



25. September 2013

Planungszone Neuhegi-Grüze

Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Inhaltsverzeichnis

Management Summary	4
1 Ausgangslage	8
1.1 Planungszone Neuhegi-Grüze	8
1.2 Zukunftsbild / städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK	11
1.3 Stärkung des Wirtschaftsstandortes	13
2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	15
2.1 Kantonale Richtplanung	15
2.2 Regionales Raumordnungskonzept RegioROK	18
2.3 Kommunale Richtplanung	20
2.4 Kommunale Nutzungsplanung	24
3 Abstimmung Siedlung und Verkehr	30
3.1 Zusammenfassung	30
3.2 Ausgangslage/ politische Vorgaben	32
3.3 Berechnungsmodell Verkehrserzeugung	35
3.4 „Stellschrauben“ Verkehr	37
3.5 Szenarien	47
3.6 Umfeldplanungen Hegi und Grüze	52
3.7 Massnahmen sGVK	56
3.8 Weitere Massnahmen	60
3.9 Gesamtfazit	61
4 Erschliessung und Freiraum	63
4.1 Ausgangslage	63
4.2 Gesamtkonzept Freiraum und Erschliessung	66
4.3 Die wesentlichen Elemente	67
4.4 Freiraum- und Erschliessungsregelung	71
5 Änderungen Richtplanung	74
5.1 Änderungsanträge überkommunal	74
5.2 Änderungen kommunaler Richtplan	75
6 Änderungen Bau- und Zonenordnung	82
6.1 Ergänzung Bau- und Zonenordnung BZO	82
6.2 Änderungen Zonenplan	82
6.3 Neuer Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze	84
6.4 Ergänzung Gewässerabstandslinie	86
6.5 Änderungen Baulinien	86
7 Umfeldplanungen Grüze und Hegi	91

7.1	Allgemein	91
7.2	Gestaltungsplan Grüze	91
7.3	Gestaltungsplan Hegi	92
7.4	Gestaltungsplan und öffentlich-rechtliche Verträge	93
7.5	Hochhäuser	94
7.6	Massnahmen Lärmschutz	95
8	Ablauf und Mitwirkungsverfahren	99
8.1	Übersicht Gesamtablauf	99
8.2	Mitwirkung Öffentlichkeit	99
8.3	Bereinigung Einwendungen	100
8.4	Vorprüfung Kanton	100
8.5	Nächste Schritte	100
	Grundlagen	102
	Abkürzungen	104
	Anhang	105
A1	Richtlinie für Mobilitätskonzepte	106
A2	Szenarien	109
A2.8	Umfeld Bahnhof Grüze – Parkplatznachweis	110
A3.1	„Stellschrauben“ Verkehr – Modellberechnungen	111
A3.2	„Stellschrauben“ Verkehr – Ablaufschema	112
A4	Nutzungsdifferenzierung Industriezonen	117
A5	Freiraum Neuhegi und Grüze	119
	Impressum	126

Lesehilfe:

- > Verweis auf Textstelle / Abbildung in diesem Dokument
 - >> Verweis auf externes Dokument
- Abkürzungsverzeichnis auf Seite 104

Ausstellung in der Halle 710 (beim Eulachpark):

Die Ausstellung wurde im Hinblick auf die Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat aufgrund der öffentlichen Auflage ergänzt. Sie ist auch unter: www.planungszone-ausstellung.ch

Management Summary

Stadt Winterthur

Planungszone Neuhegi-Grüze

Erläuterungsbericht

Neuhegi-Grüze ist das grösste Entwicklungsgebiet Winterthurs und Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze. Aufgrund der hohen Bedeutung, die dieses Gebiet aus gesamtstädtischer Sicht besitzt, wurden in den letzten Jahren umfangreiche planerische Arbeiten durchgeführt. Um eine nachhaltige und hochwertige Entwicklung unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen sicherzustellen und voranzutreiben, hat der Stadtrat die Festlegung einer Planungszone bei der kantonalen Baudirektion beantragt. Die Planungszone wurde im Juli 2011 für vorerst drei Jahre festgelegt. Im März 2013 wurde das Gesamtpaket Planungszone (Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung, öffentliche Gestaltungspläne Umfeld Grüze und Umfeld Hegi) öffentlich aufgelegt. Anschliessend erfolgte die Überarbeitung der Unterlagen infolge der Einwendungen und der Vorprüfung des Kantons. Da eine rechtliche Vorwirkung erst mit der Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat gegeben ist, wurde eine einjährige Verlängerung der ursprünglich bis Juli 2013 befristeten Planungszone notwendig.

Industriell-gewerbliche Nutzungen auch künftig wesentlicher Schwerpunkt

Die Planungen in Neuhegi-Grüze stehen in Übereinstimmung mit den übergeordneten Zielsetzungen von Kanton und Region. Die Industriezonenflächen werden zwar leicht reduziert, um in den engeren Umfeldern der Bahnstationen Grüze und Hegi eine Entwicklung zu durchmischten städtischen Quartieren mit attraktiven öffentlichen und privaten Freiräumen zu ermöglichen. Durch verschiedene Massnahmen werden im Gegenzug Potenziale zur Ansiedlung einer grösseren Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen, als gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung möglich wäre. Die Industriezone soll auch künftig schwerpunktmässig der Produktion vorbehalten bleiben. Darunter fallen herkömmliche Industrie- und gewerbliche Produktionsbetriebe sowie moderne Betriebe, die oft in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen. Betriebsunabhängige Dienstleistungsnutzungen sollen auf einen angemessenen Anteil beschränkt werden. Ausserdem werden Fachmärkte und grössere Verkaufsnutzungen ausgeschlossen. Die Massnahmen zielen darauf ab, den Wirtschaftsstandort Neuhegi-Grüze und damit das zukünftige zweite urbane Zentrum Winterthurs zu stärken. Die Ausschöpfung aller Flächenpotenziale schafft die Voraussetzung für insgesamt ca. 10'000 Arbeitsplätze und für ca. 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Schaffung attraktiver Freiräume als Voraussetzung zur Verdichtung

Die Ausscheidung von grosszügigen Frei- und Erholungsräumen ist wesentliche Voraussetzung für die verdichteten Strukturen in den Bahnhofsumfeldern. Das Freiraumgesamt-konzept sieht einen zusammenhängenden Freiraumring zwischen den Bahnstationen Grüze, Hegi und Oberwinterthur vor. Dieser Ring

schaft Identität für Neuhegi und bietet attraktive öffentliche Erholungsräume für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Arbeitende. Der Eulachpark wird mit einem Parkband bis zum Bahnhof Hegi ergänzt. Entlang der Gleiskorridore ist ein durchgehender, wegbegleitender Grünraum vorgesehen, welcher sich zu kleineren Parkflächen erweitert. Er leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und stellt mittels Bahnquerungen die Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren sicher. Die Bahnstation Hegi soll über das Parkband und den Freiraum entlang den Gleiskorridoren ins Gebiet Neuhegi eingebunden und mit den Stationen Grüze und Oberwinterthur vernetzt werden. Zentrales Freiraumelement im Umfeld Grüze ist ein urbaner städtischer Bahnhofplatz auf der neuen Busbrücke. Es sind eine Anzahl weiterer Freiräume vorgesehen, welche hochwertige Aufenthaltsqualität bieten und Grüze mit ihrer Umgebung vernetzen.

Gesamtpaket zur grundeigentümergebundenen Sicherung der Resultate

Das Gesamtpaket zur behörden- und grundeigentümergebundenen Sicherung der Planungsergebnisse besteht aus verschiedenen Planungsinstrumenten. Es beinhaltet einerseits Regelungen, die den Gesamtperimeter der Planungszone betreffen: Änderungen der Richtplanung, der Bau- und Zonenordnung und der Baulinien sowie einen zusätzlichen Ergänzungsplan. Andererseits die beiden Gestaltungspläne Grüze und Hegi für die Umfelder der beiden Bahnstationen. Die Bestandteile dieses Gesamtpaketes sind voneinander abhängig und miteinander verknüpft. Sie wurden deshalb gleichzeitig publiziert und öffentlich aufgelegt.

Die heutige Zonierung entspricht teilweise nicht den angestrebten Nutzungen und divergiert teilweise zu bereits realisierten Nutzungen. So liegt beispielsweise der Eulachpark 4. Etappe in der Industrie- statt in der Erholungszone. Neben einer differenzierteren Zonierung in den Bahnhofsumfeldern bedarf es auch der Ausscheidung von Erholungszone und Zonen für öffentliche Bauten. Für das Gesamtgebiet wird in der Bau- und Zonenordnung ein Ergänzungsplan verankert, der die Nutzung, Bebauung, Erschliessung und den Freiraum ausserhalb der Umfelder Grüze und Hegi vertieft regelt. Insbesondere schliesst er stark verkehrserzeugende Nutzungen (Einkaufszentren und Fachmärkte) aus, beschränkt die Verkaufsflächen und Dienstleistungsnutzungen in der Industriezone und legt den Freiraumring grundeigentümergebunden fest.

Attraktive, dichte und gemischt genutzte Umfelder der Bahnstationen

In Übereinstimmung mit der Zielsetzung des kantonalen Richtplans, wonach sich die Nahbereiche der Bahnstationen Grüze und Hegi zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln sollen, wurden für die Umfelder Grüze und Hegi Planungen durchgeführt und öffentliche Gestaltungspläne erarbeitet.

Diese Gestaltungspläne schaffen die verbindlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Entwicklung. Sie beschränken sich primär auf die Regelung der zentralen Elemente in den Bereichen Städtebau, Freiraum, Nutzung und Erschliessung. An Stelle eines Quartierplanes werden ergänzend dazu vertragliche Vereinbarung zwischen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und der Stadt zur Landabtretung für öffentliche (Freiraum-) Infrastrukturen sowie zu deren Finanzierung getroffen. Angewandt wird ein zweistufiges Vorgehen: In der ersten Stufe wurde Ende 2012 (Hegi) bzw. wird im Frühling 2013 (Grüze) eine Entwicklungsvereinbarung abgeschlossen. Darin wurde insbesondere das Verfahren zur Berechnung der von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu leistenden Kostenbeiträge, deren maximale Höhe sowie die abzutretenden Landflächen festgelegt. In der zweiten Stufe soll ein Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag auf der Basis des bereinigten Gestaltungsplans (aufgrund der Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage sowie der kantonalen Vorprüfung) abgeschlossen werden.

Gesamtlösung unter Einbezug aller Verkehrsmittel zur Gebietserschliessung
In Neuhegi-Grüze sollen neue Arbeitsplätze geschaffen werden und neue Einwohnerinnen und Einwohner Platz finden. Dazu kommen verschiedene neue Nutzungen, die Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher anziehen. Diese angestrebte Verdichtung bewirkt auch mehr Mobilität, was zu Zielkonflikten mit der Erhaltung eines funktionsfähigen Verkehrssystems führt. Damit die Arbeitsplätze, Wohnungen und publikumsorientierten Einrichtungen von Beschäftigten, Kunden, Güterlieferanten und Bewohnerinnen gleichermaßen gut erreicht werden können, muss die Verkehrserschliessung stark verbessert werden. Das städtische Gesamtverkehrskonzept sieht für das Gebiet eine Gesamtlösung bestehend aus den Elementen ÖV-Hochleistungskorridor, Querung Grüze und Zentrumserschliessung für den MIV, ergänzt mit den notwendigen Langsamverkehrsmassnahmen vor. Die Verkehrsströme von bzw. nach Winterthur Mitte müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazitäten in erster Linie mit dem ÖV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden. Besondere Bedeutung hat dabei die Querung Grüze, welche eine Verbindung von der St. Gallerstrasse zur Sulzerallee sowie optimale Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn schaffen soll. Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze über den Anschluss Oberwinterthur direkt auf die A1. Für den Langsamverkehr ist eine Konzentration der Verkehrsströme am Rande der Industrie entlang der Gleise vorgesehen. Das Industriegebiet, welches stärker von Fremd- und Durchgangsverkehr aus den umliegenden, dicht bebauten und intensiv genutzten Gebieten betroffen ist, kann dadurch vom Langsamverkehr entlastet werden. Konflikte mit den industriellen Tätigkeiten werden minimiert. Mittels Baulinienänderungen wird der Raumbedarf für die Infrastrukturanlagen im kommunalen öffentlichen In-

teresse (basierend auf den entsprechenden Richtplaneinträgen) langfristig gesichert.

Ergänzend zu neuen Infrastrukturbauten sind zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens zwingend organisatorische Massnahmen im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und Parkierung. Dies sind Massnahmen wie Beschränkung der Verkehrsmenge mittels Dosierung (siehe auch Motion „Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur“ (GGR-Nr. 2012-071), oder Mobilitätskonzepte, deren Erstellung für die einzelnen Baufelder in den Gestaltungsplänen Umfeld Grüze und Hegi verpflichtend festgeschrieben ist oder die Parkplatzverordnung (PPVO-W), die zur Zeit revidiert wird.

Der künftige Nutzungsmix in den Industriezonen hat unmittelbare Auswirkungen auf die Anzahl möglicher Beschäftigter und entsprechend auf die erzeugten MIV-Personenfahrten. Modellrechnungen zeigen, dass der Ausschluss stark verkehrserzeugender Nutzungen wie Einkaufszentren und Fachmärkte sowie Einschränkungen der Dienstleistungsnutzungen in den Industriezonen, nicht nur aus Sicht der Stärkung des Produktionsstandortes Neuhegi-Grüze erstrebenswert, sondern aus verkehrlicher Sicht zwingend sind.

1 Ausgangslage

1.1 Planungszone Neuhegi-Grüze

1.1.1 Umfangreiche planerische Vorarbeiten

Neuhegi-Grüze ist das grösste Entwicklungsgebiet Winterthurs und Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur / Grüze. Aufgrund der grossen Bedeutung, welche dem Gebiet aus gesamtstädtischer Sicht beigemessen wird, wurden in den letzten Jahren umfangreiche planerische Arbeiten (>> Entwicklungsstrategie Oberwinterthur, Juni 2007 | Rahmenplan Neuhegi, Stand Februar 2010 | Synthesebericht Planungsverfahren Umfeld S-Bahn-Station Hegi, März 2010 | Städtebauliche Studie Bahnhof Grüze | ...) durchgeführt.

Abb. 1 Schematische Darstellung Entwicklungsstrategie



1.1.2 Antrag Planungszone durch Stadtrat Winterthur

Um eine nachhaltige und hochwertige Entwicklung unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen im Gebiet Neuhegi-Grüze sicherzustellen und voranzutreiben, hat der Stadtrat am 9. Juni 2010 beschlossen, die Festlegung einer Planungszone gemäss § 346 Planungs- und Baugesetz PBG bei der kantonalen Baudirektion zu beantragen.

Die Planungszone ist ein Instrument zur Absicherung der laufenden Planungen. Sie bewirkt kein absolutes Bauverbot, denn die Baubehörde kann Bauvorhaben unter der Voraussetzung bewilligen, dass die Neubauten den angestrebten Zielen und planerischen Grundlagen entsprechen.

Eine Planungszone gilt für einen Zeitraum von drei Jahren und kann soweit nötig um zwei Jahre verlängert werden. Dieser Zeitraum muss zum Abschluss und zur grundeigentümergebundenen Sicherung der laufenden Arbeiten genutzt werden.

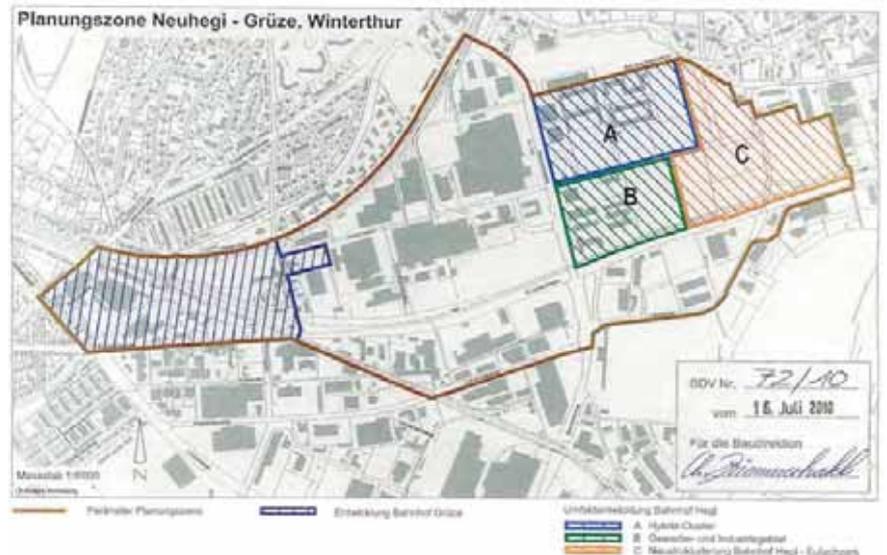
Der Stadtrat hat von Anfang an eine Kooperation mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern bei den anstehenden Arbeiten angestrebt.

1.1.3 Festsetzung Planungszone durch Kanton

Die Baudirektion Kanton Zürich hat auf Antrag des Stadtrates Winterthur am 16. Juli 2010 für das Gebiet Neuhegi-Grüze eine Planungszone festgesetzt.

Abb. 2 Perimeter Planungszone gem. Verfügung Baudirektion

-  Perimeter Planungszone
-  Entwicklung Bahnhof Grüze
-  A Hybrid-Cluster
-  B Gewerbe- und Industriegebiet
-  C Neustrukturierung Bahnhof Hegi - Eulachpark



Das Gebiet der Planungszone umfasst insgesamt rund 100 ha. Die Ziele für den Gesamtperimeter sowie die Umfelder Grüze und Hegi wurden im Festsetzungsbeschluss wie folgt definiert:

1.1.4 Ziele Gesamtperimeter sowie Umfelder Grüze und Hegi

Im Interesse einer langfristigen Weiterentwicklung des Gebiets einerseits als attraktiven Industrie- und Gewerbestandort und andererseits – in ausgewählten Bereichen – als Wohn-, Lebens- und Arbeitsraum mit hoher Qualität sowie zur Sicherstellung eines zuverlässigen Verkehrssystems, sind die Räume für allfällige neue Verkehrsachsen für alle Verkehrsträger und die wichtigsten Freiräume verbindlich zu regeln. Mit Rücksicht auf bestehende Infrastrukturanlagen und die laufenden Planungen ist zu untersuchen, wo stark verkehrserzeugende Nutzungen zugelassen bzw. ausgeschlossen werden sollen. Zudem ist eine neue Parkierungsregelung zu suchen.

Damit der Bahnhof Grüze seine Funktion als Kern eines aufstrebenden Stadtteils sowie als zweitwichtigster Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Winterthur wahrnehmen kann, ist auch dessen Umfeld bezüglich Hochbauten, Freiräumen und öffentlichen Räumen entsprechend zu entwickeln. Für eine leistungsfähige Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zwi-

schen Neuhegi-Grüze und Stadtzentrum sind neue Achsen zu suchen. Die notwendigen Raumsicherungen für Infrastrukturen und Freiräume sind vorzunehmen.

Unter Berücksichtigung der angestrebten hochwertigen städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofsumfeldes Hegi, der Freiraumverbindung des Bahnhofs mit dem Eulachpark, des geplanten Schulhausneubaus sowie allfälliger neuer Erschliessungsachsen sollen die zulässigen Nutzungen und die Bebauungsstruktur überprüft werden.

1.1.5 Anpassung Umfeldperimeter Grüze und Hegi

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Planungsprozess wurden die Teilperimeter A bis C Umfeldentwicklung Bahnhof Hegi sowie der Perimeter Umfeldentwicklung Grüze angepasst.

Die Firmen Maag und Geilinger sind aufgrund der von ihnen geäusserten langfristigen Entwicklungsabsichten nicht Bestandteil des Gestaltungsplans Grüze (> Kapitel 3.6).

Die Hybrid-Cluster Regelung (> Anhang A5) im Teilgebiet A Umfeld Hegi ist über die Bestimmungen >> Gestaltungsplan Umfeld Hegi sicher gestellt; eine nachträgliche bzw. zusätzliche Verankerung in der BZO ist nicht notwendig. Das Teilgebiet B (Gewerbe- und Industriegebiet) wird unter dem Gesichtspunkt der künftigen Ausrichtung der Industriezonen (> Kapitel 3.4 / 6.3) als Bestandteil des Gesamtperimeters betrachtet. Das Teilgebiet C (Neustrukturierung Bahnhof Hegi - Eulachpark) wurde um das Areal des künftigen Schulhauses Neuhegi reduziert. Der Gestaltungsplan Hegi (> Kapitel 7.3) übernimmt den so angepassten Perimeter.

1.1.6 Verlängerung der Planungszone um ein Jahr / Anpassung des Perimeters

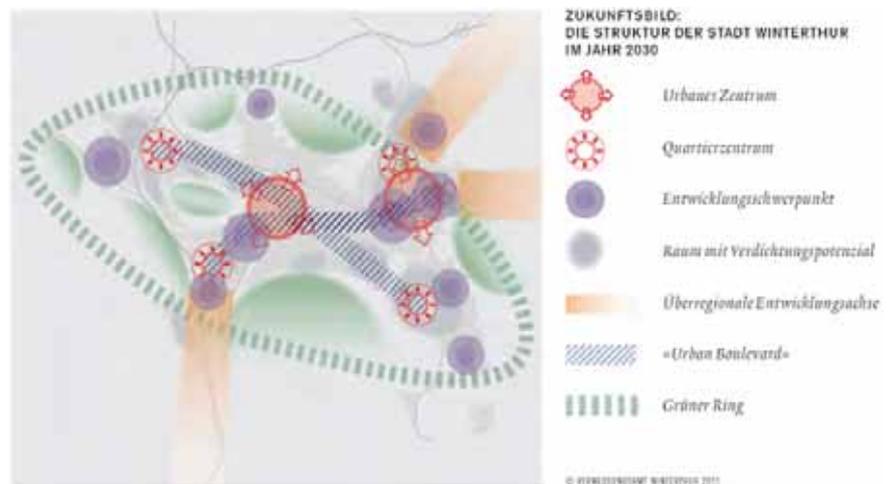
Die vorliegenden Planungen haben sich durchaus gut entwickelt, trotzdem erforderten das grosse Planungsgebiet und die komplexen Planungsinhalte sowie die zeitaufwendigen Verhandlungen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern etwas mehr Zeit als angenommen. Eine rechtliche Vorwirkung der planerischen Festlegungen ist erst mit der Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat gegeben, so dass eine einjährige Verlängerung der ursprünglich bis Juli 2013 befristeten Planungszone notwendig wurde. Die Baudirektion Kanton Zürich hat Anfang Juni 2013 die Verlängerung bis 23. Juli 2014 verfügt und gleichzeitig den Perimeter angepasst, d.h. das Gebiet westlich der Eulach (Areale Maag und Geilinger) aus der Planungszone entlassen.

1.2 Zukunftsbild / städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK

Abb. 3 Zukunftsbild: Struktur der Stadt Winterthur 2030

1.2.1 Zukunftsbild – die Struktur der Stadt im Jahr 2030

Im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) wurden Aussagen zur Siedlungsstruktur Winterthurs im Jahr 2030 gemacht. Das Zukunftsbild gibt das Grundgerüst vor, auf das die verkehrliche Planung ausgerichtet werden soll. Es besteht aus folgenden Kernelementen:



1.2.2 Zwei urbane Zentren

Winterthur verfügt über zwei sich ergänzende urbane Zentren mit je einer eigenen Identität: Einerseits das gewachsene Zentrum Winterthur Mitte mit seinem historischem Kern und den angrenzenden Gebieten, andererseits das durch den Strukturwandel entstehende zweite Zentrum Neuhegi-Grüze.

1.2.3 Urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze

Die Entwicklung in Neuhegi-Grüze soll den Wirtschaftsstandort Winterthur stärken, indem unter anderem die Industriezonen weitgehend beibehalten und Fachmärkte bzw. grössere sonstige Verkaufsflächen ausgeschlossen werden.

Im engeren Umfeld der Bahnstationen Grüze und Hegi soll eine ausgewogene Mischnutzung von Wohnen und Arbeitsplätzen angestrebt werden. Die Planungen im Umfeld dieser Bahnstationen bilden einen Schwerpunkt der laufenden Arbeiten. Den beiden Umfeldern soll eine zentrale Funktion als Eingangspforten ins Gebiet sowie als Übergangspunkte zu den angrenzenden Stadtteilen zukommen. Wichtige Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele sind eine städtebauliche und freiräumlich attraktive Gestaltung, spezifische Nutzungsmischungen sowie eine sehr gute verkehrliche Anbindung.

1.2.4 Gesamtverkehrslösung Neuhegi-Grüze

In der Motionsantwort betreffend Strassen-Unterführung (St. Gallerstrasse) beim Bahnhof Grüze (GGR-Nr. 2007/030 vom 18.2.2009) wurde bereits festgehalten, dass die Strassenkapazität Richtung Stadtzentrum nicht massgeblich erhöht werden kann: "Die Berechnungen zeigen, dass bereits im Rahmen der nächsten Entwicklungsschritte im Entwicklungsgebiet Oberwinterthur eine signifikante Steigerung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Ausgangszustand zu erwarten ist. Die daraus resultierenden Kapazitätsengpässe auf dem städtischen Netz können nur beschränkt durch Infrastrukturbauten behoben werden, insbesondere weil die Strassenkapazität Richtung Stadtzentrum nicht entscheidend erhöht werden kann. Die Verkehrsknoten St. Galler- / Grüzefeldstrasse, St. Galler- / Thurgauerstrasse bzw. St. Galler- / Pflanzschulstrasse stossen bereits heute an ihre Leistungsgrenzen. Optimierungen, wie sie die regionale Verkehrssteuerung (RVS) vorsieht, sind grundsätzlich möglich und werden auch angestrebt. Der Handlungsspielraum zur Steigerung der Kapazitäten bleibt jedoch klein. Somit rücken Massnahmen, die bei der Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl ansetzen, in den Vordergrund."

Das sGVK sieht deshalb für das Gebiet Neuhegi-Grüze eine verkehrliche Gesamtlösung vor. Die Verkehrsströme von bzw. nach Winterthur Mitte müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazitäten in erster Linie mit dem ÖV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden können. Besondere Bedeutung erhält dabei die Querung beim Bahnhof Grüze, welche eine Verbindung von der St. Gallerstrasse zur Sulzerallee sowie eine optimale Umsteigesituation zwischen Bus und S-Bahn schaffen soll. Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV mit der neuen Strasse (Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) über den Anschluss Oberwinterthur direkt auf die A1.

Abb. 4 Gesamtverkehrslösung für LV, ÖV und MIV



1.3 Stärkung des Wirtschaftsstandortes

1.3.1 Erhalt von Industriezonen, Schaffung neuer Flächen für Dienstleistungen

Der Grosse Gemeinderat Winterthur (GGR) hat im Rahmen der Genehmigung des Projektierungskredites zur Planungszone am 27. Juni 2011 gefordert, dass "Massnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Winterthur" getroffen werden sollen, insbesondere durch die Beibehaltung der Fläche der heutigen Arbeitsplazzonen.

Verschiedene Massnahmen, die Bestandteil der vorliegenden Planungen sind, zielen darauf ab, den Standort Neuhegi-Grüze zu stärken und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Erreicht wird dies durch eine Kombination folgender Massnahmen:

Abb. 5 Industriebetrieb an der Sulzerallee



Mehr Arbeitsplätze trotz Reduktion von Industriezonen im Umfeld Hegi

Das Potenzial von Arbeitsplazzonen wird nicht in erster Linie durch die Flächen der entsprechenden Areale bestimmt, sondern vielmehr durch das Kriterium, in welchem Umfang Geschossflächen für Arbeitsplätze realisiert werden können. Dies erklärt auch, weshalb trotz einer verhältnismässigen Reduktion von Industriezonen und der gleichzeitigen Schaffung von Mischzonen (mit beschränktem Wohnanteil) an den dafür geeigneten Standorten mehr Arbeitsplätze geschaffen werden können als heute möglich wären. Die vorliegende Planung leistet einen entscheidenden Beitrag zum Erhalt und zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur langfristigen Sicherstellung von Industrie- und Gewerbeland.

Die Beibehaltung der grossflächigen Industriezone zwischen den engeren Umfeldern Hegi und Grüze (sowie westlich des Perimeters des Gestaltungsplans Grüze) wird kombiniert mit dem Ausschluss der heute unbeschränkt zulässigen Verkaufsnutzungen und der Beschränkung von Dienstleistungsnutzungen ohne Industriebezug. Damit wird eine Zweckentfremdung der Industriezonen ausgeschlossen und gewährleistet, dass diese Industriezonenflächen für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im industriellen und gewerblichen Bereich zur Verfügung stehen.

Die Festlegung eines maximalen Wohnanteils zugunsten von Arbeitsplätzen in der bestehenden Zentrumszone, kombiniert mit einer Erhöhung der Dichte im Gestaltungsplan Umfeld Grüze, führt dazu, dass anstelle der heute uneingeschränkt möglichen Wohnnutzungen, eine breite Palette an Dienstleistungsarbeitsplätzen entstehen kann (>> Erläuterungsbericht Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Grüze).

Neue, dichte bis sehr dichte Mischzonen im Gebiet Umfeld Hegi, in denen der Wohnanteil auf 50% beschränkt wird, erlauben die Realisierung von Geschossflächen für Arbeitsplatznutzungen und somit die Ansiedlung von unterschiedlichsten Dienstleistungsarbeitsplätzen (>> Erläuterungsbericht Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Hegi).

Abb. 6 Industriebetrieb an der Sulzerallee



Potenzial Arbeitsplätze und Einwohner/innen

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Industriezonenflächen im Gesamtperimeter der Planungszone zwar leicht reduziert werden. Dies geschieht insbesondere im engeren Umfeld der S-Bahnstation Hegi im Interesse eines neuen dichten Stadtteils mit attraktiven Freiräumen für die dort Arbeitenden und Wohnenden. Durch unterschiedliche Massnahmen werden jedoch im Gegenzug Potenziale zur Schaffung einer grösseren Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen als gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung möglich wäre.

Die Ausschöpfung aller planerisch möglichen Flächenpotenziale schafft im Gebiet der Planungszone die Voraussetzung für insgesamt ca. 10'000 Arbeitsplätze und für ca. 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Kantonale Richtplanung

2.1.1 Gesamtüberprüfung kantonaler Richtplan

Die nachfolgenden Aussagen und Festlegungen für das kantonale Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze entsprechen dem aktuellen Stand der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans (Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012). Die Planungszone Neuhegi-Grüze ist Bestandteil dieses Zentrumsgebiets.

2.1.2 Stadtlandschaft – Dynamik ermöglichen

Winterthur zählt zu den insgesamt vier Stadtlandschaften des Kantons, welche sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik auszeichnen. Diese Stadtlandschaften übernehmen zusammen mit den urbanen Wohnlandschaften eine Schlüsselrolle hinsichtlich des Bevölkerungswachstums. Auf diese Gebiete soll künftig mindestens 80% des Wachstums entfallen. In den Stadtlandschaften befinden sich zudem bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte.

Eine Schlüsselrolle kommt auch der S-Bahn zu. Sie stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar und verknüpft die inner- und ausserkantonalen Zentrumsgebiete miteinander.

2.1.3 Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung

Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung zukommt, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen.

Bei Planungen in den Zentrumsgebieten sind unter anderem folgende Grundsätze wegleitend:

- Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben.
- Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für Zentrumsgebiete deutlich über den in § 49a Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehenen Ausnützungen festzulegen. Mit Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sind die Zentrumsgebiete, auch im Hinblick auf die Freiraumgestaltung, bedarfsgerecht zu strukturieren.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind optimal zu nutzen.
- Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten. Die Erschliessung der Zentrumsgebiete

ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten.

- Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur sind so zu planen und zu projektieren, dass eine zweckmässige Etappierung der Entwicklung der einzelnen Gebiete ermöglicht wird.

Abb. 7 Gesamtüberarbeitung Kantonalen Richtplan, Stand 28. März 2012

 Siedlungsgebiet
Zentrumsgebiet



2.1.4 Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze

Das Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze wird im revidierten kantonalen Richtplan als Entwicklungsgebiet bezeichnet und es werden folgende Entwicklungsziele festgelegt:

- Entwicklung und Verdichtung der bestehenden Strukturen vorwiegend für Industrie und Gewerbe;
- Umstrukturierung des Nahbereichs der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze zu durchmischten städtischen Quartieren.

2.1.5 Kantonale Zentrumsgebiete, Massnahmen

Schliesslich sieht der kantonale Richtplan folgende Aufgabenteilung auf den drei Planungsebenen (Kanton, Regionen, Gemeinden) betreffend der zu erzielenden Massnahmen vor:

Der Kanton unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete durch seine Verkehrspolitik sowie die Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen. Der öffentliche Personenverkehr ist im Einzugsbereich, innerhalb und zwischen den verschiedenen Zentrumsgebieten sachgerecht auszubauen. Die für die einzelnen Zentrumsgebiete massgeblichen Modalsplit-Ziele tragen dem

bestehenden und geplanten Verkehrsangebot sowie den jeweiligen Verhältnissen bezüglich Stausituation, Lärm- und Luftbelastung Rechnung.

Die kantonalen Gebietsausscheidungen sind in den regionalen Richtplänen zu berücksichtigen und bei Bedarf durch differenzierte Nutzungs- und Dichtevorgaben zu ergänzen. Ergänzend können Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung ausgeschieden werden.

Die Zentrumsgebiete sind gemäss den örtlichen Gegebenheiten und Planungsabsichten zu strukturieren und zu etappieren. Bei der Anpassung von Nutzungsplänen sind als Regelfall Lösungen anzustreben, die das Bauen gestützt auf die Grundordnung ermöglichen. Aufgrund des wesentlichen überörtlichen Interesses an der Entwicklung der Zentrumsgebiete sind aber auch die Voraussetzungen für die Ausarbeitung von Sonderbauvorschriften und von Gestaltungsplänen gegeben.

2.1.6 Südostumfahrung gestrichen

Nicht mehr Bestandteil des kantonalen Richtplans ist die Südostumfahrung Winterthur. Bund und Kanton haben sich definitiv für den Ausbau der A1 zwischen den Anschlüssen Töss und Oberwinterthur auf bis zu acht Fahrstreifen entschieden.

2.1.7 Entlastungsstrasse Oberwinterthur

Die „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“ ist eine im kantonalen Richtplan als geplant eingetragene Hauptverkehrsstrasse zur Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets Neuhegi-Grüze. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation wurde die Entlastungsstrasse im Hinblick auf ihre Zweckmässigkeit und ihr ungenügendes Kosten/Nutzenverhältnis durch Bund sehr kritisch beurteilt (Rückstufung in Priorität C). Sie soll deshalb durch eine geänderte Linienführung „Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze“ ersetzt werden. Bis zur Festsetzung der Zentrumserschliessung im kantonalen Richtplan (> Kapitel 5.1.1) ist jedoch der bestehende Richtplaneintrag „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“ weiterhin gültig.

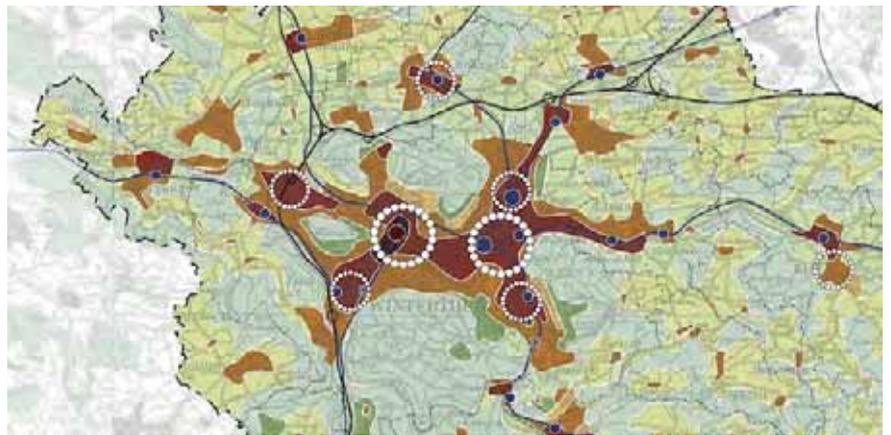
2.2 Regionales Raumordnungskonzept RegioROK

Abb. 8 Auszug aus dem Zukunftsbild, RegioROK



2.2.1 Revision des regionalen Richtplanes

Abgestimmt auf die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans laufen gegenwärtig die Arbeiten zur Revision des regionalen Richtplans. Das regionale Raumordnungskonzept RegioROK ist dazu eine wichtige Basis und zeigt insbesondere, wie sich die Region im Planungszeitraum bis 2030 räumlich entwickeln soll.



2.2.2 Raum für 120'000 Arbeitsplätze

Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) will den Arbeitsplatzanteil auf das Mass des kantonalen Mittels erhöhen. Im Hinblick auf eine Wohnbevölkerung von 200'000 Einwohnerinnen und Einwohnern soll somit Raum für 120'000 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Der Löwenanteil der Arbeitsplätze soll in Gebieten mit hoher oder sehr hoher Dichte zu liegen kommen. Deshalb sollen Umstrukturierungen von reinen Arbeitsplatzzonen zu Misch- oder gar Wohnzonen nur in speziellen Fällen vorgenommen werden. Ein Grossteil dieser neuen Arbeitsplätze soll gemäss RWU in der Stadt Winterthur angesiedelt werden.

