

Kanton: **Zürich**
 Stadt: **Wädenswil**

Projekt: **Bahnhof Wädenswil**
Freiraumgestaltung
Neue Bushaltekante G
BehiG Ertüchtigung Bushaltekanten A-F

Phase: **Bauprojekt**

Übersichtsplan:



Autoren: Stadt Wädenswil

Name: Dirk Göbbels
 Datum: 08.06.2026
 Unterschrift:

Projektverfasser

Firma: Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
 Name: Marco Lehmann | Andreas Ringli
 Datum: 08.06.2026
 Unterschrift:



Bericht Bauprojekt

Dok. Nr. 1632_02_32_01

Index Erstellt Vis. Geprüft Vis. Freigabe Vis.

Format: A4

INHALTSVERZEICHNIS

1	Auftrag	3
1.1	Projektauslöser	3
1.2	Aufgabenstellung	3
1.2.1	Gleisanlagen	3
1.2.2	Publikumsanlagen	4
1.2.3	Zubringeranlagen	4
1.3	Projektabgrenzung	5
2	Geologische Untersuchung	6
2.1	Geologische und geotechnische Untersuchung	6
3	Freiraumgestaltung	7
3.1	Bepflanzung	7
3.2	Behindertengerechte Zugänge und Markierungen	7
3.3	Entwässerung	8
3.3.1	Busdachentwässerung	8
3.3.2	Strassen, Wege, Plätze	8
3.3.3	Werkleitungen	8
4	Busdach Haltekante G.....	9
4.1	Konzept / Gestaltung	9
4.2	Konstruktion	9
4.3	Ausstattung	9
5	BehiG Ertüchtigung Haltekanten A-F	10
5.1	Erhöhung Haltekanten auf 22cm	10

1 Auftrag

1.1 Projektauslöser

Die Stadt Wädenswil ist mit 24'900 Einwohnern eine der grössten Gemeinden des Kantons Zürich und hat am Bahnhof Wädenswil durchschnittlich 20'500 Ein- und Aussteigende (DWV) pro Werktag (Stand 2024). Der Bahnhof liegt am Zürichsee und unmittelbar bei Bushof und Schiffände.

Wädenswil ist ein als neuralgisch eingestuft Knoten. Hier trifft die SOB-Linie 670 von / nach Einsiedeln auf die SBB-Linie 720. Die Linie 720 Zürich – Ziegelbrücke (– Sargans – Chur) ist eine sehr stark ausgelastete Doppelspurstrecke mit internationalem, nationalem und regionalem Personenverkehr sowie nationalem und internationalem Güterverkehr. Es verkehren 320 Züge pro Tag, in der Prognose 2035 sind es 430 Züge. Die Prognosen von SBB-Personenverkehr gehen von einem langfristigen Wachstum für den Horizont 2046 von 40.7% aus, was ca. 27'800 Personen pro Werktag (DWV) entspricht.

Im Knoten Wädenswil besteht in folgenden Punkten Handlungsbedarf:

- Aufgrund der steigenden Verkehrsmengen ist ein Ausbau der Anlagen erforderlich.
 - Personenverkehr: Kapazität der Publikumsanlagen erhöhen.
 - Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten auf der Linie 720 mit einem Überhol- und Interventionsgleis.
- Umsteigebeziehungen SOB – SBB optimieren.
- Die Bahnzugangsanlagen sind nicht vollständig BehiG-konform und entsprechend anzupassen.

Im Rahmen des Ausbaus schritt STEP AS 2035 wurde die SBB daher vom BAV beauftragt, die Planung zum Ausbau der Publikumsanlagen und der Umsetzung des BehiG im Knoten Wädenswil durchzuführen. Mit der gewählten Bestvariante werden die Umsteigebeziehungen zwischen SBB und SOB verbessert, die vollständige BehiG-Konformität des Bahnhofs erstellt und mit einem Überhol- und Interventionsgleis zusätzliche Flexibilität für den Betrieb auf der Linie Zürich – Chur geschaffen.

1.2 Aufgabenstellung

1.2.1 Gleisanlagen

Nachfolgende Abbildung zeigt die schematische Gleistopologie der Bestvariante 4.1 aus der Vorstudie.

