



## Zentrumsplanung Effretikon

# Rund um den Bahnhof

**Die Stadt Illnau-Effretikon will eine zeitgemässe Dichte erlangen. Mit diesem Ziel vor Augen wurde in den letzten Jahren insbesondere rund um den Bahnhof Effretikon viel Planungsarbeit verrichtet. Die ersten Projekte sind im Bau, andere konkretisieren sich. Die Stadt bemüht sich permanent um ein koordiniertes Vorgehen.**

Von Manuel Pestalozzi

Illnau-Effretikon ist eigentlich eine Eisenbahnstadt. Seit 1798 bildete das Dorf Illnau im Tal der Kempt mit dem 2,5 Kilometer weiter nordwestlich liegenden Weiler Effretikon eine politische Gemeinde abseits der wichtigen Verkehrswege. 1855 eröffnete die Schweizerische Nordostbahn die Strecke Oerlikon-Winterthur-Romanshorn, die ein Jahr später nach Zürich verlängert wurde, und mit ihr den Bahnhof Effretikon.

Etwa zwanzig Jahre später, nach der Eröffnung der Linien Effretikon-Hinwil und Winterthur-Kloten-Baden wurde Effretikon zu einem regionalen Bahnknotenpunkt, was zu einer Siedlungsentwicklung auf

dem bisher unbebauten Gebiet um den Bahnhof führte. Das neue Quartier wurde allmählich zum Zentrum der Gemeinde. Auch der Bauboom der Nachkriegszeit fand primär im gut erschlossenen Effretikon statt. Illnau-Effretikon besitzt seit 1974 ein Stadtparlament, heute leben hier rund 17 000 Menschen.

2015 genehmigte der Stadtrat ein neues Leitbild Stadtentwicklung. Es wird unter anderem geprägt von dem ein Jahr zuvor in Kraft gesetzten teilrevidierten Raumplanungsgesetz des Bundes (PBG), der eine höhere Dichte im bestehenden Siedlungsgebiet anstrebt. Das Leitbild sieht für die Stadt bis ins Jahr 2030 19 000 Einwohner

vor, wobei die neu Zugezogenen primär im Ortsteil Effretikon unterkommen sollen. Die klassische Pendlergemeinde möchte mit dem selben Zeithorizont ausserdem rund 4500 zusätzliche Arbeitsplätze anbieten können, was als «sehr ehrgeiziges Ziel» bezeichnet wird.

Basierend auf diesem Leitbild fokussierte die Stadt sich auf die weitere Entwicklung ihrer Zentrumszonen. In ihrer Bau- und Zonenordnung verfügt Illnau-Effretikon über deren zwei: Bahnhof West und Bahnhof Ost. Sie sollen gemäss PBG eine dichte Überbauung aufweisen, die ausser zum Wohnen der Ansiedlung von Handels- und Dienstleistungsbetrieben,

Die Isometrie aus dem Masterplan Zentrumsentwicklung Bahnhof West von 2018 zeigt, wie sich Neubauten in den Bestand einfügen. Auf der Ostseite des Bahnhofs sind hingegen Ersatzneubauten mit gleichen Höhen vorgesehen.