2.2.3 Fehlende Flächen für gewerblichindustrielle Betriebe

Aus Sicht der Region besteht für die Expansion bestehender und die Ansiedlung neuer gewerblich-industrieller Betriebe generell wenig Spielraum. Auch das lokal verwurzelte Gewerbe findet nur beschränkt Angebote in den dezentral vorhandenen Mischzonen. Probleme ergeben sich aus der mangelnden Verfügbarkeit des Baulandes sowie dem in Mischzonen zu hohen Landpreis. Wohnen, Dienstleistungen und Verkauf konkurrenzieren die gewerbliche Produktion.

2.2.4 Verkehrsintensive Nutzungen

Verkehrsintensive Nutzungen – namentlich Einkaufsnutzungen – beeinflussen das Verkehrsgeschehen überdurchschnittlich. Das RegioROK hält entsprechend fest, dass Standorte für verkehrsintensive Nutzungen sorgfältig ausgewählt werden müssen.

2.2.5 Kompatibilität zu den übergeordneten Planungen

Die Planungen in Neuhegi-Grüze stehen in Übereinstimmung mit den übergeordneten Zielsetzungen von Kanton und Region. Einzig die Umfeldplanung Hegegi scheint auf den ersten Blick mit den Vorgaben des RegioROK nicht kompatibel zu sein, da im engeren Umfeld der S-Bahn-Station industriell-gewerbliche Flächen zu Mischzonen umgewidmet werden sollen.

Die Industriezonenfläche im Gesamtperimeter der Planungszone wird im Interesse eines neuen dichten Stadtteils mit attraktiven Freiräumen für die dort Arbeitenden und Wohnenden zwar leicht reduziert. Die unterschiedlichen Massnahmen schaffen im Gegenzug aber Potenziale zur Ansiedlung einer grösseren Anzahl an Arbeitsplätzen, als gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung möglich wäre. Die Massnahmen zielen darauf ab, den Standort Neuhegi-Grüze und damit das zukünftige zweite urbane Zentrum, als Ganzes zu stärken (> Kapitel 1.3).

2.3 Kommunale Richtplanung

2.3.1 Siedlungs- und Landschaftsplan

Der kommunale Siedlungs- und Landschaftsplan wurde im Jahr 1998 festgesetzt und genehmigt. Im Bereich der Planungszone sind das Umfeld Bahnhof Grüze, der Bereich nördlich Sulzerallee / östlich Seenerstrasse und der Bereich östlich der Ohrbühlstrasse dem „Baugebiet für Wohnen und / oder Arbeiten, öffentliche Bauten“ zugewiesen. Die übrige Fläche der Planungszone befindet sich im „Baugebiet für Arbeiten, öffentliche Bauten“. Die beiden Areale südlich des Bahnhofs Grüze und das Umfeld des Bahnhofs Hegi (nördlich der Bahngleise / westlich der Ohrbühlstrasse) wurden als Gebiete mit bestehendem bzw. geplante Gleisanschluss bezeichnet.

Zur Zeit der Festsetzung des Richtplanes war fraglich, ob das Zentrum Oberwinterthur die Bedeutung erlangen würde, wie es die kantonale Richtplanung vorsah. Die Bahnstation Hegi wurde erst später realisiert; sie war im Richtplan noch nicht berücksichtigt.

Eine differenzierte Betrachtung und Strukturierung des Gebiets mit unterschiedlichen Siedlungs- und Erholungsgebieten sowie die Überprüfung der Gleisanschlussgebiete auf Richtplanstufe sind aufgrund der aktuellen Entwicklung und der realisierten Bahnstation Hegi notwendig.

Abb. 9 Kommunaler Richtplan Siedlung und
Landschaft

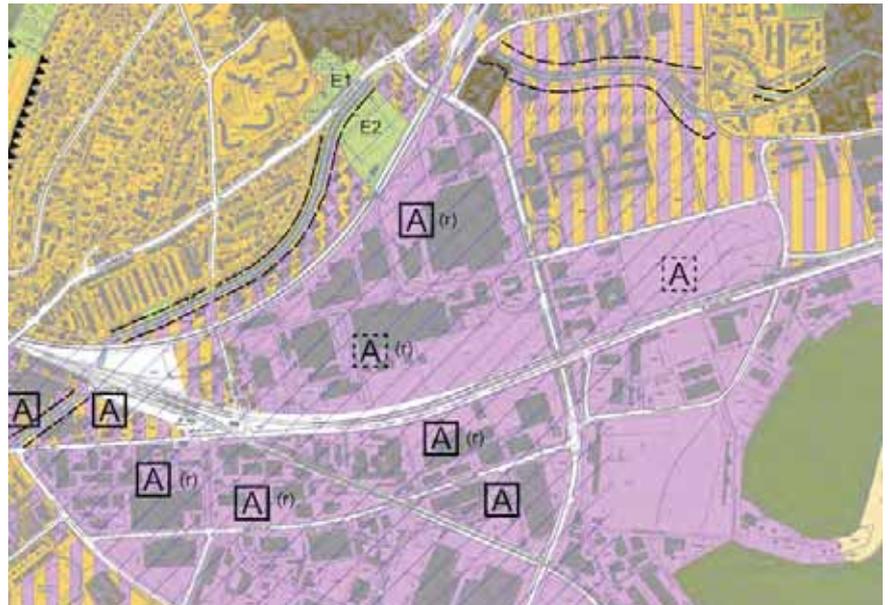


Abb. 10 Ursprüngliche Linienführung Buslinie 31103 vor Revision 2011



2.3.2 Verkehrsplan öffentlicher Verkehr

Bereits im Richtplan 1998 wurde mit dem Planeintrag Nr. 31103 die Erschliessungsabsicht mit einer Buslinie von der St. Gallerstrasse über die Sulzerallee zur Ohrbühlstrasse bekundet. Der entsprechende Planeintrag wurde im Rahmen der Teilrevision 2009 konkretisiert. Der Grosse Gemeinderat hat am 29. August 2011 die Buslinienführung direkt an den Bahnhof Grüze verlegt und damit die behördenverbindliche Grundlage für die Querung Grüze gelegt.

Im regionalen Richtplan sind für den Schienenverkehr zwei Anschlussgleise eingetragen. Das bestehende Anschlussgleis ab Bahnhof Oberwinterthur erschliesst den nördlich der Sulzerallee gelegenen Teil der Industriezone. Die Gleisanlagen werden aktuell nicht mehr betrieben. Beim Bahnhof Grüze besteht ein Eintrag für ein geplantes Anschlussgleis, für eine entsprechende Realisierung bestand jedoch nie Bedarf. Der Eintrag wurde deshalb nicht konkretisiert / umgesetzt.

Im regionalen Richtplan sind an den Bahnstationen Grüze (geplant 250 Abstellplätze, vorhanden ca. 100) und Hegi Bike-and-Ride-Anlagen sowie am Bahnhof Grüze zusätzlich eine Park-and-Ride-Anlage (geplant 15 Parkplätze, vorhanden ca. 60) bezeichnet. Aufgrund dieser Festlegungen besteht insbesondere im Bereich der Veloabstellplätze am Bahnhof Grüze grosser Handlungsbedarf.

Abb. 11 Kommunalen Richtplan öffentlichen Verkehrs



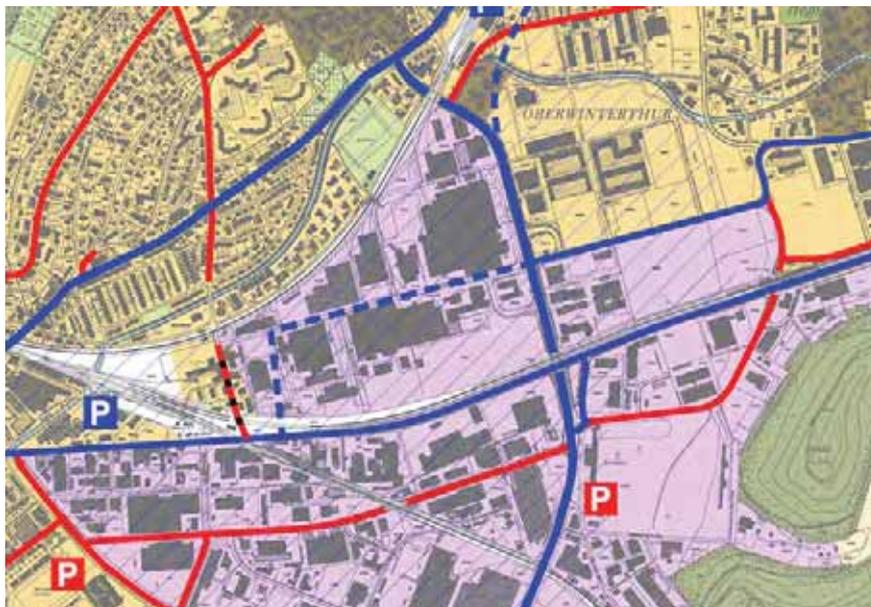
2.3.3 Verkehrsplan Strasse

Die Sulzerallee ist eine regional klassierte Strasse und dient als Rückgrat der strassenmässigen Erschliessung des Gebiets Neuhegi. Sie ist direkt mit der Seenerstrasse (kantonal) verbunden. In den letzten zehn Jahren wurden grosse Investitionen in die strassenseitige Arealerschliessung (Ausbau der Sulzerallee-Ost, Kreisel bei Ohrbühlstrasse, Zusammenschluss mit Seenerstrasse) getätigt. Der westliche Teil der Sulzerallee wurde in den Jahren 2012 und 2013 ausgebaut.

Als Basis der Strassenerschliessung für den südlich der Bahnlinie gelegenen Teil der Planungszone dient die St. Gallerstrasse, die regionale Bedeutung hat.

Das übergeordnete Strassennetz wird mit der Talacker- und der Ohrbühlstrasse (beide kommunal) komplettiert.

Abb. 12 Kommunalen Richtplan Strassen



2.3.4 Verkehrspläne Radrouten und Fuss- und Wanderwege

Im Bereich der Radrouten sowie der Fuss- und Wanderwege bestehen mehrere Richtplaneinträge „geplant“. Insbesondere innerhalb des ehemaligen Sulzerareals (Radrouten Nrn. 31305 und 31306; Fuss- und Wanderwege Nrn. 31427 und 31428) und im Bereich des Bahnhofs Grüze (Radquerung regional und kommunal) besteht Handlungsbedarf in der Umsetzung dieser Massnahmen. Basierend auf den aktuellen Planungen gilt es, das Langsamverkehrsnetz auf Lücken zu überprüfen und stellenweise zu ergänzen.

Abb. 13 Kommunalen Richtplan Radrouten

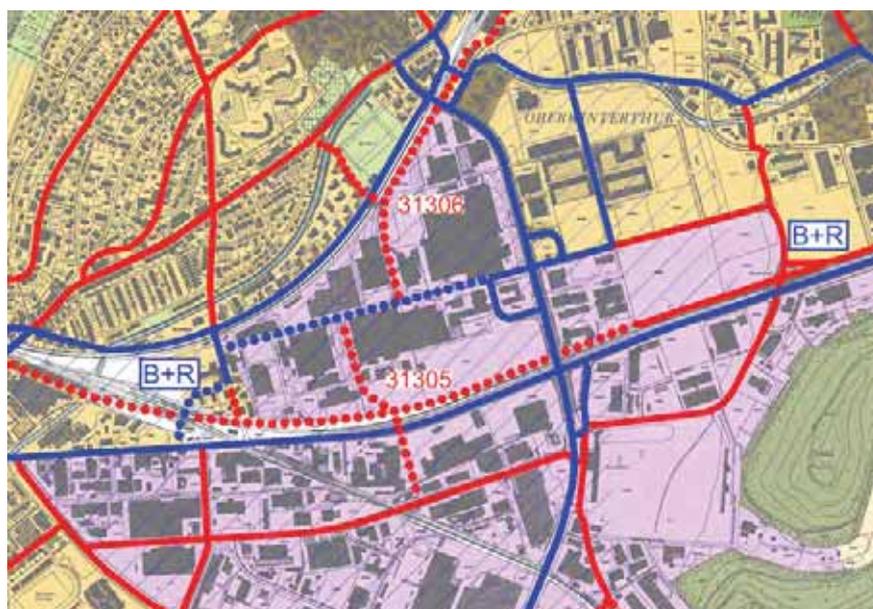
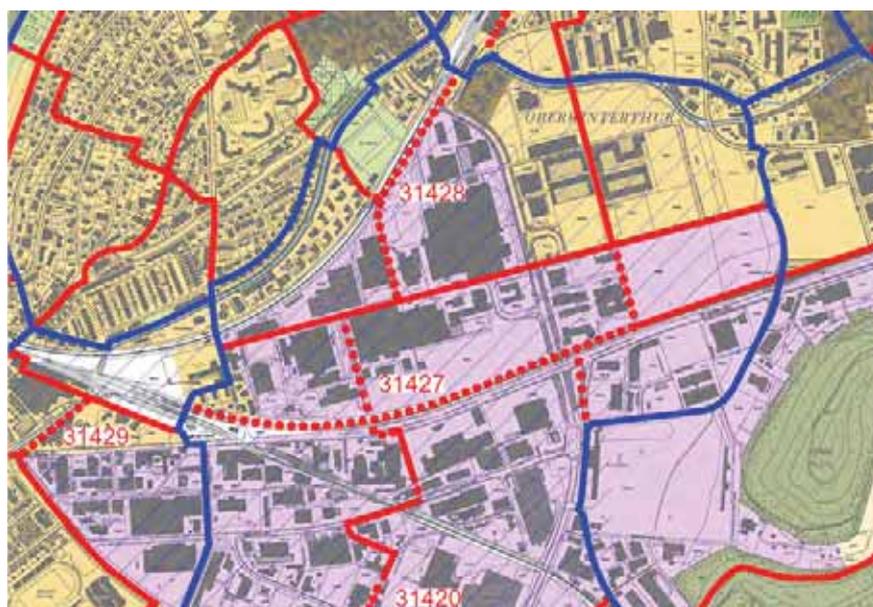


Abb. 14 Kommunalen Richtplan Fuss- und Wanderwege



2.4 Kommunale Nutzungsplanung

2.4.1 Allgemeines

Die bestehenden und geplanten Richtplaneinträge (> Kapitel 2.3) bilden die behördenverbindliche Grundlage für die Erschliessung. Da ein Grossteil des Areals über lange Zeit im Besitz der Firma Sulzer war, wurden nur wenige Richtplanfestlegungen mit den grundeigentümergebundenen Instrumenten der Nutzungsplanung gesichert. Bei Bedarf wurden entsprechende Verträge ausgehandelt. Deshalb bestehen über einen grossen Teil des Industrieareals keine oder nur wenige grundeigentümergebundene Festlegungen zur Sicherung und Umsetzung der baulichen Ausgestaltung des Areals und der für die Gebietsentwicklung notwendigen Infrastrukturanlagen.

2.4.2 Zonierung

Mehrheitlich ist das Gebiet der Planungszone der Industriezone zugewiesen. Analog dem Richtplan Siedlung und Landschaft sind einzig das Umfeld Bahnhof Grüze und der Bereich nördlich Sulzerallee / östlich Seenerstrasse einer Mischnutzung (Zentrumszone respektive Wohnzone mit Gewerbeerleichterung) zugewiesen. Die Zonierung entspricht teilweise nicht den angestrebten Nutzungen und divergiert teilweise auch zu bereits realisierten Nutzungen. So liegen beispielsweise der Eulachpark hauptsächlich in der Zentrumszone anstatt in der Erholungszone und das bestehende Schulhaus „Hegi TMZ“ in der Zentrumszone anstatt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Neben einer differenzierteren Zonierung in den Bahnhofsumfeldern, die gemischt genutzte und dem guten Erschliessungsgrad gerecht werdende dichte Bebauungen ermöglicht, bedarf es also auch der Ausscheidung von entsprechenden Erholungszonen und Zonen für öffentliche Bauten.

Abb. 15 Bestehender Zonenplan



2.4.3 Baulinien

Baulinien dienen in erster Linie der Freihaltung von Land für Infrastrukturbauten der öffentlichen Hand. Sie definieren aber auch den Raum, der für die bauliche Entwicklung / Anordnung von Bauten zur Verfügung steht. Sie sind somit auch ein städtebauliches Element der Planung.

Im ehemaligen Sulzerareal sowie im Umfeld des Bahnhofs Grüze gibt es nur wenige Baulinienfestlegungen. Diese fehlen trotz diverser Richtpläneinträge insbesondere in der Industriezone.

Baulinien bestehen entlang der Sulzerallee-Ost, der Seener-, der Talacker-, der St. Galler-, der Ohrbühl- und des südlichen Teils der Else-Züblin-Strasse.

Abb. 16 Baulinienplan



2.4.4 Vorgaben Lärmschutz

Die in den Bauzonen einzuhaltenden Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutzverordnung LSV sind im Zonenplan festgelegt.

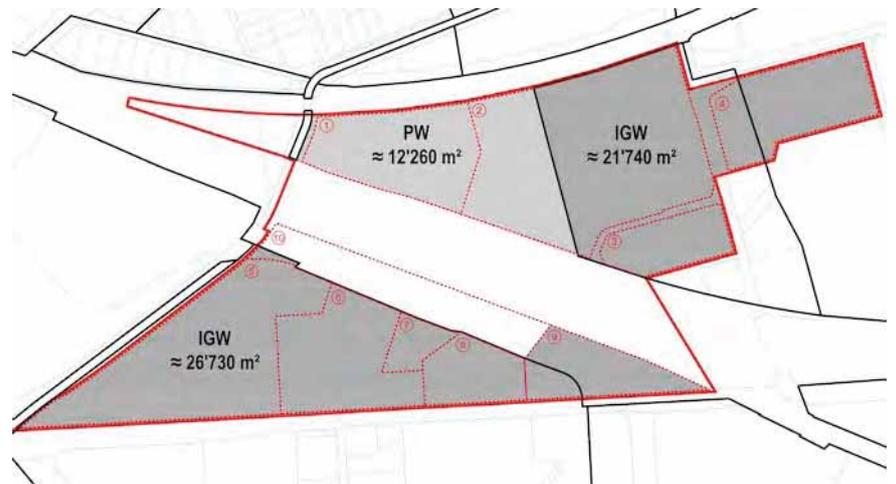
Auf Flächen, welche nach 1985 eingezont oder erschlossen wurden, sind die gegenüber dem Immissionsgrenzwert IGW strengeren Planungswerte PW einzuhalten. Nicht als Ausscheidung einer neuen Bauzone gilt die Umzonung von Bauzonen. Als „erschlossen“ sind alle jene Flächen bezeichnet, welche 1985 entweder bereits überbaut waren oder über eine genügende Erschliessung (Zufahrten, Werkleitungen) verfügten.

Im Umfeld des Bahnhofs Grüze soll das Dreieck zwischen den Gleisen von der Reservezone in die Zentrumszone eingezont werden. Für diese Fläche ist somit der Planungswert einzuhalten (Baufeld 1 und Teilbaufeld 2). Für die Baufelder 3 bis 9 und zwei Drittel des Baufeldes 2 gilt der IGW. Für alle Baufelder gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III.

Abb. 17 Lärmgrenzwerte Grüze:*
 Belastungsgrenzwerte dB(A) nach LSV

(ES III)	Tag	Nacht
PW	60	50
IGW	65	55

* Areale, für die der Immissionsgrenzwert IGW bzw. der Planungswert PW gilt.



Im Umfeld des Bahnhofs Hegi waren alle Flächen bereits vor 1985 eingezont. Hier ist deshalb nur der Erschliessungsstand zu beurteilen. Ein Grossteil vom Umfeld Hegi ist Bestandteil des 1981/1982 genehmigten Quartierplanes Industriezone Hegi. Mit dem Quartierplan wurde die rechtsgenügende Erschliessung des gesamten Bezugsgebiets festgelegt und sichergestellt. Im Quartierplanbericht ist insbesondere festgehalten, dass die Ohrbühlstrasse bereits erstellt ist und die westlich davon gelegenen Parzellen erschlossen sind. Nicht Bestandteil des Quartierplans war das westlich angrenzende Sulzerareal. Diese Fläche war 1985 überbaut. Auf alten Plänen der Firma Sulzer ist ersichtlich, dass verschiedene Werkleitungen durch das Areal führten. Auch dieses Areal ist deshalb als erschlossen zu bezeichnen. Im Umfeld Hegi ist damit ausschliesslich der Immissionsgrenzwert massgebend.

Abb. 18 Lärmgrenzwerte Hegi:*
Belastungsgrenzwerte dB(A) nach LSV

(ES III)	Tag	Nacht
IGW	65	55

* Im Umfeld Hegi gelten die Immissionsgrenzwerte



Inwieweit diese Vorgaben (Immissionsgrenzwert, ES III) eingehalten werden bzw. welche Massnahmen aufgrund von Überschreitungen ergriffen werden müssen, wird in > Kapitel 7.6 Massnahmen Lärmschutz behandelt.

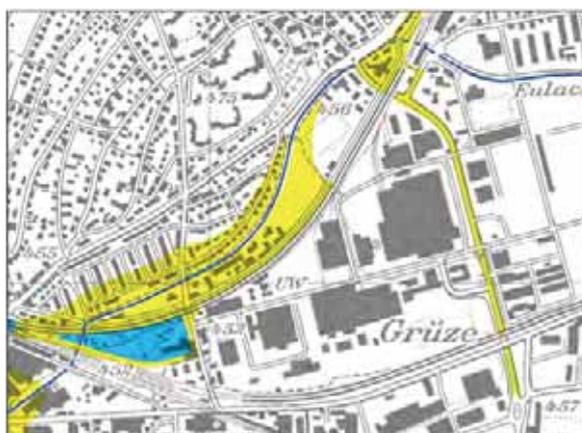
2.4.5 Vorgaben Hochwasserschutz

Grundlage für die Beurteilung der Hochwassergefährdung bildet die Gefahrenkartierung Hochwasser für die Stadt Winterthur aus dem Jahre 2001. Mit dem Bau des geplanten Hochwasserrückhalteraumes Hegmatten wird sich die Gefährdungssituation massiv entspannen. Die Situation nach der Realisierung des Rückhalteraumes liegt vor.

Die Hochwassergefährdung beschränkt sich im Perimeter der Planungszone auf zwei Gebiete, nämlich die Seenerstrasse (Hinweisbereich) sowie das Dreieck zwischen Frauenfelder-, St. Galler Bahnlinie und Talackerstrasse (Gebotsbereich).

Abb. 19 Hochwassergefährdung im Gebiet der Planungszone (Gefahrenkarte 2001)

- Hinweissbereiche
- Gebotsbereich



Die Gefährdung der Seenerstrasse hat für die Planungszone keine Bedeutung. Diese, den Perimeter ohne Anschlüsse querende Verkehrsverbindung, wird bei einem Hochwasser allenfalls kurzzeitig unterbrochen. Das Dreieck zwischen Bahnlinien und Talackerstrasse stellt dagegen eine relevante Gefährdung dar. Es ist davon auszugehen, dass erste Bauten und Anlagen im betroffenen Gebiet nicht vor 2019 realisiert werden und bis dann mit der Umsetzung des Hochwasserrückhalteraumes Hegmatten und der Überarbeitung der Gefahrenkarte zumindest begonnen wurde. Um unnötige Planungsarbeiten zu vermeiden, ist zum jetzigen Zeitpunkt auf aufwendige Abklärungen bzw. grundeigentümerverbindliche Anpassungen des Gestaltungsplans Umfeld Grüze zu verzichten. Falls die Gefährdung wider Erwarten bestehen bleiben sollte und entsprechende dauerhafte Objektschutzmassnahmen nötig werden, ist als Rahmenbedingung für die im Gestaltungsplan vorgeschriebenen Konkurrenzverfahren die Hochwassersituation vertieft zu analysieren. Dabei muss es sich zumindest in blauen Zonen um permanente Massnahmen handeln. Mobile Objektschutzmassnahmen könnten allenfalls in gelben Zonen zur Anwendung gelangen. Die Analyse der Gefährdungssituation und die Definition der allenfalls notwendigen Massnahmen haben in Absprache mit dem AWEL zu erfolgen.

3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

3.1 Zusammenfassung

3.1.1 Grundsätzliche Überlegungen

Das Gebiet Neuhegi-Grüze ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete Winterthurs. Die Entwicklung soll abgestimmt auf die Vorgaben des kantonalen Richtplans und des städtischen Gesamtverkehrskonzepts erfolgen, so dass einerseits der Industrie- und Produktionsstandort erhalten und gestärkt wird, die notwendigen Arbeitsplätze geschaffen werden und die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes sichergestellt wird. Andererseits bieten die künftig sehr gut mit ÖV und Fuss- und Veloverkehr (= Langsamverkehr, LV) erschlossenen Umfelder der Bahnstationen Grüze und Hegi einzigartige Voraussetzungen, dass sich diese Gebiete zu durchmischten städtischen Quartieren mit kurzen Wegen und hochwertigen Freiräumen entwickeln können. Die vorhandenen und ausbaubaren Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind beschränkt. Nicht nur die Stadt, sondern auch die Betriebe vor Ort haben deshalb ein vitales Interesse, dass ein sehr hoher Anteil der künftigen Personenbewegungen ins und aus dem Gebiet der Planungszone mit dem ÖV und dem LV erfolgen kann. Dadurch können die Strassenkapazitäten geschont werden und stehen dem Gewerbe, das auf diese Kapazitäten angewiesen ist, zur Verfügung. Dazu sind gemeinsame Anstrengungen aller Partner (Kanton, Stadt, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, bestehende und künftige Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe) notwendig, und es gilt, nachfolgende, in > Kapitel 3.4 ff genauer beschriebenen Massnahmen („Stellschrauben“) zum Nutzen aller konsequent umzusetzen.

Für die Steuerung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelwahl stehen der Stadt und den Grundeigentümerschaften folgende „Stellschrauben“ zum Verfügung:

- Ausschluss von Stark Verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) wie Einkaufszentren und Fachmärkten;
- Beschränkung des Anteils an Dienstleistungen und Verkaufsnutzungen in den Industriezonen;
- Bereitstellung von Verkehrsangeboten (ÖV) und Infrastrukturmassnahmen (ÖV, MIV und LV); wesentliche Massnahmen sind die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (MIV), der ÖV-Hochleistungskorridor mit der Querung Grüze sowie Verbesserungen beim Langsamverkehr (Velobahn, Ausbau-Fussweg und Velonetz);
- Festlegung der Nutzungen im Rahmen der Bau- und Zonenordnung; Verpflichtung zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten zur Entwicklung der Areale in den Umfeldern Grüze und Hegi;
- Festlegung des Parkplatzangebotes und Bewirtschaftung des Parkraums;
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (u.a. Beschränkung der Verkehrsmenge mittels Dosierung, Fahrtenmodelle, autoarme Nutzungen).

Die aktuelle Bau- und Zonenordnung (BZO) lässt in den Industriezonen Dienstleistungsnutzungen uneingeschränkt zu. Verkaufsnutzungen sind nicht spezi-

ell geregelt und daher ebenfalls uneingeschränkt möglich. Dass eine Entwicklung in Richtung Dienstleistungen und Verkauf, welche die Industrie- und Gewerbenutzungen stark konkurrieren und zum Teil auch verdrängen würde, nicht stattgefunden hat, ist auf die Interessen der ehemaligen und bestehenden Grundeigentümerschaften im Gebiet der Planungszone zurück zu führen. Es besteht in der heutigen Situation unter den gegebenen Rahmenbedingungen jedoch keine Gewähr, dass dies auch künftig so bleiben wird. Oder anders ausgedrückt: Ein Festhalten am Bestehenden kann keine ernsthafte Alternative zur angestrebten Entwicklung, welche mit der vorliegenden Planung aufgezeigt und gesichert werden soll, sein. Eine Entwicklung ohne gezielt steuernde Massnahmen läuft Gefahr, innert kürzester Zeit an die Kapazitätsgrenzen des bestehenden Systems zu stossen. Dies wird nachfolgend unter > Kapitel 3.2.4 aufgezeigt.

3.1.2 Wichtigste Erkenntnisse

Unter der Annahme, dass sich die Umfelder der Bahnhöfe Grüze und Hegi zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln, bietet das Gebiet der Planungszone Raum für ca. 4000 Einwohnerinnen und Einwohner und für ca. 10'000 Beschäftigte. Besonders die Anzahl Arbeitsplätze kann sehr unterschiedlich ausfallen, je nachdem welche Grundannahmen zu den zukünftigen Nutzungen getroffen werden. Die Bandbreite erstreckt sich dabei von 8'000 bis über 17'000 Beschäftigte. Das Maximum würde erreicht, wenn sich in den freien Flächen hochkompakte Dienstleistungsunternehmen ansiedeln würden und die Flächen, die durch eher extensive Industriebetriebe genutzt werden, längerfristig weiter verdichtet würden.

Die Auswirkungen unterschiedlicher Entwicklungen auf die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte werden in den Szenarien > Kapitel 3.5 dargestellt. Das Referenzszenario Produktion entspricht dabei der angestrebten Entwicklung mit Massnahmen zur Sicherung des Produktionsstandortes und einer hochwertigen Entwicklung der Bahnhofumfelder Grüze und Hegi zu durchmischten städtischen Quartieren. Das Szenario Büro/Dienstleistungen zeigt eine Entwicklung, bei der die Produktion durch hochkompakte Büro- und Dienstleistungen be- und verdrängt wird. Das Szenario Einkauf zeigt schliesslich eine Entwicklung hin zu Einkaufszentren und Fachmärkten.

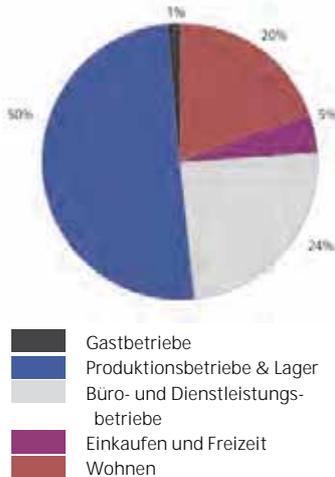
Die heutige Erschliessungsqualität der Planungszone schlägt sich im Modal-Split nieder. Insbesondere der ÖV-Anteil liegt gemäss GVM2007 für ein kantonales Zentrumsgebiet mit 13% auf einem tiefen Niveau. Entsprechend hohe Werte zeigen die MIV-Anteile (55%). Um den Mehrverkehr der künftigen Entwicklung verträglich zu gestalten, muss der MIV-Anteil am Modal-Split stark gesenkt werden. Bereits heute sind in den Spitzenstunden bei den massgebenden Knoten Kapazitätsengpässe und Überlastungen festzustellen. Das Ziel des

sGVK, mittels Förderungen des ÖVs mehr Personen durch die bestehenden Querschnitte bewegen zu können, reicht hier nicht aus. Für die künftige Entwicklung müssen zusätzliche Querschnitte für den ÖV und den LV geschaffen werden. Im sGVK sind dementsprechend Massnahmen eingeplant und im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung beim Bund zur Mitfinanzierung eingegeben.

Es ist davon auszugehen, dass die Personenbewegungen, welche aus dem Gebiet Neuhegi-Grüze nachgefragt werden, in den nächsten 20 Jahren gemäss Szenario Produktion drei bis viermal höher sein werden als im heutigen Zustand. Davon kann nur ein kleiner Teil als MIV abgewickelt werden. Es ist zudem eine Verlagerung von heutigen MIV-Fahrten auf den ÖV und Langsamverkehr notwendig, damit MIV-Fahrten aus neu entwickelten Arealen auf dem übergeordneten Strassennetz verarbeitet werden können.

3.2 Ausgangslage/ politische Vorgaben

Abb. 20 Nutzungsmix des IST-Zustandes. Anteile nach Bruttogeschossflächen. Die Bruttogeschossfläche IST-Zustand beträgt 410'000 m².



3.2.1 Ist-Zustand (Stand Nutzung)

Die Planungszone Neuhegi-Grüze wird heute von über 4'700 Beschäftigten und über 1'300 Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt. Die Gesamtzahl an bestehenden Bruttogeschossflächen beträgt über 410'000 m². Ein Viertel der Bruttogeschossflächen werden durch Büro- und Dienstleistungen belegt, knapp die Hälfte durch Fabrikations- und Lagerflächen und knapp 20% durch Wohnnutzungen. Aufgrund der bestehenden Nutzflächen kann davon ausgegangen werden, dass täglich über 100 Besucherinnen und Besucher sowie rund 14'000 Kundinnen und Kunden das Gebiet Neuhegi-Grüze aufsuchen. Beispielsweise weist das Modell für Maag Recycling rund 1'000 und für den Grossverteiler Lidl rund 1'500 Kundinnen und Kunden pro Tag aus.

3.2.2 Modal-Split Neuhegi-Grüze

Die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner, der Kundinnen und Kunden aber auch der Beschäftigten, die das Gebiet Neuhegi-Grüze frequentieren, ist ein Indikator für die Erschliessungsqualität des Gebietes durch die einzelnen Verkehrsmittel. Ein Blick auf die heutige Situation ergibt gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM2007) folgenden Modalsplit: Der MIV-Anteil beträgt 55%, der ÖV-Anteil 13% und der Anteil Velo- und Fussverkehr LV 32%. Eine andere Auswertung (Mikrozensus 2010) zeigt einen noch höheren MIV-Anteil. Die Zahlen belegen den grossen Nachholbedarf bezüglich ÖV-Erschliessung im Gebiet Neuhegi-Grüze. Für ein kantonales Zentrumsgebiet liegt der ÖV-Anteil des Modalsplits auf einem sehr tiefen Niveau.

3.2.3 Kapazitäten Strassennetz

Das Strassennetz in und um die Planungszone Neuhegi-Grüze ist bereits heute während der Spitzenstunden weitgehend gesättigt. Insbesondere die Knoten Frauenfelder-/Seenerstrasse, St. Galler-/Grüzefeldstrasse und der Ohrbühlkreis (Seener-/Ohrbühl-/Industriestrasse) sind schon heute überlastet. Untersuchungen zeigen, dass der im bestehenden Strassennetz noch vorhandene Optimierungsspielraum (neue Lichtsignalanlagen, Knotenumbauten, Busspuren) benötigt wird, um die heutigen, inakzeptabel grossen Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs abzubauen. Demzufolge stehen während der Hauptverkehrszeiten auf dem bestehenden Strassennetz keine weiteren Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung.

Sofern das Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr aus dem Gebiet der Planungszone und dem Grüzefeld gegenüber heute während der Spitzenstunden zunehmen soll, kann dies nur geschehen, wenn der Verkehr über eine neu zu erstellende Achse, die das bestehende Strassennetz auf Stadtgebiet nicht belastet, abgenommen werden kann, oder wenn ein Teil des heutigen MIV abgebaut werden kann. Diese Aussage gilt auch für die an die heutigen Spitzenzeiten nachfolgenden Stunden: diese werden heute benötigt, um die während der Spitzenzeiten gebildeten Rückstaus abzubauen. Bei einer zeitlichen Ausdehnung der Spitzenstunden müsste zusätzlicher Stauraum für den MIV geschaffen werden, wobei dieser Stauraum so zu platzieren wäre, dass keine neuen Behinderungen für den ÖV entstehen.

Im Unterschied zu den Spitzenstunden bestehen während der Zwischenzeiten durchaus noch Kapazitäten für den MIV. Grob geschätzt bleibt eine Verkehrszunahme werktags zwischen 10 und 16 Uhr und zwischen 20 und 6 Uhr weiter möglich. Daraus folgt, dass insbesondere eine Zunahme beim motorisierten Pendlerverkehr (Berufsverkehr) nicht zu verantworten ist. Eine solche Zunahme muss durch eine konsequente Anwendung aller zur Verfügung stehenden Mittel (Förderung ÖV und LV, Dosierungen MIV, Parkplatzbegrenzungen und -bewirtschaftung, Mobilitätskonzepte, Fahrtenmodelle, autoarme Nutzungen) vermieden werden, soll die Erschliessung des Gebiets weiterhin gewährleistet sein. Verschiedene Schlüsselprojekte aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 (u.a. ÖV-Hochleistungskorridore, Querung Bahnhof Grüze, Velobahnen, Parkplatzverordnung, Verkehrsdosierung) unterstützen diese Stossrichtung. Mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze können ebenfalls Kapazitäten für den MIV zur Verfügung gestellt werden. Die neue Strasse ist auch im Hinblick auf einen langfristigen funktionierenden ÖV wichtig.

Die Zielsetzung des sGVK kann nur durch eine konsequente Umsetzung von Push (druckbasierten)- und Pull (anreizbasierten)-Massnahmen erreicht werden. Verkehrsinfrastrukturmassnahmen allein werden definitiv nicht genügen.

3.2.4 Szenario 0 (ohne Massnahmen)

Das Szenario 0 basiert auf der heutigen Zonierung. Es wird davon ausgegangen, dass ein grosser Teil der nicht überbauten Flächen durch Büro- und Einkaufsnutzungen genutzt wird. Die unmittelbare Umgebung des Bahnhofs Hegi bleibt im Unterscheid zur geplanten Zonierung, welche hier Zentrumszonen und eine viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G vorsieht, in der Industriezone I2. Im Umfeld des Bahnhofs Grüze wird auch mit der heutigen Zonierung eine Verdichtung südlich der Geleise (Zentrumszone Z3) stattfinden, allerdings nicht in dem Masse wie im Rahmen der geplanten Zonierung. Die bestehende Zonierung bietet künftig Platz für rund 3000 Einwohnerinnen und Einwohner und bis zu 20'000 Beschäftigte. Die Gesamtzahl an bestehenden Bruttogeschossflächen steigt auf rund 1'100'000 m² an. Dabei fallen für Einkaufsnutzungen ca. 100'000 m² BGF (10%), für Büronutzungen über 600'000 m² BGF (60%) und für Fabrikation und Lager ca. 150'000 m² BGF (15%) anfallen. Der Ausnutzungsgrad beträgt 86%. Die Personenbewegungen pro Tag würden sich im Vergleich zum heutigen Zustand verfünffachen.

