

Abstimmung

vom 14. Juni 2015

Geschätzte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Wir unterbreiten Ihnen folgende Vorlage zur Abstimmung und laden Sie ein, diese zu prüfen und Ihre Stimme mit JA oder NEIN abzugeben.

Stadtrat Wetzikon

Seite

Politische Gemeinde

Kurz und bündig

3

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

5

Die Akten liegen im Stadthaus, Büro 302 (Leitung + Recht), zur Einsicht auf.

Kurz und bündig

Kredit Fr. 300'000.-- für Weiterführung des Projektes Bushof und Ausarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans

Der Bushof beim Bahnhof Unterwetzikon vermag den aktuellen sowie den künftigen Bedürfnissen nicht mehr zu genügen. Laut kantonalen Gesetzgebung ist jeweils die Standortgemeinde, in diesem Fall die Stadt Wetzikon, für einen Ausbau des Bushofs verpflichtet.

Ein Schreiben der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) anfangs 2008 mit dem Gesuch, den Bushof auszubauen, hat eine jahrelange Planung ausgelöst. Dabei hat sich gezeigt, dass der heutige Bushof seine Kapazitätsgrenze erreicht hat und ein weiterer Angebotsausbau am jetzigen Standort nicht mehr möglich ist. Ein zentraler und optimal funktionierender Bushof an einem neuen Standort lässt sich jedoch nur unter Einbezug bestehender Bauten und fremder Grundstücke sowie der SBB als wichtigster Partnerin realisieren. Die SBB stellt ihr Land nur dann zur Verfügung, wenn gewisse Auflagen erfüllt sind und die Arealentwicklung mit einer städtebaulich sinnvollen Verdichtung zu einer Verbesserung der Gesamtsituation führt. Der komplexe Planungsprozess erforderte eine enge Zusammenarbeit in einem Team bestehend aus Vertretern der Stadt Wetzikon, der SBB, einem Investor, den VZO und Spezialisten für den Städtebau und die Verkehrsplanung.

Bezüglich Bushof hat man fünf verschiedene Standorte mit rund 70 Varianten geprüft. Dabei wurde die Variante "Bushof Mitte 10+2" mit zwölf möglichen Busanlegekanten auf dem heutigen Areal des P+R Nord an der Rapperswilerstrasse als langfristig beste Lösung beurteilt. Für das ganze Projekt (Bushof, neue Personenunterführung Ost,

**Stadtrat
und
Parlament
empfehlen:
Ja**

Veloparkierung, Parkieranlagen, Massnahmen zur Stadtaufwertung) werden die Bruttokosten auf grob 36,9 Mio. Franken geschätzt. Nach Abzug von Beiträgen des Bundes, des Zürcher Verkehrsverbundes und der Nachbargemeinden sind die der Stadt Wetzikon anfallenden Nettoinvestitionen mit 13,03 Mio. Franken (+/- 30 %) veranschlagt. Die Ausrichtung des Bundesbeitrages setzt ein finanz- und baureifes Projekt bis 2018 voraus.

Um das Projekt „Bushof Mitte 10+2“ weiterzuführen und saubere Entscheidungsgrundlagen zu schaffen sind folgende Fragen zu klären: Verkehrerschliessung, städtebauliche Entwicklung des betroffenen Bahnhofareals, Grundlagen für Verhandlungen mit Grundeigentümern zum Erwerb und Abbruch privater Liegenschaften, Landregelung mit der SBB und schliesslich die Kosten für die Stadt Wetzikon. Zu diesem Zweck soll ein öffentlicher Gestaltungsplan für das Areal Mitte (Bushof) im Abschnitt Bahnbetriebsgebäude bis zur P+R-Ausfahrt ausgearbeitet werden. Dieser dient dann auch dazu, über die Kostenbeteiligungen der umliegenden Gemeinden am späteren Bauprojekt zu verhandeln.

