

Planungszone Neuhegi-Grüze

Bericht zu den Einwendungen

Vorprüfung Kanton

Stellungnahme RWU

25. September 2013

Inhaltsverzeichnis

<i>1. Einleitung</i>	2
<i>2. Einwendungen</i>	4
2.1 Umzonungen und Nutzungsänderungen	4
2.1.1 Umzonungen im Umfeld Grüze	
2.1.2 Umzonungen im Umfeld Hegi	
2.1.3 Umzonungen südlich der St. Gallerstrasse	
2.2 Raumsicherung für den Langsamverkehr (LV)	10
2.3 Raumsicherung für den öffentlichen Verkehr (ÖV)	15
2.4 Raumsicherung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)	17
2.5 Freiraum	20
<i>3. Kantonale Vorprüfung</i>	23
<i>4. Stellungnahme RWU</i>	34

1. Einleitung

Mitwirkung Öffentlichkeit

Das Gesamtpaket Planungszone Neuhegi-Grüze wurde gestützt auf § 7 PBG während 60 Tagen vom 18. März bis 24. Mai 2013 öffentlich aufgelegt. Alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer innerhalb des Gesamtperimeters wurden schriftlich über die geplanten Änderungen informiert. Ebenso verschiedene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die durch Anpassungen von Baulinien ausserhalb der Planungszone tangiert werden.

Eine öffentliche Veranstaltung zum Gesamtpaket Planungszone wurde am 14. März 2013 durchgeführt. Die Ausstellung in der Halle 710, einem städtischen Gebäude am Eulachpark, wurde so ergänzt, dass die Resultate der Planungen und deren grundeigentümerverbindliche Umsetzung auch für interessierte Laien nachvollziehbar werden. Das interaktive Tool ist auch über folgenden Link greifbar: <http://planungszone-ausstellung.ch/>.

Vorprüfung Kanton

Mit Schreiben vom 31. Juli 2013 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich das Gesamtpaket Planungszone vorgeprüft.

Einwendungen

Innert der Auflagefrist sind 18 Schreiben (ohne die beiden Nachbargemeinden Elsau und Wiesendangen) mit insgesamt 41 Einwendungen (Anträge 1 bis 41) eingegangen.

Gemeinden Elsau und Wiesendangen

Die Nachbargemeinden Elsau und Wiesendangen verzichten jeweils auf eine ausführliche Stellungnahme.

Die Gemeinde Wiesendangen weist darauf hin, dass eine Anbindung an die übergeordneten Verkehrsträger eine Grundvoraussetzung für die definitiven planungsrechtlichen Festlegungen ist.

Die Gemeinde Elsau weist darauf hin, dass die bauliche Entwicklung im Gebiet der Planungszone sicher auch gewisse Auswirkungen auf Elsau haben wird. Die Gemeinde zeigt sich überzeugt, dass sich allfällig später abzeichnende Probleme gutnachbarschaftlich lösen lassen.

Vorprüfung Kanton

Die Baudirektion hält unter anderem fest, dass die Gesamtplanung grundsätzlich in Übereinstimmung mit der aktuellen kantonalen, regionalen und städtischen Planung ist. Mit der Revisionsvorlage werden die gewerblich-industriellen Arbeitsplatznutzungen langfristig gesichert und die stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) ausgeschlossen. Damit wird das Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten 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).

Stellungnahme RWU

Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU hält unter anderem fest, dass die weitgehende Beibehaltung der Industriezonen und die gezielte Verdichtung mit Mischnutzung mit beschränktem Wohnanteil in den Umfeldern der S-Bahn-Stationen begrüsst werden und den Vorgaben des regionalen Richtplans bzw. des RegioROKs entsprechen. Der Ausbau der Infrastrukturen für alle Verkehrsträger erfolge auf eine ausgewogene Weise und entspreche ebenfalls den Zielen des RegioROKs.

Die Stellungnahme der RWU wird ausführlich in Kapitel 4 behandelt (Anträge R1 bis R4).

Gespräche mit dem Kanton

Mit dem Kreisplaner und Vertreterinnen und Vertretern einzelner Fachstellen des Kantons (Lärmschutz, Gewässerschutz, Lufthygiene) fand ein Gespräch am 29. August 2013 statt. Es konnten alle offenen Punkte bereinigt werden.

und einzelnen Stellungnehmenden

Gespräche wurden mit VCS/Pro Velo (5. Juli, Anträge 1, 12, 17-20, 34), Inter-shop (16. August, Anträge 8, 9, 21, 22, 33, 39 bis 41), Optimo (16. August, Anträge 13, 24, 29, 31, 35, 37, 39) und einer Grundeigentümerin / einem Grundeigentümer im Umfeld Hegi (5. September, Anträge 3 bis 6) geführt.

Mit der SBB fand ein Gespräch am 16. Juli betreffend Realisierung der geplanten Velobahn zwischen Bahnhof Grüze und der Stadtrainbrücke statt. Die SBB hat mit Schreiben vom 30. Juli 2013 ausführlich erläutert, weshalb die dafür notwendige Aufhebung eines Abstellgleises aus bahnbetrieblichen Gründen in absehbarer Zeit nicht möglich sein wird (vgl. Antrag 12).

Gegen die geplante Baulinie zwischen St. Galler- und Industriestrasse zur Raumsicherung einer künftigen ÖV-Verbindung zum Bahnhof Grüze in Nord-Süd-Richtung wurden von mehreren Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern Einwendungen erhoben. Diese Raumsicherung wird aus dem Gesamtpaket Planungszone herausgelöst. Der Korridor liegt ausserhalb des Perimeters der Planungszone. Mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern werden Gespräche geführt. Das Geschäft soll dem Grossen Gemeinderat zusammen mit einer entsprechenden Richtplanänderung für den ÖV separat überwiesen werden.

„Nichtbestandteile“

Die Parkplatzverordnung (PPVO) wird einen Einfluss auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr auch im Gebiet Neuhegi-Grüze haben, ist aber nicht direkt Bestandteil des Gesamtpakets Planungszone.

Ebenfalls nicht direkt Bestandteil sind die überkommunalen Festlegungen aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept sGVK / Agglomerationsprogramm 2 wie die Querung Grüze, die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze oder die Velobahnen. Diese werden aufgrund ihrer Bedeutung im regionalen bzw. kantonalen Richtplan festgelegt.