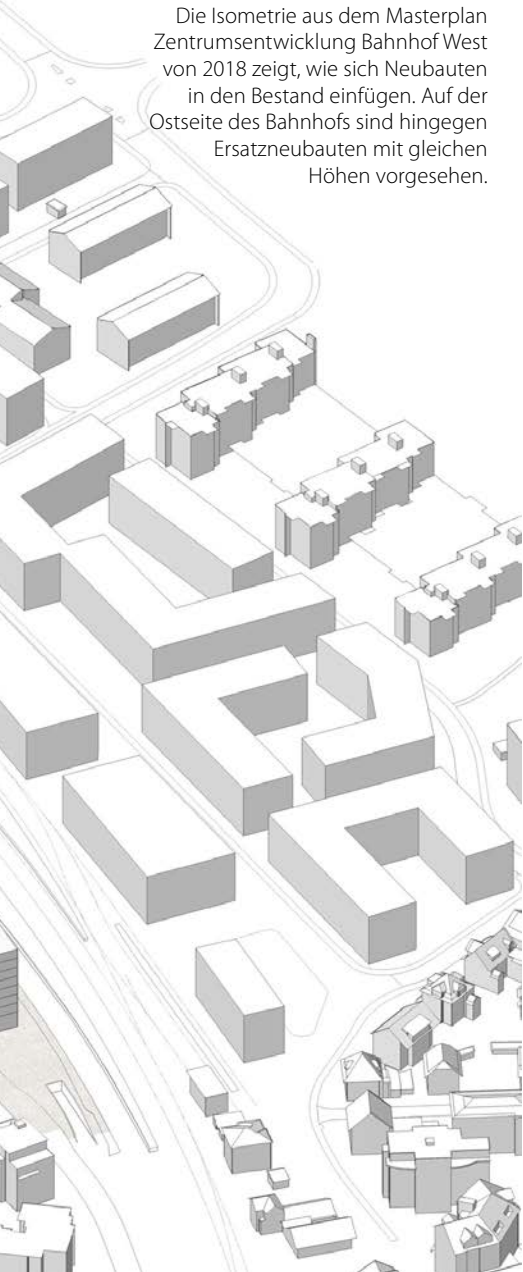


Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Fotograf: Comet Photo AG (Zürich) / Com\_Lf92-00081 / CC BY-SA 4.0

Dieses Bild von Nordwesten um 1962 zeigt das Bahnhofsgebiet mit dem neuen Bahnhofsgebäude von Max Vogt. Am linken Bildrand ist die reformierte Kirche des Architekten Ernst Gisel zu sehen.

ssend als Grundlage für die Erarbeitung des Masterplans Bahnhof Ost. Sein engerer Bereich umfasst das mit einer Gestaltungsplanpflicht belegte Gebiet Brandriet, heute Bahnhof Ost, ein vom Gleisfeld nach Osten leicht abfallender Geländestreifen mit einer Fläche von rund 35 000 Quadratmetern, darunter ein Teil der Bahnhofsanlage. Der städtebauliche Entwurf schlägt für dieses heute sowohl mit Wohn- als auch Gewerbebauten belegte Gebiet eine völlige Neuüberbauung mit homogenen Stadtkörpern vor, entlang der Bahngleise eine Randbebauung, dahinter mit winkelförmigen Volumen eine Art offene Blockrandbebauung. Zwischen diesen Zonen sind in regelmässigen Abständen drei öffentliche Plätze vorgesehen.

Der Masterplan teilt das Gebiet in fünf Baufelder, welche die Grundeigentumsverhältnisse so gut wie möglich berücksich-

tigen möchten. Die Baukörper sollen eine maximale Höhe von 17 Metern respektive fünf Vollgeschosse aufweisen, welche sich dem Geländeprofil anpasst. Diese Höhe darf maximal 2 Meter unterschritten werden – es wird also eine gleichmässige Bebauung und ein «Nachzeichnen» der Topographie angestrebt. Als Zielwerte für die Nutzungsverteilung werden in der Randbebauung 10 Prozent Wohnen und 90 Prozent Dienstleistung/Gewerbe, dahinter 70 Prozent Wohnen und 30 Prozent Dienstleistung/Gewerbe angegeben. An den Plätzen sollen publikumsorientierte Nutzungen entstehen.

Für das südlichste Baufeld der Blockfeldbebauung genehmigte der Grosse Gemeinderat Ende 2019 einen privaten Gestaltungsplan. Er sieht einen U-förmigen Gebäudekomplex mit zirka 50 Wohnungen und 1700 m<sup>2</sup> gewerblich nutzbarer Fläche

Verwaltungen sowie mässig störenden Gewerbebetrieben dienen sollen.

## Masterpläne und Gestaltungspläne

Für ihre Zentrumszonen gab die Stadt Studien in Auftrag. Diese bildeten die Grundlage, auf denen sie Masterpläne ausarbeitete, informelle Planungsinstrumente, die übergeordnete Leitideen für Gestaltungspläne enthalten. 2015 wurde der Masterplan Bahnhof Ost veröffentlicht, 2018 der Masterplan Bahnhof West. Sie vermitteln einen Eindruck, wie sich die Stadt die künftige Entwicklung ihres Zentrums vorstellt.