Der Grosse Gemeinderat hat mit Beschluss vom 17. November 2014 dem stadträtlichen Kreditantrag über 300'000 Franken zugestimmt. Gegen diese Kreditbewilligung wurde durch zwölf Mitglieder des Parlaments das fakultative Referendum ergriffen. Deshalb wird eine Volksabstimmung notwendig.

Die Vorlage im Detail

Kredit 300'000 Franken für Weiterentwicklung Projekt Bushof und Ausarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans

Verfasst vom Stadtrat

Der Bahnhof Wetzikon ist ein zentraler Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Täglich nutzen 26'000 Personen den Bahnhof Wetzikon als Umsteigeort. Es kreuzen sich am Bahnhof zeitgleich bis fünf S-Bahnen und das ergänzende städtische und regionale Busnetz der Verkehrsbetriebe Zürichsee Oberland (VZO) mit zahlreichen Buslinien. Der bestehende Bushof genügt weder den heutigen noch den künftigen Bedürfnissen und muss deshalb ausgebaut, bzw. an einem anderen Standort neu erstellt werden. Dieses Projekt auf fremdem Land lässt sich nur verwirklichen, wenn gleichzeitig auch die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofumfeldes in Unterwetzikon mitberücksichtigt wird. Zu diesem Zweck ist die Ausarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans notwendig. Dafür und um das Projekt Bushof weiterzuführen, hat das Parlament dem Antrag des Stadtrates für einen Kredit von 300'000 Franken zugestimmt.

Gegen den Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 17. November 2014 haben zwölf Mitglieder des Parlaments am 9. Dezember 2014 das Referendum ergriffen. Deshalb stimmen wir darüber ab.

**Darum stimmen
wir ab**

Gemäss schriftlichen Stellungnahmen der VZO braucht Wetzikon einen grösseren Bushof beim Bahnhof Unterwetzikon. Dies begründet sich in der boomenden Region Zürcher Oberland und im starken Wachstum Wetzikons, was ein stetig steigendes Mobilitätsbedürfnis zur Folge hat. Einen weiteren Ausbau des ÖV-Angebotes und damit den Erhalt der Erschliessungsqualität für Wetzikon und die umliegenden Gemeinden

Ausgangslage

schliessen die VZO auf dem bestehenden Bushof jedoch aus. Deshalb ist die Standortgemeinde Wetzikon gemäss § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr verpflichtet, den Bushof auszubauen. Zu den bestehenden acht Anlegekanten sind zwei bis vier zusätzliche Anlegekanten vorzusehen.

Dieser Umstand hat eine jahrelange Planung ausgelöst. In mehreren Beschlüssen hat der damalige Gemeinderat (Exekutive) in den Jahren 2008 bis 2010 zum Thema Bushof Stellung bezogen. Gleichzeitig wurde der in diesem Zusammenhang wichtige Legislatorschwerpunkt "Gebietsentwicklung Unterwetzikon" bearbeitet. Nebst zahlreichen technischen Abklärungen, ist man eine partnerschaftliche Projektentwicklung mit der Hänseler Immokonzept AG und der SBB eingegangen. Diese umfassenden Planungen zum Bushof und der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofareals haben zu zahlreichen Erkenntnissen, aber auch zum Rückzug des Investors, der Hänseler Immokonzept AG, geführt.

Nach dem Ausstieg des Investors haben die verbleibenden Partner einen fast einjährigen Zwischenstopp der Planungsarbeiten eingelegt. Diese Zeit nutzte man, um das Projekt bezüglich Wirtschaftlichkeit, Projektorganisation und Zusammenarbeit neu zu überprüfen. Die SBB hat sich grundsätzlich an einer Weiterentwicklung des Projekts interessiert gezeigt.