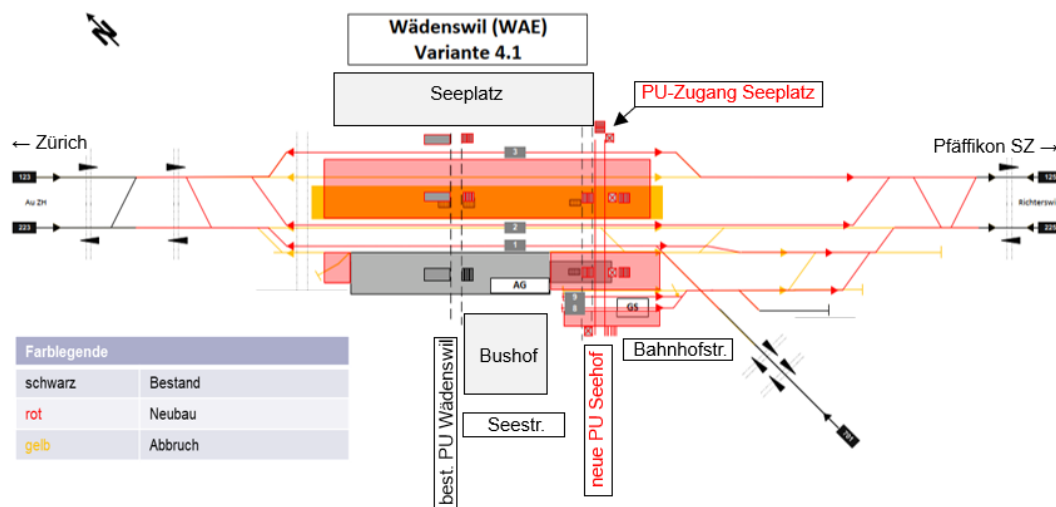


Abbildung 1: Skizze SOLL-Zustand

Die Hauptmerkmale der Bestvariante sind:

- Zwei Kopfgleise für die SOB-Züge von/nach Samstagn-Einsiedeln (zukünftig als Gleise 1 und 2 bezeichnet) auf Seite der Stadt.
- Die SBB benutzt die Regelgleise 3 (am Hausperron) in Fahrtrichtung Zürich und 4 (am Mittelperron) in Fahrtrichtung Pfäffikon SZ.
- Das Multifunktionsgleis in Fahrtrichtung Pfäffikon SZ auf Seite des Sees (zukünftig als Gleis 5 bezeichnet).
- Neu der niveaugleiche Umstieg SOB – SBB in Fahrtrichtung Einsiedeln / Samstagn – Zürich.
- Neu bestehen zwischen dem Aufnahmegebäude und dem Seeplatz nur noch 3 anstatt 4 durchgehende Gleisachsen. Durch das Entfernen einer Gleisachse wird der nötige Platz für die Verbreiterung des Mittelperrons geschaffen.

Gleis	Verkehr	
1	SOB	Wädenswil – Samstagn (HVZ-Züge)
2	SOB	Wädenswil – Einsiedeln
3	SBB	Alle Züge in Fahrtrichtung Zürich
4	SBB	Alle Züge in Fahrtrichtung Pfäffikon SZ (ausgenommen jene via Gleis 5)
5	SBB	Multifunktionsgleis in Fahrtrichtung Zürich – Pfäffikon SZ *

Tabelle 1: Betriebskonzept Bestvariante

* Das Multifunktionsgleis in Fahrtrichtung Pfäffikon SZ – Zürich befindet sich in Au ZH.

1.2.2 Publikumsanlagen

Die neue Personenunterführung Seehof wird die neue Hauptumsteigeverbindung zwischen SBB und SOB aus Richtung Zürich und in Richtung Pfäffikon SZ/Einsiedeln. Sie ist mit Treppen und Liften ausgerüstet und wird BehiG-konform gestaltet.