Für das Quartier östlich des Bahnhofs erfolgte 2014 eine Testplanung. Das städtebauliche Konzept von Morger Partner Architekten AG aus Basel diente anschlie-



Bild: ImmoCam/Maim Immobilien

Der Rütlihof ist aktuell im Gebiet Bahnhof Ost im Bau.

Bild: Mairalmöbelen



Aus dem Rütlihof geht der Blick in den Wald des nahen Hackenbergs.

vor, welcher einen gegen Süden offenen Innenhof aufweist. Das damalige Richtprojekt von Stücheli Architekten AG, Zürich, ist als «Rütlihof» aktuell im Bau, der Bezug der Räumlichkeiten wurde auf Sommer 2024 angekündigt. Ein weiteres Projekt ist in Planung, der «Rosenhof» unmittelbar nördlich des Kerngebietes, direkt am Gleisfeld und der östlichen Brückenrampe. Er soll ein Netzwerk verschiedener Angebote im Gesundheitssektor beherbergen. Die Baubewilligung ist erteilt, der Baubeginn auf 2024 geplant.

### Neue Wahrzeichen im Westen

Während im Osten des Bahnhofs eine gleichmässige Verdichtung angestrebt wird, sollen in der Zentrumszone Bahnhof West deutliche Akzente gesetzt werden, welche die Zentrumsfunktionen auch in der Stadtsilhouette auf eine zeitgemässe Art sichtbar machen. Der Umriss der Zone gleicht einem Keil mit Griff, der sich von der südlichen Spitze bei der Bahnhofs-einfahrt verbreitert und einen Fortsatz besitzt, der bis zur Brückenrampe der Illnauerstrasse und einige Meter unter der Brücke über die Gleise hindurchreicht.

Nachdem der ambitionierte private Gestaltungsplan Mittim («das erste CO<sub>2</sub>-neutrale Stadtzentrum Europas») nicht zuletzt am Widerstand der Grundeigentümer scheiterte, lancierte die Stadt im Frühling 2016 das Projekt «Zentrumsentwicklung Bahnhof West». Nach einer Konzeptstudie und einem Richtprojekt wurde 2018 auch für diese Zentrumszone ein Masterplan erstellt. Von Beginn weg setzte die Stadt auf ein Planungsteam: Stauer & Hasler Architekten, welche im Rahmen einer Testplanung unter fünf Planungsteams den Auftrag für das städtebauliche Konzept erhalten und bereits Mittim entworfen hatten. Dichte-Zielgrössen sind in diesem Masterplan 480 Einwohner, ein Anstieg vom aktuellen Zustand um rund 350 Personen, und eine Verdreifachung der geschätzten Arbeitsplätze auf rund 600.

Eine Tabula rasa-Strategie wie in der Zentrumszone Bahnhof Ost kam in diesem Stadtteil nicht infrage. Das erkennt man schon daran, dass hier vier Gebäude stehen, die im Inventar der Denkmalpflege verzeichnet sind, darunter das modernistische Bahnhofgebäude des legendären Hausarchitekten der SBB, Max Vogt, aus



Das Projekt Bellis entsteht aktuell direkt gegenüber des Bahnhofs.

den frühen 1960er-Jahren. Das städtebauliche Konzept orientiert sich an den bestehenden Strassenverläufen und sieht einen «zusammenhängenden Stadtraum entlang der Bahnhof-/Rikonstrasse mit teilweise platzartigen Ausweitungen in rhythmisierten Abständen» vor. Bestehende Plätze für den Markt und vor dem Bahnhof sollen in dieses Konzept integriert werden.