2. Einwendungen

2.1 Umzonungen und Nutzungsänderungen

2.1.1 Umzonungen im Umfeld Grüze

Antrag 1
Pro Velo / VCS

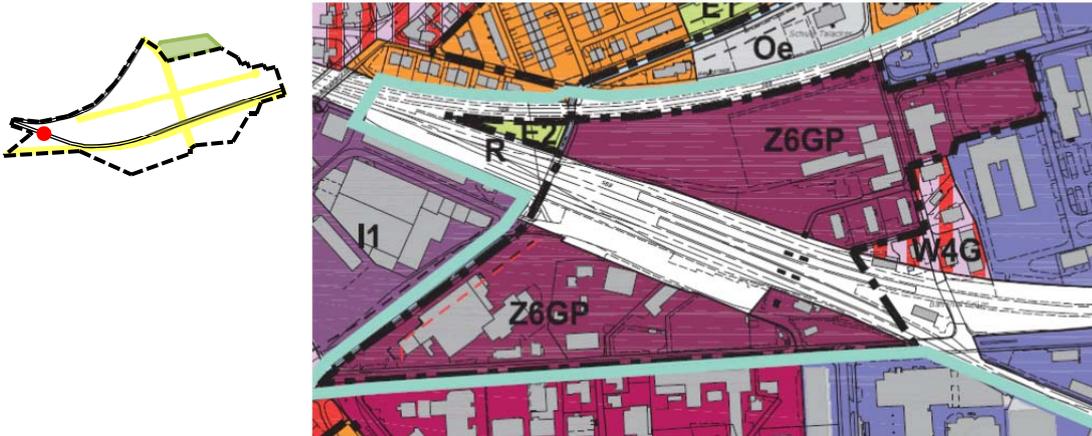
Auf die Einzonung der Reservezone zwischen dem Bahnhof Grüze und der SBB-Frauenfelderlinie sei zu verzichten. Winterthur sei bereits geprägt von mangelhaften Planungen seitens der SBB im Bereich Masterplan Bahnhof. Die Gegenleistung von Seiten SBB müsse deutlich verbessert werden und eine Einzonung sei erst vorzunehmen, wenn die entsprechenden Verhandlungen zu einem akzeptablen Resultat führten.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die Stadt ist bei der Realisierung der ÖV-Querung Grüze stark auf die SBB angewiesen. Die gleisquerende Brücke für den Bus und die Zufahrtsrampe ab Sulzerallee auf der Nordseite kommen vollumfänglich auf Grundstücken der SBB zu liegen. Die Entwicklung der «Restgrundstücke» (Baufeld 1) im Spickel der Geleise ist äusserst anspruchsvoll und nur mit hohem Aufwand zur realisieren. Gleichzeitig hat das Grundstück das Potenzial zu einem Initialprojekt. Die Entwicklung des Umfelds Grüze zum zweiten städtischen Zentrum im Sinne des Zukunftsbilds aus dem sGVK ist ein wichtiges Ziel der Stadt. Die SBB haben sich in intensiven Verhandlungen als interessierte Partnerin gezeigt. Die Resultate der Verhandlungen wurden in der Entwicklungsvereinbarung vom 22. Februar 2013 vertraglich festgehalten. Die SBB werden darin verpflichtet, die Freiräume auf ihren Grundstücken zu finanzieren und öffentlich zugänglich zu machen. Ein Anteil des Mehrwerts, der durch die Einzonung entsteht, ist dafür zwingend einzusetzen. Bei der Realisierung der weiteren Bebauung auf Bau- feld 2 wird zudem ein weiterer Beitrag für die Gestaltung der öffentlichen Frei- räume ausserhalb der eigenen Grundstücke entrichtet. Die SBB werden hier gleich behandelt wie die weiteren Eigentümerinnen im Umfeld des Gestaltungs- plans und übernehmen aufgrund der höheren Mehrwerte aus der Einzonung auch einen weit höheren Anteil der Kosten und treten zudem für die Errichtung der Brücke zusätzlich Land ab. Das Verhandlungsergebnis kann als ausgewo- gen und fair bezeichnet werden.



Zonenplanänderungen im Umfeld Grüze (schwarz gestrichelt)

2.1.2 Umzonungen im Umfeld Hegi

Antrag 2
Grünliberale Partei

Die geplante Umzonung wird abgelehnt, weil dadurch die Industriezone zu stark reduziert wird. Dies widerspreche dem Ziel der Verlangsamung des Bevölkerungswachstums. Zudem widerspreche es auch dem Ziel, das Verhältnis von Arbeitsplätzen gegenüber Einwohnerinnen und Einwohnern zu erhöhen, damit Arbeiten und Wohnen wieder näher zusammenrücken könnten.

Beschluss

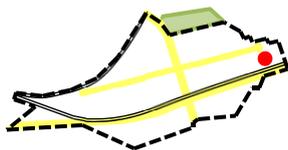
Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die geplante Umzonung entspricht kantonalen (kantonaler Richtplan) und regionalen (regionaler Richtplan, RegioROK) Vorgaben, welche für das Umfeld der Bahnstation ein verdichtetes durchmischtes städtisches Quartier vorsehen.

Die vorgesehene Umzonung in dichte Mischzonen mit einem Wohnanteil von max. 50% schafft zudem ein Flächenpotential für eine grosse Anzahl an Dienstleistungsarbeitsplätze. Da Arbeiten und Wohnen nahe beieinander liegen, wird die „Stadt der kurzen Wege“ gefördert.

Per Saldo wird im Gebiet der Planungszone der Unterschied zwischen aktueller und künftiger Zonierung lediglich ca. 500 Einwohnerinnen und Einwohner betragen (statt ca. 3500 werden es künftig ca. 4000 Personen sein).



Zonenplanänderungen im Umfeld Hegi (schwarz gestrichelt)

Antrag 3
Zwei Privatpersonen

Die Erholungszone E2 soll vom Bahnhof Hegi ohne Unterbruch mit dem Eulachpark verbunden sein. Damit wäre auch der Grüngürtel um das geplante Schulhaus Neuhegi sichergestellt, welcher im Zonenplan fehlt, in den restlichen Planungsunterlagen allerdings eingezeichnet und erläutert ist. Dies gilt auch für den Grünraum entlang der beiden SBB-Linien nach St. Gallen und Frauenfeld.

Beschluss

Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.

Begründung

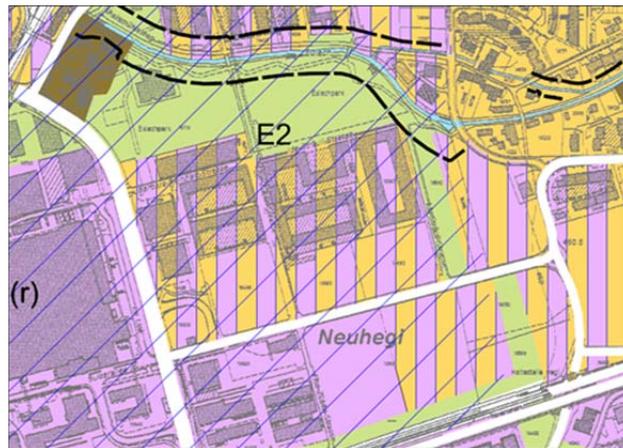
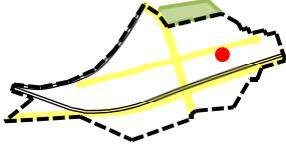
Das Parkband von der Bahnstation Hegi bis zum Eulachpark (und weiter zum Bahnhof Oberwinterthur) sowie die Freiräume entlang der SBB-Linien haben eine grosse Bedeutung und sind im Gestaltungsplan Umfeld Hegi, bei der Schulhausplanung sowie in der Gesamtplanung entsprechend zu berücksichtigen. Der vorgesehene Eintrag «Grünraumring Neuhegi» im Richtplan als Erholungsgebiet E2 ist behördenverbindlich, d.h. die Stadt hat sich bei der Planung des Schulhauses Neuhegi an diese Vorgabe zu halten.

Im Bereich des Schulhauses ist das Parkband Teil der Umgebungsgestaltung. Parkband und Schulhaus gehen nahtlos ineinander über und sind uneingeschränkt öffentlich zugänglich. Die einheitliche Zonierung als Oe-Zone ist aus

praktischen Überlegungen vorgesehen, hat allerdings keinen Einfluss auf Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten des Parkbandes.

Innerhalb des Industriegebiets wird der Grünraumring entlang den Geleisen durch den Ergänzungsplan gesichert. Der Ergänzungsplan ist wie der Zonenplan Bestandteil der Nutzungsplanung und somit ebenfalls grundeigentümerverbindlich. Die entsprechenden Grünflächen sind Teil der in der Industriezone auszuweisenden Freiflächenziffer (von insgesamt 10 %) und müssen deshalb in der Industriezone liegen. Ansonsten wären sie für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht mehr anrechenbar.

Für die bessere Verständlichkeit und wird der Grünraumring Neuhegi neu vollständig in den Ergänzungsplan aufgenommen (Hinweisbereich ausserhalb Geltungsbereich).