Eine solche, aus Sicht des Industriestandortes Winterthur und aus verkehrlicher Sicht unerwünschte Entwicklung, ist wie bereits erwähnt mit den aktuellen Bestimmungen der BZO möglich.

3.2.5 Zielvorgaben kommunaler Richtplan (Gegenvorschlag Städte-Initiative)

Gemäss kommunalem Richtplan (3 Verkehr, Abs. 2, Teil 1) soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur bis 2025 gemäss den Vorgaben im städtischen Gesamtverkehrskonzept sGVK, mindestens aber um 8%-Punkte gegenüber 2005 erhöht werden. Das sGVK formuliert folgende Modal-Split Ziele: „Im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze sollte mindestens 70% des Neuverkehrs über den ÖV resp. den LV abgewickelt werden.“ Diese Zielsetzung ist sehr ehrgeizig. Einen entsprechenden Modalsplit weist in Zürich das kompakte Areal Sihlcity auf (30% MIV, 50% ÖV, 20% LV: Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Januar 2008), das mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen ist (je zwei Tram- und Buslinien, S-Bahn), einer Fahrtenkontingentierung (8'800 Fahrten/Tag) und einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung unterliegt. Bereits beim kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf in Bern, der von Lage und Ausdehnung her besser mit Neuhegi-Grüze vergleichbar ist, beträgt der MIV-Anteil 43% (ÖV 33%, LV 24%: Verkehrsbericht Stadt Bern, Juni 2012). Der kommunale Richtplan wurde im März 2011 vom Grossen Gemeinderat festgesetzt, die entsprechenden politischen Vorgaben sind somit sehr aktuell.

Gemäss Trendszenario des Gesamtverkehrsmodells (GVM2007) wird sich der ÖV-Anteil bis ins Jahr 2030 markant steigern und der MIV-Anteil wird sich reduzieren. Das Trendszenario des GVM2007 zeigt aber auch, dass die erforder-

liche Verlagerung auf den ÖV und Langsamverkehr allein mit Infrastrukturmassnahmen nicht zu erreichen ist. Es braucht auch zwingend Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen (u.a. Mobilitätskonzepte, Parkplatzverordnung, Verkehrsdosierung). Eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal-Split führt allerdings in absoluten Zahlen nicht unbedingt zu weniger MIV-Fahrten. Da die Gesamtmenge aller Personenbewegungen in Neuhegi-Grüze bis 2030 deutlich zunehmen wird, steigt die MIV-Fahrtzahl an. Umso wichtiger ist es, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln darauf hinzuwirken, dass die Verlagerung der Personenbewegungen Richtung ÖV und Langsamverkehr rechtzeitig erfolgen kann. Die Ausschöpfung all dieser Mittel bedingt auch entsprechende politische Entscheide.

3.2.6 Controlling Neuhegi-Grüze

Im kommunalen Richtplan Verkehr wurde festgelegt, dass die Modal-Split-Anteile kontinuierlich, aber mindestens alle fünf Jahre ermittelt und veröffentlicht werden (3. Verkehr, Absatz 2, Teil 2). Das Gebiet Neuhegi-Grüze wurde für ein entsprechendes Pilotprojekt ausgewählt.

Das Controlling ist die Erfolgskontrolle der städtischen Vorgaben. Die erhobenen Daten und die daraus hergeleiteten Entwicklungen werden den vordefinierten Zielen und Massnahmen gegenübergestellt. Es wird untersucht, ob die Massnahmen umgesetzt worden sind und wie die Massnahmen wirken (Wirkungskontrolle). Allenfalls müssen auch zusätzliche Massnahmen aufgezeigt werden, um Gegensteuer zu geben und die gesteckten Ziele zu erreichen.

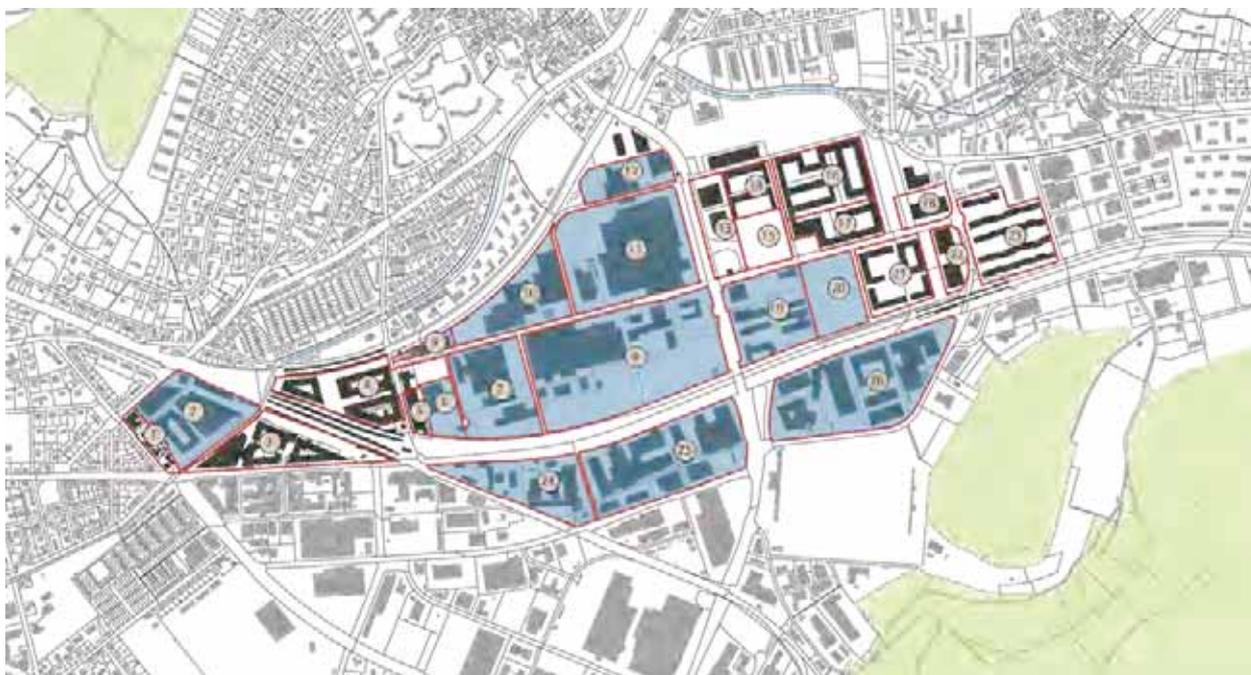
3.3 Berechnungsmodell Verkehrserzeugung

3.3.1 Gebietseinteilung

Das speziell für die Planungszone Neuhegi-Grüze entwickelte und auch für andere Gebiete anwendbare Modell zeigt auf, wie sich die verschiedenen Steuerungsinstrumente ("Stellschrauben") auf die Verkehrserzeugung auswirken (> Anhang A3.1 „Stellschrauben“ Verkehr – Modellberechnungen).

Für die Potenzialberechnungen wurde das gesamte Gebiet in insgesamt 26 Bereiche unterteilt. Für bereits überbaute (Teil-)Bereiche wurde die bestehende Anzahl Arbeitsplätze bzw. Einwohnerinnen und Einwohner übernommen. Je nach Grösse der jeweiligen Landreserven wurde ein zusätzlicher Entwicklungsspielraum angenommen. Für die noch nicht überbauten Bereiche wurden die Zahlen quantitativ geschätzt.

Abb. 21 Planungszone unterteilt in 26 Baufelder, Industrieaufelder (2, 6-12, 19, 20, 24-26) blau eingefärbt | Datengrundlagen: Vermessungsamt Winterthur, pool Architekten



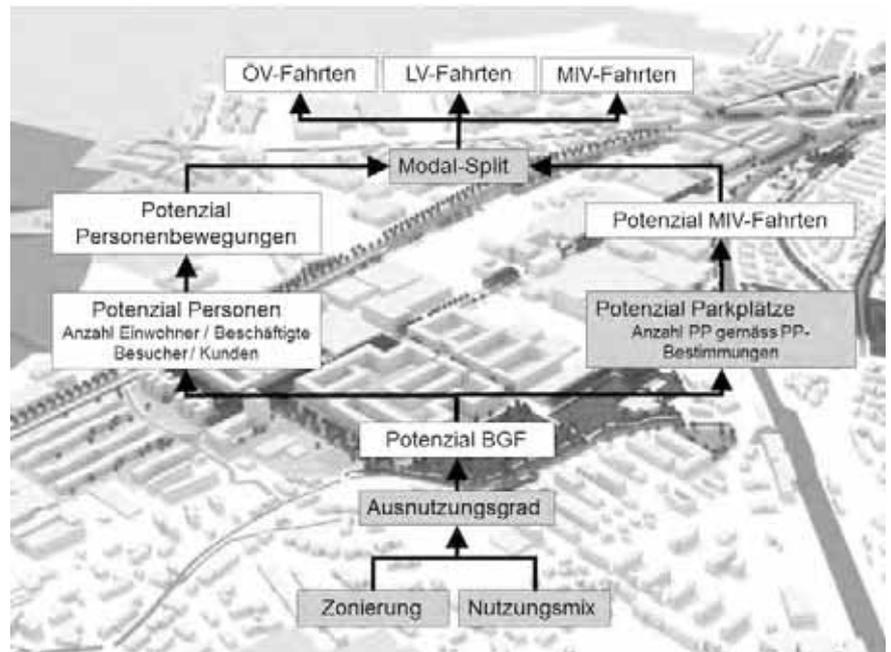
3.3.2 Modellaufbau

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Funktionsweise des Modells. Es handelt sich hierbei um eine Abschätzung mit einer gewissen Abstraktion/Vereinfachung. So sind Betriebsfahrten (Fahrten mit Dienstfahrzeugen, Anlieferung, Entsorgung) nicht enthalten. Zu den impliziten Grundannahmen der gerechneten Szenarien gehört auch, dass die Stadt ihren Handlungsspielraum nicht nur mit den Infrastrukturmassnahmen zugunsten von ÖV, LV und MIV ausschöpft, sondern auch alle Mittel zur Verlagerung des MIV auf den LV und den ÖV (keine Ausnahmen bei der Parkplatzbewilligung, Parkplatzbewirtschaftung, griffige Mobilitätskonzepte, Verkehrsdosierung, restriktive Fahrtenmodelle) konsequent umsetzt.

Abb. 22 Berechnungsmodell im Überblick

Zonierung: z.B. Industriezone I2 mit Baumassenziffer BMZ 9.
Nutzungsmix: z.B. Wohnanteil 50%
Ausnutzungsgrad: z.B. Fabrikhallen (40-60%) haben einen geringeren Ausnutzungsgrad als Bürogebäude (80-100%).
Potenzial BGF: Bruttogeschossfläche (BGF) je Nutzung. BGF aus Zonierung, Nutzungsmix und Ausnutzungsgrad.
Potenzial Personen: z.B. 1 Einwohnerin pro 60m² Bruttogeschossfläche (BGF) Wohnen
Potenzial Personenbewegungen: z.B. 1 Einwohner verursacht pro Tag 3 Personenbewegungen
Potenzial Parkplätze: Anzahl Parkplätze aus der Bruttogeschossfläche (BGF) gemäss den Parkplatzbestimmungen (z.B. gemäss der Dienstanweisung)
Potenzial MIV-Fahrten: Anzahl MIV-Fahrten pro Tag je nach Nutzung. z.B. Die Nutzung Einkaufszentrum ermöglicht 12 Fahrzeugfahrten pro Parkplatz und Tag
Modal-Split: Aufteilung der Personenbewegungen auf die Verkehrsmittel (OV, LV und MIV). Anteil MIV wird bestimmt durch das Parkplatzangebot und den daraus resultierenden Fahrten. Der „Überschuss“ muss durch ÖV und LV aufgefangen werden.

> Anhang A3.1/3.2



Die Hauptpfeiler des Modells sind die oben erwähnten „Stellschrauben“. Die Anzahl Personenbewegungen, die aus der Nutzung hervorgeht (Potenzial Nutzung) wird dabei mittels Annahmen bezüglich Modal-Split auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt. Die resultierende Anzahl MIV-Fahrten wird mit der Anzahl Fahrten, die aufgrund des Parkplatzangebots möglich ist (Potenzial Parkplätze), abgeglichen. Sind aufgrund der beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes Einschränkungen bei den Parkplätzen notwendig, wirken diese als „limitierender Faktor“, so dass ein Teil der betroffenen Personenbewegungen nicht in Form von MIV-Fahrten abgewickelt werden kann. Zentral ist somit die Frage, wie mit den theoretisch „überschüssigen“ MIV-Personenbewegungen insbesondere in den Spitzenstunden umgegangen wird. Damit werden die ursprünglich angenommenen Modal-Split-Werte wiederum verändert. Die Abschätzung der künftigen ÖV-Personenbewegungen bildet gleichzeitig eine wichtige Eingangsgrösse für die ÖV-Angebotsplanung.

3.4 „Stellschrauben“ Verkehr

Für die Steuerung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelwahl stehen der Stadt und den Grundeigentümerschaften verschiedene, nachfolgend beschriebene Massnahmen („Stellschrauben“) zur Verfügung. Es handelt sich dabei um Massnahmen, welche direkten Einfluss auf die künftigen Nutzungen

nehmen (Ausschluss von Einkaufszentren oder Fachmärkten, Beschränkung von Dienstleistungen und Büro; Planungen in dem Umfeldern der Bahnhöfe Hegi und Grüze) sowie um die Massnahme Parkplatzangebot. Die Einflussmöglichkeiten über das Bereitstellen von Verkehrsinfrastrukturen gemäss sGVK (u.a. ÖV-Hochleistungskorridor mit der Querung Grüze, Zentrumserschliessung MIV, Velobahn/Ausbau Velonetz, Parkplatzverordnung, Parkplatzbewirtschaftung, Mobilität in Unternehmen [MIU]) werden in > Kapitel 3.7 beschrieben.

3.4.1 Stellschraube Ausschluss SVN

Studie Stark Verkehrserzeugende Nutzungen SVN

Als Stark Verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen und ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen generieren. Als SVN werden somit Einkaufs- und Freizeitzentren sowie Fachmärkte bezeichnet, die mindestens 51 Parkplätze aufweisen, eine bestimmte Anzahl an Fahrten pro Tag erzeugen (10 Fahrten pro 100 m² massgebliche Bruttogeschossfläche) und eine bestimmte Dichte an Parkplätzen aufweisen (mindestens 120 Abstellplätze pro Hektare massgebliche Grundfläche). Wohnnutzungen und Arbeitsplatzbetriebe gehören generell nicht zu den SVN.

Diese Definition stützt sich auf Vorgaben des Kantons bzw. die vorgesehene Revision des PBG.

SVN sollen nicht mehr flächendeckend, sondern nur noch an dafür geeigneten Standorten zugelassen werden. Die vom Stadtrat am 4. April 2012 zustimmend zur Kenntnis genommene Studie ist Basis für die Festlegung von Eignungsgebieten im regionalen und allenfalls kommunalen Richtplan (Positivplanung) bzw. für den Ausschluss von SVN in dafür nicht geeigneten Gebieten (Negativplanung), insbesondere in der Planungszone Neuhegi-Grüze.

Als Fazit der Studie kann festgehalten werden, dass die Stadt Winterthur bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung aufweist und daher weitere SVN nur zurückhaltend zugelassen werden sollen.

Ausserhalb dieser Eignungsgebiete sollen SVN nur in Sonderfällen und aufgrund von übergeordnetem, öffentlichem Interesse mittels Gestaltungsplan erlaubt werden. Im Rahmen des Gestaltungsplans ist ein Mobilitätskonzept zu verlangen.

Die Resultate der Studie sind im Rahmen der Arbeiten zur Revision des regionalen Richtplans mit der RWU zu konsolidieren. Die Positivplanung von SVN, d.h. die Festlegung von Standorten, wo SVN ohne zusätzliche Planungsverfahren möglich sein sollen, erfolgt grundsätzlich auf der Ebene der Region (mit Festsetzung durch den Kanton). Ein erfolgreicher Abschluss der Planungszone bedingt jedoch, dass bereits vorgängig grundeigentümerverbindliche Festlegungen zu den SVN im Gebiet Neuhegi-Grüze getroffen werden.

Ausschluss von SVN im Gebiet der Planungszone

Für das Gebiet der Planungszone werden SVN ausgeschlossen und Verkaufsnutzungen grundsätzlich eingeschränkt bzw. nur an klar definierten Passantenlagen (teilweise entlang den Haupterschliessungsachsen Sulzerallee, Else-Züblin-Strasse etc.) und in den Umfeldern der Bahnhöfe Hegi und Grüze zugelassen.

Im Umfeld des Bahnhofs Grüze werden SVN ebenfalls ausgeschlossen. Aufgrund der Zentrumsfunktion des Bahnhofs und des künftig zu erwartenden Publikumsverkehrs sind publikumsintensive Nutzungen, die hauptsächlich mittels ÖV und Langsamverkehr abgewickelt werden, hingegen explizit erwünscht. Die Stellschraube Ausschluss SVN kommt in den Szenarien Produktion (> Kapitel 3.5.1) sowie Büro/Dienstleistungen (> Kapitel 3.5.2) zur Anwendung bzw. im Szenario Einkauf (> Kapitel 3.5.3) nicht zur Anwendung.

3.4.2 Stellschraube Nutzungsdifferenzierung Industriezonen

Ausgangslage

Gemäss Art. 59 Abs.1 lit. d) BZO sind Dienstleistungsnutzungen in allen Industriezonen unbeschränkt zulässig. Verkaufsnutzungen sind nicht speziell geregelt und daher ebenfalls uneingeschränkt möglich.

Das Gebiet Neuhegi-Grüze ist geprägt durch moderne Produktionsbetriebe, welche oftmals in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen. Betriebsunabhängige Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen werden künftig die industriell-gewerbliche Produktion verstärkt konkurrieren.

Gemäss kantonalem Richtplan (aktueller Stand der Revision) sollen im Entwicklungsgebiet Oberwinterthur/Grüze die bestehenden Strukturen vorwiegend für Industrie und Gewerbe entwickelt und verdichtet werden, während die Nahbereiche der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze sich zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln sollen.

Bezogen auf das Gebiet Neuhegi-Grüze sind die aktuellen Bestimmungen der BZO auf industrielle und produktionsorientierte Nutzungen ausgerichtet. Nur so lassen sich die hohen Dichten der Industriezone I2 mit einer Baumassenziffer BMZ 9 begründen. Für reine Dienstleistungsnutzungen sind solche Dichten zumindest aus Sicht der damit verbundenen Verkehrserzeugung eindeutig zu hoch.

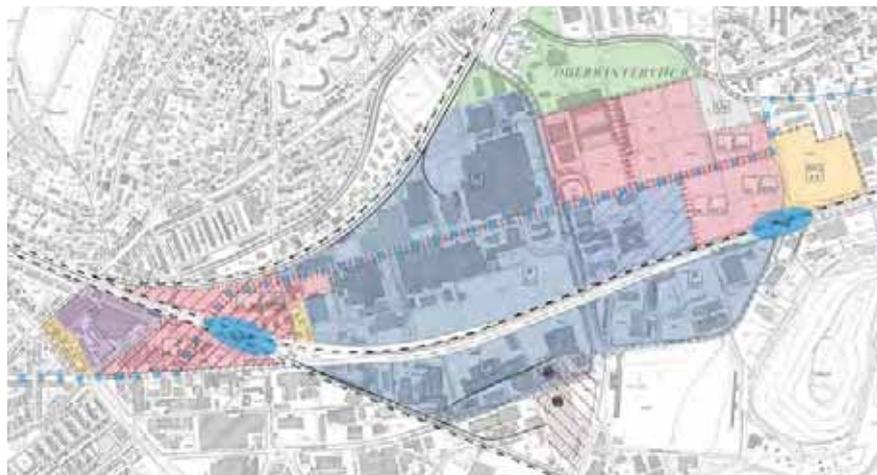
Für das Gebiet der Planungszone wird deshalb eine Nutzungsdifferenzierung der Industriezonen angestrebt.

Nutzungsdifferenzierung in den Industriezonen

Diese Industrieareale innerhalb der Planungszone sollen schwerpunktmässig der Produktion vorbehalten bleiben (für mässig bis stark störende Betriebe). Darunter fallen herkömmliche Industrie- und gewerbliche Produktionsbetriebe sowie moderne Produktionsbetriebe, die oftmals in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen.

Betriebsunabhängige Dienstleistungsnutzungen sollen auf maximal 20% der zulässigen Baumasse beschränkt werden. Läden bis 1000 m², Restaurant, Kiosk, Hotel- und Freizeitnutzungen sind bevorzugt an Passantenlagen zulässig. Weitere Verkaufsflächen sind nur zulässig, sofern diese mit der örtlichen Produktion in direktem Zusammenhang stehen.

Abb. 23 Nutzungsdifferenzierung Industriezonen
[Legende und Details in Anhang A4]



Die Nutzungsdifferenzierung ist in > Anhang A4 detailliert beschrieben.

Die Stellschraube Nutzungsdifferenzierung Industriezonen kommt in den Szenarien Produktion (> Kapitel 3.5.1) sowie Einkauf (> Kapitel 3.5.3) zur Anwendung bzw. im Szenario Büro/Dienstleistungen (> Kapitel 3.5.2) nicht zur Anwendung.

3.4.3 Stellschraube Parkplatzangebot und -bewirtschaftung

Ausgangslage und Ziele

Die Notwendigkeit einer Revision der Parkplatzverordnung (PPVO-W) wurde bereits in verschiedenen strategischen Planungsinstrumenten wie dem städtischen Gesamtverkehrsprojekt (sGVK), dem kommunalen Richtplandtext, Teil Verkehr (Gegenvorschlag Städte-Initiative) sowie dem städtischen Massnahmenplan Luftreinhaltung (MPL) erkannt. Mit der Revision soll ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung der dort formulierten zentralen verkehrspolitischen Anlie-

gen geleistet werden. Zudem ist die PPVO-W eine wichtige Massnahme, um auch langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz zu gewährleisten.

Die bestehende und geplante ÖV-Erschliessungsqualität und die Konflikte aufgrund von Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz müssen im Rahmen der künftigen Planungs- und Bewilligungspraxis weit konsequenter mitberücksichtigt werden. Besonders dringlich ist eine Regelung zu Verkehr und Parkierung im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze.

Solange keine rechtsgültige neue PPVO vorliegt, stützen sich die Berechnungen weiterhin auf die kantonale Wegleitung bzw. die städtische Dienstanweisung (2011). Die Dienstanweisung unterscheidet sich nicht grundlegend von der PPVO-W und kann für die Planungszone bereits jetzt angewendet werden. Ein neues wichtiges Element in der PPVO-W für die Verkehrslenkung bzw. Verkehrsverminderung ist die Bewirtschaftungspflicht der öffentlich zugänglichen Parkplätze. Als öffentlich zugängliche gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen.

Nachfolgend werden die drei Instrumente zur Berechnung des Parkplatzangebotes sowie die Handhabung des ÖV-Güteklassenplans kurz beschrieben:

– Parkplatzverordnung (PPVO-W)

Die städtische Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1986 ist veraltet und wird nicht mehr angewendet. Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und anderen übergeordneten Planungen wurde die Grundlage für eine zeitgemässe Verordnung geschaffen. Mit der neuen PPVO-W will der Stadtrat für die baurechtliche Planung der Parkplätze Rechtssicherheit schaffen und den vielfältigen Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen.

Der Grosse Gemeinderat und der Bezirksrat verlangen vom Stadtrat, die Revision der Abstellplatzverordnung aus dem Jahr 1986 unverzüglich in die Wege zu leiten. Die öffentliche Mitwirkung im Sommer 2012 zum Entwurf der neuen Parkplatzverordnung führte zu einer regen Beteiligung und kontroversen Stellungnahmen. Der Verordnungsentwurf wurde aufgrund der Einwendungen und der kantonalen Vorprüfung überarbeitet und soll im Herbst 2013 dem Grossen Gemeinderat zur Beratung und Festsetzung überwiesen werden. Wichtigste Inhalte der PPVO-W: Je besser die ÖV-Erschliessung, desto weniger Parkplätze. Regelung für Fahrtenmodelle, Mobilitätskonzepte und autoarme Nutzungen. Sie schafft zudem die gesetzliche Grundlage für eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen.

– Kantonale Wegleitung

Die Gerichte haben im Rahmen der Überprüfung von Baubewilligungen mit Umweltverträglichkeitsprüfung die Kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen als anwendbar erklärt – auch in

Winterthurer Fällten. Aus Gründen der Rechtsgleichheit wird die Kantonale Wegleitung als Grundlage für alle Parkplatzberechnungen genommen. Sie wird für die Berechnung der Parkplätze im Baubewilligungsverfahren solange angewendet bis die PPVO-W in Kraft tritt.

– Dienstanweisung 2011

Die städtische Dienstanweisung vom 2. Februar 2011 gibt der Verwaltung klare Vorgaben in Bezug auf die Anwendung der Kantonalen Wegleitung, was die Gleichbehandlung aller Baugesuche gewährleistet. Mit der Dienstanweisung wurden bereits massgebende inhaltliche Weichen gestellt, um besser auf die Verkehrsprobleme als Folge der Zunahme des MIV – insbesondere auf den Hauptachsen – reagieren zu können. Die Inhalte der neuen Dienstanweisung sind im Wesentlichen in den Entwurf der PPVO übernommen worden.

ÖV-Güteklassenplan (Bestandteil der PPVO-W)

Die ÖV-Güteklassen werden einheitlich nach kantonalen Vorgaben berechnet. Gemäss kantonaler Wegleitung (Tabelle 2, Fussnote 1) sind geplante ÖV-Ergänzungen und vorgesehene Angebotsverbesserungen bereits mit zu berücksichtigen. Da im Entwicklungsgebiet grosse Investitionen in den ÖV vorgesehen sind, die eine deutliche Verbesserung der Erschliessung schaffen, ist deren Berücksichtigung zweckmässig. Bis die angestrebte ÖV-Erschliessung umgesetzt ist, sind als Übergangslösung die Anzahl Parkplätze gemäss heutiger ÖV-Erschliessung möglich (> Abb. 24, schraffierte Gebiete). Der weitere Handlungsspielraum der Stadt begrenzt sich auf die Berücksichtigung von topographischen und zonenrechtlichen Gegebenheiten sowie auf die Berücksichtigung von Einträgen im kommunalen Richtplan.

Der ÖV-Güteklassenplan dient als Grundlage zur Parkplatzberechnung bei Baugesuchen (gemäss Dienstanweisung des Stadtrats vom 2. Februar 2011).

Abb. 24 ÖV-Güteklassenplan
Basierend auf:
– Busfahrpläne Sommer 2012
– Bahnfahrpläne inkl. 4. Teilergänzung
– Hauptausrichtung Hauptbahnhof bzw.
Endhaltestelle Regiobus
– Durchschnittliches Kursintervall:
Montag bis Freitag, 6 – 20 Uhr

ÖV-Güteklassen



Haltestellenkategorien
bestehenden Haltestellen



geplante Haltestellen



Die schraffierten Flächen berücksichtigen die geplanten Haltestellen.



Bestimmung Parkplatzangebot im Baubewilligungsverfahren

Die Berechnung der Anzahl Parkplätze erfordert zwei Schritte: In einem ersten Schritt wird der so genannte Grenzbedarf berechnet. Je nach Nutzung (z.B. Wohnen oder Verkaufsgeschäfte) und Benutzergruppe (z.B. Bewohnerinnen und Bewohner sowie Kundinnen oder Kunden) wird für eine bestimmte Geschossfläche eine unterschiedliche Anzahl von Parkplätzen ausgewiesen. In einem zweiten Schritt wird der Grenzbedarf um einen Faktor, welcher die Güte der ÖV-Erreichbarkeit widerspiegelt, reduziert und so der massgebliche Bedarf ermittelt.

3.4.4 Wirkung der Stellschraube Parkplatzangebot- und bewirtschaftung

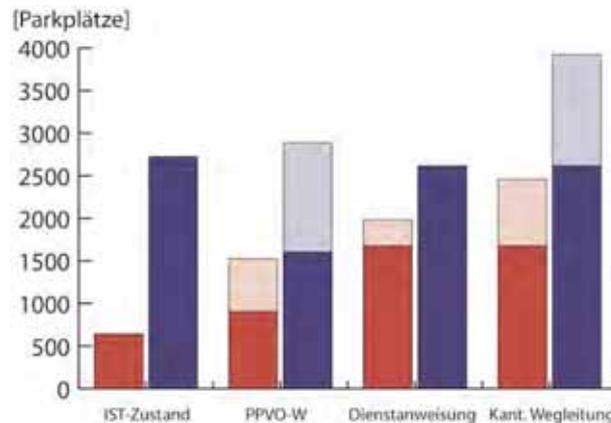
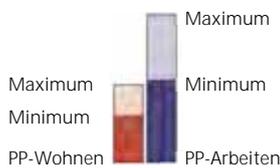
Allen nachfolgenden Szenarien (> Kapitel 3.5) ist die „Stellschraube“ Parkplatzangebot zu Grunde gelegt.

In den Berechnungen wird davon ausgegangen, dass die Anzahl bewilligungsfähiger Parkplätze im ganzen Perimeter gemäss PPVO-W neu festgelegt wird. Für bereits realisierte Parkplätze gilt die Bestandesgarantie. Der „Überschuss“ an Parkplätzen, die nach „alter“ Berechnungsmethode bewilligt worden sind, wird erst langfristig – zu einem Zeitpunkt, wo die Infrastrukturanlagen zur Verbesserung von ÖV und LV bereits erstellt sind – abgebaut. Diese Annahme ist nicht unproblematisch. Es kann durchaus sein, dass gerade Nut-

zungen mit einem grösseren Parkplatzüberhang noch länger bestehen. Dies hätte deutlich höhere Parkplatzzahlen und damit ein spürbar höheres MIV-Aufkommen zur Folge.

Die Parkplatzzahlen beinhalten keine Parkplätze auf öffentlichem Grund (wie beispielsweise PP entlang von Strassen oder Park & Ride-Parkplätze), sondern nur Parkplätze auf privaten Baugrundstücken. Zudem gehören beim IST-Zustand Parkplätze aus dem Schichtbetrieb und Parkplätze für Betriebsfahrzeuge dazu. Diese doch erhebliche Anzahl von Parkplätzen (bei Schichtbetrieben wird die Parkplatzzahl um bis zu einem Faktor 1.5 erhöht) werden in den jeweiligen Szenarien (noch) nicht wiedergegeben. Die in der PPVO-W vorgesehene Bewirtschaftungspflicht der öffentlichen zugänglichen Parkplätze trägt auch zu einer Veränderung des Modalsplits bei.

Abb. 25 Stellschraube Parkplatzangebot. Szenario Produktion inkl. MIV- und ÖV-Infrastrukturmassnahmen



Die Resultate der Berechnungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner (rote Balken) belaufen sich bei vollständigem Ausbau für das gesamte Gebiet auf minimal 900 (PPVO) und maximal 2000 (Dienstanweisung).

Das maximale Parkplatzangebot für das Gebiet Neuhegi-Grüze gemäss PPVO ist um 5% tiefer als gemäss Dienstanweisung.

Die Gesamtzahl der Parkplätze von Beschäftigten sowie Kundinnen und Kunden ist bei PPVO um ca. 10% höher als bei der Dienstanweisung. Diese Differenzen gründen auf der unterschiedlichen Berechnung des Grenzbedarfs. In der Überarbeitung der PPVO-W (anlässlich der öffentlichen Vernehmlassung) wird aufgrund der Stellungnahme des Kantons voraussichtlich wieder der Grenzbedarf der Dienstanweisung verwendet. Die Bandbreite der PPVO-W kommt (zumindest zum heutigen Zeitpunkt) nicht zum Tragen, weil die Industriebetriebe gegenwärtig die ihnen zustehenden Parkplätze voll ausschöpfen.

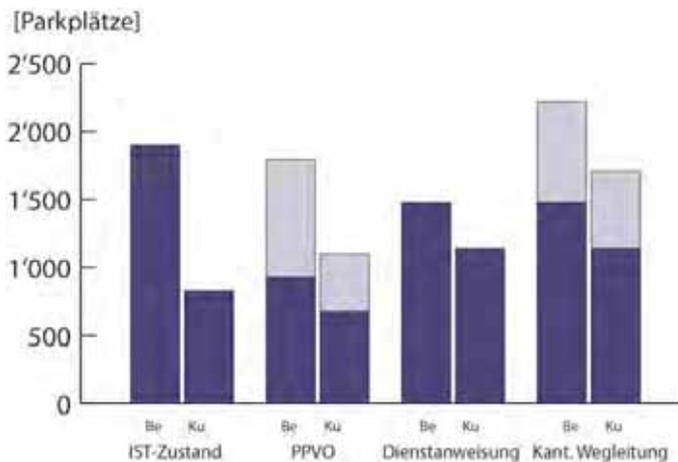
Vor Inkrafttreten der Dienstanweisung wurden deutlich mehr Parkplätze bewilligt, als heute zulässig wären. Verglichen mit diesen Hochrechnungen ist

Abb. 26 Stellschraube Parkplatzangebot, Parkplätze für die Arbeitsnutzung
 Arbeits-Parkplätze entsprechen den Parkplätzen von Beschäftigten sowie Kundinnen und Kunden



Be: Beschäftigte
 Ku: Kunden

Szenario Produktion inkl. MIV- und ÖV-
 Infrastrukturmassnahmen



der aktuelle Bestand (Stand 2011) im nur teilweise überbauten Gebiet der Planungszone bereits sehr hoch. Dieser beläuft sich auf insgesamt 2'700 Parkplätze für Beschäftigte und Kundinnen. Geschätzte 250 Parkplätze für Betriebsfahrzeuge und Schichtarbeitsplätze sind hier mit eingerechnet.

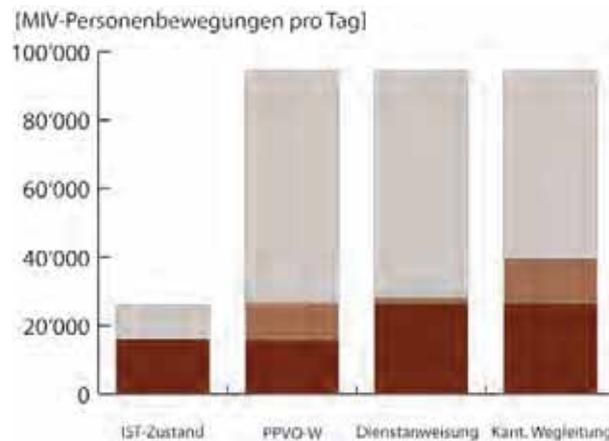
Diese altrechtlichen Parkplätze sind im Bestand geschützt. Bei neubauähnlicher Umgestaltung werden aber die neuen Werte zur Anwendung kommen, womit sich nur sehr langfristig der Bestand der früher bewilligten Parkplätze reduzieren wird.

Da ein Kundenparkplatz je nach Nutzung bis zu viermal mehr Fahrten pro Tag generieren kann als ein Parkplatz für Beschäftigte, ergeben sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Anzahl Personenbewegungen pro Tag. Betrachtet man allerdings die Spitzenstunden, ist die Anzahl Beschäftigten-PP bzw. die Anzahl Personenbewegungen der Beschäftigten entscheidend, da sich der Kundenverkehr eher über den ganzen Tag verteilt und die Fahrten der Beschäftigten in den problematischen Spitzenstunden anfallen.

Abb. 27 Stellschraube Parkplatzangebot, MIV- Personenbewegungen pro Tag

Szenario Produktion inkl. MIV- und ÖV- Infrastrukturmassnahmen

-  MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Nutzung und Modal-Split-Annahmen
-  Maximale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
-  Minimale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen



Die Abbildung zeigt die Anzahl MIV-Personenbewegungen. Hier wird die Auswirkung der Parkplatzzahl als „limitierender Faktor“ deutlich. Aufgrund der geplanten Nutzungen und der Modal-Split-Annahmen ergibt sich eine potenzielle Anzahl von MIV-Personenbewegungen (grauer Balken). Die Parkplatzregelungen limitieren die Personenbewegungen (rote Balken) auf knapp 25'000 Bewegungen. Nicht berücksichtigt werden zurzeit zusätzliche Parkplätze bzw. Personenbewegungen aus dem Schichtbetrieb und Betriebsparkplätze bzw. Personenbewegungen aus den Betriebsfahrzeugen. Im Ist-Zustand hingegen sind diese zusätzlichen Personenbewegungen berücksichtigt. Der Überschuss an Personenbewegungen muss entsprechend abgefangen werden.

Arbeits- und Verkaufsflächen haben eine grosse spezifische Verkehrserzeugungsrate (VER). Insbesondere belasten die Beschäftigten das Strassennetz in der Spitzenstunde mehr als der induzierte Verkehr aus Wohnen. Aus fachlicher Sicht müssten daher in der PPVO die maximal zu bewilligenden Parkplätze vor allem bei den Beschäftigten, aber auch bei den Kunden und Kundinnen in diesem Gebiet zusätzlich reduziert werden. Ansonsten wird es schwierig, die Verkehrsproblematik in den Griff zu bekommen und die Zielvorgaben aus dem kommunalen Richtplan zu erfüllen. Mit den bestehenden Parkplatz-Vorgaben besteht die grosse Gefahr, dass die Rückstaus auf dem Strassennetz sowohl von ihrer Länge her, als auch in ihrer zeitlichen Ausdehnung stark ausdehnen. Damit würde nicht nur der ÖV (Stadtbus) stark beeinträchtigt (verlängerte Reisezeiten, verminderte Zuverlässigkeit, Mehrkosten durch zusätzliche Kurse zwecks Halten des Taktes), sondern auch die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Neuhegi-Grüze. Eine solche Entwicklung muss vermieden werden, damit die Zugänglichkeit für die Gewerbe- und Industriebetriebe erhalten bleibt. In diesem Kontext gilt es, eine angemessene Lösung im Spannungsfeld der Verkehrsbewältigung (begrenzte Verkehrskapazität), der Verdichtung nach

innen (erzeugt mehr Mobilität) und der Gebietsentwicklung (Entwicklung nicht hemmen) zu suchen.

