gebiet?