Auszug aus dem Richtplan Siedlung und Landschaft: Grünräume im Umfeld Hegi

Antrag 4
Implenia

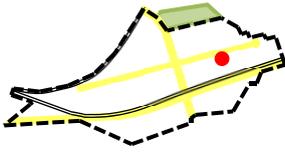
Die Zonengrenze beim Grundstück 2/16927 sei um zehn Meter nach Westen zu verschieben. Ein zehn Meter breiter, in der Industriezone verbleibender Landstreifen mache wenig Sinn. Ende 2011 wurde im Rahmen der laufenden Planungen die ursprünglich vorgesehene Zonengrenze um rund 11.5 Meter nach Osten verschoben, weil sich die international tätige Firma DMG/Mori Seiki für den Kauf eines entsprechend grossen Grundstückes (als Europasitz) interessierte. In der Zwischenzeit wurde das Bauprojekt redimensioniert, das Grundstück entsprechend abparzelliert und an DMG/Mori Seiki verkauft. Mit der Rückverschiebung wird der ursprüngliche Planungszustand wieder hergestellt.

Beschluss

Der Antrag wird berücksichtigt.

Begründung

Die Zonenabgrenzung wird massgeschneidert auf das von der Firma DMG/Mori Seiki erworbene Grundstück vorgenommen, was auch der ursprünglichen städtischen Planung entspricht. Hätte die Firma DMG/Mori Seiki das Grundstück nicht in der vorliegenden Form erwerben können, hätte sie sich nicht hier angesiedelt. Die Anpassung der Zonengrenze entspricht somit den realen Bedürfnissen an diesem Ort. Zudem ist die Ansiedlung eines solchen Unternehmens mit vergleichsweise geringen Emissionen im Übergangsbereich zu den produzierenden Industriebetrieben und dem gemischt genutzten Umfeld der Bahnstation Hegi ideal. Die neue Zonengrenze kommt in die Strassenachse der geplanten Strasse (zwischen der Industrie- und Zentrumszone) zu liegen, was der gängigen Praxis in Winterthur entspricht.



Zonengrenze Grundstück 2/16927 (links Industriezone, rechts Zentrumzone), projektiertes Gebäude DMG/Mori Seiki (gelb)

2.1.3 Weitere Umzonungsanträge

Antrag 5
Tresag Treuhand- und
Unternehmensberatung /
Cowohl

Das Gebiet südlich der St. Gallerstrasse und nordwestlich der Ohrbühlstrasse sei im kommunalen Richtplan dem *Baugebiet für Wohnen und / oder Arbeiten, Öffentliche Bauten* zuzuweisen. Die Grundstücke 2/16430 und 2/16431 seien einer Z7 zuzuweisen, eventualiter sei eine Gestaltungsplanpflicht vorzuschreiben. Das Gebiet südlich der St. Gallerstrasse sei geeignet, die im nördlichen Umfeld der Bahnstation Hegi angestrebte Nutzungsdurchmischung auch südlich weiter zu führen.

Beschluss

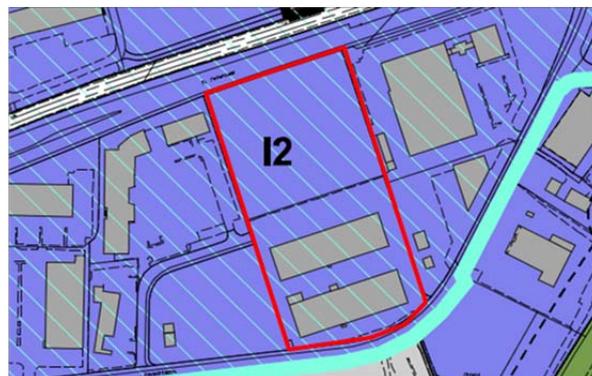
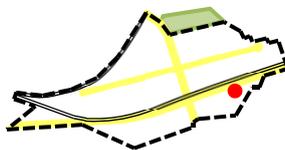
Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Eine Anpassung des kommunalen Richtplans bzw. die Umzonung in eine Zentrumzone oder Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht mit dem Ziel, eine nicht gewerblich-industrielle Nutzung zu ermöglichen, widerspricht den übergeordneten kantonalen und regionalen Vorgaben einer Nutzung als Arbeitsplatzgebiet.

Eine Nutzung des Gebietes südlich der St. Gallerstrasse zu Wohnzwecken widerspricht zudem den mehrfach geäusserten Zielen des Grossen Gemeinderates, die Industriezone möglichst weitgehend beizubehalten, um das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Winterthur zu verbessern.

Zudem wird eine isolierte Nutzung der beiden Parzellen für Wohnzwecke angesichts der Umgebung als ungeeignet betrachtet.



Auszug aus dem Zonenplan: nicht berücksichtigter Antrag um Umzonung der bezeichneten Flächen in eine Zentrumzone

Antrag 6
Zwei Privatpersonen

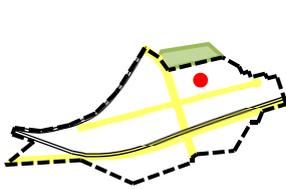
In der bestehenden heutigen dreigeschossigen Zentrumszone Z3 (westlich der Ida-Sträuli-Strasse) soll keine reine Wohnnutzung erlaubt werden; es sollen auch Arbeitsplätze ihren Platz finden.

Beschluss

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Das Gebiet liegt zwar im Perimeter der Planungszone, die Vorgaben der Bau- und Zonenordnung (resultierend aus der grossen Revision 2000), welche keine Beschränkung des Wohnanteils vorsieht, werden jedoch nicht geändert. Eine reine Wohnnutzung ist bereits heute möglich. Eine nachträgliche Beschränkung des Wohnanteils ist angesichts der fortgeschrittenen Planungen auf den unbebauten Parzellen, nicht möglich. Zudem werden durch das eigens von Sulzer Immobilien (Implenia) aufgestellte Regelwerk „Hybrid-Cluster“ in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen und damit auch Arbeitsplätze gefördert. An der Else-Züblin-Strasse haben sich bereits Läden und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt.



Auszug aus dem Zonenplan: Der gelb markierte Bereich wurde im Jahr 2000 in eine Zentrumszone Z3 ohne maximalen Wohnanteil umgezont.

2.1.4 Nutzungsdifferenzierung in Industriezonen / Ausschluss stark verkehrserzeugende Nutzungen SVN

Antrag 7
Burckhardt

Die Bestimmung zur Limitierung der „übrigen Dienstleistungsnutzungen“ auf maximal 20% der Bruttogeschossfläche sei neu zu formulieren bzw. zu präzisieren, da sich diese Einschränkung negativ auf die Standortattraktivität auswirken kann.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Es besteht ein breiter politischer Konsens, dass die Industriezonen im Gebiet Neuhegi-Grüze vorwiegend der industriell-gewerblichen Produktion vorbehalten bleiben und nicht durch „standortfremde“ Dienstleistungen konkurriert werden sollen. Die vorliegende Bestimmung schliesst Dienstleistungen nicht gänzlich aus, sondern lässt einen genügend grossen Spielraum. Der Industrie- und Technologiestandort Neuhegi-Grüze wird nicht zuletzt durch Dienstleistungen, die sich in die bestehenden Industriecluster einfügen, gestärkt.

Antrag 8
Intershop

Die Art. 2 bis 4 im Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze seien so zu erweitern, dass allfällige sinnvolle Nutzungen mit einem Gestaltungsplan doch zugelassen werden können.

Beschluss

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.

Begründung Mit einem Gestaltungsplan kann grundsätzlich immer von der Bau- und Zonenordnung abgewichen werden. Es braucht keine spezielle Verankerung dieser Möglichkeit im Ergänzungsplan. „Sinnvolle“ Nutzungen sind mittels Gestaltungsplan immer möglich.

Antrag 9
Intershop Im Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze sei Absatz 2 (Ausschluss SVN) zu streichen, weil Begriffe verwendet werden, welche heute noch nicht verankert sind. Andernfalls sei zumindest der Teilsatz „oder an MIV gebundene Märkte“ zu streichen, weil darunter Nutzungen verstanden werden können, welche in der Zone zulässig wären.

Beschluss Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Begründung Der Ausschluss von stark verkehrserzeugenden Nutzungen findet generell eine breite politische Akzeptanz. Die im Ergänzungsplan verwendete Bestimmung beruht auf einer kantonalen Definition, die nicht mehr aktuell ist (Stand öffentliche Vernehmlassung zur Revision des PBG bzw. der Parkplatzverordnung). Neu werden die SVN in Art. 2 Ergänzungsplan wie folgt definiert:

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

Die Bestimmung wurde ohne inhaltliche Änderungen überarbeitet/verständlicher formuliert. Der Teilsatz „oder an MIV gebundene Märkte“ wird nicht mehr verwendet.