3.5 Szenarien

In den nachfolgenden Szenarien werden in einem ersten Schritt die Bruttogeschossflächen nach Nutzungen und daraus die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigten berechnet. In einem weiteren Schritt werden die entsprechenden Personenbewegungen hochgerechnet. Allen Szenarien ist die „Stellschraube Parkplatzangebot“ zu Grunde gelegt, während die „Stellschraube Ausschluss SVN“ und die „Stellschraube Nutzungsdifferenzierung Industriezonen“ in unterschiedlichen Kombinationen wirken. Das Szenario 0 (ohne Massnahmen) wurde bereits in > Kapitel 3.2.4 beschrieben.

Szenarien	Angewandte „Stellschrauben“ (alle Szenarien mit PPVO)
Szenario 0 (Bestehende Zonierung)	Kein Ausschluss SVN Keine Nutzungsdifferenzierung
Produktion (geplante Zonierung)	Ausschluss SVN Nutzungsdifferenzierung
Büro/Dienstleistungen (geplante Zonierung)	Ausschluss SVN Keine Nutzungsdifferenzierung
Einkauf (geplante Zonierung)	Kein Ausschluss SVN Nutzungsdifferenzierung

Bei der Umrechnung von Parkplätzen auf Fahrten gilt es zu beachten, dass die Fahrtenerzeugungsraten pro Parkplatz und Tag je nach Nutzung stark variiert:

- Bei einem Büro-Parkplatz ist mit einer Verkehrserzeugungsraten (VER) von 3 (Beschäftigte) bzw. 5 bis 7 Fahrzeugfahrten (Kundinnen und Kunden) auszugehen.
- Bei einem produktionsbezogenen Parkplatz wird mit einer VER von 3 für Beschäftigte und 3 für Kundinnen und Kunden gerechnet.
- Bei einem Parkplatz, der für Einkaufsnutzungen (SVN) dient, wird mit einer VER von 3 (Beschäftigte) bzw. 12 (Kunden) gerechnet.
- Insbesondere muss auch beachtet werden, dass je nach Nutzungsart der Parkplätze die Verkehrserzeugung während der Hauptverkehrszeiten stark variiert.

Abb. 28 Nutzungsmix des Szenario Produktion, Anteile nach Bruttogeschossflächen. Die Bruttogeschossfläche beträgt 820'000 m².

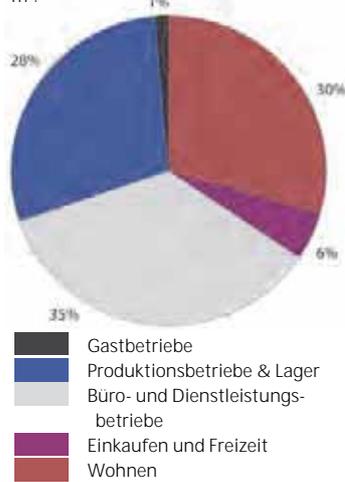


Abb. 29 Nutzungsmix des Szenarios Büro / Dienstleistung. Anteile nach Bruttogeschossflächen. Die Bruttogeschossfläche Szenario Büro/DL beträgt 1'000'000 m².



3.5.1 Referenzszenario Produktion

Das „Szenario Produktion“ entspricht dem angestrebten Zielzustand bei Umsetzung der neuen Nutzungsvorschriften und aller „Stellschrauben Verkehr“ zur Steuerung des Verkehrsaufkommens.

In den heutigen Industrieaufeldern (> Abb. 21) wird auch künftig von einer schwergewichtig auf Produktion ausgerichteten Nutzung ausgegangen. Aufgrund der grossflächigen Industriehallen und der zulässigen hohen Baumasse (BMZ 9 in Industriezonen 2) resultiert für diese Baufelder ein relativ tiefer Ausnutzungsgrad von durchschnittlich 54%.

Für die Bereiche im Umfeld der Bahnhöfe Grüze und Hegi wurde gestützt auf die vorliegenden Gestaltungspläne eine Ausnutzung von 90 bis 100% angenommen.

Für die gesamte Planungszone ergibt sich somit ein durchschnittlicher Ausnutzungsgrad von 75%. Dies entspricht ca. 820'000 m² Bruttogeschossflächen. Davon besteht rund die Hälfte schon heute.

Für das Gesamtgebiet ergibt sich folgende Flächenaufteilung: Büro/ Dienstleistungen (35%), Wohnen (30%), Fabrikation und Lager (28%), Einkauf/Freizeit (6%) sowie Gastro/Konferenzräume (1%).

Für das Szenario Produktion ergeben sich ca. 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner und ca. 10'000 Beschäftigte. Dazu kommen insgesamt 400 Besucherinnen und Besucher und über 45'000 Kundinnen und Kunden, welche täglich das Gebiet frequentieren.

Die Zahlen/Berechnungen sind ersichtlich aus > Anhang 2 Szenarien.

3.5.2 Szenario Büro/Dienstleistungen

Das Szenario Büro/Dienstleistung geht von einem deutlich höheren Ausnutzungsgrad und einem gegenüber der heutigen Situation stark veränderten Nutzungsmix (Schwerpunktverschiebung von Industrie zu Dienstleistungen) aus. Bei Vollausbau verändert sich die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner (in den Umfeldern Grüze und Hegi) nicht, die Anzahl Arbeitsplätze nimmt jedoch markant zu.

Der Ausnutzungsgrad für das Gesamtgebiet steigt verglichen mit dem „Szenario Produktion“ von ca. 75% auf 88%. Die Anzahl Arbeitsplätze erhöht sich auf insgesamt 17'000. Es gelangen täglich 400 Besucherinnen und Besucher sowie über 60'000 Kundinnen und Kunden und Kundinnen und Kunden in das Gebiet der Planungszone.

Der grosse Unterschied resultiert primär daher, dass im Szenario Produktion auch zukünftig von einer Nutzung der Industriezonen mit einen bedeutenden Anteil produzierender Industrie und den entsprechenden extensiven Flächen (Lagerflächen, Werkhallen, etc.) ausgegangen wird. Bei Szenario Büro/Dienstleistung wird hingegen eine Entwicklung aufgezeigt, bei der die industriell-gewerbliche Nutzung durch Dienstleistungen be- und verdrängt wird.

Abb. 30 Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Anzahl Beschäftigte der Industrie-
 baufelder (Baufelder 2, 6-12, 19, 20, 24-26)
 nach Szenarien

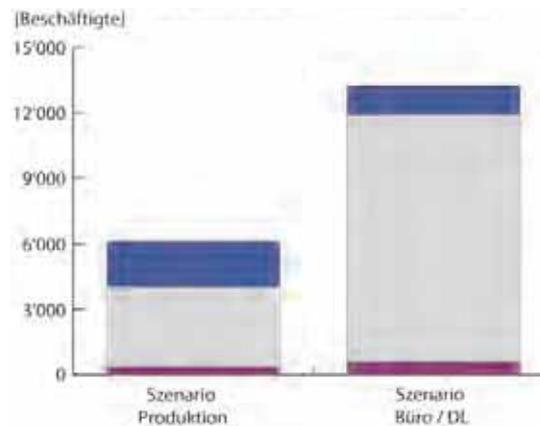
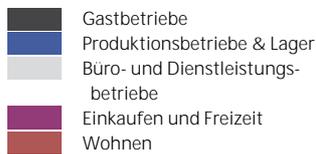


Abb. 31 Nutzungsmix des Szenarios Einkauf. Anteil-
 le nach Bruttogeschossflächen. Die Brut-
 togeschossfläche Szenario Einkauf beträgt
 870'000 m².



Der Flächenanteil Produktion/Lager im Industrieteil liegt im Szenario Dienstlei-
 stung noch bei 24%, der Büro/Dienstleistungsanteil bei 71%.

Die Bruttogeschossfläche in der Planungszone steigt auf über 1 Mio m² an.
 Dies hat zur Folge, dass der Wohnanteil gegenüber dem Szenario Produktion
 anteilmässig zwar abnimmt, die absolute Bruttogeschossfläche für die Wohn-
 nutzung allerdings in beiden Szenarien identisch ist. Die Veränderungen zeigen
 sich bei den Nutzungen Büro / Dienstleistung und Produktion / Lager. Über die
 gesamte Planungszone hinweg liegt der Anteil an Bruttogeschossflächen für
 Büro- und Dienstleistungen über 50%, der Anteil an Bruttogeschossflächen für
 Produktion und Lager bei 14%.

Die Zahlen/Berechnungen sind ersichtlich aus > Anhang 2 Szenarien.

3.5.3 Szenario Einkauf

Beim „Szenario Einkauf“ wird auf den Ausschluss von SVN (Einkaufszentren
 und Fachmärkte) verzichtet und die diesbezüglichen Auswirkungen auf das
 Verkehrsaufkommen betrachtet. Die entsprechenden Verkaufsflächen ziehen
 viel mehr Kundinnen und Kunden an, so dass deren Zahl markant auf 75'000
 ansteigt.

Der Ausnutzungsgrad steigt im Vergleich zum „Szenario Produktion“ (kom-
 paktere Bauten) leicht an auf ca. 78 %. Die gesamte Bruttogeschossfläche be-
 trägt 870'000 m². Für die Einkaufsnutzung stehen rund 110'000 m² Bruttoge-
 schossflächen zur Verfügung, was in etwa dem fünffachen des OBI-
 Baufachmarkts entspricht. Der Anteil an Verkaufs-, Einkaufs- und Freizeitzen-
 tren beträgt nun knapp 13%, der Anteil an Produktionsflächen immer noch über
 20%.

Beim „Szenario Einkauf“ handelt es sich keineswegs um ein Extremszenario.
 Der Anteil an der gesamten Bruttogeschossfläche in der Planungszone beträgt
 auch bei diesem Szenario lediglich 13%. Mit der Realisierung dieser Flächen
 würde die Verkehrsmenge (Personenbewegungen) bei gleicher durchschnittli-

cher Ausnutzung der Baufelder und bei gleichem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur um über 40% gegenüber dem Szenario Produktion ansteigen.

Das Berechnungsbeispiel zeigt die Notwendigkeit, SVN im Gebiet der Planungszone nicht nur zur Stärkung des Industriestandortes (keine Verdrängung der industriell-gewerblichen Produktion durch Verkauf), sondern auch aus verkehrlichen Gründen auszuschliessen.

Die Zahlen/Berechnungen sind ersichtlich aus > Anhang 2 Szenarien.

3.5.4 Auswirkungen der Szenarien im Überblick

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen im Überblick die bereits bestehenden Bruttogeschossflächen (nach Nutzungen differenziert) sowie die künftigen Bruttogeschossflächen nach Szenarien. Entsprechend wurde daraus das Potenzial künftiger Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigten berechnet. Szenario O (ohne Massnahmen) basiert auf der aktuellen BZO und zeigt eine Entwicklung, die eintreten kann, wenn keine Massnahmen ergriffen werden.

Abb. 32 Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Anzahl Beschäftigte nach Szenarien

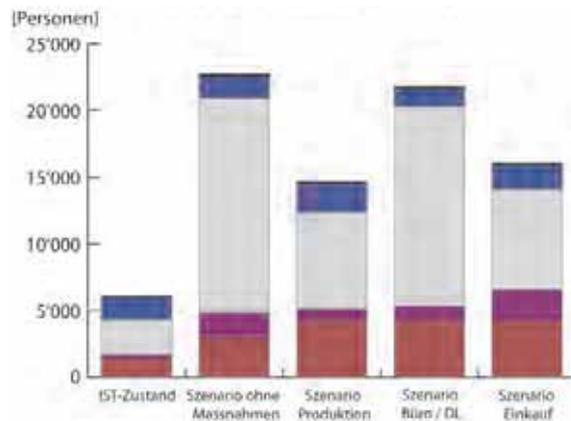
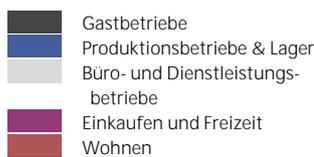
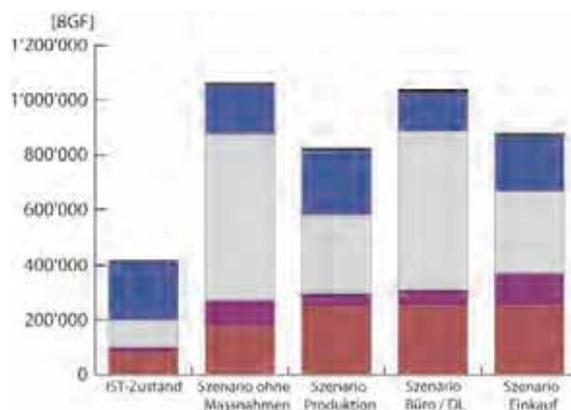
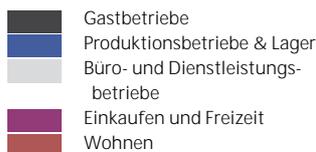


Abb. 33 Bruttogeschossflächen nach Szenarien



Auf den ersten Blick überrascht, dass auch beim „Szenario Produktion“ der Anteil an Bruttogeschossflächen für Dienstleistungen markant zunimmt, während die Produktionsflächen viel geringer wachsen. Zu berücksichtigen ist dabei Folgendes: Selbst beim „Szenario Produktion“ ist zu erwarten, dass ein Teil der Industrieflächen durch reine Dienstleistungsnutzungen konsumiert wird (max. 20%). Ein weiterer Teil wird durch Dienstleitungen beansprucht, die mit der Produktion vor Ort direkt zusammenhängen oder durch solche, die einen direkten Bezug zu den bestehenden Industrieclustern aufweisen (> Kapitel 3.4.2 bzw. 6.3) Zudem gilt es zu beachten, dass bei gleichem Gebäudevolumen eine Fabrikationshalle eine viel geringere Bruttogeschossfläche als ein mehrstöckiger Bürokomplex aufweist (nicht zuletzt aufgrund unterschiedlicher Geschosshöhen).

Auf den ersten Blick unterscheiden sich die „Szenarien Produktion“ und „Einkauf“ nicht sonderlich. Bezogen auf die Personenbewegungen, welche die unterschiedlichen Nutzungen auslösen, gibt es jedoch beträchtliche Unterschiede wie nachfolgende Grafiken exemplarisch zeigen.

Abb. 34 MIV-Personenbewegungen bei unterschiedlichen Nutzungen

- MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Nutzung
- Maximale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- Minimale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen

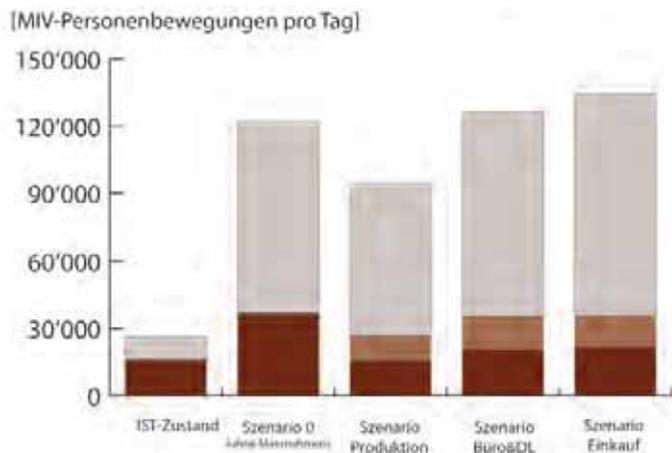
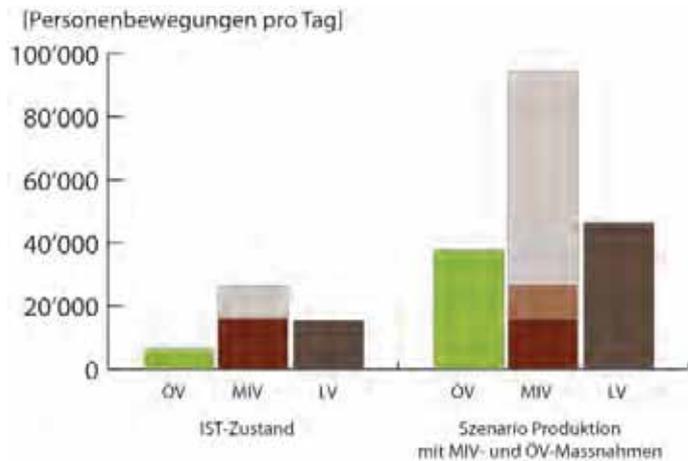


Abb. 35 Vergleich Ist-Zustand mit Szenario Produktion mit MIV- und ÖV-Massnahmen
 Anzahl Personenbewegungen pro Tag

- MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Nutzung
- Maximale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- Minimale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- ÖV-Personenbewegungen pro Tag ohne „Überschuss“
- LV-Personenbewegungen pro Tag ohne „Überschuss“



Das Potenzial an Personenbewegungen steigt gegenüber heute markant an. Würde sich der Modal-Splitanteil des MIV nicht verändern, so würde das Straßennetz im „Szenario Produktion“ mit dem vier- bis fünffachen Verkehr, in den anderen Szenarien noch weit mehr, belastet. Gleichzeitig steigen die Personenbewegungen dank der Erweiterung des Angebots im ÖV und LV ebenfalls an. Der graue Balken in den Grafiken zeigt den „Überhang an MIV-Personenbewegungen“, welcher nicht durch die Infrastrukturmassnahmen im ÖV und LV verlagert werden kann. Um das Verkehrssystem aufrechterhalten zu können, sind für diesen Teil der MIV-Personenbewegungen beschränkende Massnahmen unumgänglich.

3.6 Umfeldplanungen Hegi und Grüze

3.6.1 Ausgangslage und Ziele

In Übereinstimmung mit der Zielsetzung des kantonalen Richtplans, wonach sich die Nahbereiche der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln sollen, wurden für die Umfeldler Grüze und Hegi Planungen durchgeführt und öffentliche Gestaltungspläne erarbeitet. In den entsprechenden Zweckartikeln wird die oben erwähnte Zielsetzung weiter konkretisiert:

„Der öffentliche Gestaltungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Entwicklung im Umfeld der S-Bahn-Station. Dazu gehören namentlich:

- a) die Ermöglichung einer dichten städtischen Bebauung;
- b) die Sicherung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität über Konkurrenzverfahren;
- c) die Schaffung hochwertiger, öffentlicher und privater Freiräume;

- d) die Sicherung einer angemessenen Mischung von Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen mit einem max. Wohnanteil von 50% über den gesamten Gestaltungsplanperimeter;
- e) die Förderung publikumsorientierter Nutzungen.“

3.6.2 Neue Zentrumszone Grüze

Das Gebiet Umfeld Grüze wurde in insgesamt zehn Baufelder unterteilt. Die Baufelder nördlich der SBB-Geleise bedingen Einzonungen von der bestehenden Reservezone in die sechsgeschossige Zentrumszone Z6 (Areal SBB) bzw. Umzonungen von der viergeschossigen Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G in die Z6 (SBB, AG für Erstellung billiger Wohnhäuser) und der Industriezone I2 in die Z6 (Implenia).

Für die Baufelder südlich der SBB-Geleise ist eine Nutzungsverdichtung von der dreigeschossigen Zentrumszone Z3 in die sechsgeschossige Zentrumszone Z6 vorgesehen. Das Grundstück der SBB (um das Aufnahmegebäude) soll von der Reservezone in die Z6 eingezont werden.

Die maximalen Wohnanteile der einzelnen Baufelder sind unterschiedlich (von 0 bis 90%). Über den gesamten Perimeter gilt ein Wohnanteil von insgesamt 50%.

3.6.3 Neue Zentrumszone Hegi

Das Gebiet Umfeld Hegi wurde in insgesamt vier Baufelder unterteilt. Die Baufelder südlich der Sulzerallee sollen von der Industriezone I2 in eine viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G (östlich der Ohrbühlstrasse) sowie in eine fünfgeschossige Zentrumszone Z5 (Baufeld 3) und eine siebengeschossige Zentrumszone Z7 (Baufeld 4) umgezont werden.

Nördlich der Sulzerallee soll die bestehende dreigeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung durch eine Zentrumszone Z7 (Baufeld 2) ersetzt werden.

Die vorgesehene Verdichtung insbesondere in den Baufeldern 2 bis 4 wird durch ein Parkband, das sich vom Eulachpark über das geplante Schulhausareal Richtung S-Bahnstation Hegi erstreckt, kompensiert.

Die Umfeldplanungen Grüze und Hegi sind in > Kapitel 7 näher umschrieben. Eine ausführliche Beschreibung erfolgt im >> Erläuterungsbericht zum öffentlichen Gestaltungsplan Grüze bzw. Hegi.

3.6.4 Mobilitätskonzepte

Gemäss Gestaltungsplan ist für die einzelnen Baufelder jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Mobilitätskonzepte und Fahrtenmodelle sind bewährte Instrumente, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Damit diese Instrumente greifen, sind jedoch restriktive Zielsetzungen und Vorgaben notwendig. Im

Mobilitätskonzept sollen Massnahmen aufgezeigt werden, die MIV-Fahrten auf den Fuss- und Veloverkehr bzw. den ÖV verlagern. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts muss auch gesichert werden, dass ein periodisches Monitoring der Konzeptaussagen in Zukunft durchgeführt wird. Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf einem Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen. Sollten die definierten Ziele nicht erreicht werden, müssen zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

Um einen ausreichenden Qualitätsstandard bei diesen Mobilitätskonzepten sicherzustellen, werden die erforderlichen Mindestinhalte aus dem Entwurf der PPVO übernommen (> Anhang A1).

3.6.5 Stellschraube Umfeldplanung Hegi

Das Umfeld Hegi umfasst die Baufelder 18, 21, 22 und 23, welche in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Hegi liegen.

Das Szenario Produktion basiert auf der geplanten Umfeldplanung Hegi (Gestaltungspan sowie entsprechende Umzonungen). In den neu geschaffenen Zentrumszonen sind Wohnnutzungen möglich. Diese werden jedoch auf maximal 50% der BGF beschränkt. Die übrigen Szenarien gehen von der bestehenden Zonierung aus (mehrheitlich Industriezone 2, kleiner Anteil Wohnzone mit Gewerbeerleichterung nördlich der Sulzerallee, Szenario O). Beim eher unwahrscheinlichen Szenario O mit Schwerpunkt Produktion werden die „grünen Wiesen“ mit flächenintensiven Produktions- und Gewerbegebäuden und untergeordnet mit Bürogebäuden überbaut. Die Anzahl Beschäftigte (> Abb. 37) ist vergleichsweise tief. Beim Szenario O mit Schwerpunkt Büro und Dienstleistungen wird das Gebiet mit Büros und Dienstleistungen verdichtet, während bei Szenario O mit Schwerpunkt Einkauf sich auch Einkaufszentren ansiedeln können.

Abb. 36 Bruttogeschossflächen Umfeld Hegi

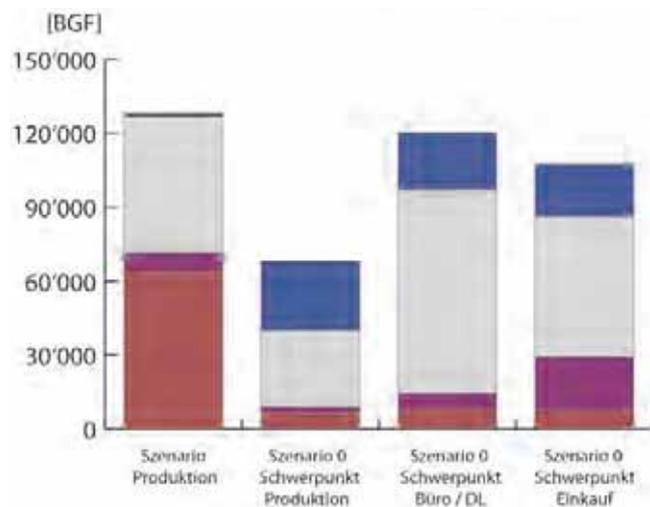
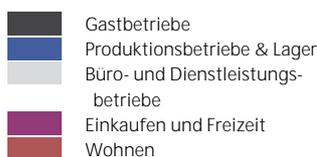
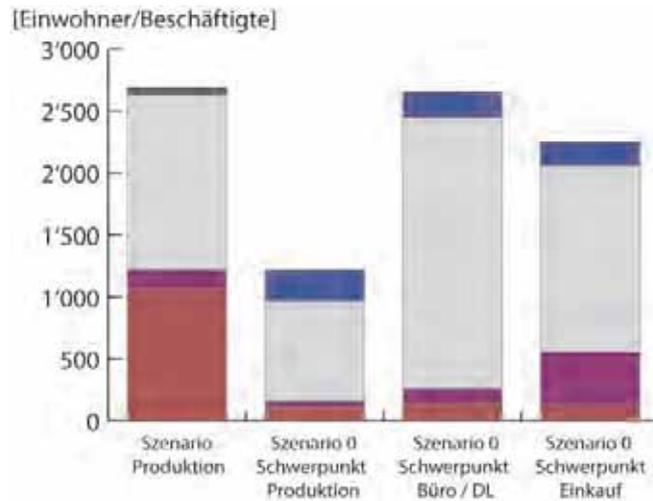
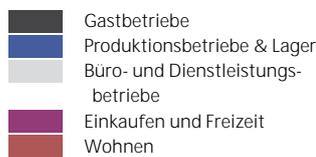


Abb. 37 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte Umfeld Hegi



3.6.6 Fazit Umfeldplanung Hegi

Lediglich beim Szenario 0 mit Schwerpunkt Produktion bleiben aufgrund der flächenintensiven Fabrikations- und Lagerhallen die Bruttogeschossflächen und entsprechend auch die Anzahl Beschäftigten vergleichsweise tief. Dieses Szenario ist aufgrund der Lagequalität der noch unüberbauten Flächen eher unwahrscheinlich und eigentlich auch weniger erwünscht. Im Umfeld der S-Bahnstation Hegi ist unabhängig von der künftigen Zonierung eine Verdichtung zu erwarten. Diese soll jedoch nicht in Richtung von reinen Dienstleistungsunternehmen oder gar Einkaufszentren erfolgen (wie sie die heutige Zonierung erlaubt), sondern in Richtung eines durchmischten städtischen Quartiers mit hochwertigen Grünräumen. Das Verkehrssystem muss dabei eine hohe Menge an Personenbewegungen verkraften. Ohne entsprechende Ausbauten der Infrastruktur und das MIV-Aufkommen begrenzende Massnahmen (reduzierte Parkplatzzahlen, Bewirtschaftung der Parkplätze, Fahrtenmodelle) kann die Verkehrsabwicklung der Siedlungsentwicklung nicht standhalten.

3.6.7 Umfeldplanung Grüze

Für das Umfeld Bahnhof Grüze wurden die mutmasslichen Parkplatzzahlen berechnet. Dazu wurden die Berechnungen gemäss Anhang 2 ergänzt und präzisiert. Gegenüber der öffentlichen Auflage sind neu SVN-Nutzungen ausgeschlossen und die durch Hochhäuser zusätzlich möglichen Geschossflächen mit eingerechnet.

Gemäss der aktuellen Dienstanweisung für die Parkplatzberechnung könnten im Umfeld Bahnhof Grüze bei einer Vollausnutzung des Gebiets zwischen 620 bis 660 Parkplätze erstellt werden.
Die errechneten Parkplatzzahlen sind im > Anhang A2.8 dargestellt.

3.7 Massnahmen sGVK

3.7.1 Ausgangslage

Im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze sollen neue Arbeitsplätze geschaffen werden und neue Einwohnerinnen und Einwohner Platz finden (in den Umfeldern der Bahnhöfe Grüze und Hegi). Dazu kommen verschiedene neue Nutzungen, die Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher anziehen. Damit die Arbeitsplätze, Wohnungen und publikumsorientierten Einrichtungen von allen gut erreicht werden können, ist die Verkehrserschliessung im ganzen Gebiet neu zu regeln.

Im Vordergrund steht dabei eine verkehrliche Gesamtlösung bestehend aus den Elementen ÖV-Hochleistungskorridor/Querung Grüze und Zentrumerschliessung, ergänzt mit den notwendigen Langsamverkehrsmassnahmen sowie Massnahmen in den Bereichen Verkehrs- und Mobilitätsmanagement). Diese sollen künftig eine optimale Erreichbarkeit des Gebiets sicherstellen und die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsströme ermöglichen.

Basierend auf dem Szenario Produktion wird nachfolgend die Grössenordnung der künftigen Personenbewegungen pro Tag im Gebiet der Planungszone dargestellt. Dabei wurden folgende Annahmen getroffen: Die Fahrtenzahlen basieren auf den Werten gemäss PPVO-W. Die Anzahl Parkplätze ist ein „limitierender“ Faktor. Die „überschüssigen“ Fahrten können auf verschiedene Arten kompensiert werden:

- Höherer Umsatz pro Parkplatz, zeitliche Verschiebungen;
- Umsteigen auf ÖV oder LV;
- Verzicht auf Fahrt;
- Wahl eines anderen Ziels;
- Ausweichen auf nicht der betreffenden Nutzung zugeordneten Parkplatz.

Die Verbesserung des Infrastrukturangebotes erhöht die Erreichbarkeit eines Gebietes und zieht dementsprechend zusätzlichen Verkehr an. Deshalb steigt mit jeder zusätzlichen Infrastrukturmassnahme die absolute Fahrtenzahl bzw. die Zahl der Personenbewegungen leicht an. Nicht berücksichtigt wird in diesen Modellannahmen der Durchgangsverkehr.

Diese Fahrtenzahlen liefern unter anderem einen wichtigen Input für die ÖV-Angebotsplanung, das Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze und sind Grundlage für Emissionsberechnungen im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung.

Es wird davon ausgegangen, dass im Gebiet der Planungszone ohne Ausbau der Infrastruktur täglich über 30'000 Personenbewegungen mit dem MIV erfolgen, was in etwa über 23'000 Fahrzeugfahrten entspricht. Entscheidend ist, wie die überschüssigen MIV-Personenbewegungen auf die übrigen Verkehrsmittel „übergewälzt“ werden können. Die Gesamtzahl aller Personenbewegungen entspricht über 130'000 Bewegungen.

3.7.2 ÖV-Massnahmen

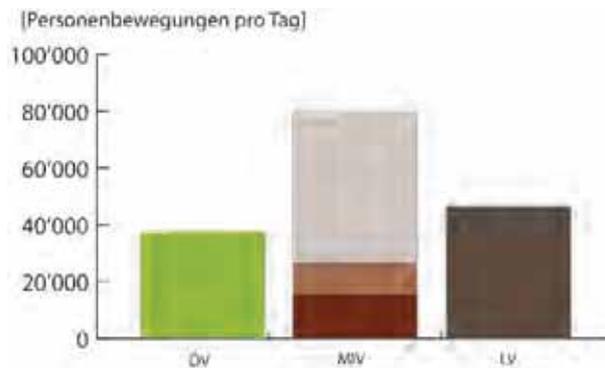
Die Erhöhung der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems soll mit der Einrichtung eines ÖV-Hochleistungskorridors erreicht werden. Auf diesen Korridoren soll der öffentliche Verkehr eine hohe Leistungsfähigkeit und oberste Priorität erhalten. Angestrebt wird zudem eine hochwertige städtebauliche Gestaltung ("Urban Boulevards"). In erster Priorität werden die Hauptverkehrsachsen umgestaltet, welche der Entwicklung der beiden urbanen Zentren der Stadt Winterthur und der Aufnahme des Neuverkehrs daraus dienen (Töss – Hauptbahnhof – Grüze – Neuhegi). Sie sollen dem Gebiet Neuhegi-Grüze wichtige Impulse für die anstehenden Entwicklungen geben.

Die Querung beim Bahnhof Grüze soll eine direkte Verbindung von der St. Gallerstrasse über die Geleise der SBB zur Sulzerallee schaffen. Sie ist Bestandteil des ÖV-Hochleistungskorridors. Eine oberirdische Querung bietet die Möglichkeit, die Perrons direkt von der sich auf der Brücke befindenden Bushaltestelle zu erreichen. Die Brücke bekommt so zusätzlich die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe.

Durch die verbesserte Erreichbarkeit steigt die Gesamtzahl der Personenbewegungen auf über 150'000 pro Tag an. Der ÖV-Anteil des Modal-Splits erhöht sich nach Modellannahmen gegenüber dem Szenario „keine Massnahmen“ um einige Prozentpunkte. Um dieses Modellziel zu erreichen, braucht es neben den ÖV-Verbesserungen auch einschneidende Massnahmen zulasten des MIV.

Abb. 38 Umsetzung ÖV-Massnahmen, basierend auf Szenario Produktion

- MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Nutzung
- Maximale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- Minimale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- ÖV-Personenbewegungen pro Tag ohne „Überschuss“
- LV-Personenbewegungen pro Tag ohne „Überschuss“



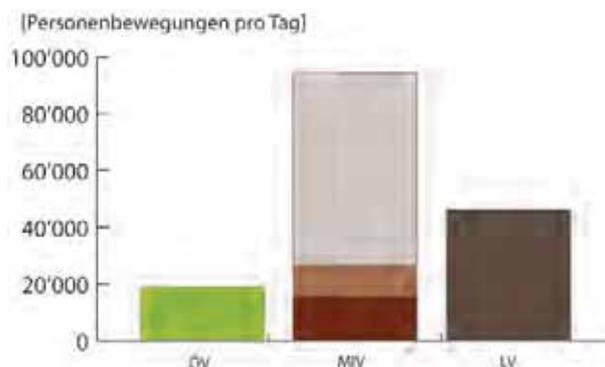
3.7.3 MIV-Massnahmen

Eine neue Strasse (Zentrumserschliessung) soll der optimalen Erreichbarkeit für den MIV direkt ab der Autobahn (Anschluss Oberwinterthur) dienen. Auch wenn ein wesentlicher Teil der künftigen Personenbewegungen ins und aus dem Gebiet Neuhegi-Grüze mit dem ÖV und dem LV abgewickelt werden soll, ist eine gute Zugänglichkeit für den MIV und den Güterverkehr für die künftige Entwicklung äusserst wichtig. Über den Bedarf einer neuen Zentrumserschliessung besteht weitgehend Einigkeit, die Linienführung ist jedoch umstritten.

Beeinflussungsmöglichkeiten bestehen aber auch durch Massnahmen des Verkehrsmanagements (> Kapitel 3.8.3).

Abb. 39 Umsetzung MIV-Massnahmen, basierend auf Szenario Produktion

- MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Nutzung
- Maximale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- Minimale MIV-Personenbewegungen pro Tag aus Parkplätzen
- ÖV-Personenbewegungen pro Tag ohne „Überschuss“
- LV-Personenbewegungen pro Tag ohne „Überschuss“



Die MIV-Massnahmen des Infrastrukturangebotes verbessern die Erreichbarkeit des Gebietes und erhöhen die Gesamtzahl der Personenbewegungen auf knapp 160'000 pro Tag.

Die Beispiele Sihlcity in Zürich und Wankdorf in Bern zeigen, dass ein sehr tiefer MIV-Anteil nur mit griffigen Massnahmen zur Begrenzung des MIV-Aufkommens (Parkplatzzahlen, Bewirtschaftung, Fahrtenmodelle) möglich ist.

3.7.4 Massnahmen LV

Ein dichtes und attraktives Langsamverkehrsnetz ist ein wichtiger Bestandteil eines innerstädtischen Verkehrsnetzes. Dies soll mit dem Ausbau von bestehenden Wegen und der Realisierung neuer Wege sichergestellt werden. Insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Grüze und im Industrieareal besteht Handlungsbedarf.

Neben arealinternen Wegen sind im Industriegebiet übergeordnete Velobahnen entlang den Gleisen geplant und Velomassnahmen auf der zentralen Sulzerallee in Bau. Mit neuen Bahnquerungen wird die Verknüpfung mit anderen Stadtteilen verbessert und sichergestellt. Eine neue Bahnunterquerung beim Bahnhof Grüze soll den Anschluss von Neuhegi und den Velobahnen ans Stadtzentrum sicherstellen.

Mit den sogenannten Velobahnen (im vorliegenden Fall der Velobahn Neuhegi-Zentrum) sollen attraktive, sichere, schnelle und möglichst unterbrechungsfreie Verbindungen für den Veloverkehr angeboten werden. Damit wird die Erhöhung des Veloanteils an den Personenbewegungen zulasten des MIV- und öV-Anteils angestrebt. Die Velobahnen werden für den Veloverkehr auf den Begegnungsfall 2 + 2 ausgelegt. Die Zufussgehenden werden grundsätzlich ausserhalb der Fahrbahn geführt.

Die verbesserte Erreichbarkeit des LV wurde bisher in der Modellrechnung nicht ausgewiesen. Es kann erfahrungsgemäss davon ausgegangen werden, dass der Anteil LV am Modal-Split mit den im sGVK geplanten Massnahmen (Ausbau Velonetz, Veloparkierung, Ausbau Fuswegnetz) deutlich steigen wird. Dies wird durch den Nutzungsmix in der Planungszone (Wohnen und Arbeiten) und die dadurch einhergehenden Verkürzungen der Wege noch unterstützt. Der Anteil LV dürfte demnach höher sein als im Modell angenommen.