1.2.3 Zubringeranlagen

Zweiradabstellanlagen (Projekt SBB)

Die heutigen Veloabstellplätze müssen verschoben werden. Die Abstellplätze werden durch das Projekt an neuer Lage und näher bei den Bahnzugängen in gleicher Anzahl wieder ersetzt. Die heutigen Parkplätze reichen aber für den künftigen Bedarf nicht aus. Die SBB-interne Immobilien Bewirtschaftung (IM-BW) bestellt eine höhere Anzahl Veloparkplätze. Dieser Mehrbedarf muss durch die Stadt resp. durch IM-BW finanziert werden. Die Projektierung und Realisierung durch SBB-Infrastruktur wird in einem Kundenprojekt geregelt.

Die Parkplätze für Motorräder und Roller müssen dem Erweiterungsprojekt weichen. An anderer Stelle werden, soweit es von den Platzverhältnissen her möglich ist, auf dem SBB-Grundstück wieder Abstellplätze bereitgestellt. Die Stadt Wädenswil erstellt weitere Parkplätze für Motorräder und Roller in unmittelbarer Bahnhofsnähe auf stadteigenem Grundstück.

Parkplätze für den MIV

Eine grosse Anzahl der heutigen Parkplätze zwischen der Bahnhofstrasse und den Gleisanlagen muss dem Bahnhofsusbau weichen. Auf dem SBB-eigenen Grundstück sind auf der Bahnhofstrasse zehn Parkplätze für das Kurzzeitparkieren vorgesehen. Auf dem städtischen Grundstück sollen für das Gewerbe, in den Seitenstrassen zwischen Seehof- und Bahnhofstrasse, insgesamt acht, sowie im Bereich des Bushofs weitere zwei Parkplätze realisiert werden.

Mieterparkplätze und solche für Mobility, sowie für SBB-eigene Bedürfnisse, werden, gemäss Anforderungen IM-BW, südöstlich des Güterschuppens im selben Bereich wie bisher, wieder hergestellt.

Bushof

Durch die Verbreiterung der Gleis- und Perronanlagen, wird auf der Bahnhofstrasse die Durchfahrt für Linienbusse nicht mehr möglich sein. Als Ersatz wird beim Bushof, entlang der Seestrasse, eine neue überdachte Haltekante geschaffen. Diese Massnahme wird über das Projekt der SBB finanziert.

Die neue Haltekante F wird gleich zu Beginn des Bahnhofumbaus benötigt und deshalb in einer frühen Bauphase realisiert.

Die Stadt Wädenswil ihrerseits sieht Anpassungen an den bisherigen Halteketten A-G vor, um die Anlage BehiG-konform umzusetzen. Das Vorhaben soll vor dem Baubeginn des AS35-Projekts abgeschlossen werden.

Neugestaltung Bahnhofstrasse Projekt Stadt Wädenswil

Aus dem Projektwettbewerb ist für die Aufwertung und Neugestaltung des Freiraums im Zwischenbereich der Bahnhof- und Seestrasse ein Gestaltungsvorschlag des Planerteams entstanden. Die Stadt Wädenswil hat die konzeptionelle Planung aus dem Vorprojekt übernommen und zusammen mit dem Planungsteam das Vorliegende Bauprojekt für die städtischen Parzellen erarbeitet. Die Realisierung erfolgt in Abstimmung mit dem vorliegenden SBB-Projekt.

1.3 Projektabgrenzung

Der durch das Projekt direkt betroffene Projektperimeter erstreckt sich von der Engelstrasse über den Bushof bis zum südlichen Vorplatz der Sust und des Güterschuppens.

Im Umfeld sind gemäss aktuellem Planungsstand parallel zum Ausbau des Bahnhofs Wädenswil diverse Ausbau- und Substanzerhaltungsprojekte in der Umsetzung. Diese haben unterschiedlichen Einfluss auf das Freiraumprojekt in Wädenswil. Die Koordination aller Projekte und ihrer Auswirkungen erfolgt laufend.

Vorhaben Dritter (SBB, Kanton, Private), welche an den Projektperimeter angrenzen, oder diesen beeinflussen, sind wie folgt bekannt:

- Drittprojekt Ausbau AS35 Bahnhof Wädenswil (SBB)
- Drittprojekt Seeuferweg (Kanton Zürich)
- Drittprojekt Mehrfamilien- und Gewerbehäuser Seestrasse 100 (Private)
- Drittprojekt Mehrfamilien- und Gewerbehäuser Merkurstrasse 3 (SOB)

3 Freiraumgestaltung

Die Erschliessung des Bahnhofs Wädenswil erfolgt über eine als Begegnungszone (Tempo 20) ausgewiesene Bahnhofstrasse, die von der Seestrasse aus zum Gleis 1 führt. Die Bahnhofstrasse ist primär für den Langsamverkehr als Einbahnverkehr im Gegenuhrzeigersinn vorgesehen und bietet Aufenthaltsbereiche. Für Anlieferungen und Entsorgung wie auch Notfahrzeuge ist die Durchfahrt bis zum Busbahnhof erlaubt (max. Lastwagen A7).

