

Stolpern im Prozess ist in Ordnung. So entsteht gemeinsame Planung.

Stadtraum Bahnhof Wetzikon: ein Lehrstück integrierter Planung

Nathalie Bohez, Bernadette Knörzer

In Wetzikon wurde nicht nur ein Bahnhof entwickelt, sondern ein städtisches Gefüge neu entworfen. Der Masterplan zeigt, wie durch Partizipation, Widerspruchskultur und kooperative Verfahren ein hochkomplexer Raum zum Zukunftsort werden kann.

Bahnhöfe sind heute weit mehr als reine Verkehrsknotenpunkte. Sie sind repräsentative Orte, urbane Eintrittstore und identitätsstiftende Stadträume. Die Stadt Wetzikon hat diesen Anspruch zum Anlass genommen, mit einem breit abgestützten Masterplanprozess die Transformation des Bahnhofareals zu einem aufgewerteten Stadtteil vorzudenken. Die Planung ist dabei nicht nur inhaltlich, sondern auch prozessual ein Lehrstück für den Umgang mit Zielkonflikten, Zuständigkeiten und divergierenden Interessen.

Widersprüche produktiv ins Gespräch bringen

Was tun, wenn unterschiedliche Interessen der beteiligten Akteure (Stadt, SBB, Grundeigentümerschaften, geladene Interessensvertretende) aufeinandertreffen? In Wetzikon hat das interdisziplinäre Planungsteam zwei unterschiedliche räumliche wie verkehrliche Logiken für die massgebende Anordnung des Bushofs und das damit verbundene städtebauliche Gerüst entwickelt. Beide Varianten wurden in einem strukturierten Vergleich auf Machbarkeit, Verkehrswirkung, Städtebau, direkte Wegführung und Nutzungsfreundlichkeit sowie stadtklimatische Wirkung geprüft – mit offenem Ausgang. Erst nachdem beide Varianten mit realistischen Grobkosten, Lärmbewertungen und Verkehrsströmen durchdacht waren, fiel die Entscheidung anhand eines differenzierten Bewertungskatalogs: Die Variante «Postquartier» überzeugte städtebaulich wie funktional und wurde im finalen Zielbild verankert.

Das parallele Konkretisieren von zwei Varianten war auf den ersten Blick aufwendiger und komplexer. Es ermöglichte aber, Unsicherheiten aufzuzeigen und auszuhalten sowie einzelne Fragestellungen räumlich vergleichend abzuklären. Dieser bewusste Umgang mit Widersprüchen, der Raum für Iteration im Ringen um die bestmögliche Lösung schafft, bildete das Rückgrat eines Planungsprozesses, der die Fachdisziplinen und die Verantwortlichen immer wieder neu forderte.

Partizipation als Qualitätsmotor

Ein zentrales Merkmal des Prozesses bestand in der konsequenten Einbindung unterschiedlicher Akteure: Von der beratenden Spezialkommission mit Parlamentsvertretenden über Grundeigentümerschaften bis zum offenen Forum für Interessensgruppen – es wurde nicht nur informiert, sondern gemeinsam entwickelt und abgewogen. Die Einbindung umfasste neben den institutionellen und wirtschaftlichen Akteuren auch die breite Bevölkerung, etwa im Rahmen

des Stadtfests mit einem Wettbewerb für Berufsschülerinnen und -schüler zur Gestaltung eines speziell für den Bahnhof konzipierten Stadtmöbels. Vier öffentliche Foren und drei Workshops mit Fachplanenden von Stadt, SBB, Verkehrsbetrieben und der Planungsregion strukturierten den Austausch. Die Verantwortlichen und das Planungsteam holten nicht nur Meinungen ab, sondern erarbeiteten tragfähige Lösungen auf Basis offengelegter Entscheidungsgrundlagen.

Integrierte Planung: vernetzen statt isolieren

Der Masterplan versteht den Bahnhof nicht als rein funktionale Anlage, sondern als Bestandteil eines vielschichtigen Stadtgeflechts. Verkehrs- und Freiraumplanung, Städtebau, Nutzungsanordnung, Lärmfragen, Eigentumsverhältnisse und Entwicklungshorizonte – all diese Aspekte wurden systematisch miteinander verknüpft.

Die Velo- und Fusswegverbindungen wurden gezielt entlang bestehender und neuer Raumkanten entwickelt, barrierefreie Querungen ergänzt, Sichtachsen geschaffen. So entstand ein Bild, in dem der Bahnhofplatz, die Bushöfe, Veloquerungen, Aufenthaltsbereiche und neue Grün- und Freiräume wie der Bahnhofspark nicht als Einzelemente, sondern als robustes System funktionieren. Gerade am Bahnhofplatz verdichten sich die unterschiedlichsten Raumansprüche auf engstem Raum. Die Herangehensweise mit dem Blick fürs Gesamte spiegelt sich auch in der abgestimmten Etappierung und dem vorgesehenen Gebietsmanagement, das die Transformation über die nächsten 15 Jahre begleiten wird, wider.

Verbindlichkeit durch Commitment – ohne formale Rechtskraft

Bemerkenswert ist, dass der Masterplan keine gesetzlich verpflichtende Wirkung im Sinne eines Nutzungsplans hat – und dennoch hohe Selbstverbindlichkeit entfaltet. Das ist möglich, weil Stadt und SBB als Trägerinnen den Plan gemeinsam entwickelt, verabschiedet und als Leitplanke für den Rahmenkredit und zukünftige Planungsinstrumente, wie Gestaltungspläne und städtebauliche Verträge, anerkannt haben. Massgeblich war dabei der iterative Prozess unter Beteiligung aller relevanten Akteure.

Auch für private Akteure wird der Masterplan dadurch zu einem zentralen Instrument: Er schafft Planungssicherheit, ermöglicht koordinierte Arealentwicklungen und dient als gemeinsame Referenz für nachfolgende qualitätssichernde Verfahren wie Studienaufträge oder Wettbewerbe.

Planung als lernender Dialog zwischen den Akteuren

Der Masterplan Bahnhof Wetzikon beweist, dass gute Planung nicht darin besteht, Widersprüche zu vermeiden, etwa zwischen den geforderten Freiraumflächen für die Bevölkerung und den funktionalen Verkehrsflächen des Bushofs oder zwischen einem lebendigen, nutzungsvielfältigen Stadtteil und der lärmrechtlichen Situation entlang der Nationalstrasse, sondern diese auszuhalten, zu verhandeln und produktiv in Dialog zu bringen. Er zeigt, wie durch einen klar strukturierten, integrierten und kooperativen Prozess ein zukunftsfähiger Stadtraum rund um den Bahnhof auf den Weg gebracht werden kann – mit hoher räumlicher Qualität, funktionaler Effizienz und einer von den beteiligten Akteuren und der Politik getragenen Lösung.

Weitere Informationen: www.stadtraum-bahnhof-wetzikon.ch

Bau das Gerüst schlank –
dann gibt's mehr Platz für das Leben.