Nach Ansicht des Stadtrates steht das Projekt in einem gesamtpolitischen Zusammenhang zum Standort Wetzikon und den künftigen, verkehrstechnischen Qualitäten. Zudem sind verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Rahmenbedingungen zum Projekt

Situation öffentlicher Verkehr in Wetzikon

Der Bahnhof Wetzikon stellt einen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs dar, dem zumindest eine regionale Bedeutung zukommt. So kreuzen sich im Halbstundentakt bis zu fünf S-Bahnen. Dieses Konzept der Knotenpunkte ermöglicht kurze Umsteigezeiten und

attraktive Umsteigebeziehungen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln. An dem Konzept der Knotenpunkte wird gemäss SBB auch in Zukunft festgehalten. Die Knotenbildung widerspiegelt sich auch im Angebot der VZO. Die Buslinien sind sowohl als Zubringer als auch als Wegbringer optimal auf den Bahnverkehr abgestimmt. Daraus resultieren für jeden Bus Standzeiten beim Bahnhof von rund zehn Minuten – was wiederum für jeden Bus einen eigenen Standplatz erfordert.

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

Stellungnahmen VZO

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

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

Im Weiteren ist festzuhalten, dass es seitens VZO klare Anforderungen an einen funktionierenden Bushof gibt. So müssen sämtliche Anlegekanten gelenkbustauglich (Typ Mercedes Citaro) und individuell befahrbar sein.

Die betriebliche Flexibilität bei der Zu- und Wegfahrt ist für die VZO sehr wichtig. Ausserdem legen die VZO Wert darauf, dass bei den Standortüberlegungen auch den Umsteigebeziehungen von Bus zu Bus Beachtung geschenkt wird.

Regelung der Zuständigkeiten und Finanzierung

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

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

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

Information der Nachbargemeinden am 8. Juli 2013 stattgefunden hat.

Agglomerationsprogramm des Bundes

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

Der Bushof ist eine Massnahme der sog. „A-Liste“ des Agglomerationsprogrammes. Solche Projekte haben innerhalb der Vierjahresperiode 2015 - 2018 eine Bau- und Finanzreife zu erlangen. Um von diesen massgeblichen Bundesgeldern profitieren zu können, hat der Gemeinderat (Exekutive) am 21. März 2012 entschieden, das Projekt weiter zu bearbeiten und umzusetzen.

Eigentumsverhältnisse

Im gesamten Bahnhofumfeld ist die Stadt Wetzikon kein wesentlicher Grundeigentümer. Südlich der Geleise besitzt die Stadt kein Land. Nördlich der Geleise, zwischen Post-, Rapperswiler- und Grüningerstrasse verteilt sich die Arealfläche von total 28'687 m² auf 14 Grundeigentümer. Mit 15'921 m² ist die SBB die grösste Grundeigentümerin. Die Stadt Wetzikon ist Eigentümerin der Parzelle Kat. Nr. 6506 mit einer Grundfläche von 2'287m². Davon werden rund 700 m² durch die Poststrasse beansprucht und rund 1'600 m² durch den Bushof. Dies entspricht jedoch nur rund der Hälfte des heutigen Bushofes, die übrige Fläche des heutigen Bushofes ist im Besitz der SBB.

Freiwillige Einigung oder Rechtsweg

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist die Stadt Wetzikon für den notwendigen Ausbau des Bushofes auf Grundstücke Dritter angewiesen. Dabei stehen ver-

schiedene Optionen zur Verfügung: Einigung mit Grundeigentümern oder Enteignung zur Wahrung der öffentlichen Interessen.

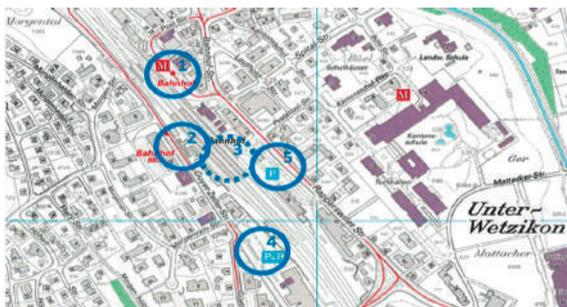
Das primäre Ziel besteht darin, sich mit den Grundeigentümern zu einigen. Sollte dies nicht möglich sein, so steht der Stadt die Option offen, für die notwendigen Schritte ein Enteignungsverfahren einzuleiten. Hierfür wurde im kommunalen Richtplan der nachfolgend erklärte, neue Standort des Bushofes eingetragen. Der Richtplaneintrag ist die rechtliche Voraussetzung, um einen Werkplan nach § 114 ff. des Planungs- und Baugesetzes (PBG) durchzuführen. Via Werkplan kann sich die Stadt Land sichern, welches sie zur Erstellung einer Anlage des öffentlichen Interesses benötigt. Die Genehmigung des Werkplanes schliesst die Erteilung des Enteignungsrechts ein.