Zwischen den bestehenden Strassen gliedert der Masterplan die Zentrumszone in sechs Baufelder, für die jeweils ein Gestaltungsplan erarbeitet werden muss. Die Dichte ist je nach ihrer Lage abgestuft, am höchsten ist sie prinzipiell zwischen dem Gleisraum und der Bahnhofstrasse. Aus dem Richtprojekt wurde eine konkrete Stadtlandschaft übernommen, die mit Verwandtschaften und Gebäudetypen arbeitet. Als «Geschwister» markieren im Norden zwei Hochhäuser mit niedrigeren Sockelbauten zwischen Bahnhof und Brückenrampe die Richtpunkte des neuen Zentrums. «Gleisbauten» mit punktuellen Aufbauten über einem durchgehenden Sockel begleiten den Bahnraum, «Platzbauten» fassen räumliche Ausweitungen im erwähnten Stadtraum.

Der vierte Typ im Repertoire ist der «Quartier-Einzelbau», der in Form und Erscheinung auf die jeweilige Situation reagiert. Die Höhe der Hochhäuser wird mit minimal 50 und maximal 55 Meter angegeben, bei den anderen Gebäudetypen beträgt die maximale Höhe 23 Meter. Bei der Nutzung macht der Masterplan den Mindestanteil von 35 Prozent Gewerbe / Dienstleistung auf allen Baufeldern mit einer Ausnahme zur Vorgabe. Zur Belebung des Stadtzentrums sind die Erdgeschosse möglichst publikumsorientiert zu nutzen.

Auch in dieser Zentrumszone hat die Stadt seither private Gestaltungspläne genehmigt. Gegenüber dem Bahnhof entsteht das Projekt «Bellis». Als verantwortliches

Bild: Bereuter Totalunternehmung AG



Das Projekt Bellis verfügt über einen Sockel mit Läden und öffentlichen Nutzungen.

Bild: Habitat 8000



Die Wohnüberbauung Bruggwiesenstrasse wird direkt am neuen Stadtgarten liegen.



Bild: © by S&K Werbefotografie/Habitat 8000

Der Neubau am Stadtgarten steht direkt neben dem Stadthaus. Das Modell zeigt die beiden Masterplangebiete im angedachten Endzustand.

Architekturbüro setzen Stauer & Hasler Architekten diese Kombination der Gebäudetypen «Platzbau» und «Quartier-Einzelbauten» im Sinne ihres Richtprojekts um. Das Projekt mit 44 Eigentumswohnungen unterschiedlicher Grösse und Büros sowie gewerblichen Nutzungen in der Sockelpartie ist in der Realisierungsphase, die Fertigstellung soll 2024 erfolgen.

Das Areal des privaten Gestaltungsplans «Stadtgarten» wird von «Bellis» durch ein Teilbaufeld getrennt, dessen Eigentümer gemäss Masterplan «an einer Entwicklung momentan nicht interessiert sind». Es befindet sich etwas weiter nördlich an der Bahnhofstrasse. Ein geplanter Ersatzneubau, ein achtgeschossiges Scheibenhochhaus, geplant von Helle Architektur, Zürich, steht von der Hauptstrasse zurückversetzt gegenüber dem Stadthaus von Effretikon. Es soll 46 Wohnungen enthalten, davon 16 Alterswohnungen, und Gewerbe- und Gemeinschaftsräume im Erdgeschoss.

Das schlanke Volumen lässt Raum für eine öffentliche Grünanlage. Ein schmuckes bestehendes Gebäude auf dem Baufeld soll erhalten bleiben und im Erdgeschoss eine publikumsorientierte Nutzung erhalten. Es steht direkt an der Bahnhofstrasse und wird weiterhin den hergebrachten Massstab repräsentieren. Die gemeinnützige Bauherrin ist willens, noch dieses Jahr mit der Realisierung des Ersatzneubaus zu beginnen.

### Hochhaus im Zentrum

In einem etwas früheren Stadium ist die Realisierung des ersten Hochhausprojekts auf dem Baufeld unmittelbar nördlich des Bahnhofs. Es besteht aus zwei Teilen: dem Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg und als verlängerte Sockelpartie einem völlig von ihm abgetrennten Bushof, der die Verbindung zum Bahnhof herstellt. Die Stadt Illnau-Effretikon und ein privater Investor haben gemeinsam einen Studienauftrag lanciert. Das Siegerprojekt für den Bushof, ein grosses Dach, das alle Buskanten überspannt, und eine begrünte Pergola parallel zu den Perronanlagen, stammt

von huggenbergerfries Architekten, Zürich, dasjenige für das Geschäfts- und Wohnhaus von pool Architekten, Zürich.