Antrag 10
SP Die in der Umgebung Grüze vorgesehene stark verkehrserzeugende Nutzung mit Einschränkungen soll wegen unklarer Definition und Durchsetzung gestrichen werden. Ausserdem widerspricht sie dem Grundgedanken eines ÖV und LV orientierten Stadtteils.

Beschluss Der Antrag wird berücksichtigt.

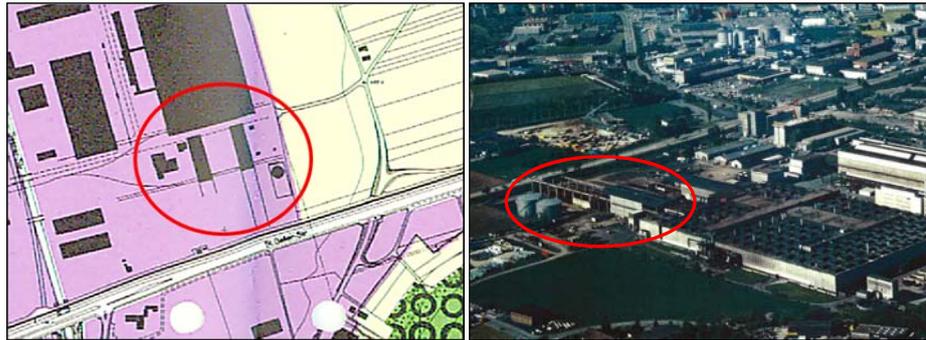
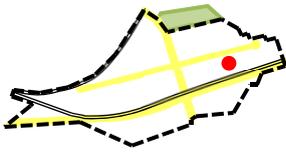
Begründung Im Umfeld Grüze werden SVN ebenfalls ausgeschlossen. Publikumsintensive Nutzungen hingegen sind explizit erwünscht. Sie sollen zu einem grossen Teil über den ÖV und den Langsamverkehr abgewickelt werden.

Antrag 11
Implenia Im Umfeld Hegi (ehemaliges Giessereiareal) sollen durchgehend die Immissionsgrenzwerte (nicht die Planungswerte) angewandt werden. Die entsprechenden Flächen galten bereits vor 1985 als betriebseigene Flächen und waren damit auch erschlossen.

Beschluss Der Antrag wird berücksichtigt.

Begründung Das gesamte ehemalige Sulzer Betriebsareal (Giessereiareal) war bereits vor 1985 genutzt und erschlossen. Wie auf alten Plänen der Firma Sulzer ersichtlich ist, führten neben befestigten Zufahrtsflächen auch verschiedene Werkleitungen durch das Areal. Deshalb sind folgerichtig auf allen Flächen die Immissions-

grenzwerte einzuhalten.

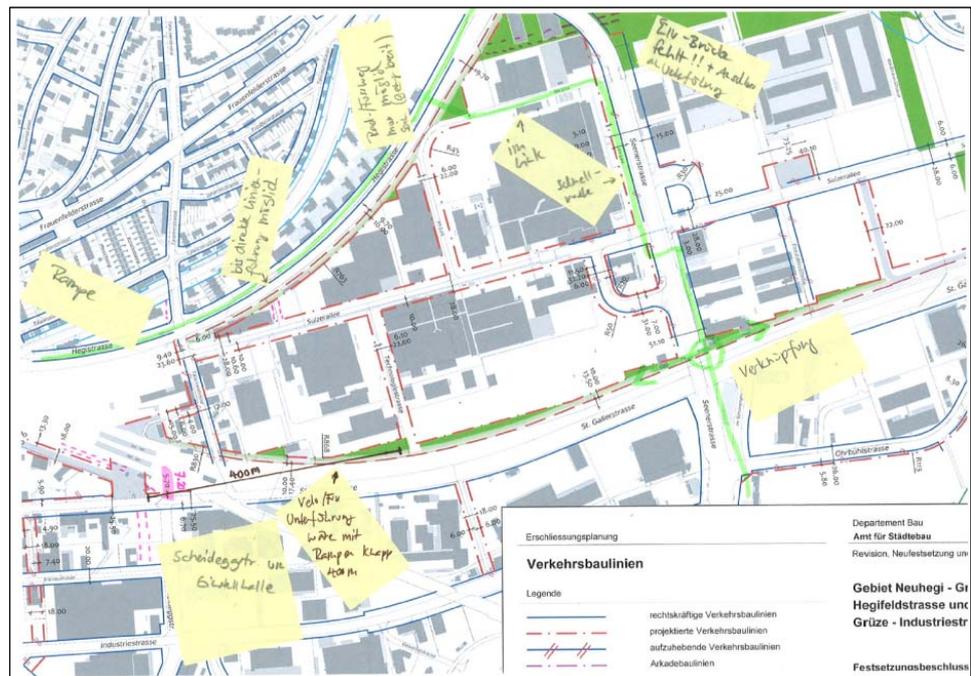


Auszug aus dem Zonenplan 1969 sowie Luftbild: Bauten und Aussenanlagen (Tanklager, Kranbahn, Anschlussgeleise) sind klar erkennbar

2.2 Raumsicherung für den Langsamverkehr (LV)

Antrag 12
Pro Velo / VCS

Der Verkehrsbaulinienplan sei generell zu überarbeiten und erneut öffentlich aufzulegen, weil an mehreren Stellen die Erstellung der LV-Infrastruktur nicht möglich sei.



Grundlage für die Bereinigungssitzung zwischen Stadt und Pro Velo / VCS

Beschluss

Einzelne Anträge werden berücksichtigt. Der Verkehrsbaulinienplan muss jedoch nicht grundlegend überarbeitet werden. Auch eine erneute öffentliche Auflage ist damit nicht nötig.

Begründung

Der Baulinienplan wurde an verschiedenen Stellen angepasst. Insbesondere wurde die Baulinienführung entlang der St. Galler-Bahnlinie optimiert. Der Baulinienkorridor wurde um 1,5 m erweitert, damit die vorgesehene (regionale) Velobahn und der Grünraumring in genügender Breite realisierbar werden. Gleichzeitig konnte dank einer aktualisierten Interessenlinie der SBB die Industriefläche teilweise entlastet werden. Schliesslich wurde die Raumsicherung für die geplante Velounterführung bei der St. Gallerstrasse um 2,5 m zu Lasten des SBB Grundstücks erweitert, damit diese velobahnartig erstellt werden kann.

Für verschiedene Verbindungen sind keine Baulinien nötig, da entweder Dienstbarkeiten und Verträge auf den Grundstücken lasten, der Raum über die beiden Gestaltungspläne gesichert wird oder die jeweiligen Strassen bereits im öffentlichen Besitz und genügend ausgebaut sind (z.B. Else-Züblin-Strasse nördlich der Sulzerallee).

Vorberatung BBK

Im Rahmen der Vorberatung des Geschäfts Planungszone Neuhegi-Grüze hat sich die BBK mit Mehrheitsbeschluss dafür ausgesprochen, dass von Seiten Stadt Verhandlungen mit den SBB bezüglich der Führung der LV-Verbindung zwischen Eulach bis Stadtrainbrücke auf dem SBB-Gleisareal aufgenommen werden sollen.