Bei den MIV-, ÖV- und LV-Massnahmen handelt es sich um ein Massnahmenpaket, das im städtischen Gesamtverkehrskonzept aufgezeigt wird. Diese Massnahmen (künftiges Infrastrukturangebot) müssen als Gesamtlösung umgesetzt werden. Nur die Kombination von ÖV-Hochleistungskorridor für den Verkehr in Richtung Stadtmitte und der Zentrumserschliessung für den Verkehr in Richtung Autobahnanschluss Oberwinterthur vermag zusammen mit den oben beschriebenen Langsamverkehrsmassnahmen die künftige Erreichbarkeit des Gebietes sicherzustellen und den verkehrlichen Einfluss auf die benachbarten Gebiete und Verkehrsknoten zu entlasten.

Die gegenüber heute zusätzlich generierten Fahrzeugfahrten müssen während der Zwischenzeiten abgewickelt werden. Insbesondere ist aufgrund der beschränkten Kapazität des Strassennetzes kein zusätzlicher Berufspendlerverkehr mehr möglich, es sei denn, ein Teil des heutigen Spitzenstundenverkehrs könnte abgebaut werden.

3.8 Weitere Massnahmen

3.8.1 Parkraumplanung

Die PPVO-W verpflichtet zur Erstellung und regelmässigen Überarbeitung eines Parkraumplanes. Dabei werden die Mindestinhalte wie Lage, Grösse, Bewirtschaftung und Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkieranlagen sowie Massnahmen des öffentlichen Verkehrs (zulasten des Ersatzabgabefonds) bezeichnet.

Zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Verkehrssystems im und um die Planungszone wird es nötig sein, sowohl bei der Anzahl als auch bei der Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze restriktive Vorgaben zu machen und durchzusetzen.

3.8.2 Abstellplatzkataster

Wichtige Grundlage für die Umsetzung der Parkraumplanung ist der Abstellplatzkataster für die ganze Stadt, welcher derzeit erarbeitet wird. Durch den Abstellplatzkataster erhält die Stadt eine Übersicht über die bestehenden Parkplätze und kann daraus Massnahmen zur Verkehrsumlagerung und MIV-Reduktion erarbeiten. Für die Planungszone wurde bereits eine Erhebung durchgeführt. Im Gebiet der Planungszone bestehen ca. 600 Parkplätze für die Wohnnutzung und ca. 2'700 Parkplätze für Beschäftigte sowie Kundinnen und Kunden.

3.8.3 Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze

Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts erfolgt in Koordination mit den laufenden Projekten im Gebiet Neuhegi-Grüze, wobei eine gegenseitige Beeinflussung im Sinn der Förderung der nachhaltigen Mobilität angestrebt wird. Zum heutigen Zeitpunkt bestehen nur beschränkte Lenkungsmöglichkeiten: Die einzigen Lichtsignalanlagen im Perimeter befinden sich an den Knoten Frauenfelder-/Seenerstrasse sowie Grüzefeld-/St. Gallerstrasse. Mit verschiedenen Knotenumbauten, neuen oder verlängerten Busspuren und zusätzlichen Lichtsignalanlagen (geregelt Knoten und Busschleusen) sollen die inakzeptabel hohen Verlustzeiten des ÖV reduziert werden. Zusätzliche Kapazitäten für den MIV während der Spitzenverkehrszeiten können nicht geschaffen werden. Die Studie befindet sich in der Schlussbearbeitung (September 2013) und wird voraussichtlich im vierten Quartal 2013 dem Stadtrat vorgelegt.

3.8.4 Verkehrsdosierung

Im Rahmen der Motion „mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur“ (GGR-Nr. 2012-071) hat der Stadtrat ein Steuerungs- und Dosierungskonzept in Auftrag gegeben, welches das primäre Ziel hat, die Verkehrsmenge auf gewissen Strassenabschnitten auf ein ÖV-verträgliches Mass zu begrenzen. Auch dies wird mittel- bis langfristig zu einer Verlagerung des Modalsplits zugunsten des ÖV und LV beitragen.

3.9 Gesamtfazit

Das Gebiet Neuhegi-Grüze bietet Raum für über 4000 Einwohnerinnen und Einwohner und je nach Nutzung für 10'000 bis 17'000 Beschäftigte. Täglich werden mehrere hundert Besucherinnen und Besucher sowie 30'000 bis 60'000 Kundinnen und Kunden das Gebiet der Planungszone aufsuchen. Diese Entwicklung kann bis zu einem gewissen Grad durch verschiedene Massnahmen in verträgliche Bahnen gelenkt werden. Diese Massnahmen bzw. „Stellschrauben“ wirken direkt auf die Gesamtmenge der Personenbewegungen sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Es zeichnet sich ab, dass alle zur Verfügung stehenden Massnahmen konsequent eingesetzt werden müssen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, einigermassen zu erhalten. Geschieht dies nicht, muss davon ausgegangen werden dass:

- die Rückstaus des MIV an den Knoten deutlich länger werden;
- die Rückstaus des MIV länger dauern werden;
- Rückstaus des MIV häufiger auftreten werden;
- die Kurse des Stadtbusses starke zusätzliche Verlustzeiten erleiden werden;
- die Zuverlässigkeit (Fahrplantreue) des Stadtbusses stark abnimmt;
- Stadtbus zur Einhaltung des Fahrplans zusätzliche Kurse einsetzen muss (Kosten/Kurs > 0.5 Mio Franken/Jahr!);
- die Ausfahrt aus dem Gebiet nur noch unter erschwerten Bedingungen (sehr lange Wartezeiten) möglich sein wird.

Somit würde insbesondere die Wirtschaftlichkeit aller Unternehmen im Raum Neuhegi-Grüze stark beeinträchtigt und die Attraktivität des neuen Stadtteils für die Bewohner/-innen stark geschmälert. Selbst mit einer konsequenten Umsetzung aller vorgesehenen Massnahmen werden sich diese unerwünschten Nebeneffekte der Entwicklung vermutlich nicht ganz vermeiden lassen.

Das Gebiet Neuhegi-Grüze ist Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze. Eine innere Verdichtung wird hier ausdrücklich angestrebt, um ressourcensparend mit dem Boden umzugehen. Insbesondere die Umfeld der Bahnhöfe Grüze und Hegi bieten sehr gute Voraussetzungen für eine Entwicklung in Richtung durchmischte städtische Quartiere mit hoher Aufenthaltsqua-

lität. Eine Verdichtung bewirkt aber auch mehr Mobilität. Dies führt zu einem Zielkonflikt mit der Erhaltung eines funktionsfähigen Verkehrssystems. Dieser Zielkonflikt kann nicht gänzlich aufgelöst werden. Die geplanten Massnahmen im Bereich Infrastruktur sowie Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sind daher mit aller Konsequenz umzusetzen, andernfalls ist die nachhaltige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes nicht gewährleistet.

Ein Festhalten am Bestehenden kann keine ernsthafte Alternative zur angestrebten Entwicklung, welche mit der vorliegenden Planung gesichert werden soll, sein. Mit der heutigen BZO würde sich die Verkehrssituation künftig noch mehr verschärfen, weil sie sehr dichte und verkehrsentensive Nutzungen zulässt.

4 Erschliessung und Freiraum

4.1 Ausgangslage

4.1.1 Freiflächenziffer

In der Industriezone wie auch in der Zentrumszone Z3 gilt eine Freiflächenziffer von 20%. Viele Grundstücke innerhalb der Planungszone sind Bestandteil eines Freiflächentransfers (Abtretung von Flächen für den Eulachpark) und müssen dadurch nur noch 10% an Freiflächen selber realisieren.

Das PBG grenzt in § 257 den Begriff der Freifläche weitgehend ein: An die Freiflächenziffer sind die offenen Flächen für dauernde Spiel- und Ruheplätze sowie Gärten anrechenbar.

Freiflächen haben demzufolge in der Zentrumszone wie auch in der Industriezone eine bestimmte (Aufenthalts-)Qualität aufzuweisen. Durch eine zusammenhängende Anordnung erhalten selbst relativ kleine Flächen eine gute Qualität. An die Freiflächenziffer angerechnet werden dürfen neben den eigentlichen Grünflächen auch befestigte Flächen und teilweise auch Dachflächen, falls sie dem oben erwähnten Zweck dienen.

4.1.2 Freiraum- und Überbauungskonzept 2000

Wichtige Eckwerte für ein stadtteilübergreifendes Freiraumgerüst wurden bereits vor mehr als zehn Jahren definiert. Im Rahmen eines kooperativen Verfahrens mit drei Teams wurden 1999 Vorschläge für eine städtebauliche Konzeption des Gebietes ausgearbeitet. Die weiteren Planungsarbeiten stützten sich auf die Empfehlung des Beurteilungsgremiums, die einen zusammenhängenden grossflächigen Freiraum entlang der Eulach sowie entlang des Gleiskorridors zwischen den S-Bahnstationen Oberwinterthur und Grüze vorsah.

Abb. 40 Brachfläche im Bereich der SBB-Linie nach Frauenfeld



4.1.3 Grundsatzvereinbarung 2000

In der Folge wurde zwischen Sulzer (als wichtigste Grundeigentümerin) und der Stadt eine Grundsatzvereinbarung (GSV) unterzeichnet, von der der Grosse Gemeinderat „in zustimmendem Sinne Vormerk“ nahm. Die Erschliessung und die städtebaulichen Leitplanken verbindlich zu regeln, war damals ein gemeinsames Anliegen. Nicht zuletzt sollten die Regelungen auch nach dem Verkauf einzelner Parzellen weiterhin Bestand haben.

Gemäss GSV wird unter anderem das erarbeitete Freiraum- und Überbauungskonzept der Gebietsentwicklung zugrunde gelegt sowie das Erschliessungskonzept, welches die Umsetzung der Richtplaneinträge für alle Verkehrsträger vorsieht, festgehalten. Ebenfalls wurde vereinbart, dass die Parteien einen gemeinsam zu unterzeichnenden Rahmenplan erarbeiten und die Grundeigentümer die Überführung der vertraglichen Festlegungen in die Nutzungsplanung positiv begleiten.

4.1.4 Rahmenplan Oberwinterthur 2001 und öffentliche Verträge

Die im Freiraum- und Überbauungskonzept und der GSV definierte Gebietsentwicklung und die dazu notwendigen Massnahmen wurden im "Rahmenplan Oberwinterthur 2001" konkretisiert und ergänzt. Im Rahmenplan enthalten sind ein den Gleiskorridor begleitender Grünraum zwischen den Stationen Hegi, Grüze und Oberwinterthur sowie durchgehende Fuss- / Radwege entlang der Gleiskorridore.

Darauf aufbauend wurden zwischen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und der Stadt öffentlichrechtliche Verträge (2003 und 2004) unterzeichnet. Neben der Kostentragung für die Erschliessungsanlagen wurden auf den meisten Strassen öffentliche Fuss- und Fahrwegrechte sowie insbesondere auch der Umgang mit den in der Bau- und Zonenordnung enthaltenen Freiflächenziffer wie folgt vereinbart (> Punkt 5.2 Erschliessungsvertrag Sulzerareal Oberwinterthur, Oktober 2003):

- Mit der Abtretung der Freiflächen (Eulachpark) und der Erfüllung weiterer im Bericht zum Rahmenplan festgesetzten freiraumrelevanten Auflagen reduziert sich die auf dem überbaubaren Areal noch zu realisierende Freifläche auf 10% (Reduktion der ursprünglichen Freiflächenziffer von 20%).

Im Bericht zum Rahmenplan wurden unter Freiraum (Punkt 3.4.1, Seite 9 ff) folgende Festlegungen getroffen:

- öffentlich zugängliche Grünflächen und Parkanlagen (Eulachpark);
- einheitlich dimensionierte und mit gleichartigen Baumreihen ausgebildete Querachsen, welche neben Erschliessungs- und Fussgängerachsen auch der optischen und räumlichen Rhythmisierung der Sulzerallee dienen;
- Gestaltungskonzept der Sulzerallee beinhaltet die vorgesehene Realisierung einer Allee;

- wesentliche ökologische Verknüpfungskorridore bilden die Eulach und die Bahnkorridore, sowie die mit Grünstreifen ausgestalteten Querachsen;
- das Pflanz- und Pflegekonzept richtet sich nach den Angaben der Stadtgärtnerei.

4.1.5 Stand der Umsetzung bisheriger Planungen

Die Umsetzung der Erschliessungs- und Freiraumelemente bedingt die Konkretisierung und Projektierung der einzelnen Elemente sowie die Regelung der Finanzierung und Landabtretung. Auslöser für diese Schritte waren bisher grösstenteils private Bautätigkeiten. Die oben beschriebenen Elemente müssen spätestens jetzt planungsrechtlich gesichert und umgesetzt werden..

- Die Reduktion der Freiflächenziffer auf 10% wurde im Grundbuch bei den berechtigten Grundstücken angemerkt und wird bei Baugesuchen entsprechend berücksichtigt.
- Der Eulachpark wird in mehreren Etappen umgesetzt. Bisher sind drei der insgesamt vier Etappen realisiert worden. Die Verhandlungen über die örtliche Abgrenzung und Landabtretung der vierten Etappe wurden Mitte 2013 abgeschlossen. Die Eigentumsübertragung auf die Stadt ist auf den 20. Dezember 2013 vorgesehen. Die vierte Etappe wird zurzeit projektiert.
- Von den einheitlich dimensionierten Querachsen wurden bisher lediglich zwei Strassen mit unterschiedlicher Gestaltung im Gebiet östlich der Seenerstrasse, nördlich der Sulzerallee realisiert. Über die Eckwerte des Ausbaus der Strasse "Im Link" wird zur Zeit verhandelt.
- Die Sulzerallee ist bis zur Firma Zimmer realisiert. Eine durchgehende Bepflanzung von Alleebäumen im westlichen Teil wird teilweise durch bestehende Industriebauten und Umschlagsflächen erschwert.
- Die Umsetzung der Freiräume entlang der Gleiskorridore (Grünräume, ökologische Vernetzung) zwischen den S-Bahnstationen Oberwinterthur / Grüze und Hegi / Grüze ist noch nicht erfolgt.
- Das Pflanz- und Pflegekonzept kann nur bei realisierten Vorhaben umgesetzt werden.

Abb. 41 1. Etappe Eulachpark, eröffnet im Sommer 2008



Eines der wichtigsten Ziele ist weiterhin, ein attraktives Freiraum- und Erschliessungskonzept über den Perimeter der Planungszone und teilweise darüber hinaus zu entwickeln und zu sichern. Dies soll aufbauend auf den bereits realisierten Elementen geschehen.

Die meisten nachfolgend beschriebenen Massnahmen lassen sich auf die bisherigen Planungen und die daraus entwickelten vertraglichen Regelungen abstützen. Die Bündelung eines Teils der Freiflächen entlang der Geleise entspricht den Vorgaben von § 257 PBG, ist verhältnismässig und schafft einen grossen Nutzen für das gesamte Gebiet. Eine attraktive Umgebung und qualitativ gute Langsamverkehrswege sind nicht zuletzt eine gute Visitenkarte und ein wichtiger Mitarbeiter-Faktor für die im Gebiet tätigen Unternehmen. Dank der Kanalisierung des Langsamverkehrs werden in der Industriezone die Strassen von gebietsfremdem Langsamverkehr entlastet und das Konfliktpotenzial verringert.

4.2 Gesamtkonzept Freiraum und Erschliessung

4.2.1 Freiraumring und Sulzerallee als zentrale Erschliessungsachse

Das Gesamtkonzept formuliert einen zusammenhängenden Freiraumring zwischen den drei Bahnhöfen Grüze, Hegi und Oberwinterthur. Dieser Ring schafft eine Identität für Neuhegi und bietet attraktive öffentliche Erholungsräume für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Arbeitende im Gebiet.

Der Eulachpark wird mit einem Parkband bis zum Bahnhof Hegi ergänzt. Entlang den Gleiskorridoren entsteht ein durchgehender, wegbegleitender Grünraum, welcher sich jeweils zu kleineren Parkflächen erweitert.

Zusätzlich zu seiner Funktion als Langsamverkehrsträger leistet der Ring einen wichtigen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und schafft mittels neuer Bahnquerungen eine stärkere Verbindung des Gebiets an die angrenzenden Quartiere. Der Ring reagiert zudem situativ auf unterschiedliche städtebauliche Kontexte. Seine Ausgestaltung wird bei zunehmender baulicher Dichte prägnanter und intensiver. In den Abschnitten in der Industriezone versteht sich der Ring als informelle Grünverbindung und stellt damit eine Weiterentwicklung des bisherigen Konzepts dar.

Die Sulzerallee beschreibt innerhalb des Ringes eine Mittelachse, die im Umfeld der Bahnhöfe Grüze und Hegi auf den Freiraumring trifft. Ausgehend von der Sulzerallee erschliessen Stichstrassen die einzelnen Baufelder.

Die Ausscheidung von genügend Frei- und Erholungsräumen ist wesentliche Voraussetzung für die angestrebten, stark verdichteten Baustrukturen in den Bahnhofsumfeldern. In diesen zukünftig gemischt genutzten Gebieten besteht der Ring aus einer Abfolge von Park- und Platzräumen.

Abb. 42 Zusammenhängender Freiraum



4.2.2 Etappierbarkeit

Das vorliegende Gesamtkonzept beschreibt einen möglichen Endzustand. Seine Teile können unabhängig voneinander in Zusammenhang mit dem jeweiligen Umfeld entwickelt werden. Der durchgehende, wegbegleitende Abstandstreifen soll möglichst mit dem Bau der Fuss- und Radwege realisiert werden.

4.3 Die wesentlichen Elemente

4.3.1 Eulachpark und Parkband Hegi

Der Eulachpark ist innerhalb der Abfolge der einzelnen Räume der wichtigste und zentralste Baustein. Er ist der „Central-Park“, der einen guten Teil der Bedürfnisse nach Spiel, Sport und Aufenthalt im Freien abdecken kann. Eine gute Anbindung des Langsamverkehrs ist zwingend notwendig. Gegen Süden leistet ein Parkband die Verbindung zum künftig gemischt genutzten Gebiet im Umfeld der Station Hegi. Es schafft grüne Adressen für die Bauparzellen und bietet im Organismus der unterschiedlichen Freiräume kleinräumige Aufenthaltsorte für den Alltag. Zur Sulzerallee und zum Bahnhof Hegi verändert sich das Park-

band und wird zunehmend zu einem baumbestandenen Platz, der den Bedürfnissen eines verdichteten Gebietes Rechnung trägt.

Abb. 43 Blick durch Parkband zur S-Bahn-Station



4.3.2 Bahnhofplatz Süd, Station Hegi

Die S-Bahn-Station Hegi ist über das Parkband und den Freiraum entlang den Gleiskorridoren ins Gebiet Neuhegi eingebunden und mit den Bahnhöfen Grüze und Oberwinterthur vernetzt.

Längerfristig soll die Bahnstation für den Langsamverkehr besser mit dem südlich angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiet verknüpft bzw. die Freiräume von Neuhegi mit dem Ohrbühlwald verbunden werden.

Ein Bahnhofplatz Süd zwischen St. Gallerstrasse und Ohrbühlstrasse erlaubt eine neue direkte Langsamverkehrsanbindung aus dem Parkband ins Gebiet Grüze. Gleichzeitig bietet der Platz Möglichkeiten für eine künftige südliche Buserschliessung der Station Hegi. Im Weiteren dient er als Trittstein in der Abfolge attraktiver öffentlicher Räume vom Bahnhof Oberwinterthur bis ins Naherholungsgebiet.

4.3.3 Freiräume im Umfeld des Bahnhofs Grüze

Der zukünftige ÖV-Knotenpunkt verhilft dem Quartier zu belebten städtischen Freiräumen. Sie bieten analog dem Parkband Hegi hochwertige Aufenthaltsorte für benachbarte Büro- und Wohnnutzungen und vernetzen die Grüze mit ihrem Umfeld.

Zentrales Element im Gebiet Grüze ist ein neuer Bahnhofplatz auf der Busbrücke. Er bezeichnet im Kontext des Verkehrsknotens einen urbanen städtischen Platz. Er ist Adresse für die angrenzenden Gebäude und Bahnhofplatz zugleich. Die Bahnhofplätze Süd und Nord verbessern die Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Langsamverkehr. Ergänzend dazu gewährleisten die Freiräume Grüzepark, Pocketpark an der Sulzerallee, Grüzespitz und Uferbereich Eulach eine etappierte Erweiterung und Ergänzung der öffentlich zugänglichen Parkanlagen. Das gesamte Freiraumsystem ist aufwärtskompatibel mit der angestrebten Bahnhaltekante an der Frauenfelderlinie und einer Erneuerung des Umspannwerks.

Abb. 44 Bahnhofplatz



4.3.4 Freiräume entlang der Bahn und der Industrie mit Langsamverkehrswegen (Gleiskorridore)

Der Freiraumring ermöglicht die Integration der Industrie in die Gebietsentwicklung. Die der Bahn zugewandten rückwärtigen Bereiche der Betriebe werden als zusammenhängender Grünraum definiert. Die Hälfte der noch zu realisierenden Freifläche wird entlang der Gleise konzentriert. Durchgehende Langsamverkehrswege begleiten die Freiräume und werten diese auf. Der durchgrünte Raum schafft einen Puffer zu den umliegenden Quartieren und gibt der Industrie in der Aussenwahrnehmung ein grünes Erscheinungsbild.

Die geplanten Unterführungen „Im Link“ (in Projektierung) und „Technologiestrasse“ (längerfristig) integrieren sich in die Freiraum-Spindel.

Abb. 45 Freiraumring «Neuhegi»

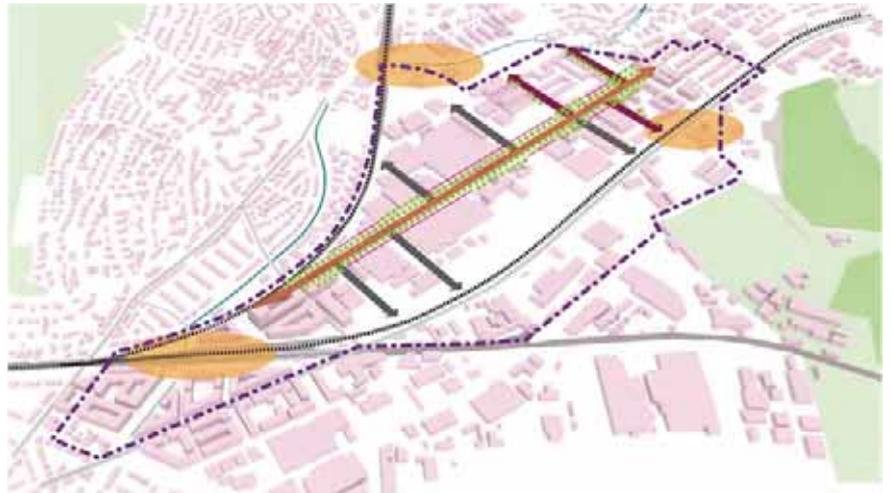


4.3.5 Sulzerallee und Nord-Süd-Strassen

Die Sulzerallee ist die städtebauliche Adresse des Gebietes, was mit der beidseitigen Allee betont wird. Künftige Bauten werden sich nicht zwingend entlang der Sulzerallee aufreihen, sondern sich spezifisch positionieren. Um der Sulzerallee im Bereich der Zentrumszonen trotzdem zu einer angemessenen räumlichen Präsenz und Adresse zu verhelfen, formuliert das Konzept die Absicht, dort wo nicht bis an die Sulzerallee gebaut wird eine zweite Baumreihe auf privatem Grund zu erstellen. Alternativ kommt auch eine hochwertige Gestaltung des Freiraums (ohne Bäume) in Frage.

Die geplante Nord-Süd-Verbindung zwischen Sulzerallee und Bahnhof Hegi an der Schnittstelle von Industrie- und Zentrumszone wird in Anlehnung der bestehenden Else-Züblin-Strasse (Nord) umgesetzt. Ansonsten kann zugunsten des Freiraumrings entlang den Gleisen auf Gestaltungsvorgaben bei den Nord-Süd-Erschliessungsstrassen verzichtet werden.

Abb. 46 Erschliessungssystem



4.4 Freiraum- und Erschliessungsregelung

4.4.1 Erschliessung mit dem Langsamverkehr

Das Erschliessungskonzept sieht für den Langsamverkehr eine Konzentration der Verkehrsströme am Rande der Industrie entlang der Gleise vor. Das Industriegebiet, welches stärker von Fremd- und Durchgangsverkehr aus den umliegenden, dicht bebauten und intensiv genutzten Gebieten betroffen ist, kann dadurch entlastet werden. Konflikte mit den industriellen Tätigkeiten werden so minimiert.

Damit die durchgehenden Fuss- / Radwege die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden (Velobahn, Aufenthalt, Ziel- / Quellverkehr, etc.) befriedigen können, sollen diese in einer Breite von 6.5 m (Velobahn entlang St. Gallerlinie) bzw. 5 m (Fuss-/Radweg entlang Frauenfelderlinie) ausgeführt werden, mit einem 1,5 m breiten Streifen in Schotter.

Die im Richtplan eingetragene Nord-Süd-Verbindung über die Strasse „Im Link“ und die Technologiestrasse Richtung Industriestrasse stellt eine längerfristig zu realisierende Verbindung dar. Um eine übermässige Beanspruchung der Industriezone durch die längerfristig geplante Unterführung zu vermeiden, werden die Raumsicherung für die Unterführung sowie die Grünräume möglichst überlagert.

4.4.2 Freiräume entlang der Bahn und orthogonales Bebauungsraster

Für die Sicherung der Freiräume entlang der Gleiskorridore wurde ein Regelwerk erarbeitet. Es definiert Freiräume, die basierend auf der Geometrie der orthogonalen Industrie-Struktur auf geschwungene Bahnstränge treffen. In der Überlagerung entsteht eine Sequenz von unterschiedlich langen Dreiecks-

Spickeln. Verbindendes Element der Spickel ist die Langsamverkehrsachse entlang der Bahn und dessen begleitender begrünter Abstandstreifen von 5 m Breite. In ihrer Ausgestaltung bieten die Freiräume informelle Aufenthaltsorte, die unterschiedlich bespielt werden können. Sie sollen künftig für Freizeitnutzungen zur Verfügung stehen und den Arbeitnehmenden als Pausenräume dienen.

Das Regelwerk sieht insbesondere folgende Elemente vor:

- Orthogonales Raster für Hochbauten, Aussenanlagen und befestigte Plätze;
- Freiflächenkonzentration (mind. 5% der Industrielandfläche) zur öffentlichen Mitnutzung entlang der Gleise. Die Freifläche wird an die Freiflächenziffer der Industriezonen angerechnet;
- Durchgehender paralleler begrünter Abstandstreifen (5 m);
- Möblierung der Flächen nach Angaben der Stadt Winterthur.

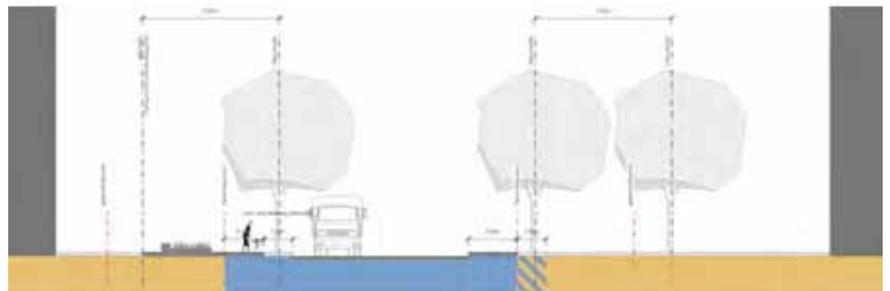
Die über die Fläche des Abstandstreifens hinausgehende Freifläche ist gemäss orthogonalem Raster angrenzend an den Abstandstreifen anzuordnen.

Bei der Freifläche westlich der Seenerstrasse (im Ergänzungsplan als „Freifläche mit Anordnungsspielraum“ bezeichnet) ist ein gewisser Anordnungsspielraum im Hinblick auf ein künftiges Bauprojekt denkbar. In Abstimmung auf ein konkretes Bauprojekt soll es hier möglich sein, die Freifläche ausserhalb des Abstandstreifens flächengleich und im Rahmen des Regelwerks zu verschieben. Dazu ist die Zustimmung des Stadtrates erforderlich.

4.4.3 Zweite Baumreihe entlang der Sulzerallee in Zentrumszonen

Zur Stärkung des räumlichen Eindrucks der Sulzerallee im Bereich der Zentrumszonen soll dort, wo nicht bis an die Baulinie gebaut wird, eine zusätzliche Baumreihe auf privatem Grund gesetzt werden. Alternativ kommt auch eine hochwertigere Gestaltung des Freiraums (ohne Bäume) in Frage.

Abb. 47 Regelquerschnitt Sulzerallee in Zentrumszonen



4.4.4 Stadtlicht

Das Konzept Stadtlicht sieht für das Gebiet Neuhegi-Grüze generelle Massnahmen/Vorschläge im öffentlichen Raum und bei privaten Bauten vor. Im Rahmen der weiteren Gebietsplanungen sollen diese Massnahmen / Vorschläge vertieft und konkrete Empfehlungen erarbeitet werden. Bei öffentlichen Bauvorhaben sollen sie in die Projektierung einfließen. Bei privaten Bauvorhaben soll die Projektierung im gegenseitigen Einvernehmen auf freiwilliger Basis erfolgen. Grundeigentümerverbindliche Festlegungen sind nicht geplant.

5 Änderungen Richtplanung

5.1 Änderungsanträge überkommunal

Abb. 48 Geplanter Richtplaneintrag Zentrumsentwicklung Neuhegi-Grüze

Die im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens konsolidierte und vom Stadtrat Winterthur beschlossene Linienführung der Zentrumserschliessung. Unterirdisch geführten Abschnitte sind gestrichelt dargestellt. Der Variantenentscheid Hegi wird im nächsten Konkretisierungsschritt erfolgen. Auf Wiesendanger Gebiet sind vertiefte Abklärungen zur unterirdischen Variante im Gange (u.a. Koordination mit geplanter Unterhaltsanlage der SBB).



5.1.1 Festsetzung Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze im kantonalen Richtplan

Nach neusten Erkenntnissen muss die Zentrumserschliessung auf kantonalen Ebene im Richtplan verankert werden, da die geplante Strasse mit ihrem Tunnelabschnitt nicht mehr einer regionalen Verbindungsstrasse, sondern einer kantonalen Hauptverkehrsstrasse entspricht. Die RWU und die Gemeinde Wiesendanger unterstützen dieses Vorgehen unter der Voraussetzung, dass der Abschnitt auf Wiesendanger Gebiet ebenfalls unterirdisch geführt wird. Aktuell werden einzelne Vertiefungen für diesen Abschnitt vorgenommen. Mit Vorliegen der Resultate werden die nötigen Grundlagen für die Anpassung des kantonalen Richtplans gegeben sein. Nach erfolgter öffentlicher Auflage (voraussichtlich im ersten Quartal 2014) soll die Vorlage dem Kantonsrat unterbreitet werden, damit die Richtplanänderung gegen Ende des kommenden Jahres festgesetzt werden kann.

5.1.2 Änderungen regionaler Richtplan

Für die Änderung des regionalen Richtplans sind die RWU (Beschluss Delegiertenversammlung) und der Kanton (Festsetzung) zuständig. Auf der Ebene der Region sind folgende Änderungen im regionalen Richtplan vorgesehen:

Gebiet mit Gleisanschluss sowie geplanter Gleisanschluss, Sulzerareal südlicher Teil, Aufhebung

Der Planeintrag Anschlussgleis „Winterthur Grüze, Sulzerareal, südlicher Teil, geplant“ soll gestrichen werden.

Arbeitsplatzgebiet Umfeld Hegi, Anpassung

Das Arbeitsplatzgebiet „Oberwinterthur, Sulzerareal Oberwinterthur“ soll im Gebiet Umfeld Hegi angepasst werden. Die Festlegung als „generelles“ Siedlungsgebiet entspricht dem angestrebten dichten, gemischt genutzten Gebiet.

Anpassungen in den Verkehrsplänen

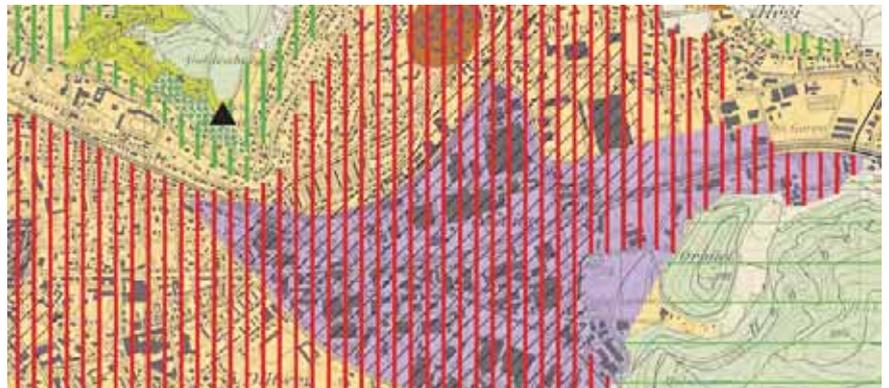
Zur Umsetzung des sGVK sind zur Zeit unterschiedliche Machbarkeits- und Planungsstudien mit möglichen Auswirkungen auf den regionalen Richtplan in Bearbeitung. Im Gebiet der Planungszone sind die Planungen soweit konkretisiert und die entsprechenden Festlegungen können bereits getroffen werden:

- Regionale Strasse Verbindung Sulzerallee – St. Gallerstrasse (Querung Grüze für MIV nicht durchgängig befahrbar), Verschiebung/Änderung geplant
- Regionale Strasse Verbindung Ohrbühlknoten – St. Gallerstrasse (Ersatz der heutigen Verbindung Im Schönengrund) Verschiebung/Änderung geplant
- Regionaler Radweg entlang St. Gallerlinie («Velobahn»), Neueintrag geplant (inkl. Abklassierung Sulzerallee auf kommunale Radroute)

- Regionaler Radweg über Else-Züblin-Strasse Süd (Sulzerallee bis St. Gallerlinie), Neueintrag geplant
- Regionaler Fussweg entlang St. Gallerlinie, Neueintrag geplant
- Regionaler Fussweg entlang Frauenfelderlinie (Talackerstrasse - Im Link – Bahnhof Oberwinterthur), Neueintrag geplant

Abb. 49 Regionaler Richtplan Teil Siedlung und Landschaft

-  Siedlungsgebiet
-  Arbeitsplatzgebiet
-  Hohe bauliche Dichte



5.2 Änderungen kommunaler Richtplan

5.2.1 Siedlungs- und Landschaftsplan

Grünraumring und Eulachpark als Erholungsgebiet E2, Neueintrag

Zur Sicherung des übergeordneten Freiraumkonzepts werden der Grünraumring Neuhegi (inklusive Eulachpark) und die Grünverbindung zum Ohrbühlwald neu in den Richtplan eingetragen.

Baugebiet Umfeld Hegi (nördlich Bahnstation), Neuzuweisung

Das „Baugebiet für Arbeiten“ im Gebiet Umfeld Hegi wird entsprechend der angestrebten Mischnutzung in „Baugebiet für Wohnen und / oder Arbeiten, Öffentliche Bauten“ umgeteilt.

Baugebiet Umfeld Grüze (innerhalb Gleisdreieck), Neuzuweisung

Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Grüze wird entsprechend der angestrebten Mischnutzung in „Baugebiet für Wohnen und / oder Arbeiten, Öffentliche Bauten“ eingeteilt.

Der Richtplantext wird unter 109 wie folgt ergänzt:

Wirkung: Der Planeintrag bildet die Grundlage für die Ausscheidung von Freihalte- und Erholungszonen sowie die Festsetzung von Baulinien und von Ergänzungsplänen in der Nutzungsplanung. Folgende Nutzungsarten werden vorgegeben: [...]

Erläuterungen: [...] In Neuhegi soll ein zusammenhängender Grünraumring, welcher die drei Bahnstationen Grüze, Hegi und Oberwinterthur miteinander verbindet, attraktive öffentliche Frei- und Erholungsräume schaffen. Entlang den Gleiskorridoren soll ein durchgehender wegbegleitender Grünraum, der sich jeweils zu kleineren Parkflächen erweitert, entstehen. Er leistet einen wichtigen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und stellt mittels Bahnquerungen die Verbindung des Areal zu angrenzenden Quartieren sicher.

Festlegungen: [...] 10908 Grünraumring Neuhegi
Weitere kommunale Festlegungen gemäss Plan.

Weiter werden folgende kommunal bezeichneten Gebiete mit Gleisanschluss aufgehoben:

- Gebiet mit Gleisanschluss südlich Bahnhof Grüze (kommunal, bestehend);
- Gebiet mit Gleisanschluss nordwestlich Bahnstation Hegi (kommunal, geplant).

Abb. 50 Bestehender kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft (links) und geplante Änderungen (rechts)



5.2.2 Verkehrsplan öffentlicher Verkehr

Es sind nur Änderungen (Aufhebung geplantes Anschlussgleis) auf regionaler Ebene vorgesehen (> Kapitel 5.1).