Mit seiner sechseckigen Form, 19 Geschossen und einer kleinteiligen Fassade soll sich das Hochhaus mit rund 100 Wohnungen gut ins Zentrum einbetten. Es wird auch stark nachgefragte Kleinwohnungen erhalten. Ein zweigeschossiger Sockel springt gegenüber den oberen Stockwerken zurück. So entsteht am Boden mehr Platz für öffentliche Räume – etwa für ein zeitgemässes Gastroangebot. Der Sockel kann Läden oder Coworking Spaces aufnehmen. Das Gestaltungsplanverfahren für das Hochhaus soll bis Anfang 2024 abgeschlossen werden. Die Realisierung des Projekts ist vom ersten Quartal 2025 bis zum 4. Quartal 2027 geplant.

Schon jetzt ist erkennbar, dass im Zentrum von Effretikon ein neuer städtebaulicher Massstab Einzug hält. Mit ihrem schnellen Wachstum seit ihrer Entstehung kannte diese Eisenbahnstadt dynamische Phasen, der neu gewonnene Schwung eröffnet ihr interessante Perspektiven. ■

Bild: pool Architekten und Huggenbergerfries Architekten



Unmittelbar nördlich vom Bahnhof sind ein Hochhaus und der Busbahnhof geplant.



Bild: pool Architekten und Huggenbergerfries Architekten

Innerhalb des bestehenden Strassen- und Wegsystems sollen zahlreiche neue Aufenthaltsräume entstehen.

## Welche Rolle spielte die Planung um den Bahnhof bei Ihrer Bewerbung als Stadtpräsident?

Die Stadtplanung ist eine der wichtigen und für mich persönlich eine der spannendsten Aufgaben als Stadtpräsident. Der Stadtpräsident führt den Vorsitz bei der Stadtplanungskommission. Das Gremium steht dem Stadtrat mit externer Unterstützung durch Experten fachlich und beratend zur Seite. Bevor ich zum Stadtpräsidenten gewählt wurde, zeichnete ich als Mitglied des Stadtrates für das Ressort Hochbau verantwortlich. Somit war ich schon intensiv mit dem Thema vertraut. Ich pflegte eine enge Zusammenarbeit mit dem früheren Stadtpräsidenten Ueli Müller und der Stadtplanerin Ivana Vallarsa.

Die Stadt Illnau-Effretikon charakterisiert sich insbesondere durch ihre geografische Vielfalt – dazu zählen das urbane Effretikon, die dörflichen Teile Illnau, Ottikon, Bisikon und Kyburg sowie die zahlreichen landwirtschaftlich geprägten Weiler. Entsprechend spannend präsentiert sich das Aufgabenspektrum in der Stadt-, Zentrums- und Ortsplanung von Illnau-Effretikon. Das war mitunter ein wichtiger Grund, warum ich mich für das Amt als Stadtpräsident zur Verfügung gestellt habe.

## Sind die planerischen und baulichen Aktivitäten, die vor Ihrem Amtsantritt angestossen wurden in Ihrem Sinn? Können die Masterpläne Bahnhof West und Ost bis 2030 ohne Änderungen fortbestehen?

Die beiden Masterpläne Bahnhof West und Ost wurden 2015, also noch vor meinem Amtsantritt als Mitglied des Stadtrates 2017, festgesetzt. Beide Planwerke sind damals schon ganz in meinem Sinn erarbeitet und beschlossen worden. Bei den darauffolgenden Gestaltungsplänen war ich dann als Stadtrat Ressort Hochbau aktiv involviert. Ich konnte viel Einfluss auf die weitere Planung sowie bauliche Umsetzung nehmen. Die beiden Masterpläne geben den gesamtheitlichen Rahmen vor. Vereinzelte Revisionen der Pläne sind zwar nicht ausgeschlossen, einige haben bereits stattgefunden. Im Wesentlichen sollte es aber kaum zu Veränderungen kommen.