Die SBB erläutert im Schreiben vom 30. Juli 2013, weshalb das Abstellgleis nicht aufgehoben werden kann: Eine Aufhebung würde den Güterverkehr stark verkomplizieren und wäre mit diversen Nachteilen verbunden, welche im Schreiben detailliert beschrieben sind. Insbesondere ist das Abstellgleis für ein betrieblich funktionierendes und wirtschaftlich tragbares Rangieren unerlässlich. Das Güterverkehrsaufkommen (KVA, Freiverlad, Maag Recycling) ist stabil bis leicht zunehmend. Auch gilt es zu bedenken, dass die Führung einer eigentlichen Velobahn längs und quer durch ein Freiverladeareal, einen Umschlagsplatz und zu Abstellgleisen gewisse Zusatzrisiken generiert. Die heutige Engstelle wirkt aus Sicht der SBB geschwindigkeitsreduzierend und damit präventiv auf die hindernis- und risikoreiche Querung des Areals. Die SBB bietet an, die Situation gemeinsam neu zu beurteilen, wenn sich massgebliche Veränderungen des Betriebes am Bahnhof Grüze ergeben (z.B. Betriebsaufgabe Maag oder Einstellung Freiverlad).

Die Argumentation der SBB ist nachvollziehbar. Es treffen an einem Ort verschiedene Interessen und Nutzungen aufeinander. Diese sind aufeinander abzustimmen und es können dabei nicht alle Anliegen zu 100% gleichzeitig erfüllt werden. Wie die Velobahn ist auch der Güterverkehr eine (regionale) planerische Festlegung und dessen Fortbestehen in nächster Zeit zu unterstützen. Heute sollen aber im Rahmen der Planungszone die planerischen Festlegungen erlassen werden, damit die Velobahn künftig erstellt werden kann. Insbesondere wird der benötigte Korridor mit Baulinien gesichert, womit der Korridor nicht weiter zugebaut werden kann. Mehr kann zum heutigen Zeitpunkt planerisch nicht getan werden.

Antrag 13
Zimmer / Optimo

Die Rad- und Fussgängerunterführung an der Technologiestrasse sei zu verschieben bzw. aufzuheben, weil sie die Anlieferung durch LKWs verunmögliche und die Durchmischung von Industrie- und Freizeitverkehr sehr unfall- und gefahrenträchtig sei. Auch Arealquerungen durch den Langsamverkehr über die Technologiestrasse seien zu vermeiden.

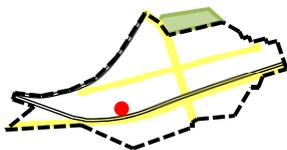
Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Es handelt sich um einen bereits bestehenden Richtplaneintrag. Diese Nord-Süd-Verbindung über die Strasse „Im Link“ und die Technologiestrasse Richtung Industriestrasse stellt eine langfristig zu realisierende Verbindung dar. Die ent-

sprechende Raumsicherung ist im Rahmen der Planungszone vorzusehen. Die direkt betroffenen Eigentümer (Optimo, Intershop) wurden in Rahmen eines Gesprächs zu den Einwendungen über den Beschluss der BBK informiert.



Der bestehende Kehrplatz (orange) ist in der Freiraumplanung und der Flächensicherung für eine künftige Unterführung berücksichtigt. Auch grössere Lastwagen (mit Anhängern oder Sattelschlepper) werden weiterhin wenden können.

Antrag 14
SP

Die geplante Velounterführung (St. Galler-/Tösstalstrasse) sei zu hinterfragen, weil die bestehende Personenunterführung durch den Bau von Rampen als Veloroute dienen könnte.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts Grüze (Schlussbericht vom 13. Juni 2012) wurden die möglichen Unterführungsstandorte untersucht. Die Vorteile einer neuen Velounterführung beim Bahnübergang Talacker überwiegen im Vergleich zu anderen Lösungen. Gegen den Ausbau der bestehenden Personenunterführung sprechen vor allem die langen Rampenbauwerke, die nötig sind, damit eine angemessene Steigung (rund 6 bis 7%) erzielt werden kann. Dadurch würden die Freiräume und Platzsituationen (Bahnhofsplätze) durchschnitten. Der Querschnitt der bestehenden Unterführung müsste erweitert und die Perronabgänge müssten versetzt werden, was hohe Kosten verursachen würde. Schliesslich wäre es nicht ausgeschlossen, dass der Mischverkehr zwischen Velo und Zugpassagieren (Fussverkehr) zu Konflikten führt, insbesondere wenn es sich um eine geplante Velobahn (schneller Durchgangsverkehr) handelt.

Antrag 15
Stadler

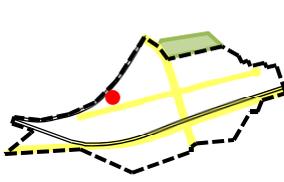
Die Linienführung des Fuss- und Radwegs entlang des Grundstücks 2/16723 scheint aufgrund der dort verkehrenden LKWs heikel. Eine alternative Linienführung auf der bestehenden Radroute Hegistrasse auf der anderen Seite der Bahngleise sei zu prüfen.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Das Erschliessungs- und Freiraumkonzept, die Richtplaneinträge sowie die ab dem Jahr 2000 mit Sulzer Immobilien vereinbarten Planungen sehen durchgehende Wege entlang den Gleisen vor. Dank diesen Wegen soll das übrige Industrieareal von Langsamverkehr entlastet werden. Aufgrund der Topografie wird der Fuss- und Radweg auf dem Grundstück 2/16723 grösstenteils auf dem „Bahndamm“ und damit ausserhalb der Rangierfläche der LKWs geführt.



Verkehrsplan Radrouten: Der geplante Fuss- und Radweg (rote Linie) entlang dem Grundstück 2/16723 ist mindestens schon seit 1998 Bestandteil des kommunalen Richtplans

Antrag 16
SP

Die Linienführung der neuen Velobahn Grüze-Stadtzentrum sei zu hinterfragen, weil sie unnötige Umwege generiert und sehr kostspielig ist. Es sollen kostengünstige, umsetzbare Alternativen vorgeschlagen werden.

Beschluss

Der Antrag / die Aussage wird zur Kenntnis genommen

Begründung

Der Antrag bezieht sich hauptsächlich auf die Linienführung ausserhalb der Planungszone. Im Gebiet der Planungszone werden die Velobahnkorridore gesichert. Die Velobahn zwischen dem Bahnhof Grüze und der Stadtrainbrücke ist entlang den Gleisen vorgesehen. Aufgrund bestehender Gebäude und Abstellgeleise ist jedoch auf diesem Abschnitt vorläufig kein Velobahnstandard realisierbar. Daher muss nach alternativen Lösungen oder Linienführungen gesucht werden. Dies betrifft auch die Weiterführung Richtung Stadtzentrum.

Antrag 17
Pro Velo / VCS

Die Radroute Else-Züblin-Strasse sei nach Süden auf die Radroute (Nr. 31305) zu verlängern, um auf direktem Weg auf diese übergeordnete Radroute (entlang der St. Gallerlinie) gelangen zu können.

Beschluss

Der Antrag wird berücksichtigt.

Begründung

Die Velobahn entlang der St. Gallerlinie soll regional klassiert werden. Die bestehende regionale Radroute entlang der Eulach (Reismühleweg) wird direkt über die Else-Züblin-Strasse mit der Velobahn verbunden. Dieser regionale Eintrag wird in den kommunalen Richtplan übernommen. Für die Else-Züblin-Strasse „Süd“ bestehen bereits Verträge, welche der Öffentlichkeit ein Fuss- und Fahrwegrecht einräumen.



Regionales Radroutennetz: geplanter Radweg (blaue Punkte) auf Else-Züblin-Strasse „Süd“ und entlang der St. Gallerlinie sowie bestehende Radwege (blaue Linien).

Antrag 18
Pro Velo / VCS

Die Präzisierung der Radroute Talackerstrasse / St. Gallerstrasse sei nicht notwendig (und daher planerisch falsch), weil sich sowohl die neuen als auch die alten Einträge im Anordnungsspielraum befinden.

Beschluss Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung Mit der Änderung der Linienführung im kommunalen Richtplan wird klar, dass die regionale Radroute nicht durch die bestehende Personenunterführung verlaufen wird. Diese Anpassung ist wohl nicht zwingend notwendig, aber als Bestandteil des vorliegenden Pakets durchaus sinnvoll.