Abb. 51 Bestehender kommunaler Richtplan Öffentlicher Verkehr (links) und geplante Änderung (rechts)



5.2.3 Verkehrsplan Strassen

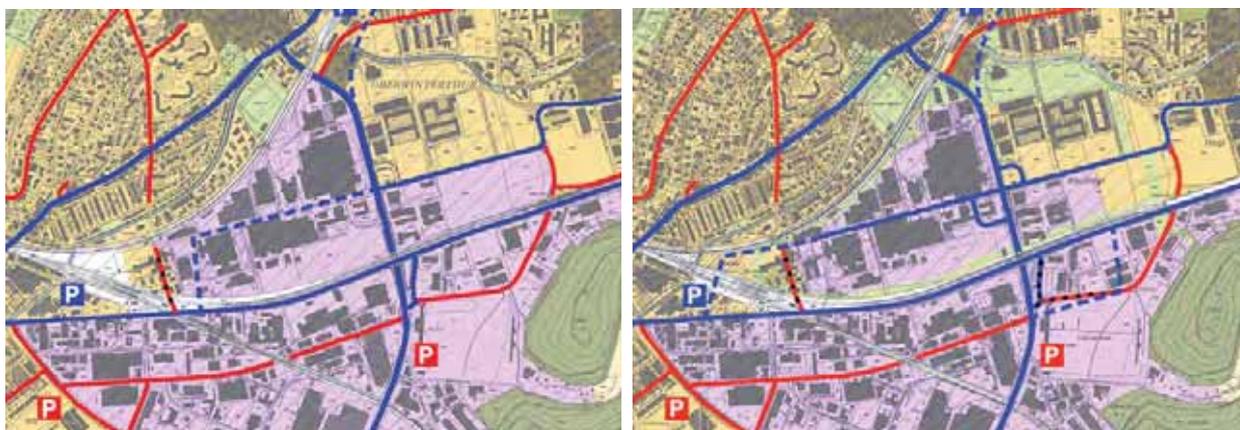
Hofackerstrasse, Abklassierung

Die Hofackerstrasse wird mittel- bis langfristig keine Netzfunktion von kommunaler Bedeutung besitzen. Im Bereich der Bahnstation Hegi wird der Korridor langfristig als Reservefläche der SBB und als Velobahn benötigt. Sie wird abklassiert und aus dem Richtplan gestrichen. Das Gebiet „Im Gern“ bleibt über die Quartierstrassen direkt an die regionale Rümikerstrasse angebunden. Die Erreichbarkeit über übergeordnete Strassen bleibt damit nach wie vor gut.

Sulzerallee-West, Nachführung von geplant auf bestehend

Die Sulzerallee-West wurde zwischen Seenerstrasse und der Strasse bei der Firma Zimmer bis zum Sommer 2013 als regionale Strasse ausgebaut. Das Bauprojekt beinhaltete durchgehende Fahrspuren, beidseitige Radstreifen und Trottoirs sowie eine beidseitige Baumallee (wo dies die bestehende Bebauung und Nutzung der Vorbereiche zulässt). Der Richtplaneintrag wird von geplant auf bestehend nachgeführt.

Abb. 52 Bestehender kommunaler Richtplan
Strassen (links) und geplante Änderung
(rechts)



5.2.4 Verkehrsplan Radrouten

31305a Talackerstrasse - Im Link - Station SBB südlich Frauenfelder-Bahnlinie, Neueintrag

Zur Sicherung eines dichten und durchgehenden Wegnetzes am Rande des Industriegebiets wird entlang der Frauenfelderbahnlinie, zwischen Talackerstrasse und der Strasse Im Link, neu eine geplante Radroute eingetragen.

Der Richtplantext wird unter 313 a) Radroutennetz wie folgt ergänzt:

Festlegungen: [...] 31305a Zentrumszone Oberwinterthur; West-Ost-Verbindungen (Talackerstrasse - Im Link - Station SBB südlich Frauenfelder-Bahnlinie)

- Else-Züblin-Strasse Süd (Sulzerallee bis St. Gallerlinie), Neueintrag geplant
Bis die regionalen Richtplanänderungen erfolgt sind, wird die geplante Radroute über die Else-Züblin-Strasse Süd (Sulzerallee bis St. Gallerlinie) vorläufig in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Sobald der regionale Richtplan rechtskräftig ist, fällt die kommunale Festsetzung dahin.

Präzisierung von Planeinträgen

Der geplante regionale Radweg Querung St. Gallerlinie im Bereich Bahnhof Grüze wird im kommunalen Richtplan präzisiert. In Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Studie „Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung“ soll der Eintrag statt durch die bestehende Bahnunterführung

neu in der Verlängerung der Talackerstrasse geführt werden. Im regionalen Richtplan ist diese Linienführung bereits so enthalten.

Die bestehende kommunale Radroute südlich des Bahnhofs Grüze (ehemals Teil der Scheideggstrasse) wird aufgrund des Ausbaus der KVA nach Westen verschoben.

Nachführung von geplant auf bestehend

Der kommunale Verbindungsweg entlang dem Sportplatz Talwiesen (von der Bushaltestelle Talwiesenstrasse bis zur Hegistrasse) wurde im Rahmen der „Überbauung Schecoareal“ verbreitert. Der Richtplaneintrag wird von geplant auf bestehend nachgeführt.

Die Sulzerallee-West wurde zwischen Seenerstrasse und der Strasse bei der Firma Zimmer bis Sommer 2013 als regionale Strasse ausgebaut. Das Bauprojekt beinhaltet durchgehende Fahrspuren, beidseitige Radstreifen und Trottoirs sowie eine beidseitige Baumallee (wo dies aufgrund der bestehenden Bebauung und Nutzung der Vorbereiche möglich ist). Der regionale Richtplaneintrag wird von geplant auf bestehend nachgeführt.

Abb. 53 Bestehender kommunaler Richtplan Radrouten (links) und geplante Änderungen (rechts)



5.2.5 Verkehrsplan Fuss- und Wanderwege

Else-Züblin-Strasse «Süd» bis neue Strasse Sulzerallee - Station Hegi, Anpassung

Die geplante Fuss- und Wanderwegverbindung zwischen der Sulzerallee und dem Fuss- und Radweg entlang der St. Galler-Bahnlinie wird von der Else-Züblin-Strasse-Süd auf die neu geplante Strasse „Neue Strasse Süd“ (zwischen der Industriezone und der neuen Zentrumszone Z7) verschoben. Der kommunale Eintrag verläuft nicht mehr durch das Industrieareal, sondern über die künftige neue Strasse. Der Durchgangsverkehr wird damit ausserhalb des Industriegebiets geführt. Ein öffentliches Wegrecht auf der Else-Züblin-Strasse-Süd besteht weiterhin. Die Verbindung für den Ziel-/Quellverkehr wird somit weiterhin möglich, jedoch von geringerer Bedeutung sein. Weiterhin über diese Strasse verkehren werden die Velos, da die Strasse als regionale Radroute klassiert wird.

31430 Grüze; Hegistrasse - St. Gallerstrasse, Grüzefeldstrasse - Station-SBB - Deutwegareal, Neueintrag

Zur Sicherung der Erreichbarkeit der neuen Querung Grüze mit Bushaltestellen und Perronzugängen (ÖV-Drehscheibe) wird in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Studie „Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung“ ein neuer geplanter Fuss- und Wanderweg eingetragen. Dieser führt von der Hegistrasse über die Busbrücke und südlich der St. Gallerstrasse möglichst direkt weiter zum immer intensiver genutzten Gebiet „Deutweg“.

Der Richtplantext wird unter 314 wie folgt ergänzt:

Festlegungen: [...] Oberwinterthur 31430 Grüze; Hegistrasse-St. Gallerstrasse, Grüzefeldstrasse

Fussweg entlang Frauenfelderlinie (Talackerstrasse - Im Link – Bahnhof Oberwinterthur), Neueintrag geplant

Bis die regionalen Richtplanänderungen erfolgt sind, wird der geplante Fuss- und Wanderweg entlang der Frauenfelderlinie (Talackerstrasse - Im Link) vorläufig in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Sobald der regionale Richtplan rechtskräftig ist, fällt die kommunale Festsetzung dahin.

Präzisierung von Planeinträgen

Der regionale Fuss- und Wanderweg südlich des Bahnhofs Grüze (ehemals Teil der Scheideggstrasse) wird weiter westlich verschoben und als bestehend eingetragen.

Der kommunal bestehende Fuss- und Wanderweg bei der Werkstrasse wird auf den bestehenden Weg entlang den Gleisen (an den nördlichen Rand des Industrieareals) korrigiert.

Abb. 54 Bestehender kommunaler Richtplan Fuss- und Wanderwege (links) und geplante Änderungen (rechts)



6 Änderungen Bau- und Zonenordnung

6.1 Ergänzung Bau- und Zonenordnung BZO

6.1.1 Ergänzungsplan in Art. 2 verankern

Der Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze wird wie folgt in der Bau- und Zonenordnung verankert:

Ergänzungspläne *Art. 2*
² Daneben bestehen folgende Ergänzungspläne:
.....
j) Ergänzungsplan für das Gebiet Neuhegi-Grüze, bestehend aus dem Plan Nutzung, dem Plan Erschliessung und Freiraum sowie den Bestimmungen

Weitere Änderungen der Bau- und Zonenordnung sind (vorerst) nicht notwendig (> Kapitel 6.3).

6.2 Änderungen Zonenplan

Die nachfolgend ausgeführten Änderungen des Zonenplans resultieren einerseits direkt aus den Umfeldplanungen Hegi und Grüze (Gestaltungspläne), andererseits werden alle vier Etappen des Eulachparks sowie das bestehende und das geplante Schulhaus korrekt zониert.

6.2.1 Umzonung Eulachpark und Parkband in Erholungszone E2

Alle vier Etappen des Eulachparks und das Parkband zur Bahnstation Hegi werden der Erholungszone E2 zugewiesen. Die Zonierung bildet die Grundlage für die Ausgestaltung und Nutzung der Flächen im öffentlichen Interesse.

6.2.2 Umzonung Schulhäuser in Zone für öffentliche Bauten Oe

Die Parzellen des bestehenden Schulhauses „Hegi TMZ“ (im Eulachpark) sowie das geplante Schulhaus Neuhegi (zwischen Ida-Sträuli- und Rümikerstrasse) werden der Zone für öffentliche Bauten Oe zugewiesen. Die Zonierung sichert an beiden Standorten langfristig die öffentlichen Nutzungen.

6.2.3 Um- bzw. Einzonung Umfeld Grüze in Zentrumszone Z6 mit Gestaltungsplanpflicht und Erholungszone E2

Die Flächen werden in Abstimmung mit dem Gestaltungsplan Umfeld Grüze der Zentrumszone Z6 mit Gestaltungsplanpflicht zugewiesen. Die Gestaltungsplanpflicht über den gesamten Perimeter wird in Form des öffentlichen Gestaltungsplans Umfeld Grüze umgesetzt. Der Grüzespitz wird der Erholungszone E2 zugewiesen.

lich des Parkbands) bzw. in die fünfgeschossige Zentrumszone Z5 (Teil südlich der Sulzerallee östlich des Parkbands) umgezont.

Die Fläche östlich der Ohrbühlstrasse wird in die viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G umgezont.

Das Parkband zur Bahnstation Hegi wird der Erholungszone E2 zugewiesen (> Kapitel 6.2.1)

Es besteht eine Gestaltungsplanpflicht über den gesamten Perimeter. Für den Bereich westlich der Ohrbühlstrasse ist dies bereits in Form des öffentlichen Gestaltungsplans Hegi umgesetzt. Im Bereich östlich der Ohrbühlstrasse (Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G) ist statt eines Konkurrenzverfahrens ein zusätzlicher privater Gestaltungsplan notwendig.

6.3 Neuer Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze

Der Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze besteht aus den Bestimmungen, welche die Nutzung, Bebauung sowie Erschliessung und den Freiraum regeln, sowie den beiden Plänen („Nutzung“, „Erschliessung und Freiraum“), welche die entsprechenden Perimeter (räumlicher Geltungsbereich der Bestimmungen) näher bezeichnen.

Insbesondere folgende Themen werden im Ergänzungsplan grundeigentümmerverbindlich festgelegt:

- Ausschluss stark verkehrserzeugender Nutzungen SVN in den Industriezonen und in der Zentrumszone nördlich der Sulzerallee (nicht überbauter Bereich);
- Beschränkung der Verkaufsflächen über 1000 m² in der Industriezone falls sie keinen Bezug zur örtlichen Produktion im Gebiet des Ergänzungsplans aufweisen;
- Nutzungsdifferenzierung der Industriezonen bezüglich Dienstleistungen, da die Industriezonen in erster Linie für die Ansiedlung industrieller und gewerblicher Betriebe bestimmt sein sollen. Betriebs- und unternehmenszugehörige Dienstleistungen und solche, die einen direkten Bezug zu den bestehenden Industrieclustern aufweisen, sollen weiterhin unbeschränkt möglich sein, während alle übrigen Dienstleistungen auf maximal 20% der zulässigen Bruttogeschossfläche beschränkt werden sollen;
- Freiraum und Erschliessung entlang der Gleise (Fuss- und Radwege, Freiflächen);
- Gestaltung Sulzerallee sowie Neue Strasse Süd.

Betriebsabhängige Dienstleistungen werden durch die Bestimmung in Art. 4 Ergänzungsplan nicht tangiert. Betriebsunabhängige Dienstleistungen sollen von einer Beschränkung ausgenommen sein, wenn sie branchenmässig zu bereits ansässigen Industriebetrieben bzw. zu den von der Wirtschaftsförderung der Region Winterthur geförderten industriellen Wirtschaftsklustern passen. Als

Wirtschaftscluster werden Ansammlungen von Betrieben bezeichnet, die sich in räumlicher Nähe zueinander befinden und deren Tätigkeiten sich entlang einer oder mehrerer Wertschöpfungsketten ergänzen oder miteinander verwandt sind. Hintergrund dieser Ausnahme ist die offizielle Statistik, welche beispielsweise F&E-Unternehmen, auch solche, die in einer Industriebranche tätig sind, als Dienstleistungsbetriebe klassiert. Die für das Gebiet des Ergänzungsplanes relevanten Industriecenter sind Maschinenbau, Mechatronic, Informations- und Kommunikationstechnologie ICT, Cleantec sowie Medizintechnik.

Als Stark Verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen und ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen generieren.

Die Regeln betreffend Freiraum und Erschliessung entlang den Gleisen sowie zur Gestaltung Sulzerallee und der Neuen Strasse Süd sind in Kapitel 4.4 beschrieben.

Abb. 57 Ergänzungsplan «Neuhegi - Grüze»
Erschliessung und Freiraum



Abb. 58 Ergänzungsplan «Neuhegi - Grüze»
Nutzung



6.4 Ergänzung Gewässerabstandslinie

6.4.1 Gewässerabstandslinie Areal Gelatine

Auf dem Gelatine-Areal besteht eine Gewässerabstandslinie (GAL), die jedoch nicht durchgehend ist und näher an der Eulach liegt als der Baubereich gemäss dem Gestaltungsplan.

Die Lücke wird geschlossen und die GAL deckungsgleich mit dem Baufeld des Gestaltungsplans durch das bestehende Gebäude gelegt. Das Gebäude geniesst Bestandesgarantie. Die neue GAL kommt nur bei Neubauten zum Tragen, die den vergrösserten Abstand einhalten müssen.

Die Eulach besitzt entlang des Planungsgebiets eine Gerinnesohle von 2 m. Der Gewässerraum für die Eulach hat somit gemäss der Übergangsbestimmung (GSchV) eine Breite von 22 m aufzuweisen. Der mit der neuen GAL gesicherte Raum weist eine Breite von 35 m bis 36 m auf.

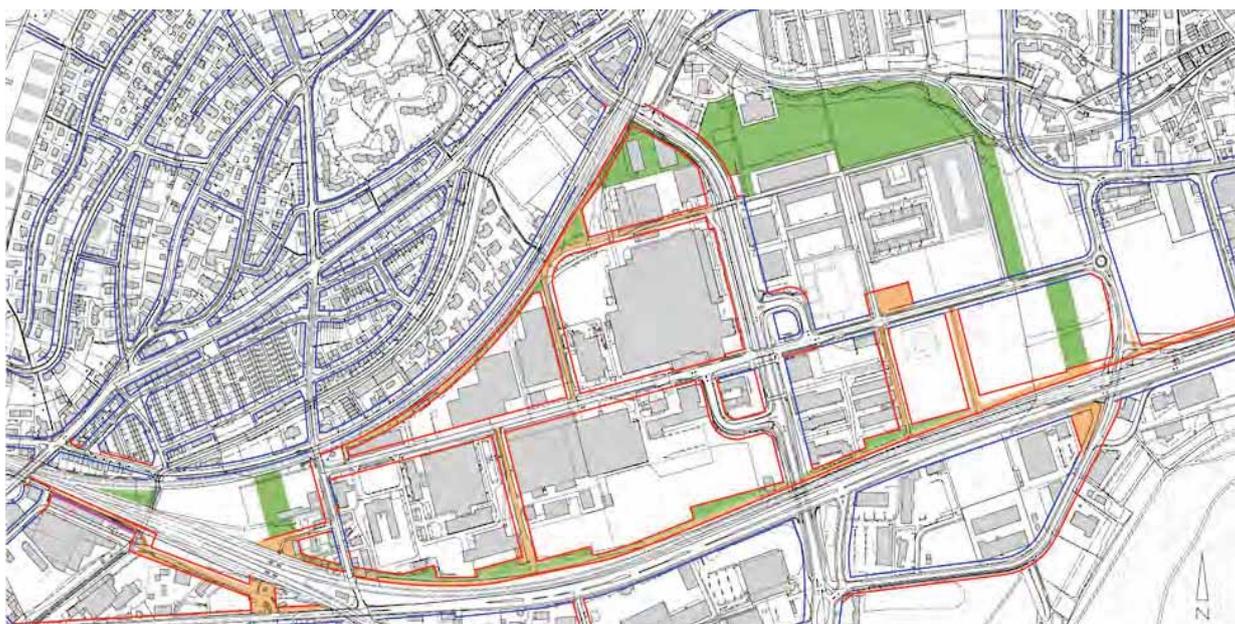
6.5 Änderungen Baulinien

Mit den Baulinienänderungen wird der Raumbedarf für die Infrastrukturanlagen im kommunalen öffentlichen Interesse (basierend auf den entsprechenden Richtplaneinträgen) langfristig gesichert. Mit dem Festlegen von Baulinien er-

halten sowohl die Stadt als auch die Eigentümerinnen und Eigentümer Planungs- und Investitionssicherheit. Insbesondere wird für die Grundeigentümerschaft klar festgelegt, wo Sie künftig mit allfälligen Landabtretungen zugunsten der öffentlichen Hand rechnen müssen und bis wohin sie ohne entsprechende Auflagen bauen dürfen.

Gebäude, welche neu mit Baulinien angeschnitten werden, geniessen Bestandesgarantie. Bei Neubauten ist die Baulinie einzuhalten.

Abb. 59 Baulinienplan mit geplanten Änderungen



6.5.1 Durchgehende Baulinien entlang Sulzerallee

Über die gesamte Länge der Sulzerallee werden die Baulinien ergänzt und im gleichen Abstand (28 m) wie östlich der Seenerstrasse festgelegt. Dies bedingt Korrekturen im Nahbereich der Brücke über die Seenerstrasse.

Der städtische Platz gemäss Hybrid-Clusters Regelwerk wird an der nordöstlichen Ecke Kreuzung Sulzerallee - Else-Züblin-Strasse ebenfalls mit Baulinien gesichert.

Die Baulinien in den beiden „Bügeln“ zur Seenerstrasse werden aufgrund der tatsächlich gebauten Strassenverläufe angepasst.

6.5.2 Neufestigungen entlang Bahnlinien

Durchgehende Baulinien werden für den Grünraumring und die Gleisbegleitenden Fuss- und Radwege festgelegt. Die Baulinien sind auf das Freiraumkonzept und den Ergänzungsplan „Industriezone Neuhegi-Grüze“ abgestimmt. Sie sichern gleichzeitig die öffentlich zugänglichen Freiflächen und die geplanten Langsamverkehrswege. Die Baulinien verlaufen in einem minimalen Grundabstand von 11.5m (entlang St. Gallerlinie) respektive 10 m (entlang Frauenfelderlinie) ab der Interessenslinie der SBB und weiten sich situativ für die Sicherung der Freiflächen aus.

Die SBB erarbeitet zurzeit einen „Rahmenplan Winterthur“ für die langfristige Bahnentwicklung und Infrastrukturausbauten. Aufgrund der fortgeschrittenen Arbeiten hat sich entlang der St. Gallerlinie die Interessenslinie der SBB verändert. Sie kommt neu teilweise näher an die bestehenden Gleise zu liegen. Dadurch konnte die Baulinienführung und die Anordnung der Freiflächen optimiert werden. Der Baulinienkorridor wurde um 1,5 m erweitert, damit die vorgesehene (regionale) Velobahn und der Grünraumring in genügender Breite realisierbar werden. Gleichzeitig konnte die Industriefläche teilweise entlastet werden.

Im Bereich der Strasse „Im Link“ und der Technologiestrasse ist mit der Aufweitung der Baulinien die Erstellung der in den Richtplänen als geplant eingetragenen Gleisquerungen gewährleistet.

Für die Erstellung eines direkten Bahnhofszugangs werden westlich der Tackerstrasse die Baulinien in einem Abstand von 10 m zur Interessenslinie bis zum „Bahnhofplatz Nord“ weitergeführt.

6.5.3 Anpassungen bestehender Baulinien

Die westlich der Seenerstrasse liegenden öffentliche Fusswegbeziehungen (Zugang zum Eulachpark 4. Etappe, Zugänge zur Bushaltestelle in der Seenerstrasse) und die Strasse „Im Link“ sind innerhalb von oder sehr nahe an bestehenden Baulinien. Diese Baulinien werden entsprechend zurückversetzt und ermöglichen den Eigentümern bessere Baubedingungen (ohne zusätzliche Strassen und Wegabstände zu den genannten Anlagen einhalten zu müssen).

An verschiedenen Strassen werden kleinere Anpassungen an den Baulinien vorgenommen.

An der St. Gallerstrasse (Bereich Bahnhof Grüze) wird die nördliche Baulinie leicht Richtung Strasse verschoben und mit dem Gestaltungsplan in Übereinstimmung gebracht. Es verbleibt ein Baulinienabstand von 25.5 m. Als Raumsicherung für die geplante Velounterführung bei der St. Gallerstrasse wurde die Baulinie gegenüber der Planaufgabe um 2,5 m zu Lasten des SBB Grundstücks erweitert, damit diese velobahnfähig erstellt werden kann.

Entlang der Ohrbühlstrasse werden die Baulinien mit den Baufeldern des Gestaltungsplans abgestimmt. Südlich der St. Gallerstrasse werden die Baulini-

en erweitert, um einen Radweg mit einem genügenden Abstand von Gebäuden zu diesem Weg sicherzustellen. Der Baulinienabstand beträgt neu 26 m.

Im Bereich der Seenerstrasse, Abschnitt Frauenfelderstrasse bis Im Link 10, verlaufen die bestehenden Baulinien nahe an der Strassengrenze und/oder nicht entlang dem Strassenverlauf. Die Baulinien werden deshalb im Bereich Im Link bis zur Hegifeldstrasse angepasst und verlaufen neu in einem grösseren Abstand zur Strasse und sichern damit auch den südlich der Seenerstrasse gelegenen bestehenden Fussweg.

An der Hegifeldstrasse, Eulach bis zur Einmündung Seenerstrasse, verlaufen die Baulinien teilweise innerhalb oder sehr nahe an der Strassenparzelle. Die Hegifeldstrasse ist genügend ausgebaut und die angrenzenden Liegenschaften befinden sich in der Kernzone, geplanter Erholungszone oder sind mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Die Festlegung von neuen Baulinien ist deshalb nicht notwendig respektive zweckmässig (seit 1996 grundsätzlich keine Baulinien mehr in Kernzonen). Die Baulinien werden in diesem Bereich deshalb ersatzlos aufgehoben.

An der Hegistrasse, Römerstrasse bis Baumschulstrasse, verlaufen nördlich der Strasse in einem grosszügigen Abstand und stehen im Widerspruch zu den bestehenden Sonderbauvorschriften. Der Baulinienabstand beträgt neu 16,5 m. Die neu auf die Bebauung abgestimmten Baulinien sichern gleichzeitig den Zugang zur längerfristig geplanten Bahnhaltestelle an der Frauenfelderlinie.

6.5.4 Sicherung Bahnhofplätze Grüze und Hegi

Beidseitig der Bahnstationen werden die geplanten Bahnhofplätze mit Baulinien gesichert.

6.5.5 Sicherung Fuss- und Radwege Nord-Südverbindungen

Die in den Richtplänen eingetragenen Nord-Südverbindungen werden ebenfalls mit Baulinien gesichert. Dies sind namentlich:

- die Durchquerung des Industrieareals von der Unterführung „Im Link“ über die Technologiestrasse (BL-Abstand 22 m), St. Gallerstrasse bis zur Industriestrasse (BL-Abstand 18 m);
- die Verbindung Sulzerallee zur Bahnstation Hegi über eine neue Strasse (BL-Abstand 22 m);
- Weiterführung der regionalen Radroute über die Else-Züblin-Strasse „Süd“ (BL-Abstand von 22 m).

6.5.6 Sicherung Ausbau Verbindung Grüze - Stadtzentrum

Vom Bahnhofplatz Grüze-Süd besteht eine schmale Radwegverbindung zur Römerstrasse. Der Querschnitt muss abgestimmt auf die steigenden Frequen-

zen erweitert werden. Der entsprechende Korridor wird entlang des Freiverlads und der Abstellgleise gesichert (BL-Abstand 12 m). Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der bestehenden Bauten wird im Bereich der Industriezone in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern eine Arkadenbaulinie (Geltungsbereich bis 3.5 m über das bestehende Wegniveau) durch die bestehende Werkhalle gelegt. Die Baulinien entlang dem parallel zur Bahn verlaufenden Teilstück der Werkstrasse werden aufgehoben.

6.5.7 Formelles Baulinienverfahren

Für das Änderungsverfahren von Baulinien an in den Richtplänen bezeichneten öffentlichen Strassen und Wegen sowie für die ersatzlose Aufhebung und kleineren Korrekturen an anderen Strassen ist § 108 ff. PBG massgebend. Nach der Gemeindeordnung ist der Grosse Gemeinderat für die Festsetzung von Baulinien an öffentlichen Strassen und Wegen zuständig. Die vom Grossen Gemeinderat beschlossenen Planänderungen werden öffentlich aufgelegt und den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern schriftlich mitgeteilt.

7 Umfeldplanungen Grüze und Hegi

7.1 Allgemein

Die Gestaltungspläne Grüze und Hegi schaffen die grundeigentümergebundenen Voraussetzungen für eine hochwertige Entwicklung in den Umfeldern Grüze und Hegi. Sie beschränken sich primär auf die Regelung der zentralen Elemente in den Bereichen Städtebau, Freiraum Nutzung und Erschliessung.

7.2 Gestaltungsplan Grüze

7.2.1 Struktur Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan besteht aus einem nördlichen und einem südlichen Bereich. Das Gleisfeld, das diese beiden Bereiche trennt, hat lediglich orientierenden Charakter. Der Gesamtperimeter ist in neun Baufelder unterteilt. Die «Querung Grüze» durchquert und verbindet das Gebiet von der Sulzerallee zur St. Gallerstrasse.

Über den ganzen Perimeter ist eine bis zu siebengeschossige Bebauung vorgesehen, mit der Möglichkeit zur Errichtung von Hochhäusern an zwei dazu geeigneten Standorten.

Basierend auf Volumenstudien wurde je Baufeld eine maximal anrechenbare Geschossflächen (aGF) festgelegt: Die Baufelder 7, 9, 3 und 8 verfügen über 3'100 bis 6'100 m² aGF. Baufeld 1, 6 und 4 über 13'000 bis 14'900 m² aGF. Bis hin zu den Baufeldern 5 und 2 mit knapp 26'800 bzw. 34'400 m² aGF.

Der nördliche Bereich mit vier Baufeldern liegt zwischen der Frauenfelder- und der St. Gallerlinie und ist zusätzlich geprägt durch das Umspannwerk. Es ist davon auszugehen, dass das Umspannwerk noch längere Zeit Bestand haben wird. Die Freiraumbereiche «Brückenplatz» und «Grüzepark» bilden die Querverbindungen innerhalb des Gebiets. Über den Bahnhofvorplatz auf dem Baufeld 3 erfolgt der Anschluss des Parks an die Unterführung des Bahnhofs Grüze. Zur Markierung des «Brückenplatzes» sind im Westen zwei Hochhäuser erwünscht. Ebenso ist als Abschluss der Sulzerallee ein Hochhaus vorgesehen. Aufgrund der exponierten Lage ist der maximale Wohnanteil mit 40% bzw. 50% relativ tief angesetzt. Östlich der bestehenden Personenunterführung ist eine Weiterführung der heutigen Wohnnutzung denkbar. Der maximale Wohnanteil liegt hier bei 90%.

Der südliche Bereich, der durch eine Rampe («Querung Grüze») geteilt wird, umfasst insgesamt fünf Baufelder sowie deren rückwärtige Erschliessung. Die Querung soll möglichst integriert werden, weshalb die Bebauung bis an die Rampenkante vorgesehen ist. Entlang der Eulach ist ein öffentlicher Parkbereich geplant. Auf dem anschliessenden Baufeld 5 kann eine attraktive Mischung entstehen, wozu ein maximaler Wohnanteil von 70% vorgesehen ist. Für die kleineren Baufelder 6, 7 und 8 ist der maximale Wohnanteil auf 40% gesetzt. Auf dem stark verkehrsgeprägten Spickel des Baufelds neun ist eine reine Gewerbenutzung vorgesehen.

Abb. 60 Gestaltungsplan Umfeld Grüze, Situation



7.3 Gestaltungsplan Hegi

7.3.1 Struktur Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan gliedert sich in vier Baufelder, in denen unterschiedliche Dichten und Anzahl Geschosse zulässig sind. Auf den Baufeldern 2 und 4 ist eine dichte Bebauung mit sieben Voll- und einem Attikageschoss vorgesehen. Auf dem Baufeld 2 ist auch ein Hochhaus zulässig, was an diesem Standort aus städtebaulichen Überlegungen wünschbar ist (> Kapitel 7.5). Auf dem Baufeld 3 ist mit fünf Voll- und einem Attikageschoss ebenfalls eine hohe Dichte erwünscht. Baufeld 1 bildet den Abschluss des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze gegen Osten mit 4 Voll- und einem Attikageschoss.

Basierend auf Volumenstudien wurde je Baufeld eine maximal anrechenbare Geschossfläche (aGF) festgelegt: Baufeld 1 verfügt über 39'200 m², Baufeld 2 über 23'000 m² bzw. bei der Realisierung eines Hochhauses über 24'900 m², Baufeld 3 über 19'000 m² und Baufeld 4 über 67'600 m² aGF.

Auf allen Baufeldern ist der maximale Wohnanteil auf 50% begrenzt, um die gewünschte Nutzungsmischung zu erreichen und die Ansiedlung einer grossen Anzahl an Arbeitsplätzen zu ermöglichen.

Zur Förderung einer vielfältigen Nutzungsstruktur und eines lebendigen Quartiers sind an spezifischen Passantenlagen (entlang der Sulzerallee und bei

der Bahnstation Hegi) in den Erdgeschossen ausschliesslich publikumsorientierte Nutzungen zulässig.

Das Parkband verbindet den Eulachpark mit der S-Bahnstation Hegi. Für die angrenzenden Nutzungen ist das Parkband auch ein Nachbarschaftspark mit Spiel- und Aufenthaltsbereichen.

Abb. 61 Gestaltungsplan Umfeld Hegi, Situation



7.4 Gestaltungsplan und öffentlich-rechtliche Verträge

Eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte bauliche Verdichtung sind eine gut funktionierende Erschliessung sowie die notwendigen Freiräume. Erschliessung, Landabtretung und Finanzierung der Infrastrukturanlagen können entweder in einem Quartierplanverfahren oder mittels öffentlich-rechtlicher Verträge geregelt werden.

Im vorliegenden Fall wird an Stelle eines Quartierplanes eine Vereinbarung zwischen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und der Stadt getroffen. Dieses Vorgehen hat für alle Beteiligten den Vorteil, dass die entsprechenden Regelungen einvernehmlich getroffen werden können, kein zusätzliches aufwendiges und langwieriges Verfahren nötig ist und dadurch ge-

ringere Verfahrenskosten, welche in einem Quartierplan von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu tragen sind, anfallen.

Angewandt wird ein zweistufiges Vorgehen: In der ersten Stufe wurde Ende 2012/Anfangs 2013 eine Entwicklungsvereinbarung abgeschlossen. Darin wurden insbesondere das Verfahren zur Berechnung der von den Grundeigentümern zu leistenden Kostenbeiträge, deren maximale Höhe sowie die abzutretenden Landflächen festgelegt. In der zweiten Stufe soll ein öffentlich-rechtlicher Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag auf der Basis des bereinigten Gestaltungsplans (öffentliche Auflage, Vorprüfung Kanton) abgeschlossen werden. Die in der Entwicklungsvereinbarung als Maximalanteile definierten Grundeigentümerbeiträge werden in der zweiten Stufe als Frankenbetrag definitiv fixiert (Pauschalen).

7.5 Hochhäuser

In den Umfeldern der Bahnstationen Grüze und Hegi werden die planerischen Möglichkeiten zur Realisierung von vier unterschiedlichen hohen Hochhäusern an orts- und städtebaulichen Schlüsselstellen geschaffen. Die beiden Umfeldern haben eine grosse ortsbauliche Bedeutung. Sie bilden den westlichen und östlichen Abschluss des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze, verknüpfen das Gebiet mit den angrenzenden Stadtteilen und sind Standorte einer leistungsfähigen ÖV-Erschliessung.

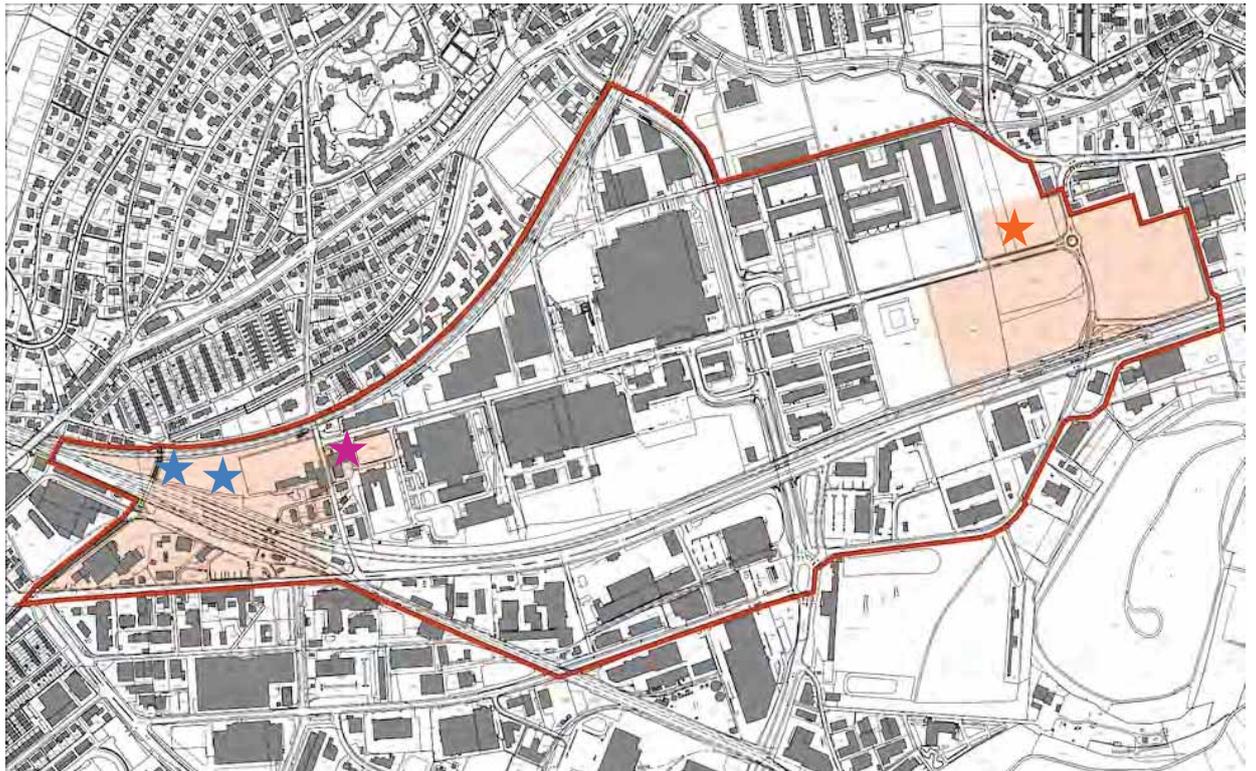
Mit den Hochhäusern als gezielt gesetzte städtebauliche Elemente, können stadträumliche Qualitäten erzeugt werden, welche Vernetzung und Orientierung erleichtern, dies insbesondere in Anbetracht des grossen Massstabs des Gebietes Neuhegi-Grüze. Sie ermöglichen qualitätsvolle Freiräume zum Aufenthalt und zur Erholung, städtebauliche Merkmale zur Orientierung, schaffen eine Sichtbarkeit der wichtigen Orte aus grösserer Distanz durch Hochpunkte und ermöglichen Sichtachsen mit interessanten Perspektiven.

Für alle Hochhäuser werden minimale und maximale Wohnanteile festgelegt. Die attraktiven Standorte und die hervorragende Verkehrsanbindung sind ideal für publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschoss und Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen. Um die gewünschten architektonischen Qualitäten zu sichern, ist zwingend ein Konkurrenzverfahren mit Teilnehmenden mit internationaler Reputation durchzuführen. Es gelten zudem die erhöhten Anforderungen gemäss (§ 284 PBG). Dies betrifft unter anderem die städtebauliche Einordnung sowie den Bezug zum öffentlichen Raum.