Der Belag der Begegnungszone Bahnhofstrasse besteht aus einem aufgehellten, geschliffenen Asphalt mit Kornersatz. Die Entwässerung erfolgt über Granitschalensteine in Einlaufschächte, die an die Regenwasserkanalisation angeschlossen sind. Entlang der Bahnhofstrasse sind 10 Kurzzeitparkplätze angeordnet, wobei der nördlichste asphaltiert und rollstuhlgerecht ist, die anderen unversiegelt mit Rasengittersteinen ausgeführt sind. Der Unterbau der Parkplätze besteht aus überbaubarem Baumsubstrat, das die Baumgruben unter den Parkplätzen in Längsrichtung verbindet.

Die Grünfläche zwischen Güterschuppen und Seestrasse wird als ruderal bepflanzte Fläche ausformuliert. Wildstauden und Sträucher fördern hier die Biodiversität und die angrenzende gepflasterte Hartfläche des Güterschuppens entwässert in diese Fläche. Bestehende Granittreppenstufen, welche beim Abbruch der alten Perronanlagen anfallen werden hier im Zuge eines Re-Use-Konzepts als Randabschluss wiederverwendet. Die Treppenstufen werden auf der Baustelle zwischengelagert.

An der neuen Bushaltestelle Haltekante G besteht der Busbereich aus Ortbeton. Die Warteinsel ist mit einem Bordstein für Bushaltekanten aus Granit gefasst und hat einen Asphaltbelag. Seitlich der Haltestelle stehen sechs gemischte Strassenbäume in Stahlrost- und Betonbaumscheiben. Die Baumgruben werden mit Substraten aus Mischgesteinschotter, Bruchsand, Blähschiefer, EBC-Pflanzenkohle und etwas Landerde ausgeführt und mit einer Wildstaudenmischung für Baumscheiben angesät. Auf der Ostseite der Haltestelle befinden sich 5 asphaltierte Taxistellplätze. Entwässert werden die Belagsflächen in bestehende Einlaufschächte im Strassen- und Bushofbereich. Ein Strassenkandelaber und ein Hydrant werden einige Meter nach Osten verschoben. Die bestehenden taktilen Leitlinien des Bushofes werden zur neuen Haltekante verlängert.

3.1 Bepflanzung

Die Bahnhofsumgebung wird möglichst biodivers und mit einem hohen Anteil einheimischer Pflanzen bepflanzt. Entlang der Strassenbereiche und bei der neuen Bushaltekante beschatten gemischte Strassenbäume die Begegnungszone und den Bushof (*Alnus x spaethii*, *Pinus sylvestris*, *Prunus avium*, *Populus tremula*) mit einer Stammhöhe von 4.5 m (Lichtraumprofil). Im Pocketpark zielt eine gemischte Staudenpflanzung die Aufenthaltsbereiche. Die Staudenmischung „Schattenperle“ welche von der Hochschule Wädenswil entwickelt wurde, soll im Pocketpark gepflanzt werden. Im Gegensatz zu den Strassenbereichen gibt es im Pocketpark auch mehrstämmige Bäume mit tieferen Kronenansätzen.