Antrag 19
Pro Velo / VCS

Von der Bahnstation Hegi zum geplanten Schulhaus Neuhegi sei eine zusätzliche, durchgehende, direkte Fuss- und Radverbindung in die Richtpläne aufzunehmen.

Beschluss Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.

Begründung Das Parkband wurde auch deshalb an dieser Lage geplant, um eine durchgehende attraktive Langsamverkehrsverbindung zwischen der Bahnstation Hegi und dem Eulachpark (und weiter in Richtung Bahnhof Oberwinterthur) zu schaffen. Dies im Unterschied zu den "harten", direkten bestehenden (Ohrbühlstrasse) und geplanten (südliche Verlängerung der Else-Züblin-Strasse) Nord-Süd-Verbindungen. Die Parkverbindung ist eher als "weiche", geschwungene Alternative mit hoher Aufenthaltsqualität vorgesehen. Die Wegverbindung durch das Parkband wird durch die entsprechende Bestimmung im Gestaltungsplan Umfeld Hegi sichergestellt.

Ein zusätzlicher Richtplaneintrag für eine dritte Nord-Süd-Verbindung innerhalb von weniger als 400 Metern wird als unnötig erachtet.

Antrag 20
Pro Velo / VCS

Die Breite des Fuss- und Radwegbereichs im Ergänzungsplan Freiraum und Erschliessung sei durchgehend auf 7m festzulegen, weil die Velobahn bereits eine Breite von 4.8 m aufweisen muss.

Beschluss Der Antrag wird weitgehend berücksichtigt.

Begründung Die Baulinie entlang der St. Galler Bahnlinie wurde optimiert. Weil die Interessenlinie der SBB nun südlicher verläuft, konnte unter anderem der Baulinienkorridor um 1,5 m erweitert werden. Die Velobahn und der Grünraumring können so in genügender Breite (6,5 m Velobahn und 5 m Abstandsstreifen) realisiert werden. Entlang der Frauenfelderlinie ist keine Velobahn vorgesehen. Dieser Baulinienkorridor bleibt somit unverändert. Die Bestimmungen im Ergänzungsplan wurden entsprechend angepasst.

Antrag 21
Intershop

Bei allfälligen Landabtretungen für Rad- und Fusswege (Interessenabstandslinie der SBB oder Abstandsstreifen) soll die bauliche Ausnutzung beim abtretenden Grundstück verbleiben. Eine Landabtretung schränkt die Nutzungsmöglichkeiten ein und erfolgt de facto unentgeltlich.

Beschluss Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Begründung Nach übergeordnetem Recht können Landflächen, welche für Verkehrsanlagen genutzt werden, nicht angerechnet werden. Die Flächen für Abstandsstreifen und Grünflächen hingegen schon; sie sind Teil der in der Industriezone auszuweisenden Freiflächen (Freiflächenziffer gemäss BZO).

Antrag 22
Intershop

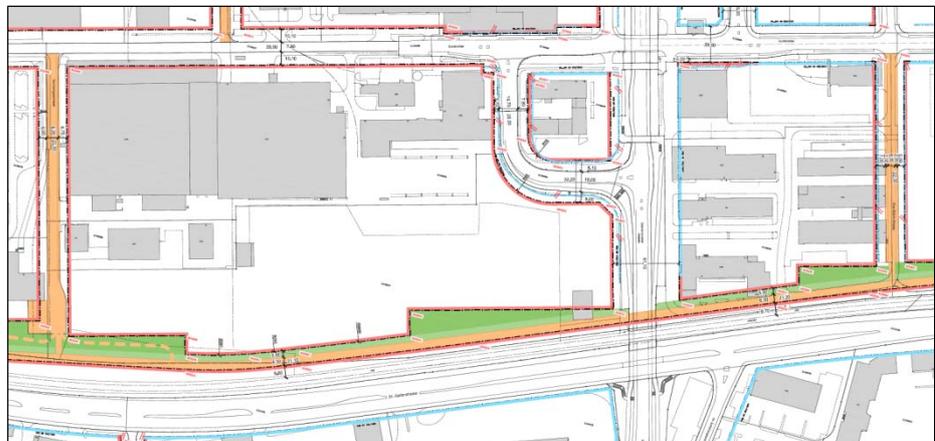
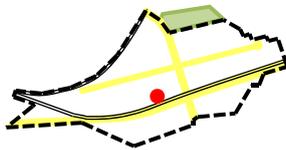
Die Baulinie entlang der Bahngeleise (zwischen Else-Züblin-Strasse und Technologiestrasse) und der Technologiestrasse sei zu streichen, weil eine Festsetzung zum heutigen Zeitpunkt noch keinen Sinn macht. Die Industrienutzung wird eingeschränkt, die Erschliessung erschwert, bestehende Gebäude beeinflusst und das Eigentum beschränkt.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die Baulinien sichern die verschiedenen Richtplaneinträge, welche Grundlagen für deren Festsetzung sind. Die Einschränkungen liegen im Rahmen der geltenden Abstandsvorschriften (z.B. Strassenabstand zur ausgebauten Technologiestrasse) bzw. der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen (insbesondere Grünraumkorridor und Wege entlang Gleisen) und schränken die Industrienutzung deshalb nicht übermässig ein. Würde auf die Baulinienfestlegung verzichtet, so wären die entsprechenden Flächen trotzdem bei jedem Baugesuch auszuscheiden und freizuhalten. Die Baulinien führen gegenseitig zu Rechtssicherheit, wo und wie gross die entsprechende Raumsicherung ist.



Verkehrsbaulinien Neuhegi-Grüze: Projektierte Verkehrsbaulinie (rot) entlang der Bahngeleise und der Technologiestrasse

2.3 Raumsicherung für den öffentlichen Verkehr (ÖV)

Antrag 23
SP

Die Querung Grüze und die Anbindung des öV über die St. Gallerstrasse zum Hauptbahnhof sei ungeeignet, da die St. Gallerstrasse bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Es sind alternative Linienführung ohne Einbezug des Hauptbahnhofes zu prüfen.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Ein zentrales Ziel des ÖV-Hochleistungskorridors ist insbesondere auch die schnelle und direkte Verbindung zwischen den zwei zukünftigen urbanen Zentren. Die Führung dieser Korridore via Hauptbahnhof ist deshalb integraler Bestandteil des Konzepts. Der Hochleistungskorridor muss dort geführt werden, wo das Fahrgastpotential am höchsten ist und nicht dort, wo die Strassenkapazitäten am grössten sind.

Antrag 24
Optimo

Die Öffnung der Sulzer-Allee für den ÖV sei zu überdenken, da der interne und externe industrielle Güterumschlag bereits heute die Strasse blockiert.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die Sulzerallee ist die einzige West-Ost-Achse, die durch Neuhegi führt und zudem zentral im Gebiet liegt. Damit der angestrebte Modal-Split von unter 30% MIV-Anteil erreicht werden kann, wird eine attraktive ÖV-Erschliessung benötigt. Dazu steht nur die Sulzerallee zur Verfügung.

Antrag 25
Fünf Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer

Die Änderung der Baulinie zwischen St. Galler- und Industriestrasse tangiere die angrenzenden Grundstücke stark. Von Seiten der Eigentümerinnen und Eigentümern werden verschiedene Gründe aufgeführt, weshalb ein solcher Eingriff ins Grundeigentum unverhältnismässig sei und nicht akzeptiert würde. Betroffen sind eine Werkstatt (Lebensgrundlage), eine geplante Saalerweiterung und bestehende Geschäftseingänge. Des Weiteren sei die Realisierung einer solchen Verbindung zu teuer, bringe verkehrstechnische Probleme mit sich und § 14 des Zürcher Strassengesetzes sei nicht eingehalten. Auf die Festlegung soll deshalb verzichtet werden.