## Die Bauprojekte werden zu einer höheren Dichte führen, die Strassenräume behalten aber ihre bisherigen Dimensionen. Wird es am Boden wirklich genug Platz für alle geben?

Das Prinzip der Masterpläne beinhaltet einen neuen Umgang mit dem Freiraum: Der Strassenraum, welcher neben dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr auch den Langsamverkehr und Grünelemente umfasst, reicht von Fassade zu Fassade und wird dadurch für die öffentliche Nutzung grösser.

In Bezug auf den Freiraum gilt grundsätzlich, dass die höhere Dichte der Bauprojekte insbesondere durch grössere Gebäudehöhen erreicht wird. Wir denken, dass es am Boden keinesfalls eng wird, sondern viel neuer Freiraum entsteht, der bespielt werden kann.



Marco Nuzzi, FDP, ist seit 2022 Stadtpräsident von Illnau-Effretikon.

## Die neuen Wohnungen und Arbeitsplätze werden, wie von der Stadt gewünscht, neue Menschen anlocken. Welche Begrüssungskultur, etwa in der Form von sozialen und kulturellen Angeboten, dürfen sie erwarten?

Der Aufenthalt und das Leben in Illnau-Effretikon zeichnet sich sozial und kulturell bereits heute durch das Engagement der über 200 Vereine, dem vielfältigen Einkaufsangebot – von Detailhandel bis hin zu Direktvermarktung durch Landwirtschaftsbetriebe – und dem breiten Freizeit- und Sportangebot im Sportzentrum Effretikon aus. Mit der Zentrumsentwicklung neu dazu kommen ein Stadtpark sowie zahlreiche kleinere und grössere Plätze zum Flanieren und Verweilen.

Neuzugezogene erfahren all diese Vorzüge, inklusive Stadtrundfahrt an einem eigenen Anlass, welcher jährlich im Herbst stattfindet.

## Wie steht das Wahlvolk zu den Entwicklungen im Zentrum?

Mit den beiden Masterplänen nimmt die Stadt Illnau-Effretikon die Zügel der Zentrumsplanung Effretikon selber in die Hand und schafft Planungsvorgaben, aber gleichzeitig auch gewisse Planungssicherheit für die bauwilligen Grundbesitzerinnen und -besitzer. Mit diesem Planungsinstrument können die einzelnen Bauherrschaften selber entscheiden, wann sie planen und bauen möchten. Die damit verbundene Etappierung der Bautätigkeit im Zentrum verschafft uns wichtige Zeit, um die städtische Infrastruktur auszubauen und die Umsiedlung von bestehendem Gewerbe zu ermöglichen. Und die individuellen Gestaltungspläne versprechen eine vielfältige Architektursprache im Zentrum. Alle diese Faktoren machen die Zentrumsentwicklung wohl verträglicher für die Bevölkerung. Die bisherigen Gestaltungspläne im Zentrum Effretikon wurden durch das Stadtparlament bewilligt und sind in Rechtskraft erwachsen, was durchaus ein positives Zeichen ist. Wir sind daher zuversichtlich, dass auch die weiteren Gestaltungspläne sowohl von der Politik als auch von der Bevölkerung wohlwollend akzeptiert und begrüsst werden. Selbstverständlich wird die Stadt ihre Interessen weiterhin einbringen und einfordern.

## Welches sind die nächsten Ereignisse im Planungsgebiet? Auf welche Projekte freuen Sie sich am meisten?

Ein wichtiges Ereignis war der Spatenstich des Bauprojekts «Bellis» mit dem neu zu schaffenden Bahnhofplatz Effretikon, der Startschuss zur Umsetzung im Zentrum West. Die Eröffnung dieses Platzes wird für die Stadt sicherlich ein freudiges Ereignis sein. Ein wichtiger Faktor der Zentrumsbelebung ist die neue Gewerbenutzung im Erdgeschoss und den dazugehörigen Aussenräumen. Der Stadtrat lässt dazu mit Unterstützung von partizipativen Prozessen ein Zielbild erarbeiten, wie das publikumswirksame Produkte- und Dienstleistungsangebot gestaltet werden soll.

(Manuel Pestalozzi)