Stellungnahme SBB

Die SBB stellt bei der Planung und Realisation des Bushofes – unabhängig von Grösse oder Lage des Projektes – die zentrale Partnerin dar. Dabei definiert die SBB technische und betriebliche Anforderungen an eine funktionierende Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn. Die SBB kann ihr Land nur in Projekte einwerfen, wenn ihre Auflagen erfüllt sind und sie bei einer Projektentwicklung einen positiven Ertrag erwirtschaften.

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

**Rückblick:
Abklärungen
und
Erkenntnisse**



Variantenplan mit potenziellen Standorten

Standort 1: heutiger Bushof

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

Weitere Abklärungen ergaben, dass das Projekt in einem schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis steht und dass die MIV-Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr) via Poststrasse zum unlösbaren Problem dieser Standortvariante wird. Die Bushofvariante 1 funktioniert nur, wenn der ganze Bushof unabhängig vom MIV betrieben werden kann. Entsprechend hätte zur Sicherstellung der Erschliessung der bestehenden Liegenschaften die Poststrasse neu im Gegenverkehr betrieben werden müssen. Abklärungen zusammen mit dem Kanton zeigten jedoch, dass dies weder mit einem Kreisell noch mit einer ausgebauten Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) möglich ist. Deshalb hat der Gemeinderat (Exekutive) am 10. Juni 2009 den Auftrag erteilt, die Grundlagenplanung zu vervollständigen. Das Bahnhofsumfeld sollte umfassend auf seine Potenziale für den Ausbau des Bushofes geprüft werden.

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

Als Ergänzung zum heutigen Bushof mit 8 Standplätzen untersuchte man, ob sich vor dem SUVA-Gebäude auf

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

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

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

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

Standort 3: Bushof über den Gleisen

An der Gemeindeversammlung zur Richtplanung vom Dezember 2012 wurde der Gemeinderat (Exekutive) aufgefordert, den Standort "Bushof über den Gleisen" durch eine Zweckmässigkeitsbeurteilung überprüfen zu lassen. Entsprechend dem Antrag des Soveräns erfolgte im August 2013 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung. Der Bericht des Büro ewp AG, Effretikon, ergab folgende Erkenntnisse:

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

Ein Bushof über den Gleisen ist grundsätzlich machbar. Die immensen Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskosten des Bushofs über den Gleisen sind jedoch weder durch die Mehrflächen am Boden noch durch die Vorteile der Umsteigebeziehungen zu rechtfertigen. Ein Bushof über den Gleisen wird daher als unzweckmässig beurteilt.

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

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

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

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

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

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

Standort 5: Bushof P+R Nord (Rapperswilerstrasse)

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

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

Fazit zu den Standortvarianten 1 bis 5

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

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

**Projekt Bahn-
hofzentrum
Wetzikon**

Machbarkeitsstudie

Für die Phase der Machbarkeitsstudie setzte sich das erweiterte Planerteam wie folgt zusammen:

- SBB
- Hänseler Immokonzep AG
- Stadt Wetzikon
- CH Architekten (Städtebau)
- ASA AG (Verkehrsplanung)
- VZO