Am Kreuzungspunkt zwischen Sulzerallee und öffentlichem Parkband soll auf dem Baufeld 2 ein markanter Baukörper als Orientierungspunkt im Umfeld der S-Bahn-Station Hegi entstehen. Die Rahmenbedingungen begünstigen den Bau eines Hochhauses, welches die Funktion des städtebaulichen Gelenks besonders gut erfüllen würde. Entsprechend ist dort ein Hochhaus mit einer Höhe von max. 60 Meter zulässig. Ein hoher Anteil an Geschäfts und Dienstlei-

Abb. 62 Standorte geplante Hochhäuser

Zwei Hochhäuser (blau) fassen die Querung Grüze, ein Hochhaus (violett) markiert den Beginn, ein Hochhaus (braun) das Ende der Sulzerallee.



7.6 Massnahmen Lärmschutz

7.6.1 Grenzwerte und Lärmbelastung

Die Umfelder der Bahnhöfe Grüze und Hegi sind der Empfindlichkeitsstufe III zugeteilt; je nach Zeitpunkt der Einzonung und dem Erschliessungszustand 1985 sind die Planungswerte PW oder die Immissionsgrenzwerte IGW einzuhalten (> vgl. Kapitel 2.2.4). Entlang der neuen öV-Querung Grüze (neue Anlage) müssen die Planungswerte eingehalten werden.

Die Ermittlung der Lärmbelastungen erfolgte getrennt nach Strassen- und Eisenbahnlärm bzw. Schiesslärm (Hegi). Relevante Lärmquellen im Umfeld des Bahnhofs Grüze sind die Grüzefeld-, die St. Galler- und die Talackerstrasse, die

öV-Querung Grüze und die SBB-Bahnlinien. Relevante Lärmquellen im Umfeld des Bahnhofs Hegi sind die St. Galler-, die Rümiker- und die Ohrbühlstrasse, die SBB-Linie und der Schiessplatz Ohrbühl. Die Sulzerallee mit den prognostizierten Belastungen (DTV östlich der Sulzerallee 6250 Fz/d, westlich der Sulzerallee 1'450 Fz/d) ist nicht relevant.

Nachfolgend dargestellt ist, an welchen Fassaden des Bebauungsvorschlags die massgebenden Grenzwerte eingehalten (grün) oder um maximal 5 dB (gelb) bzw. über 5 dB (rot) überschritten werden. Eingetragen ist jeweils der höchste Wert der drei einzeln ermittelten Lärmarten (Strassen-, Eisenbahn- oder Schiesslärm).

Je nach Lärmbelastung der Fassaden präsentieren sich die Nutzungsmöglichkeiten wie folgt (wobei die Anforderungen an die Schalldämmung der Gebäudehülle nach SIA 181 in jedem Fall eingehalten werden müssen):

7.6.2 Wohnnutzungen

An den Fassaden, an denen die massgebenden Grenzwerte am Tag und in der Nacht eingehalten werden, können alle Nutzungen ohne Einschränkungen angeordnet werden.

Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Wohnräumen können an Fassaden mit Grenzwertüberschreitungen nur angeordnet werden, wenn mit baulichen Massnahmen (Verwinkelte Fassaden, Loggias, Erker, etc.) erreicht wird, dass die Lärmbelastung tags und nachts in der Mitte der geöffneten Lüftungsfenster den massgebenden Grenzwert nicht mehr überschreitet.

Abb. 63 Lärmgrenzwertplan – Umfeld Grüze

- massgebender Grenzwert eingehalten
- Überschreitung massgebender Grenzwert ≤ 5 dB
- Überschreitung massgebender Grenzwert > 5 dB



Abb. 64 Lärmgrenzwertplan – Umfeld Hegi

- massgebender Grenzwert eingehalten
- Überschreitung massgebender Grenzwert ≤ 5 dB
- Überschreitung massgebender Grenzwert > 5 dB



Insbesondere bei schmalen Gebäudekörpern können mit geeigneten Wohnungsgrundrissen (Anordnung von lärmunempfindlichen Räumen wie Erschliessung, Küchen, Bad zur lärmigen Seite, nötigenfalls Durchlüften von lärmempfindlichen Räumen zur lärmabgewandten Seite) können auch Wohnnutzungen in Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen realisiert werden.

7.6.3 Betriebsnutzungen

Werden die Grenzwerte tagsüber um maximal 5 dB überschritten, können Betriebsräume (Büros, Sitzungszimmer, Verkauf, Gewerbe, Ateliers etc.) uneingeschränkt angeordnet werden (Nachtwerte unerheblich).

Bei grösseren Überschreitungen der massgebenden Belastungsgrenzwerte sind Betriebsräume nur mit kontrollierter Lüftung möglich. Diese Massnahme wird vermutlich im Baufeld 1 (Grüze) und im südlichen Teil des Baufeldes 3 (Hegi) nötig sein.

In den Bahnhofsumfeldern Grüze und Hegi sind somit mit entsprechenden baulichen Massnahmen bzw. sorgfältig gestalteten Wohnungsgrundrissen überall Wohnungen realisierbar. Ausgenommen davon sind das Baufeld 1 (Grüze) und der südliche Teil des Baufeldes 3 (Hegi). Betriebsnutzungen sind mit entsprechenden Massnahmen jedoch überall möglich.

Im Rahmen der nächsten Entwicklungsschritte (in der Regel Konkurrenzverfahren je Baufeld) werden die Bebauung (Stellung der einzelnen Bauten, etc.) und

die künftigen Nutzungen weiter konkretisiert und im Hinblick auf die Vorgaben des Lärmschutzes verbindlich festgelegt.

8 Ablauf und Mitwirkungsverfahren

8.1 Übersicht Gesamtablauf

Die Gestaltungspläne Hegi und Grüze bilden zusammen mit den geplanten Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung, welche den Gesamtperimeter der Planungszone betreffen, ein Gesamtpaket. Die Bestandteile dieses Gesamtpakets sind voneinander abhängig und wurden daher gleichzeitig publiziert und öffentlich aufgelegt.

Der Stadtrat hat die Umfeldplanungen Grüze und Hegi (jeweils Gestaltungsplan und die dazu gehörende Entwicklungsvereinbarung) im Mai 2012 als verbindliche Angebote an die beteiligten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verabschiedet. Die Verhandlungen dauerten etwas länger als erwartet. Sie konnten für das Umfeld Hegi im Dezember 2012 und für das Umfeld Grüze im Februar 2013 mit den Unterschriften aller Beteiligten erfolgreich abgeschlossen werden. Das Gesamtpaket Planungszone wurde anschliessend publiziert und öffentlich aufgelegt. In einem weiteren Schritt erfolgte die Überarbeitung der Planungsunterlagen infolge der Einwendungen und der Vorprüfung des Kantons. Das bereinigte Gesamtpaket wurde vom Stadtrat am 25. September 2013 zuhanden des Grossen Gemeinderates verabschiedet.

Da eine rechtliche Vorwirkung der angestrebten Festlegungen (Änderungen der Nutzungsplanung, Anpassungen Baulinien, öffentliche Gestaltungspläne Grüze und Hegi) erst mit der Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat gegeben ist, wurde eine Verlängerung der bis Juli 2013 befristeten Planungszone notwendig. Die Baudirektion Kanton Zürich hat die Planungszone bis 23. Juli 2014 verlängert.

8.2 Mitwirkung Öffentlichkeit

Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wurde vom Stadtrat am 30. Januar 2013 (Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung) bzw. 6. März 2013 (Gestaltungspläne Grüze und Hegi) beauftragt, gestützt auf § 7 PBG das öffentliche Einwendungsverfahren und die Anhörung der neben- und übergeordneten Planungsträger durchzuführen und beim Kanton die Vorprüfung zu beantragen. Die öffentliche Vernehmlassung findet während 60 Tagen vom 18. März bis 24. Mai 2013 statt.

Alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer innerhalb des Gesamtperimeters der Planungszone wurden schriftlich über die geplanten Änderungen informiert. Ebenso verschiedene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die durch Anpassungen der Baulinien ausserhalb der Planungszone tangiert werden.

Eine öffentliche Veranstaltung zur Planungszone wurde am 14. März 2013 durchgeführt. Die Ausstellung in der Halle 710 wurde so ergänzt, dass die Resultate der Planungszone und deren grundeigentümergebundene Umsetzung auch für interessierte Laien nachvollziehbar werden.

8.3 Bereinigung Einwendungen

Innert der Auflagefrist sind 18 Schreiben mit insgesamt 41 Einwendungen (Anträge 1 bis 41) eingegangen.

Sämtliche Einwendungen zum Gesamtpaket Planungszone sind im Dokument >> Planungszone Neuhegi-Grüze, Bericht zu den Einwendungen, Vorprüfung Kanton, Stellungnahme RWU vom 25. September 2013 aufgeführt und detailliert behandelt.

8.4 Vorprüfung Kanton

Mit Schreiben vom 31. Juli 2013 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich das Gesamtpaket Planungszone vorgeprüft und unter anderem festgehalten, dass die Gesamtplanung grundsätzlich in Übereinstimmung mit der aktuellen kantonalen, regionalen und städtischen Planung sei. Mit der Revisionsvorlage werden die gewerblich-industriellen Arbeitsplatznutzungen langfristig gesichert und die stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) ausgeschlossen. Das Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten zu erreichen, wird dadurch unterstützt. In den neuen Zentrumszonen im Umfeld der S-Bahn-Stationen werden gezielt dichte Mischnutzungen mit minimalen bzw. maximalen Wohnanteilen und attraktiven Freiräumen ermöglicht. Damit wird das Zentrum Oberwinterthur/Neuhegi – neben dem Stadtzentrum Winterthur – als zweites Hauptzentrum gestärkt. Dies unterstützt die raumplanerischen Anliegen einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen.

Die kantonale Vorprüfung wird ausführlich in Kapitel 3 behandelt (Anträge K1 bis K29).

8.5 Nächste Schritte

Das vorliegende Gesamtpaket ist abgestimmt auf übergeordnete Massnahmen, welche im Agglomerationsprogramm 2. Generation festgelegt und beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden sind. Zu nennen sind insbesondere die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, die Busquerung Grüze sowie die Velobahnen. Es liegt im Interesse der Stadt, dass diese Planungen zügig vorangetrieben und in den überkommunalen Richtplänen festgesetzt werden. Die Zentrumserschliessung soll unter der Federführung des Kantons im kantonalen Richtplan verankert werden. Auf der Ebene der Region sind die unter > Kapitel 5.1.2 aufgeführten Änderungen im regionalen Richtplan vorgesehen. Ergänzend zu den beiden öffentlichen Gestaltungsplänen „Umfeld Grüze“ und „Umfeld Hegi“ wurde je eine öffentlich-rechtliche Entwicklungsvereinbarung zwischen der Stadt und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern abgeschlossen (> siehe Kapitel 7.4). In einem zweiten Schritt muss nach der Festsetzung des vorliegenden Gesamtpakets durch den GGR ein definitiver

Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag je Umfeld abgeschlossen werden. Die in der Entwicklungsvereinbarung als Maximalbeträge definierten Grundeigentümerbeiträge werden dann als Frankenbetrag definitiv fixiert (Pauschalen). Diese Verhandlungen können erst nach der Behandlung im GGR aufgenommen werden. Voraussetzung für die Inkraftsetzung der beiden Gestaltungspläne durch den Stadtrat ist die Unterzeichnung der Landumlegungs- und Erschliessungsverträge durch alle Grundeigentümerinnen und Eigentümer im jeweiligen Umfeld.

Gesamtpaket Planungszone

- Erläuterungsbericht Planungszone Neuhegi-Grüze (Gesamtperimeter) vom 25. September 2013
- Genehmigungsdokument Kommunale Richtplanung, Gebiet Planungszone Neuhegi-Grüze
- Genehmigungsdokument Nutzungsplanung, Gebiet Planungszone Neuhegi-Grüze
- Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze
 - Bestimmungen vom 25. September 2013
 - Plan Erschliessung und Freiraum vom 25. September 2013
 - Plan Nutzung vom 25. September 2013
- Baulinienplan Neuhegi-Grüze (Planungszone) sowie Hegifeldstrasse vom 25. September 2013

- Gestaltungsplan Grüze:
 - Erläuterungsbericht vom 25. September 2013
 - Bestimmungen vom 25. September 2013
 - Situationsplan vom 25. September 2013

- Gestaltungsplan Hegi:
 - Erläuterungsbericht vom 25. September 2013
 - Bestimmungen vom 25. September 2013
 - Situationsplan vom 25. September 2013

- Planungszone Neuhegi-Grüze, Bericht zu den Einwendungen, Vorprüfung Kanton, Stellungnahme RWU vom 25. September 2013

Wichtige Grundlagen

- Entwicklungsstrategie Oberwinterthur, Juni 2007
- Kantonales Gesamtverkehrsmodell GVM2007, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, für das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) aktualisiert, Stand 2010
- Lärmgutachten nach LSV, Rahmengestaltungsplan Hegi, mühlebach partner ag, Dezember 2012
- Lärmgutachten nach LSV, Rahmengestaltungsplan Grüze, mühlebach partner ag, Dezember 2012
- NIS-Gutachten, Ergänzung Familiengärten Grüze, maxwave AG, Januar 2012
- NIS-Gutachten, Vertiefungsstudie Grüze, maxwave AG, Dezember 2008
- Positivplanung Stark Verkehrserzeugende Nutzungen – Eignungsgebiete, Strategien und Umsetzungsmöglichkeiten, Januar 2011

- Positivplanung Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) – Bericht zu den städtischen Eignungsgebieten und den Resultaten der Vernehmlassung, 21. März 2012
- Rahmenplan Neuhegi, Stand Februar 2010
- Städtebauliche Studie Umfeld Bahnhof Grüze, pool/Schneider Studer Primas/Schweingruber Zulauf, April 2011 – April 2012
- Studie Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung, Metron AG, Juni 2012
- Studie Erschliessung Süd, Metron AG, März 2012
- Studie Querung Grüze – Klärung Schlüsselstellen, Metron AG, November 2011
- Synthesebericht Planungsverfahren Umfeld S-Bahn-Station Hegi, März 2010

Abkürzungen

Stadt Winterthur

Planungszone Neuhegi-Grüze

Erläuterungsbericht

Abkürzungsverzeichnis

aGF	anrechenbare Geschossfläche
BL	Baulinie
BZO	Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur
ES	Lärmempfindlichkeitsstufe
GAL	Gewässerabstandslinie
GGR	Grosser Gemeinderat Winterthur
GSchV	Gewässerschutzverordnung
GSV	Grundsatzvereinbarung
GVM	Gesamtverkehrsmodell
IGW	Immissionsgrenzwert
KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
LSV	Lärmschutzverordnung
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPL	Massnahmenplan Luftreinhaltung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
PPVO	Parkplatzverordnung
PW	Planungswert
ROK	Raumordnungskonzept
RVS	Regionale Verkehrssteuerung
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
sGVK	städtisches Gesamtverkehrskonzept
SVN	Stark verkehrserzeugende Nutzungen

Anhang

-
- A1 Richtlinie für Mobilitätskonzepte
 - A2 Szenarien
 - A2.8 Umfeld Bahnhof Grüze – Parkplatznachweis
 - A3.1 „Stellschrauben“ Verkehr – Modellberechnungen
 - A3.2 „Stellschrauben“ Verkehr – Ablaufschema

 - A4 Nutzungsdifferenzierung Industriezonen
 - A5 Freiraum Neuhegi und Grüze

A1 Richtlinie für Mobilitätskonzepte

Anhang 1 zum Erläuterungsbericht Parkplatzverordnung: Richtlinie Mobilitätskonzept Winterthur

Anhang 1: Richtlinie für Mobilitätskonzepte

Arbeitsgrundlage gestützt auf die PPVO-W

Zweck Mobilitätskonzepte

Bessere Abstimmung aller Verkehrsteilnehmenden dank Mobilitätskonzepten

Mobilitätskonzepte zeigen für örtliche Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

Einsatzmöglichkeiten von Mobilitätskonzepten

Der Stadtrat kann den Einsatz von Mobilitätskonzepten in bestimmten Situationen verlangen

Gestützt auf Art. 7 PPVO-W kann der Stadtrat für Projekte mit mehr als 30 Parkplätze (massgeblicher Bedarf) Mobilitätskonzepte verlangen:

- bei sich abzeichnenden Überlastungen auf dem übergeordnetem Strassennetz
- bei Unterschreitung der Pflichtparkplatzzahl (autoarme Nutzung, Schutzobjekt)
- bei Bauten und Anlagen mit mehr als 100 PP¹⁰/ha anrechenbare Grundstücksfläche
- bei der Aufhebung einer nutzungsbezogenen Zuordnung von Parkplätzen und / oder Erhöhung der Parkplatzzahlen im Rahmen von Fahrtenmodellen
- für Gestaltungspläne mit erhöhter Ausnützung, mit besonderen Nutzungsweisen, spezifische Anforderungen an die Erschliessung oder in bezüglich Verkehrsaufkommen empfindlichen Lagen
- für Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN¹¹) an Lagen mit beschränkten Verkehrskapazitäten.

Pflichtinhalt von Mobilitätskonzepten

Im Sinne eines Qualitätscontrollings sollten Mobilitätskonzepte mindestens die angeführten Aspekte behandeln

Die Buchstaben in Klammer beziehen sich auf die PPVO-W¹².

Thema	Mögliche Inhalte / Aussagen zu...
1. Erarbeitung durch Fachperson	Erarbeitung Mobilitätskonzept durch ausgewiesene Fachperson erforderlich
2. Ziel, Zweck und Zuständigkeit (a)	Ziele wie – Höchstmögliche Benutzung des ÖV's und LV's – Induzierter Verkehr auf Kapazitätsreserven des Strassenverkehrs abstimmen – weitere (je nach lokalen Anforderungen) Zuständigkeiten: Bauherrschaft erstellt und betreibt Mobilitätskonzept (inkl. Controlling, Monitoring)

¹⁰ PP = Parkplätze, Abstellplätze für Personenwagen

¹¹ Aktualisierte SVN-Definition gemäss Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze Art. 2, 25.9.2013:

"1) Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeinutzungen dienen, und

a. für diese Nutzungen pro Hektare massgeblicher Grundfläche gemäss § 259 PBG mindestens 120 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen,

b. für diese Nutzungen über zehn Fahrten pro 100 m² massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen oder

c. der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

2) Nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen mit höchstens 50 Abstellplätzen für Personenwagen für Verkaufs-, Gastronomie- und Freizeinutzungen.

¹² PPVO-W = Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, Parkplatzverordnung Winterthur

3. Projekt	<i>Beschrieb Projekt mit wichtigsten Eckdaten (Nutzung, Nutzflächen, Anzahl Parkplätze, MIV -/ LV-Erschliessung, ÖV-Angebot, ÖV-Erschliessungsgüte, LV-Einbindung)</i>
4. Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage (b)	<i>Gut nachvollziehbare Berechnung des PP-Bedarfs & Auflistung des PP-Angebotes (je Benutzergruppe) Berechnung PP-Bedarf gemäss neuer PPVO-Winterthur Parkplätze als Zahl (Maximum für Personenwagen, Motorräder; Minimum für Velo) festlegen; Option: evtl. Fahrtenkontingente definieren (siehe Richtlinie Fahrtenmodell)</i>
5. Ausstattung Parkieranlagen (c)	<i>Auflademöglichkeit für Elektro-Fahrzeuge vorsehen Voraussetzungen für Ausfahrtdosierung schaffen (bei grösseren Anlagen z.B. > 100 Parkplätze)</i>
6. Monetäre Parkplatzbewirtschaftung (d)	<i>Kurzzeit-Parkplätze: Festlegung verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ausgenommen Bewohner) ab der ersten Minute; Gebührenhöhe in Abstimmung auf städtisches Bewirtschaftungskonzept; Mindestsatz festlegen; evt. Anreizsystem mit Tarif, sodass Kundschaft auf verkehrsschwächere Wochentage / Tageszeiten gelenkt wird Langzeit-Parkplätze: Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarife für Festvermietung (allenfalls ohne Parkplatz-Zuteilung) Minimum: Voraussetzung für Gebührenerhebung sind "zu schaffen"</i>
7. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (PLS) (e)	<i>Eingliederung ins städtische Parkleitsystem bei öffentlich zugänglichen Parkieranlagen mit mehr als 100 Parkplätzen inkl. Beteiligung an Investitions- / Betriebskosten sowie die Lieferung der Daten verlangen.</i>
8. Information/ Anreize zur Benutzung des ÖV's	<i>– Finanzielle Unterstützung Mitarbeiter ÖV-Abonnemente (Ökobonus) – Benutzerinformation zu aktuellen Verkehrsverhältnissen auf dem öffentliche Strassennetz (ÖV & MIV)</i>
9. Information/ Anreize zur Benutzung des LV's	<i>– Anzahl Velo-Abstellplätze gemäss neuer kommunalen PPVO-Winterthur (Untergrenze) – Anforderungen zur Anordnung, Ausstattung: Lage bei Haupteingängen, hindernisfrei zugänglich, gut beleuchtet, einsehbar, teils wettergeschützt, Schliessfächer für Velokleider und Helm, Duschmöglichkeit etc. – Einsatz Betriebsvelos / Betriebs-e-bikes – Auflademöglichkeiten e-bikes bereitstellen</i>
10. Bedarfsgerechtes Car-Sharing-Angebot	<i>Minimale Platzzahl Car-Sharing (z.B. Mobility); Anordnung an optimaler Lage</i>
11. Wohnnutzung: Unterschreitung Minima-PP-Bedarfszahlen möglich	<i>In Verbindung mit verbindlichen Massnahmen, können Parkplätze unter Minima reduziert werden; Verzicht auf Erhebung der Ersatzabgaben bei optionaler Sicherung von Ersatzmassnahmen (bei allfälligen Missständen im Vollzug); z.B. Fläche reservieren für allfällig erforderliches Parkhaus.</i>

12. Monitoring (f)	<i>Erstellungspflicht Monitoringkonzept mit</i> – Nutzung Parkplätze für Kunden / Beschäftigte – Ein- und Ausfahrten der Anlagen – Überprüfung Verkehrssituation im Umfeld – Messgrößen / Art der Erhebung – Periodizität – Erhebung durch wen – Berichterstattung, Information – Vergleich mit Ziel- / Grenzwerten
13. Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)	<i>Auflistung möglicher (planerischer, rechtlicher oder organisatorischer) Massnahmen, welche ergriffen werden können / müssen, wenn Monitoring zeigt, dass Ziele nicht erreicht werden</i>
14. Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)	<i>Gründe für Sanktionen: ... zeigt das Monitoring, dass die Wirkung des Mobilitätskonzeptes nicht ausreicht, Zuständigkeiten festlegen</i> <i>Mögliche Sanktionen (muss / kann-Regelungen):</i> – Erhöhung Parkplatzgebühr für Mitarbeitende – Erhöhung Parkplatzgebühr mit Lenkungswirkung für Besucher und Kunden – Abgabe pro zusätzliche Fahrt (bei Fahrtenmodellen) – Einführung einer Ausfahrtdosierung – Erhöhung Anreize zur Benützung ÖV – Betriebsbeitrag an ÖV-Erschliessung

Rechtliche Sicherung von Mobilitätskonzepten

Im Rahmen
 ...von Sondernutzungsplänen

 ... des Baubewilligungsverfahrens

 als Eintrag im Grundbuch

- Landverkauf / Sondernutzungsplanung:
 Anforderung formulieren, dass das Mobilitätskonzept zwingend mit der Baubewilligung genehmigt werden muss (evtl. schriftliche Vereinbarung zwischen Grundeigentümer / Bauherrn und Stadt unterzeichnen, bevor Kaufvertrag oder Sondernutzungsplan genehmigt wird).
- Baubewilligung:
 Unterzeichnung Vereinbarung zwischen Grundeigentümer / Bauherrn und Stadt.
- Anmerkung im Grundbuch, soweit zweckmässig und rechtlich möglich.

Zuständigkeiten

Thema	Zuständigkeit
Erstellung Mobilitätskonzept (inkl. Controlling, Monitoring)	Bauherr-/ Grundeigentümerschaft beauftragt ausgewiesene Fachplaner
<i>Begleitung Mobilitätskonzept durch Stadt Winterthur</i> - Vertretung gegenüber Bauherr- / Grundeigentümerschaft - fachliche Inputs (z.B. Zusammenspiel Parkplatz-Angebot und Nachfrage, Parkplatzbewirtschaftung, planerische/rechtliche/organisatorische Massnahmen sowie Sanktionen wenn Ziele nicht erreicht werden) - Beizug anzuhörender städtischer Stellen	Amt für Städtebau, Raum- und Verkehrsplanung

A2 Szenarien

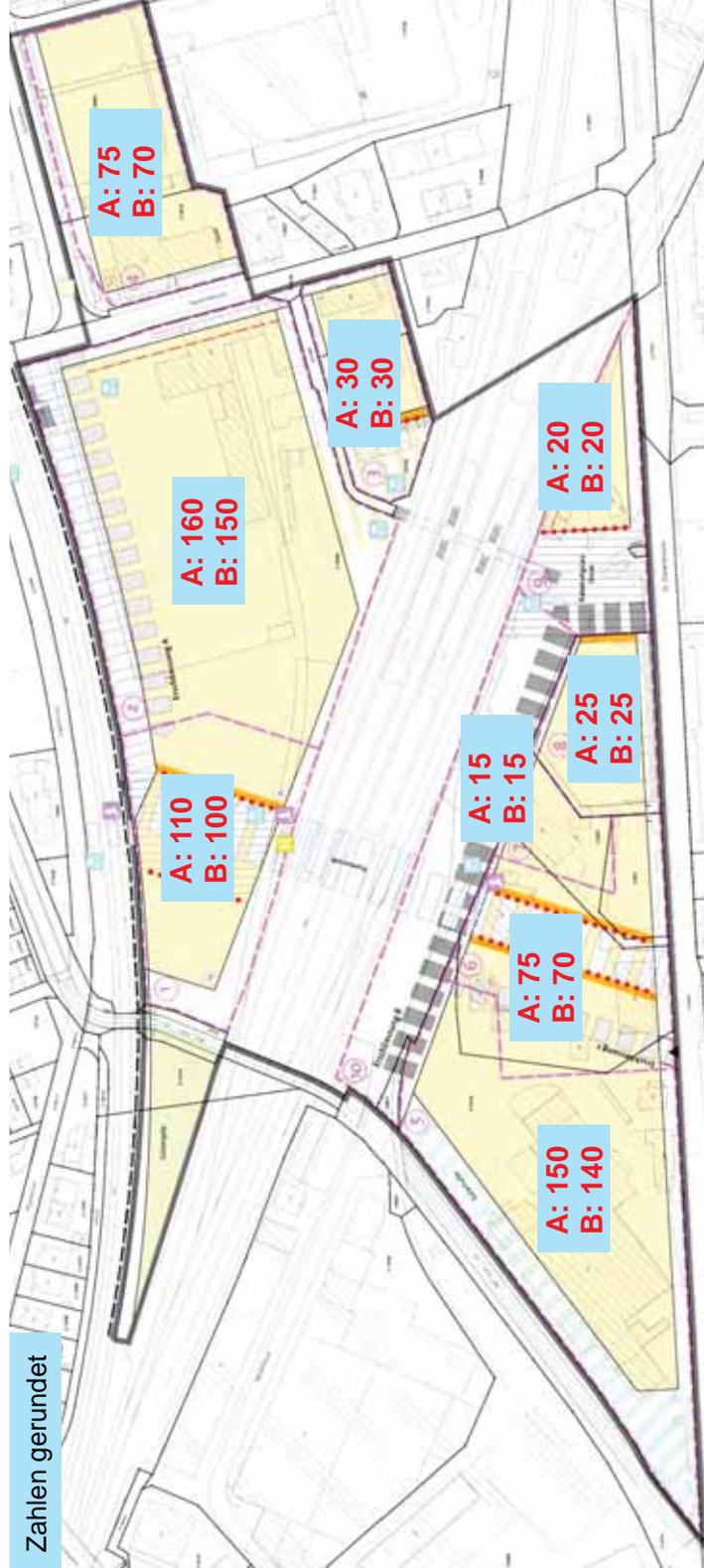
Die Zahlen zu den einzelnen Szenarien sind im externen Dokument «Zahlenmaterial Szenarien» einsehbar.

- Ist-Zustand
- Szenario 0 (ohne Massnahmen)
- Szenario Produktion (Referenzszenario)
- Szenario Büro und Dienstleistungen
- Szenario Einkauf
- Szenario Umfeld Bahnhof Hegi
- Szenario Umfeld Bahnhof Grüze

A2.8 Umfeld Bahnhof Grüze – Parkplatznachweis

Hypothetisch mögliche PP-Zahlen: Umfeld Grüze ohne Mobilitätskonzepte

Zahlen gerundet



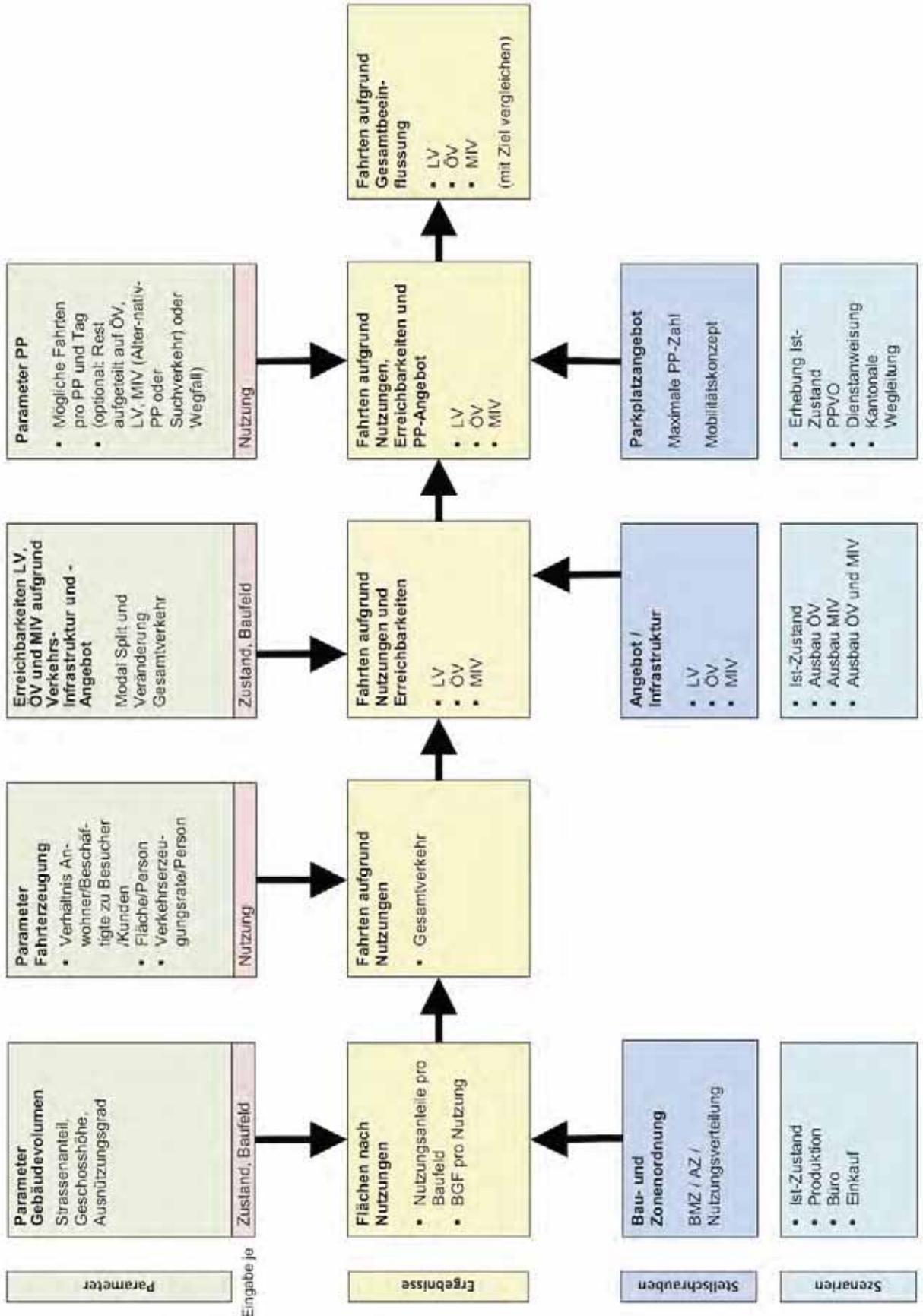
Annahmen Szenario A

- Berechnung gemäss Dienstanweisung
 - Nutzungsmix
 - Max. Wohnanteil gem. RGP (50%)
 - Publikumsorientierung Nutzungen (ca. 12%)
 - Dienstleistungen (ca. 38%)
- Total ca. 660 PP (Minimal = Maximal)**

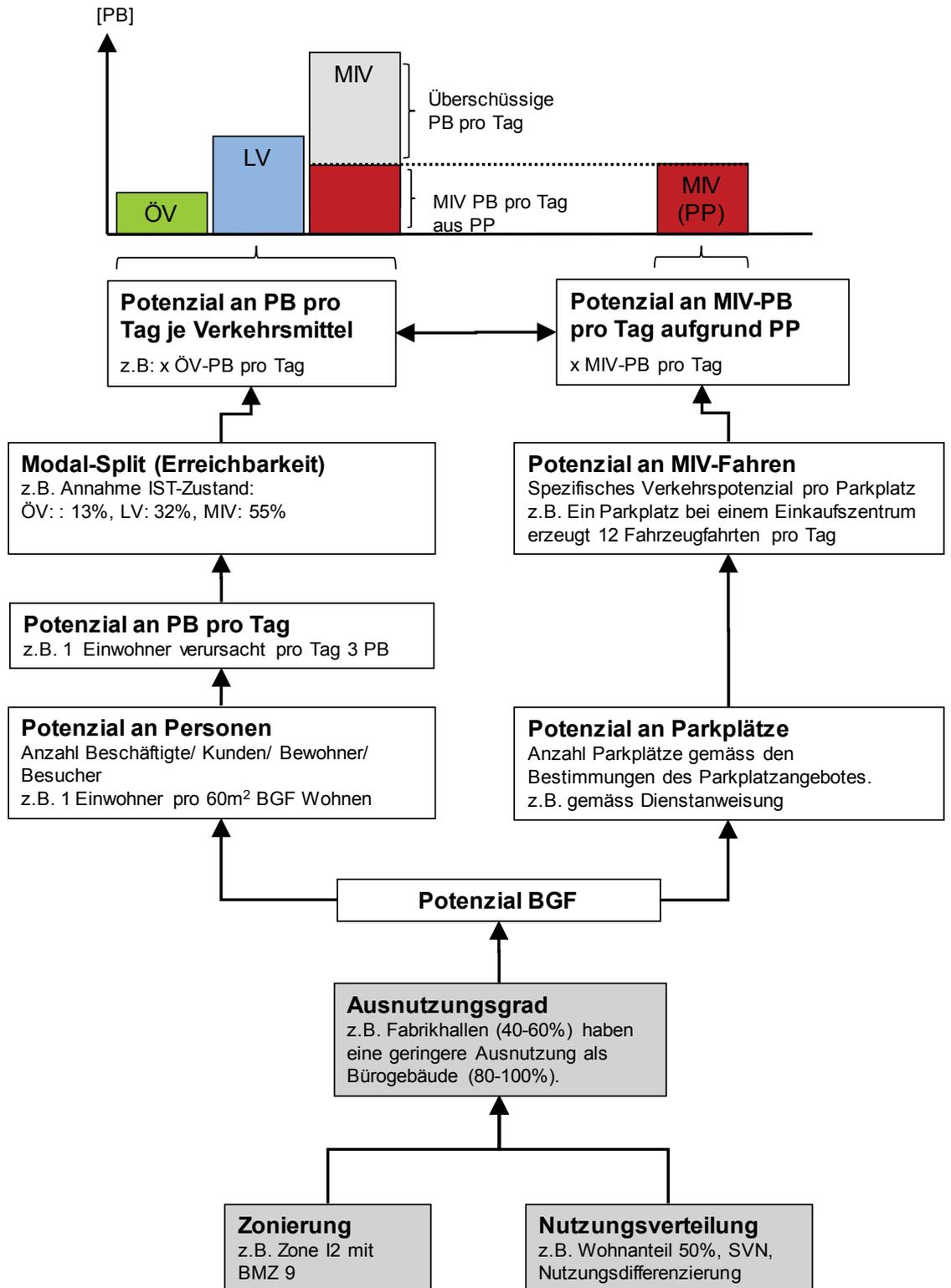
Annahmen Szenario B

- Berechnung gemäss Dienstanweisung
 - Nutzungsmix
 - Min. Wohnanteil gem. RGP (30%)
 - Publikumsorientierung Nutzungen (ca. 12%)
 - Dienstleistungen (ca. 58%)
- Total ca. 620 PP (Minimal = Maximal)**

A3.1 „Stellschrauben“ Verkehr – Modellberechnungen



A3.2 „Stellschrauben“ Verkehr – Ablaufschema



Legende: PB: Anzahl Personenbewegungen pro Tag, BGF: Bruttogeschossflächen

Potenzial Nutzung

Berechnung der Bruttogeschossflächen

Die Grundfläche, der Anteil an Erschliessungsflächen bezüglich der Grundfläche, die Zonierung (z.B. Industriezone 2 (I2), Zentrumszone Z3), die Nutzungsverteilung (z.B. Wohnanteil: 50%), die Nutzungsziffer (Baumassenziffer oder Ausnützungsziffer), die Geschosshöhe sowie der Ausnutzungsgrad jeweils bezogen auf die einzelnen Baufelder sind die Eingabewerte des Berechnungsmodells. Diese Eingabegrössen führen zu einem Potenzial an Bruttogeschossflächen (BGF) differenziert nach Nutzung und Baufeld, welche als Ausgangsgrösse für die Fahrtenberechnung dient.