3.2 Behindertengerechte Zugänge und Markierungen

Die taktil-visuellen Leitlinien, sowie die Bodenmarkierungen werden entsprechend den aktuellen Normen (BAV-Leitfaden, AB-EBV, Standard Perronanlagen I-50129 und Hindernisfreie Architektur) zum behindertengerechten Bauen im öffentlichen Raum erstellt. Treppen und Stufen im öffentlichen Publikumsbereich werden gem. SIA 500 kontrastreich gekennzeichnet. Das Konzept der lückenlose

Führungskette auf den SBB Parzellen wird auf den Stadtparzellen an die notwendigen Bushaltestellen und Fussgängerstreifen weitergeführt. Weitere Massnahmen umfassen die Neumarkierung von zwei bestehenden Kurzzeitparkplätzen, wovon einer rollstuhlgerecht ist und mit der Aufschrift «ÄRZTEHAUS» gekennzeichnet ist. Die Aufhebung von zwei Parkplätzen an der Seestrasse zugunsten einer Feuerwehrstellfläche für das Gebäude Merkurstrasse 3 auf der Parzelle WE6490. In der Engelstrasse werden die heutigen Taxiparkplätze zu Motorradparkplätzen ummarkiert.

3.3 Entwässerung

3.3.1 Busdachentwässerung

Die Busdachentwässerung (Haltekante G) wird an eine Sammelleitung angeschlossen, welche wiederum an den Einleitschacht der Gleisentwässerung anschliesst. Von da an wird das anfallende Wasser in bestehende oder neu zu erstellende Leitungen geführt und anschliessend in den See geleitet.

3.3.2 Strassen, Wege, Plätze

Das anfallende Regenwasser, das auf versiegelte Oberflächen anfällt, wird im Trennsystem entwässert. Alle Regenabwasserleitungen münden in den Zürichsee (Vorfluter). Gemäss geologischem Bericht ist die Erstellung von Versickerungen nicht möglich.

Beim Bahnhofplatz sind geringfügige Anpassungen an der Oberfläche der neuen Bushaltestelle nötig. Die Entwässerung erfolgt über die Strassenabläufe in die bestehende Regenabwasserkanalisation. Das Einleiten in die Schmutzwasserkanalisation wird vermieden.

Die Oberfläche der Bahnhofstrasse und der Parkplätze wird neugestaltet. Die Entwässerung der Fahrbahn- und Fusswegbereiche erfolgt über die Strassenabläufe in die neue und bestehende Regenabwasserkanalisation. Die Flächen der Parkplätze bestehen aus sickertfähigem Rasenliner (diffuse Versickerung von Meteorwasser). Das anfallende Oberflächenwasser der chaussierten Baumplätze versickert ebenfalls über Grünflächen in den Untergrund.

3.3.3 Werkleitungen

Sämtliche bestehende Werkleitungen, die im Bereich des Projekts liegen, wurden anhand der bestehenden Werkleitungskataster der jeweiligen Eigentümer eruiert. Die baulichen Massnahmen bedingen kleine Anpassungen und Umlegungen von Leitungen, die nachfolgend beschrieben werden.

Kanalisationen

Die Stadt Wädenswil wird im Projektgebiet im Trennsystem entwässert. Durch die neue Gestaltung der Oberfläche wird das gefasste Regenwasser über neu zu erstellende Sammelleitungen in die Regenwasserkanalisationen geleitet. Alle Regenwasserkanalisationen münden in den Zürichsee als Vorfluter. Im Allgemeinen wird durch die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und Anpassungen bei der Bushaltestelle Bahnhofplatz, die Platzentwässerung angepasst. Sämtliche neue Strassenabläufe sind an die Regenabwasserleitungen angeschlossen.

Öffentliche Beleuchtung

Entlang dem Bahnweg sind Anpassungen der öffentlichen Beleuchtung nötig.

Wasserleitung

Der Brunnen im Pocketpark (Seestrasse 90) wird von der Seestrasse her mit einer PE 63 erschlossen.

Hydranten

Durch die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und Anpassungen der Bushaltestelle beim Bahnhofplatz, sind Anpassungen der Hydrantenstandorte nötig. Diese sind mit der Feuerwehr der Stadt Wädenswil abgestimmt worden.

4 Busdach Haltekante G

4.1 Konzept / Gestaltung

Neue Haltekante

Die heutige Haupteerschliessung des Bahnhofsplatzes und Bushofes erfolgt von Süden über die gleisparallele Bahnhofstrasse, welche sich im Eigentum der SBB befindet. Mit dem Bahnhofsumbau und der Verschiebung des Güterschuppens auf dem Areal wird die Bahnhofstrasse verkehrsberuhigt und dient nicht mehr als Zufahrt zum Busbahnhof. Er wird zukünftig von der Seestrasse erschlossen. Aufgrund der Anpassungen des Bahnhofsareals, zur Gewährleistung der Stabilität des Fahrplans sowie als Wartebereich für Busse wird der Busbahnhof um eine neue Bushaltekante an der Seestrasse ergänzt, die für wartende Reisende eine neues Busdach erhält. Die Haltekante wird mit fünf Taxistandplätzen kombiniert.