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

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

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

Überprüfung der Machbarkeitsstudie

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

Man hat aber auch die grundsätzliche Konzentration des Bushofes auf dem Areal des heutigen P+R nochmals kritisch hinterfragt. Dies geschah im Rahmen einer Machbarkeitsstudie über die Standorte des heutigen Bushofes, über den Standort SUVA und über den Standort P+R Nord. Diese wurden mit unterschiedli-

chen Bushofsystemen und Kombinationen betrachtet – es resultierten sechs Vergleichsvarianten. Die Bewertung der Varianten erfolgte im Rahmen einer Nutzwertanalyse zu den Kriterien:

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

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

Studienauftrag

Die Hänseler Immokonzert AG, die SBB und die Stadt Wetzikon haben 2013 zusammen ein städtebauliches Konkurrenzverfahren über das Bahnhofsareal nördlich der Bahngleise auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie durchgeführt. Es haben sich vier Teams aus den Bereichen Verkehrsplanung und Architektur beteiligt. Keine der vier eingereichten Projektstudien vermochte sämtliche Kriterien zu erfüllen, weshalb die Jury eine Überarbeitung der Vorschläge durch zwei Teams empfohlen hat (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag Bahnhofzentrum Wetzikon vom 25. Oktober 2013). Aufgrund des Rückzugs der Hänseler Immokonzert AG aus dem Projekt hat diese Überarbeitung jedoch nicht stattgefunden.

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

Bisher aufgelaufene Kosten

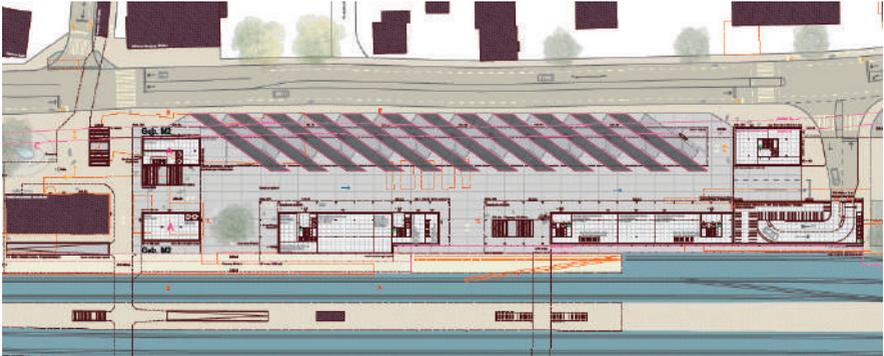
Für die jahrelangen Planungen sind bis heute Kosten von gesamthaft Fr. 654'688.60 aufgelaufen. Diese Aufwendungen sind anteilmässig auf die drei Partner Hänssler Immokonzept AG, SBB und Stadt Wetzikon aufgeteilt worden. Die Stadt Wetzikon hat sich demgemäss finanziell mit Fr. 219'666.35 beteiligt. Dieser Betrag ist gedeckt durch Kreditbewilligungen des seinerzeitigen Gemeinderates und heutigen Stadtrates.

Nach Ausstieg der Hänssler Immokonzept AG überprüfte man das Ergebnis des Studienauftrages auf die geänderten Rahmenbedingungen hin. Dabei stellten die Anzahl der zur Projektweiterentwicklung notwendigen Grundeigentümer, die Etappierbarkeit des Gesamtprojektes und die Finanzierung zentrale Aspekte der Überlegungen dar. An der Sitzung vom 22. Mai 2014 wurden mit der SBB eine Auslegeordnung getätigt und das Studienauftragsprojekt von Feddersen & Klostermann als Grundlage für die weiteren Überlegungen bestimmt.

Aktueller Planungsstand

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

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



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

Bezüglich der Kosten liegt eine Grobschätzung (+/- 30 %) zum Projekt Feddersen & Klostermann, Bereich Mitte, vor. Diese weist das Sparpotenzial der Infrastrukturkosten gegenüber der ursprünglichen, dem Agglomerationsprogramm beantragten Variante aus.

**Schätzkosten
öffentliche
Hand**

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

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

- Der Bund beteiligt sich aus dem Agglomerationsprogramm gemäss Prüfbericht vom 26. Februar 2014 mit 40 %.
- Der ZVV beteiligt sich mit 30 % an den verbleibenden Kosten für den Bushof (Kostenbeteiligung an 10 von 12 Standplätzen, ohne Personenunterführung (PU)).