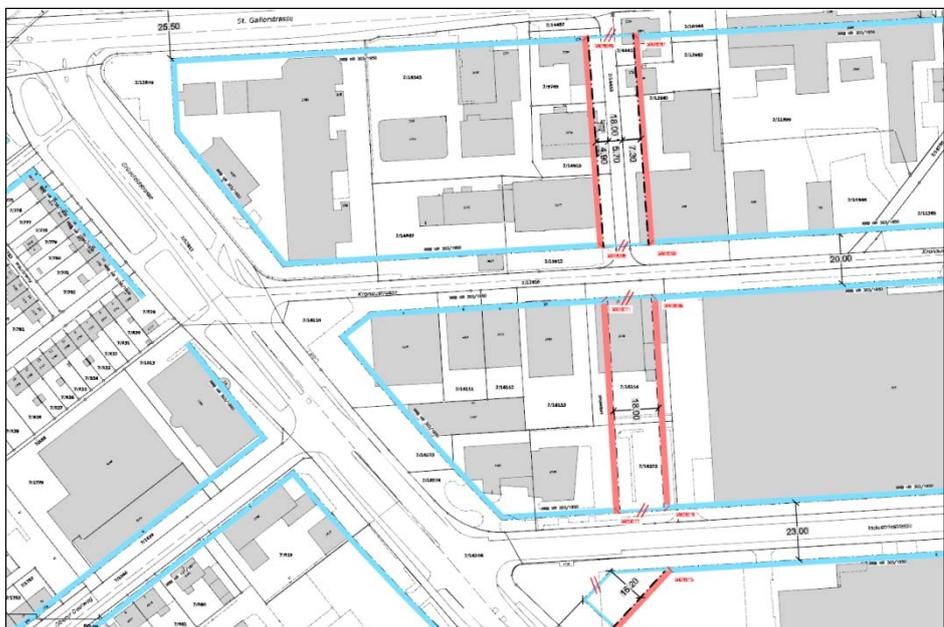
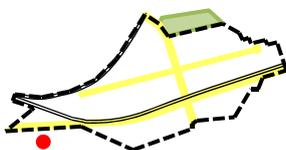
Die Baulinie am Grundstück 2/11313 sei zu überprüfen. Diese tangiert möglicherweise das Projekt „Überbauung Grüzefeldstrasse“.

Beschluss

Die einzelnen Anträge werden zur Kenntnis genommen. Die vorliegende Raumsicherung für den ÖV wird aus dem Gesamtpaket Planungszone herausgelöst.

Begründung

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Raumsicherung zwar weiterhin nötig ist, aber nicht mehr Bestandteil des vorliegenden Gesamtpakets sein soll. Der Korridor liegt ausserhalb des Perimeters der Planungszone. Das Geschäft soll dem Grossen Gemeinderat zusammen mit einer entsprechenden Richtplanänderung für den ÖV separat überwiesen werden. Mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern werden Gespräche geführt.



Verkehrsbaulinien Neuhegi-Grüze: Projektierter Verkehrsbaulinie (rot) zwischen St. Galler- und Industriestrasse zur langfristigen Raumsicherung ÖV

2.4 Raumsicherung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Antrag 26 SP	Die Realisierbarkeit der Anbindung des MIV nach Norden über zwei Tunnels wird als gering eingestuft. Einerseits wird die Stadt Winterthur einen Grossteil der Kosten selbst tragen müssen, andererseits wäre die Verkehrserzeugung zu gross. Die Dichte im Planungsgebiet und der Bedarf an zusätzlichen MIV Kapazitäten soll deshalb verringert werden.
<i>Beschluss</i>	Der Antrag / die Aussage wird zur Kenntnis genommen.
<i>Begründung</i>	Mit den zu erwartenden zusätzlichen Arbeitsplätzen sowie Einwohnerinnen und Einwohnern ist eine Bewältigung des Aufkommens an motorisiertem Individualverkehr auch bei einem exzellenten Modalsplit (unter 30% MIV) auf dem heute bestehenden Strassennetz nicht möglich. Die einzige Alternative zur neuen Zentrumserschliessung läge demnach in einer massiven Abzonung des Gebiets. Eine solche Abzonung würde aber erstens dem gültigen kantonalen Richtplan widersprechen und verursachte zweitens Folgekosten für materielle Enteignungen in dreistelliger Millionenhöhe zulasten der Stadt. Da die Notwendigkeit einer neuen Staatsstrasse für eine genügende Erschliessung des kantonal festgelegten Zentrumsgebiets nachgewiesen ist, geht deren Finanzierung gemäss kantonaalem Strassengesetz zulasten des Strassenfonds.
Antrag 27 Grüne	Der MIV soll dosiert werden, weil neben dem neu aufkommenden Verkehr auch ein Grossteil des heutigen Verkehrs über ÖV und LV abgewickelt werden soll. Dazu soll das Parkplatzangebot verringert, die autoarme Nutzung im Areal gefördert, der Bus und das Velo prioritär behandelt, eine Tempo 30 Zone erstellt und auf den Bau einer zusätzlichen Erschliessungsstrasse verzichtet werden.
<i>Beschluss</i>	Die Anträge werden zur Kenntnis genommen.
<i>Begründung</i>	Die Planungen gehen davon aus, dass der in der Planungszone und in deren Umfeld neu generierte Verkehr zum überwiegenden Teil als Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr abgewickelt wird (Unter 30% MIV-Anteil). Ein solch günstiger Modal-Split wird schweizweit nur in einem einzigen Entwicklungsgebiet erreicht (Neu-Oerlikon in Zürich). Zudem erarbeitet das Amt für Städtebau derzeit ein Steuerungs- und Dosierungskonzept über die ganze Stadt. Trotzdem bleibt angesichts der baulichen Potenziale eine neue Erschliessungsstrasse nötig.
Antrag 28 SP	Die geplanten Massnahmen zur Reduktion von MIV-Bewegungen seien eher Wunschdenken als effiziente, verkehrspolitische Massnahmen. Die Zahl der täglichen Personenbewegungen sei zu hinterfragen bzw. die Nutzungs- und Dichtegrundlagen seien zu modifizieren.
<i>Beschluss</i>	Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.
<i>Begründung</i>	Die geplanten Massnahmen zur Reduktion der MIV-Bewegungen umfassen das ganze Paket der zurzeit bekannten und rechtlich möglichen Massnahmen zur Begrenzung des MIV-Anteils ausgehend von festen Nutzungen. Es wäre grundsätzlich durchaus möglich – und aus verkehrlicher Optik auch erwünscht - einzelne der vorgesehenen Massnahmen zu verschärfen. Die entsprechenden Diskussionen wären hauptsächlich im Rahmen der Revision der Parkplatzverordnung zu führen. Dem stehen allerdings nutzungsseitige Interessen (Attraktivität des Gebiets für Investoren) entgegen. Eine spürbare Reduktion der Nutzungs- und Dichtegrundlagen (d.h. eine Abzonung) würde aber den Festlegungen des kantonalen Richtplans widersprechen und hohe Entschädigungen für materielle Enteignung zur Folge haben

Antrag 29
Zimmer / Optimo

Auf die Festlegung von Mobilitätskonzepten in der Industriezone sei zu verzichten. Die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für jedes Baufeld in der Umgebung Grüze erfordere grosse finanzielle und personelle Ressourcen sowie externe Fachkräfte.

Beschluss

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Der Antrag beruht auf einem Missverständnis: Mobilitätskonzepte sind nur für die Baufelder in den Umfeldern Grüze und Hegi vorgesehen. Die Industriezonen sind davon nicht tangiert.

Antrag 30
Grüne

Nicht nur die bahnhofsnahe Gebiete seien mit begleitenden Mobilitätskonzepten zu entwickeln. Dies müsse ebenso für alle anderen Bereiche des Arealen gelten. Es wird deshalb vorgeschlagen, für das gesamte Areal der Planungszone das Instrument des Gestaltungsplans einzuführen.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Verbindliche Mobilitätskonzepte für die Industriezone könnten mittels einer zusätzlichen Bestimmung im „Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze“ festgeschrieben werden. Einen Gestaltungsplan für das gesamte Gebiet zu erarbeiten, ist nicht notwendig.