Berechnung der Anzahl Personen und der Anzahl Personenbewegungen

Basierend auf den Eingabewerten

- BGF pro Bewohner bzw. Beschäftigtem,
- Besucher pro Bewohner bzw. Kunden pro Beschäftigtem,
- Bewegungen pro Person und Tag Bewohner/Beschäftigte (Verkehrserzeugungsrate),
- Bewegungen pro Person und Tag Besucher/Kunden (Verkehrserzeugungsrate),

werden die Anzahl erzeugter Personenbewegungen pro Baufeld und Nutzung, differenziert nach Bewohner/Beschäftigte und Besucher/Kunden aus den BGF-Werten errechnet.

Die Berechnung basiert auf folgenden Annahmen für die Eingabewerte je Nutzung:

Tab. 1 Annahmen zu Anzahl Personen und Anzahl Personenbewegungen aufgrund Nutzungen

(1) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüros, etc.

Nutzung	m ² BGF pro Bewohner/ Beschäftigtem	Anteil Besucher/Kunden pro Bewohner/ Beschäftigtem	Bewegung pro Person und Tag Bewohner/ Beschäftigte	Bewegung pro Person und Tag Besucher/ Kunden
Wohnen	60	10%	3	2
Verkauf, Lebensmittel	50	5000%	3	2
Verkauf, nicht-Lebensmittel	50	2000%	3	2
Restaurant, Café	25	2000%	3	2
Konferenzräume	200	3000%	3	2
Hotel	300	500%	3	2
publikumsorient. Betriebe (1)	50	1500%	3	2
nicht-publikumsorient. Betriebe	37	10%	3	2
Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe	37	10%	3	2
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	100	20%	3	2
Lagerflächen	200	20%	3	2
Einkaufszentren	50	2000%	3	2
Unterhaltungsstätten / Kino- und Freizeitzentren / etc.	100	1500%	3	2

Einfluss des Verkehrssystems (Erreichbarkeiten)

Das Verkehrssystem und damit die Erreichbarkeit eines Baufeldes hat einerseits einen Einfluss auf die Gesamtfahrtzahl und andererseits auf den Modal-Split. Basis für die Eingabegrösse Erreichbarkeit bildet im Modell der aktuelle Modal-Split, also die anteilmässige Verteilung der Gesamtfahrten auf LV, ÖV und MIV. Darauf aufbauend wird abgeschätzt, welchen Einfluss Änderungen im Verkehrssystem (Infrastrukturmassnahmen) auf die Gesamtfahrtzahl und den Modal-Split haben. Wird davon ausgegangen, dass die Gesamtfahrtzahl den aufgrund der Nutzungen zu erwartenden Erfahrungswerten entspricht, ist die Summe der Erreichbarkeiten LV, ÖV und MIV gleich 1. Bei einem überdurchschnittlich attraktiven Verkehrssystem wird die übliche Fahrtzahl pro Nutzung erhöht und der Wert steigt über 1.

Folgende Faktoren fliessen in die Eingabewerte der Erreichbarkeiten LV, ÖV und MIV ein:

- Veränderungen der Infrastruktur für LV und MIV
- Veränderungen beim Angebot ÖV (mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen)

Die Zahl der Personenbewegungen pro Nutzung und Verkehrsträger ergibt sich aus dem Produkt der Erreichbarkeit mit der Gesamtfahrtzahl aufgrund der Nutzung.

Für das Gesamtareal wurden folgende Annahmen getroffen:

Tab. 2 Annahmen Erreichbarkeiten Gesamtareal, nicht berücksichtigt: LIV-Massnahmen

Verkehrssystem	Erreichbarkeit LV	Erreichbarkeit ÖV	Erreichbarkeit MIV	Erreichbarkeit Total
Ist	0.32	0.13	0.55	1.00
mit ÖV-Massnahmen	0.32	0.26	0.55	1.13
mit MIV-Massnahmen	0.32	0.13	0.65	1.10
mit ÖV- und MIV-Massnahmen	0.32	0.26	0.65	1.23

Potenzial Parkplatzangebot

Einfluss des Parkplatzangebots auf die Personenbewegungen

Pro Baufeld und Nutzung wird im Modell die Zahl der einerseits für Bewohner/Beschäftigte und andererseits für Besucher/Kunden zur Verfügung stehenden Parkplätzen ermittelt. Dies erfolgt durch Anwendung eines Parkplatzreglements. Die Parkplatzreglemente sind die heute gültige Dienstanweisung, welche auf der kantonalen Wegleitung (Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, 1997) basiert, die kantonale Wegleitung oder die sich in Revision befindlichen Parkplatzverordnung. Die Parkplatzreglemente nehmen allesamt Rücksicht auf die ÖV-Erschliessung. Diese ÖV-

Erschliessung wird im ÖV-Güteklassenplan bzw. dem Plan der Reduktionsgebiete geregelt.

In der Parkplatzberechnung nicht berücksichtigt, werden Bestandesgarantie der bestehenden Parkplätze, zusätzliche Parkplätze aufgrund von Schichtbetrieben sowie Parkplätze für Betriebsfahrzeuge.

Mittels der Eingabewerte

- Fahrzeugfahrten pro PP und Tag Bewohner/Beschäftigte,
- Fahrzeugfahrten pro PP und Tag Besucher/Kunden,
- Fahrzeugbesetzungsgrad Bewohner/Beschäftigte,
- Fahrzeugbesetzungsgrad Besucher/Kunden,

wird die Anzahl der mit den vorhandenen Parkplätzen möglichen Personenfahrten MIV für die Nutzung ermittelt. Es wurden folgende Annahmen getroffen:

Tab. 3 Annahmen zu Fahrten pro PP in Abhängigkeit zur Nutzung

Nutzung	Fahrzeugfahrten pro PP und Tag Bewohner/Beschäftigte	Fahrzeugfahrten pro PP und Tag Besucher/Kunden	Fahrzeugbesetzungsgrad Bewohner/Beschäftigte	Fahrzeugbesetzungsgrad Besucher/Kunden
Wohnen	3	3	1.6	1.9
Verkauf, Lebensmittel	3	12	1.1	1.6
Verkauf, nicht-Lebensmittel	3	6	1.1	1.6
Restaurant, Café	3	9	1.1	1.9
Konferenzräume	3	6	1.1	1.1
Hotel	3	4	1.1	1.9
publikumsorient. Betriebe (I)	3	7	1.1	1.3
nicht-publikumsorient. Betriebe	3	4	1.1	1.3
Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe	3	5	1.1	1.3
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	3	3	1.1	1.3
Lagerflächen	3	3	1.1	1.3
Einkaufszentren	3	12	1.1	1.6
Unterhaltungsstätten / Kino- und Freizeitzentren / etc.	3	6	1.1	1.9

Limitierender Faktor Parkplatzangebot

Die Anzahl Personenbewegungen, die aus der Nutzung hervorgeht (Potenzial Nutzung) wird mittels Annahmen bezüglich Modal-Split auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt (Erreichbarkeiten). Die resultierende Anzahl MIV-Personenbewegungen wird mit der Anzahl MIV-Personenbewegungen, die aufgrund des Parkplatzangebots möglich ist (Potenzial Parkplätze), abgegli-

chen. Sind aufgrund der beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes Einschränkungen bei den Parkplätzen notwendig, wirken diese als „limitierender Faktor“, so dass ein Teil der betroffenen Personenbewegungen nicht in Form von MIV-Bewegungen abgewickelt werden kann. Zentral ist somit die Frage, wie mit den „überschüssigen“ MIV-Personenbewegungen insbesondere in den Spitzenstunden umgegangen wird. Damit werden die ursprünglich angenommenen Modal-Split-Werte wiederum verändert.

A4 Nutzungsdifferenzierung Industriezonen



Nutzungsüberlegungen Neuhegi - Grüze Originalmassstab 1 : 5'500

LEGENDE:

NUTZUNGEN

-  **P** Produktion Industrie, Gewerbe, Forschung und Entwicklung (Dk. beschränkt)
-  Lärmempfindlichkeitsstufe ES III (mässig störende Betriebe)
-  **Z** dichte Mischnutzung: Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen
-  **WG** Mischnutzung: Gewerbe mit Wohnen
-  **Oe** Zone für öffentliche Bauten (Schulhaus)
-  **SVN Einkauf / Freizeit (E / F)**
(+ 120 PP / ha. - 50 PP)
-  Sonderregelung SVN Bestand
-  Dienstleistung publikumsorientiert (DLP)
inkl. Hotel, Restaurant, lokale Grosskäden bis 1'000 m², Freizeinrichtungen
-  **9.0 / 200%** Max. BMZ / AZ in Prozent
-  bestehende Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)
(an MV - gebundene Märkte)

ERSCHLIESSUNG

-  Bahnstation
-  Gleis / Industrie - Anschlussgleise
-  ÖV - Hochleistungskorridor

ABGRENZUNGEN

-  Planungsperimeter Umfeld Grüze / Umfeld Hegi
-  Planungszone Neuhegi - Grüze

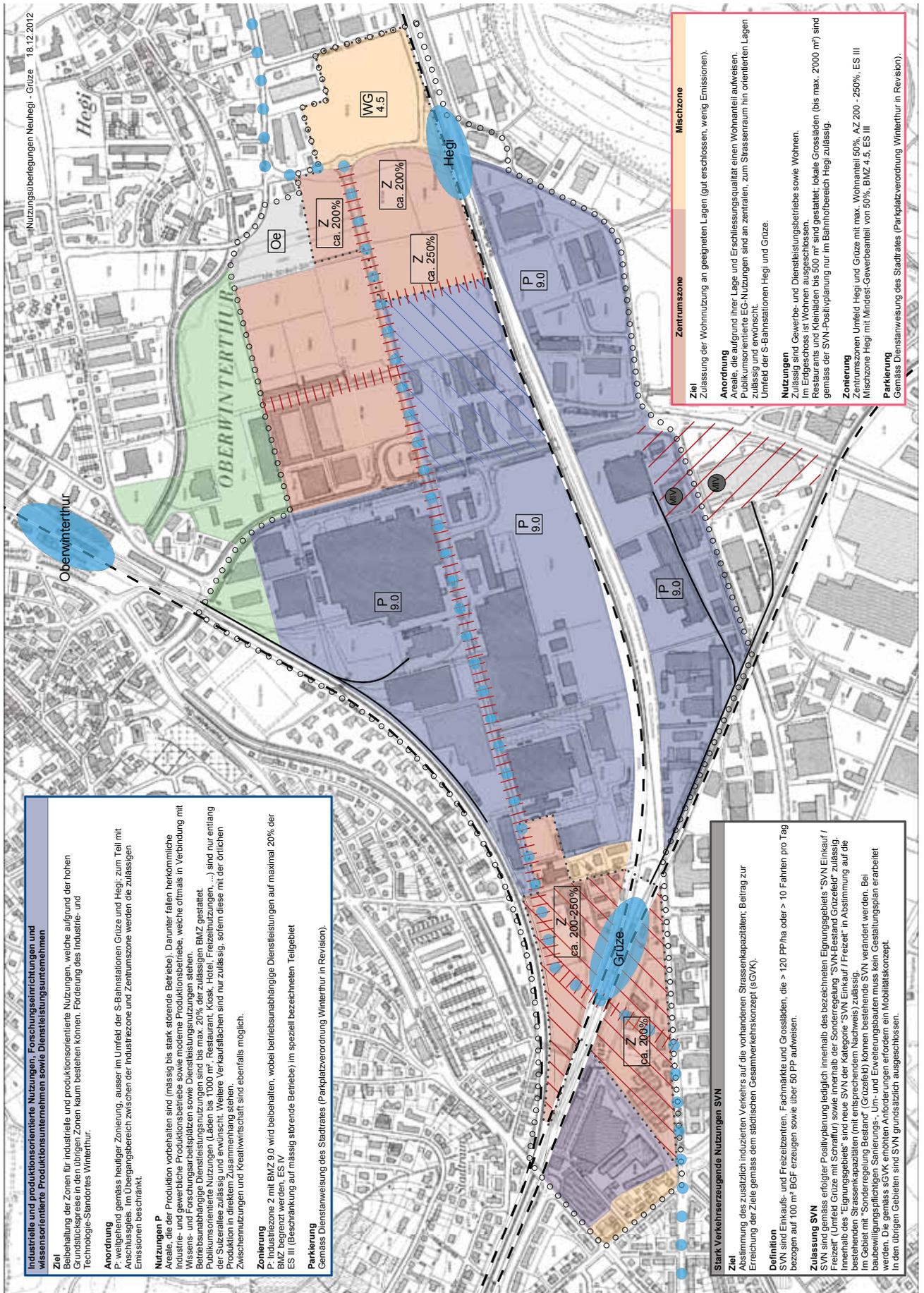


PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

RIEGLSTRASSE 9
8006 ZÜRICH
T 044 421 38 38
F 044 421 38 20
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

Stadt Winterthur
Nutzungsüberlegungen Neuhegi - Grüze
Erstellt: 19.01.2012 / GO
Revidiert: 08.06.2012 / 18.12.2012 / GO
Format: A3
Grundlage: PDF
Datei: W112_Neuhegi-Grüze_121218_vxx

1:5'500



Industrie- und produktionsorientierte Nutzungen, Forschungseinrichtungen und wissensorientierte Produktionsunternehmen sowie Dienstleistungsunternehmen

Ziel
Beibehaltung der Zonen für industrielle und produktionsorientierte Nutzungen, welche aufgrund der hohen Grundstückspreise in den übrigen Zonen kaum bestehen können. Förderung des Industrie- und Technologie-Standortes Winterthur.

Anordnung
P: weitgehend gemäss heutiger Zonierung, ausser im Umfeld der S-Bahnstationen Grüze und Heegi; zum Teil mit Übergangsbereich zwischen der Industriezone und Zentrumszone werden die zulässigen Emissionen beschränkt.

Nutzungen P
Areal, die der Produktion vorbehalten sind (massig bis stark störende Betriebe). Darunter fallen herkömmliche Industrie- und gewerbliche Produktionsbetriebe sowie moderne Produktionsbetriebe, welche oftmals in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen. Betriebsunabhängige Dienstleistungsnutzungen sind bis max. 20% der zulässigen BMZ gestattet. Publikumsorientierte Nutzungen (Läden bis 1000 m², Restaurant, Kiosk, Hotel, Freizeleinrichtungen, ...) sind nur entlang der S-Bahnlinie zulässig und erwünscht. Weitere Verkaufsflächen sind nur zulässig, sofern diese mit der örtlichen Produktion in direktem Zusammenhang stehen. Zwischenutzungen und Redativwirtschaft sind ebenfalls möglich.

Zonierung
P: Industriezone 2 mit BMZ 9.0 wird beibehalten, wobei betriebsunabhängige Dienstleistungen auf maximal 20% der BMZ begrenzt werden, ES IV
ES III (Beschränkung auf massig störende Betriebe) im speziell bezeichneten Teilgebiet

Parkierung
Gemäss Dienstplanweisung des Stadtrates (Parkplatzverordnung Winterthur in Revision).

Stark verkehrszeugende Nutzungen SVN

Ziel
Abstimmung des zusätzlich induzierten Verkehrs auf die vorhandenen Strassenkapazitäten; Beitrag zur Erreichung der Ziele gemäss dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK).

Definition
SVN sind Einkaufs- und Freizeitzentren, Fachmärkte und Grossläden, die > 120 PP/ha oder > 10 Fahrten pro Tag bezogen auf 100 m² BGF erzeugen sowie über 50 PP aufweisen.

Zulassung SVN
SVN sind gemäss erfolgter Positionierung lediglich innerhalb des bezeichneten Eignungsgebiets "SVN Einkauf / Freizeit" (Umfeld Grüze mit Schaffstr.) sowie innerhalb der Sonderregelung "SVN-Bestand Grüze/Heegi" zulässig. Innerhalb des "Eignungsgebiets" sind neue SVN der Kategorie "SVN Einkauf / Freizeit" in Abstimmung auf die bestehenden Strassenkapazitäten (mit entsprechendem Nachweis) zulässig. Gebiete mit "Sonderregelung Bestand" (Grüze/Heegi) können bestehende SVN verändert werden. Bei baubewilligungspflichtigen Sanierungs-, Um- und Erweiterungsbauten muss kein Gestaltungsplan erarbeitet werden. Die gemäss sGVK ermittelten Anforderungen erfordern ein Mobilitätskonzept in den übrigen Gebieten sind SVN grundsätzlich ausgeschlossen.

Ziel
Zulassung der Wohnnutzung an geeigneten Lagen (gut erschlossen, wenig Emissionen).

Anordnung
Areal, die aufgrund ihrer Lage und Erschliessungsqualität einen Wohnanteil aufweisen. Publikumsorientierte EG-Nutzungen sind an zentralen, zum Strassenraum hin orientierten Lagen zulässig und erwünscht. Umfeld der S-Bahnstationen Heegi und Grüze.

Nutzungen
Zulässig sind Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnen. Im Erdgeschoss ist Wohnen ausgeschlossen. Restaurant und Kleinläden bis 500 m² sind gestattet; lokale Grossläden (bis max. 2000 m²) sind gemäss der SVN-P-Positionierung nur im Bahnhofbereich Heegi zulässig.

Zonierung
Zentrumszone Umfeld Heegi und Grüze mit max. Wohnanteil 50%, AZ 200 - 250%, ES III
Mischzone Heegi mit Mindest-Gewerbeanteil von 50%, BMZ 4.5, ES III

Parkierung
Gemäss Dienstplanweisung des Stadtrates (Parkplatzverordnung Winterthur in Revision).

A5 Freiraum Neuhegi und Grüze

Regeln für Grünflächenanordnung

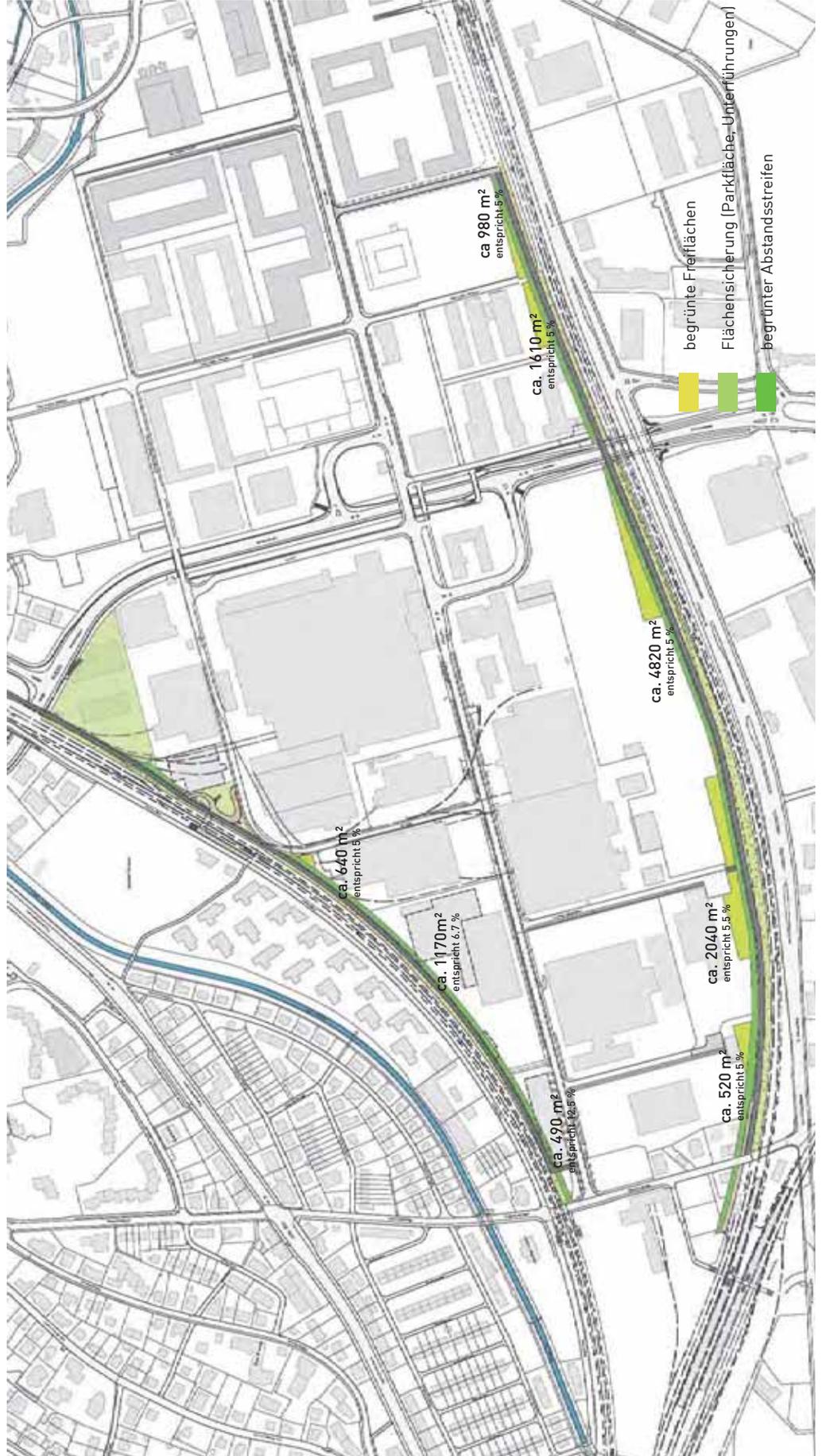
Mögliche Verteilung

orthogonales Raster für Hochbauten, Aussenanlagen und befestigte Flächen

mind. 5% der Industriefläche im Areal müssen als Grünfläche entlang der Gleise ausgewiesen werden

5 m Abstandstreifen parallel zur Weggrenze, Möblierung analog Ausführung Elise-Züblin-Strasse und Eulachpark

Parkflächenabschluss längs zur Grundstücksgrenze im orthogonalem Raster, Möblierung analog Ausführung Elise-Züblin-Strasse und Eulachpark

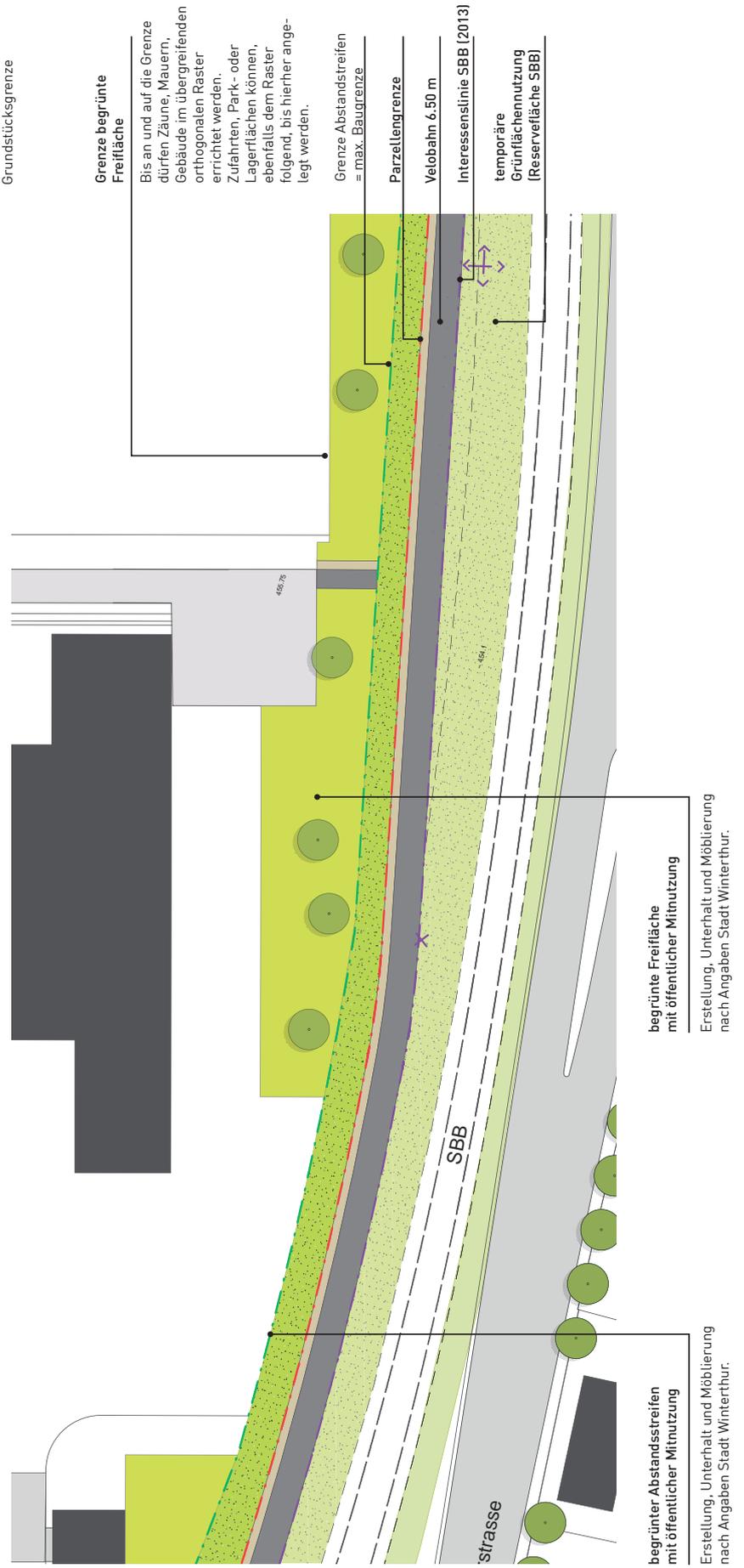
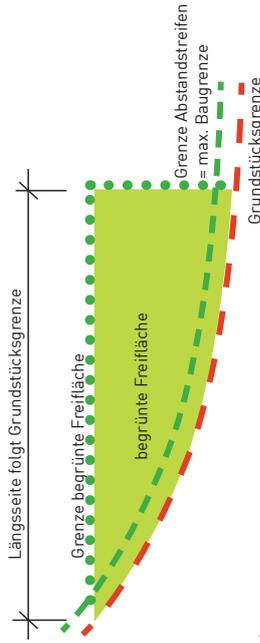


Regeln für Grünflächenanordnung

Mögliche Verteilung (Detail)

Aufteilung der begrünter Freiflächen auf privatem Grund

- Freiflächenabschluss längs zur Grundstücksgrenze im orthogonalen Raster
- 5 m Abstandstreifen parallel zu Grundstücksgrenze



Regeln für Grünflächenanordnung

Verteilung der Grünflächen

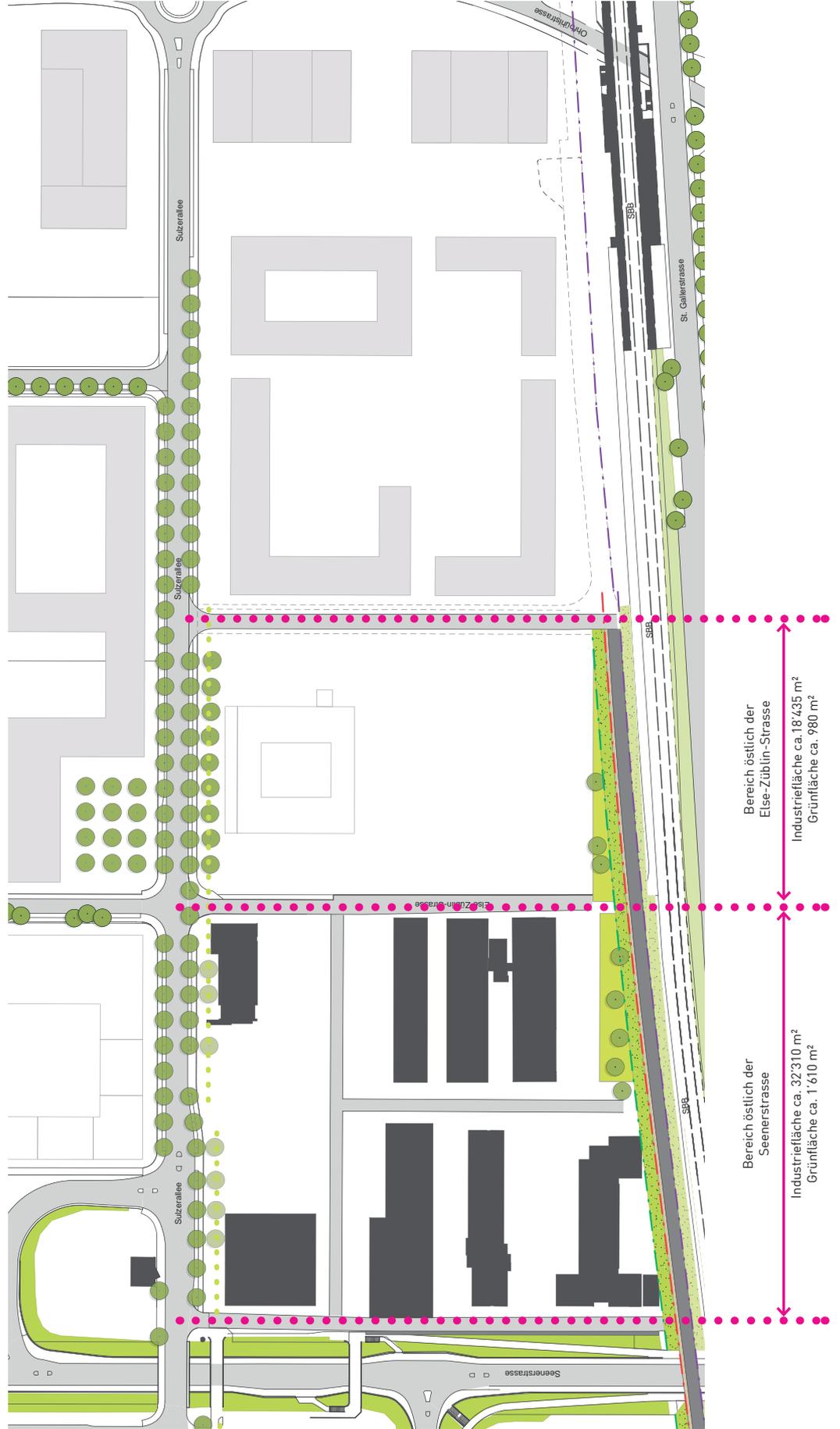
Bereiche südlich der Sulzerallee: ca. 7'380 m² der Industriefläche im Areal müssen als Grünfläche entlang der Gleise ausgewiesen werden



Regeln für Grünflächenanordnung

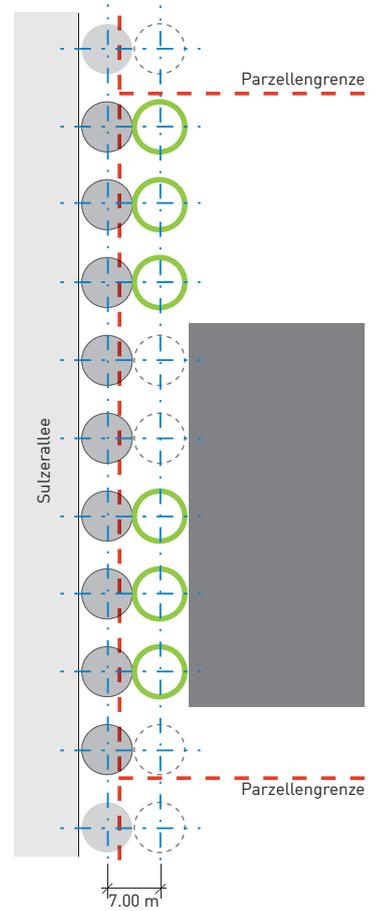
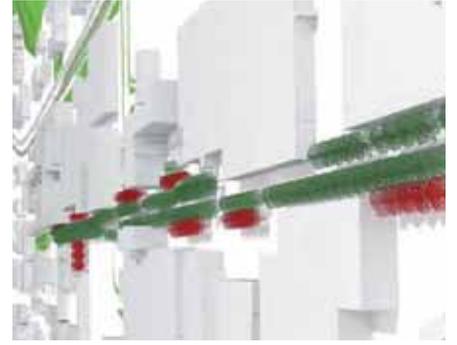
Verteilung der Grünflächen

Bereiche östlich der Seenerstrasse: ca. 2'590 m² der Industriefläche im Areal müssen als Grünfläche entlang der Gleise ausgewiesen werden



Regeln für Sulzerallee

Zusätzliche Baumreihen entlang der Sulzerallee zur Stärkung des räumlichen Eindruckes



Entlang der Sulzerallee soll zur Stärkung des Raumeindrucks südlich und nördlich wo möglich eine zusätzliche Baumreihe gesetzt werden.

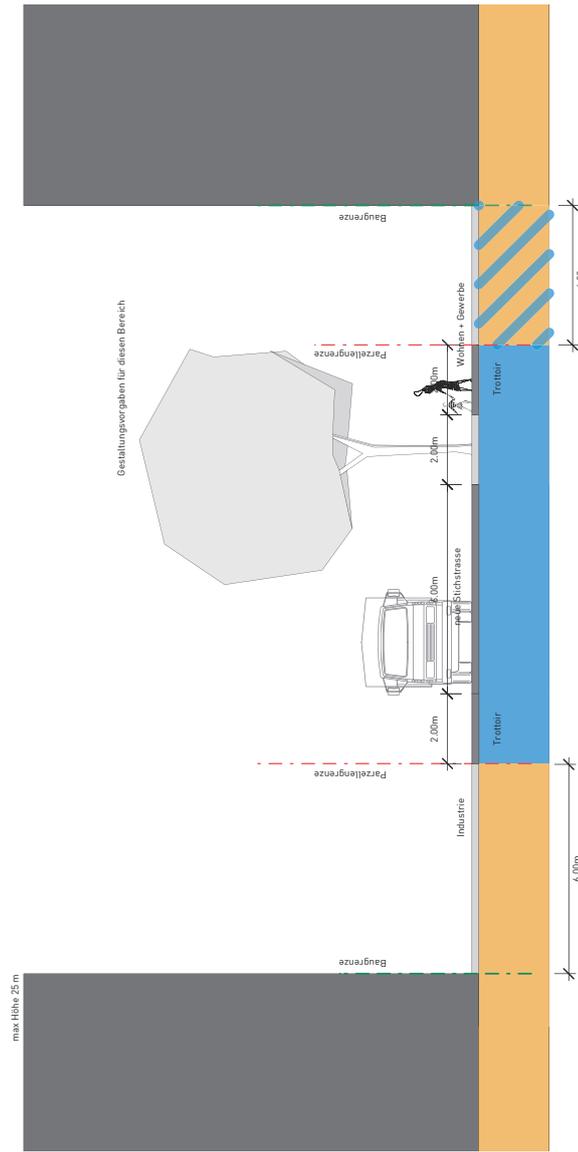
Die zusätzlichen Baumreihen verlaufen parallel zur Allee, im Abstand von 7 m zu den Strassenbäumen und im gleichen Raster.

Alternativ kann durchgehend ein hochwertiger Freiraum gestaltet werden.

Bauten sind weiterhin bis auf die Baulinie möglich.

Regeln für Nord-Süd-Strassen

Die neue Strasse Süd wird in Anlehnung der ausgeführten Else-Züblin-Strasse Nord umgesetzt, die Stichstrassen in der Industriezone bleiben ohne Vorgaben.



<p>Strassenraum neue Strasse Süd</p>	<p>Lichte Baumgruppen analog Else-Züblin-Strasse Nord Asphalt, niveaugleich, intarsien Stahl, Bemalung, Strassenmarkierungsfarbe</p>	<p>Möblierung wie Gesamtprogramm analog Else-Züblin-Strasse Beleuchtung: analog Else-Züblin-Strasse Nord</p>	<p>Strassenquerschnitt - 2m Trottoir + 2m Baumschreiban - 6m Fahrbahn, niveaugleich - 2m Trottoir</p>
<p>Strassenraum Ida-Sträuli-Strasse</p>	<p>Grossblume nach Angabe Stadtgärtnerei Asphalt, Stahlkanten-Hochborde (Beton)</p>	<p>Möblierung wie Gesamtprogramm Keine Sitzmöbel Beleuchtung: Mastleuchten</p>	
<p>Strassenraum Industriezone</p>	<p>keine Blume (langrenzender Park) Asphalt, Einfassungen Granit</p>	<p>Möblierung wie Gesamtprogramm keine Sitzmöbel Beleuchtung: Mastleuchten</p>	<p>Strassenquerschnitt - 6m Fahrbahn - 2m Trottoir, überfahrbar</p>

Die neue Strasse Süd wird in Anlehnung der ausgeführten Else-Züblin-Strasse Nord mit locker gesetzten Baumgruppen ausgeführt, die Ida-Sträuli-Strasse erhält auf der Seite der Wohnüberbauung eine durchgängige Baumreihe.
 Da die restlichen Stichstrassen weiterhin Industriezone bleiben wird hier von Gestaltungsrichtlinien abgesehen.

Impressum

Stadt Winterthur

Planungszone Neuhegi-Grüze

Erläuterungsbericht

Stadt Winterthur

Beat Odinga AG

Beat Odinga

PLANAR AG für Raumentwicklung

Bruno Hösli

pool Architekten

Raphael Frei

Schneider Studer Primas GmbH

Urs Primas

Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten

Lukas Schweingruber

Strittmatter Partner AG

Armin Meier, Adrian Cadosch

519.003:13:300: Bericht:130925_Planungsbericht-
Planungszone.docx