- Die Nachbargemeinden akzeptieren den Kosten-schlüssel, welcher der Gemeinderat (Exekutive) am 15. Mai 2013 festgelegt hat und beteiligen sich auch an den Kosten der Personenunterführung (PU).

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

Wie bereits erwähnt, setzt die Ausrichtung der Bundesbeiträge ein finanz- und baureifes Projekt für den neuen Bushof bis 2018 voraus. Für die vorgelagerten Planungsarbeiten – also die Weiterführung des Projekts Bushof und Ausarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans – und somit auch für die rasche Behandlung des Geschäftes durch das Parlament, bestand deshalb ein grosser Zeitdruck. Der ursprünglich äusserst gedrängte Terminplan konnte nun etwas gemildert werden, indem der Bund bestätigt hat, dass die Zeit für die erforderlichen demokratischen Prozesse angerechnet werden.

Terminplan

Trotzdem verlangt auch der aktualisierte Terminplan nach wie vor ein zielstrebiges und rasches Vorgehen:

- **14. Juni 2015**
Urnenabstimmung zum Kredit von Fr. 300'000.--
- **bis 2016**
Erarbeitung öffentlicher Gestaltungsplan Bahnhof-Mitte
- **2016/2017**
Festsetzung Gestaltungsplan durch Parlament mit anschliessender Genehmigung durch kantonale Baudirektion

- **ab Juli 2015 bis Mitte 2017**
Weiterführung der Planungsarbeiten bis zu einem ausführungsfähigen Bauprojekt; Verhandlungen mit SBB und privaten Grundeigentümern über Nutzungsrechte, Landerwerb sowie mit Nachbargemeinden über Kostenverteiler
- **bis Ende 2017**
Kreditantrag an Parlament zuhanden der Stimmberechtigten für die Bauausführung des Projekts Bushof
- **März 2018**
Urnenabstimmung mit Kreditbewilligung zum Projekt Bushof (Ausführungsprojekt)
- **2018**
Baubeginn

Für die Ausarbeitung dieses Gestaltungsplans ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

– Gestaltungsplan (GP)	Fr. 105'000.--
– Zusatzaufwendungen zu GP	Fr. 15'000.--
– Geologe	Fr. 30'000.--
– Verkehrsplaner	Fr. 40'000.--
– Architekt	Fr. 40'000.--
– Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 30'000.--
– Jurist	Fr. 30'000.--
– Unvorhergesehenes	<u>Fr. 10'000.--</u>
Total	<u>Fr. 300'000.--</u>

**Kredit für
Ausarbeitung
öffentlicher
Gestaltungsplan**

Diese Kosten basieren auf Erfahrungswerten. Es wird erwartet, dass sich die Kosten im Rahmen von +/- 15 % bewegen. Ausgenommen sind mögliche Kosten für ein Enteignungsverfahren oder die Erstellung eines Werkplans.

Den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern wird beantragt, sie möchten folgenden Beschluss fassen:

Antrag

Kreditbewilligung Fr. 300'000.-- für Weiterentwicklung Projekt Bushof und Ausarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans

Der bestehende Bushof genügt nachweislich weder den heutigen noch den künftig steigenden Anforderungen und Bedürfnissen. Für den Ausbau ist die Stadt Wetzikon als Standortgemeinde gesetzlich verpflichtet. Das Projekt Bushof an einem anderen Standort auf fremdem Land, mit einer neuen Personenunterführung und dem Velozugang zum Bahnhof, kann die Stadt Wetzikon nicht alleine realisieren. Sie ist auf die SBB als wichtigsten Partner und auf den Einbezug von Grundstücken und Liegenschaften privater Eigentümer angewiesen. Ein öffentlicher Gestaltungsplan für das vom Projekt Bushof am stärksten betroffene Gebiet Bahnhof-Mitte ist das zweckmässigste Instrument für alle Partner. Damit können die planerischen Rahmenbedingungen formuliert werden, also für die von der Stadt zu realisierenden Bauten und Anlagen sowie für die künftige städtebauliche Entwicklung in diesem Gebiet. Mit dem beantragten Kredit werden die Grundlagen erarbeitet, um den Stimmberechtigten später eine fundierte Vorlage unterbreiten zu können.