Gestaltung

Das neue Busdach setzt sich in Höhe und Gestaltung bewusst von der bestehenden, wesentlich höheren gläsernen Bushofüberdachung ab. Im Sinne der Nachhaltigkeit sieht das Konzept eine Holzkonstruktion, bestehend aus zwei sich konisch nach aussen verjüngenden Holzdächern sowie Holzstützen mit vorfabrizierten Betonsockeln vor. Die beiden jeweils gegenüberliegenden Seiten der Stützen verjüngen sich nach oben bzw. unten, sodass sie je nach Blickwinkel volumetrisch massiver bzw. filigraner in Erscheinung treten. Materialisierung und Gesamtbild des Dachs lehnen sich gezielt an den neuen Perrondächern mit Sichtbezug an und bilden so einen städtischen Auftakt am Haupteingang zum Bahnhof Wädenswil. Die symmetrische Gestaltung und gleichseitige Orientierung verweist auf die Funktion des Dachs sowohl für wartende Busreisende als auch Taxigäste und -fahrer.

Hindernisfreie Erschliessung

Die Bushaltekante ist rollstuhlgängig erschlossen und über taktile Linien sowohl an die weiteren Buskanten als auch den Bahnhof Wädenswil angeschlossen. Gleiches gilt für die Taxistandplätze.

4.2 Konstruktion

Das gesamte Busdach weist eine Länge von 17.00m und 3.53m Breite auf. Zur Optimierung der Konstruktion ist es in zwei gleiche Pilzdächer mit jeweils 8.50m Länge unterteilt, die jedoch als gesamtes Dach gelesen werden.

Das Tragwerkskonzept beruht auf einem Hauptlängsträger sowie umlaufenden Randträgern, die durch mehrere Querträger ausgesteift werden. Dreischichtplatten bilden den oberen und unteren Abschluss der Dachkästen. In den H-förmigen nach oben schmaler bzw. weiter zulaufenden Holzstützen sind Hohlräume für die elektrische Erschliessung und Entwässerungsrohre vorgesehen. Mittels demontabler Verkleidung sind die Installationen in Stützen und Dachkästen für den Unterhalt zugänglich.

Auf den Trägern liegen Brettsperrholzplatten auf, auf denen die 2-lagige Bitumenabdichtung aufgeschweisst wird. Mit einem symmetrischen Dachgefälle von min. 1.5% wird das Dach zu längsseitig laufenden Rinnen parallel zum Dachrand entwässert. Die Dachwasserrohr verlaufen innerhalb des Dachkastens zur Stütze hin. Das aussen sichtbare Brettschichtholz ist allseitig farblos imprägniert und erhält zwei diffusionsoffene Lasuren.

Das Busdach wird in die Kategorie H (nichtbegehbare Dächer) gemäss SIA 261 eingeteilt und darf deswegen nur zu Unterhaltungszwecken betreten werden. Ein SUVA-konformes Seilrückhaltesystem dient als Absturzsicherung.

4.3 Ausstattung

Die Bushaltekante wird mit einer Infotafel für Fahrtziel, Streckenverlauf und Fahrpläne sowie der Buskantentafel gemäss städtischem Gestaltungskonzept ausgestattet. Zudem sind eine beidseitig nutzbare Sitzbank sowie ein Abfallkübel vorgesehen. Allfällige weitere Ausstattungselemente, wie z.B. eine elektronische Anzeigetafel können am Dach montiert und über die Dachkästen unsichtbar erschlossen werden.

5 BehiG Ertüchtigung Haltekanten A-F

5.1 Erhöhung Haltekanten auf 22cm

Die bestehenden Bushaltekanten A-F werden aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetz partiell auf 22cm erhöht, um ein stufenloses Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Die Geometrie der Haltekanten bleibt dabei gleich wie bisher.