Parlament und Stadtrat empfehlen: ja

Der Grosse Gemeinderat hat dem Kredit über 300'000 Franken am 17. November 2014 mit 18 zu 14 Stimmen zugestimmt. Dazu die wesentlichsten Argumente:

Meinung der Mehrheit des Parlaments

- Wetzikon ist der grösste Knotenpunkt im VZO-Verkehrsnetz und somit ein zentraler Punkt im öffentlichen Verkehr für die Region Zürcher Oberland mit ihrer Anbindung an die S-Bahn.
- Angesichts dieser regionalen Rolle von Wetzikon geht es auch um die Attraktivität des Werkplatzes und des Bildungsstandortes Wetzikon.
- Am jetzigen Standort hat der Bushof seine Kapazitätsgrenze erreicht; zudem entspricht der Bushof nicht mehr den heutigen Anforderungen.
- Die VZO prognostizieren eine jährliche Zunahme der Buskunden bis zu 5 % in der ganzen Region.
- Die Stadt Wetzikon ist als Standortgemeinde des Bushofes für dessen Ausbau gesetzlich verpflichtet.

- Für den neuen Bushof ist der favorisierte Standort P+R Nord Rapperswilerstrasse optimal; er ermöglicht eine gute Orientierung, ist flexibel für die Ein- und Ausfahrt von Bussen und weist auch entsprechend kurze Wege auf für alle Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Eine dritte Personenunterführung verbessert die Fussgängerströme.
- Ein Splitting der Busstandorte wird nicht als sinnvoll und längerfristig nicht als zielführend erachtet.
- Eine weitere Verzögerung der Planung würde die Ausrichtung der Bundesbeiträge aus der zweiten Tranche des Agglomerationsprogramms gefährden. Zwischenzeitlich hat der Bund mitgeteilt, dass die Zeit für die erforderlichen demokratischen Prozesse angerechnet werden.
- Mit dem vorliegenden Kredit geht es darum, die notwendigen Grundlagen zu schaffen, um das kommende Projekt mit Gestaltungsplan fundiert beurteilen zu können.

Eine Minderheit des Grossen Gemeinderates lehnt die Vorlage aus folgenden Gründen ab:

Meinung der Minderheit des Parlaments

- Anhand der vom Stadtrat zur Verfügung gestellten Unterlagen kann das Parlament den Planungskredit über 300'000 Franken nicht auf eine verantwortungsvolle Art und Weise bewilligen. Auch wurde den Kommissionen und Fraktionen für die Behandlung dieses Geschäftes zu wenig Zeit eingeräumt. Das geplante Projekt wird Wetzikon aber für Jahrzehnte prägen. Da ist es zwingend, dass das Parlament umfassendere und sorgfältigere Unterlagen und die Kommissionen genügend Beratungszeit erhalten.
- Es fehlen verkehrstechnische Berechnungen über Verkehrsflüsse, Stauzeiten, Busfahrzeiten und Auswirkungen auf den neuen Kreisell, um das Funktionieren des Bushofes am gewählten Standort beurteilen zu können.
- Auch ein Gesamtverkehrskonzept fehlt. Der Bahnhof Kempten als wichtige Station wird nirgends erwähnt.

- Für Wetzikon allein genügt der jetzige Bahnhof mit den heutigen Linien.
- Ein Splitting der Busstandorte ist, wie die Situation in anderen Städten zeigt, mit technischen Systemen möglich.
- Es liegt noch kein Vorvertrag für das Landgeschäft mit dem privaten Grundeigentümer des Schweizerhofs vor. Zumindest eine Absichtserklärung müsste vorliegen. Eine Enteignung würde viel zu lange dauern, mindestens fünf Jahre.
- Nach dem Scheitern der Gesamtentwicklung für das Bahnhofareal ist unklar, was mit dem jetzigen Bushof passieren soll.
- Bezüglich Kosten wird bemängelt, dass günstigere Varianten nicht berechnet worden sind und dass keine finanziellen Zusagen der umliegenden Gemeinden vorliegen.
- Die spätere Finanzierung durch den Bund ist unter Umständen in der nächsten Tranche des Agglomerationsprogramms noch möglich. Die Stadt Wetzikon kann sich ein solches Projekt jedoch nicht leisten. Die 300'000 Franken sollen für die weitere Planung gespart werden.

Zwölf Mitglieder des Parlamentes Wetzikon (Mitglieder von SVP, EDU, Grünliberale Partei, Grüne Partei und "alternative wetzikon") haben das fakultative Referendum aus folgenden Gründen ergriffen:

**Begründung
Referendums-
komitee**

- Obwohl der Kredit von 300'000 Franken nur für das Erarbeiten eines Gestaltungsplans gesprochen wurde, wird damit doch ein Richtungsentscheid gefällt und zwar für die wahrscheinlich teuerste Variante des Bushofes, nämlich die Verlegung vom heutigen Standort zum P+R Nord (Rapperswilerstrasse).
- Günstigere Varianten wurden zu wenig genau geprüft. Das Referendumskomitee ist überzeugt, dass es Möglichkeiten gibt, die sehr viel weniger kosten würden und sowohl bezüglich öffentlichem Verkehr ihren Zweck erfüllen als auch städteplanerisch gute Lösungen bieten würden.

- Die Kosten des vom Stadtrat angestrebten Projekts werden auf 36,9 Mio. Franken geschätzt (+/- 30 %). Ein Ja zum Kredit von 300'000 Franken wäre gleichzeitig ein Ja zur Weiterbearbeitung dieser sehr teuren Variante.
- Der Stadtrat geht davon aus, dass die Nachbargemeinden 8,4 Mio. Franken übernehmen werden. In diesem Fall müsste Wetzikon Fr. 13 Mio. Franken übernehmen. Das Referendumskomitee bezweifelt, dass die umliegenden Gemeinden so hohe Beiträge leisten würden, da es
 - a) keine gesetzlich definierten Verteilschlüssel gibt,
 - b) etliche Gemeinden den Beitrag an einer Gemeindeversammlung oder an der Urne genehmigen müssen. Es ist zweifelhaft, ob die Stimmbürger einem derart hohen Beitrag für einen Bushof in Wetzikon zustimmen würden.

Tragen die Nachbargemeinden jedoch weniger als 8,4 Mio. Franken bei, muss Wetzikon dies zusätzlich zu den 13 Mio. Franken bezahlen.

- Die Finanzlage von Wetzikon verlangt, dass alle Investitionen äusserst sorgfältig und kostengünstig erfolgen.
- Die beiden Buslinien nach Pfäffikon und Hittnau sind noch im Versuchsbetrieb. Es ist noch nicht entschieden, ob sie dauerhaft weitergeführt werden. Ab Dezember 2015 hat Pfäffikon eine S-Bahn mit Viertelstundentakt während den Stosszeiten, was die Busverbindungen nach Wetzikon möglicherweise obsolet macht. Sollten diese Buslinien nicht weitergeführt werden, ist kein so dringender Handlungsbedarf mehr vorhanden.
- Das Referendumskomitee empfiehlt ein Nein, damit günstigere Varianten geprüft werden können.

Stadtrat Wetzikon

Ruedi Rüfenacht	Marcel Peter
Präsident	Stadtschreiber

Wetzikon, 18. März 2015



Stadtverwaltung Wetzikon
Bahnhofstrasse 167
8622 Wetzikon
Telefon 044 931 32 00
Telefax 044 931 32 01
info@wetzikon.ch
www.wetzikon.ch