Antrag 31
Optimo/Burckhardt/Stadler

Die Parkplatzverordnung sei wegen verschiedener Punkte inakzeptabel.

Beschluss

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die Parkplatzverordnung ist nicht Bestandteil des Gesamtpakets Planungszone. Parkplatzberechnungen erfolgen auf der Grundlage der Dienstanweisung 2011, solange keine neue Verordnung in Kraft ist. Die revidierte Parkplatzverordnung wird dem GGR im Herbst 2013 vorgelegt.

Antrag 32
Burckhardt

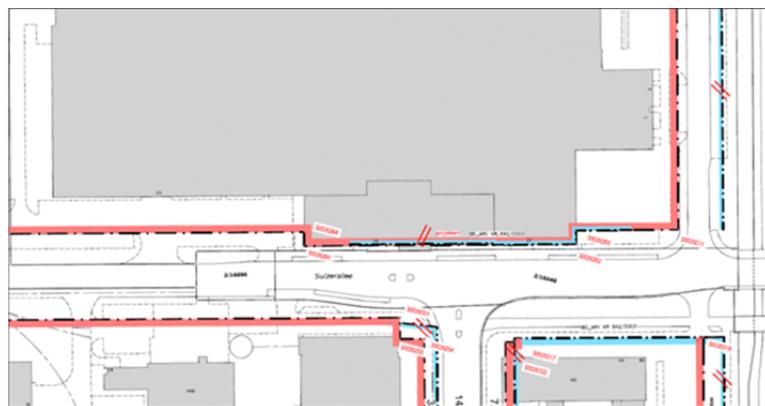
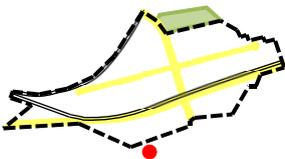
Die Baulinie am Grundstück 2/16725 sei so zu verschieben, dass sie auf die heutige Gebäudegrenze zu liegen kommt. Ansonsten würde ein Ersatzbau zu schmal werden.

Beschluss

Der Antrag wird berücksichtigt.

Begründung

Das heute mit Baulinien bereits teilweise „umfahrende“ Gebäude wird neu vollständig umfahren. Damit ist ein allfälliger Ersatzneubau ohne Abbruch der dahinterliegenden Produktionshalle möglich.



Verkehrsbaulinien Neuhegi-Grüze: Die projektierte Verkehrsbaulinie (rot) entlang dem Grundstück 2/16725 „umfährt“ die Produktionshalle

Antrag 33
Intershop

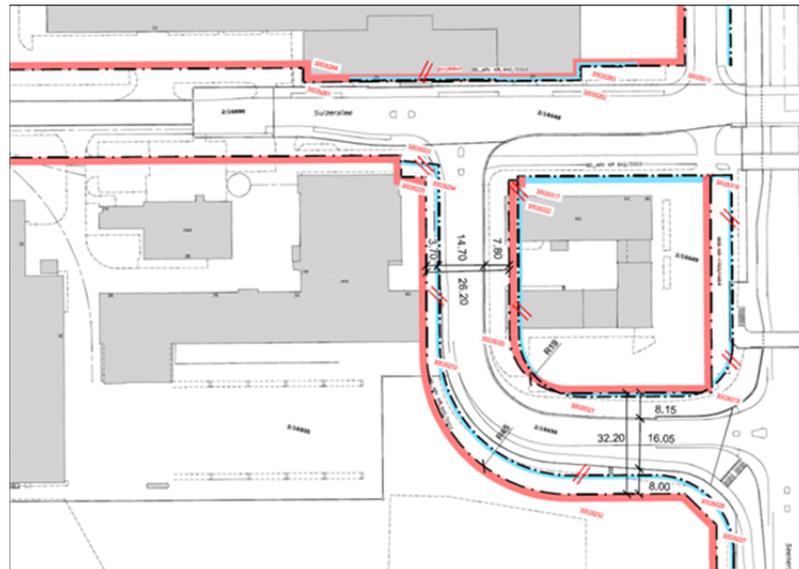
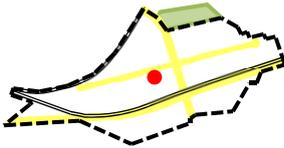
Die Baulinie im Bereich des Gebäudes Sulzerallee 40 (Grundstück 2/16935) sei dem bestehenden Gebäude anzupassen, da keine derart grosszügigen Baulinienabstände notwendig sind (aufgrund der bestehenden Verbindung Sulzerallee West und Seenerstrasse).

Beschluss

Der Antrag wird berücksichtigt.

Begründung

Die neuen Baulinien werden besser auf die bestehende bauliche Situation abgestimmt. Die bestehenden Gebäude werden nicht angeschnitten. Der Baulinienkorridor ist mit 26 m genügend.



Verkehrsbaulinien Neuhegi-Grüze: Projektierte Verkehrsbaulinie (rot) entlang dem Grundstück 2/16935

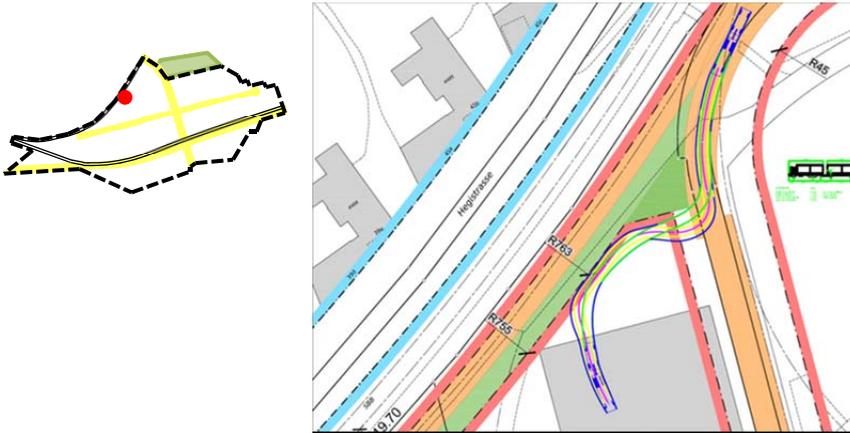
Antrag 34	Die Richt- und Nutzungsplanung sowie die beiden (Rahmen-)Gestaltungspläne Grüze und Hegi seien zu überarbeiten und erneut öffentlich aufzulegen, weil die im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) festgelegten Grundsätze zu wenig bzw. nicht umgesetzt wurden.
Pro Velo / VCS	
<i>Beschluss</i>	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
<i>Begründung</i>	Sowohl der Kanton (Amt für Raumentwicklung) wie auch die Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU unterstützen die vorliegende Planung und bestätigen, dass sie auf die kantonalen, regionalen und städtischen Vorgaben abgestimmt ist. Es wird entsprechend auf die Vorprüfung des Kantons und die Stellungnahme der RWU bzw. die unten aufgeführten Punkte in Kapitel 3 und 4 verwiesen.

2.5 Freiraum

Antrag 35 Optimo	Die im (Rahmen-)Gestaltungsplan festgelegte Regelung, dass pro 250 m ² Fläche ein Baum gepflanzt werden muss, sei für Industrieareale zu streichen.
<i>Beschluss</i>	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.
<i>Begründung</i>	Der Antrag beruht auf einem Missverständnis. Die entsprechende Regelung bezieht sich nur auf den Geltungsbereich der Gestaltungspläne Umfeld Grüze und Hegi und nicht auf das Industrieareal.

Antrag 36 Grüne	Der Freiflächenanteil zwischen den Gebäuden soll mit einem planerisch vorgegebenen Prozentwert versehen und auf 30% erhöht werden.
<i>Beschluss</i>	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
<i>Begründung</i>	<p>Innerhalb der Umfelder Grüze und Hegi (öffentliche Gestaltungspläne) sind die Freiflächen über die Gestaltungsplanbestimmungen definiert. Diese Vorschriften dienen hauptsächlich zur Sicherung von qualitativen Freiflächen.</p> <p>Die minimalen Freiflächenanteile für die Industriezone sind in der Bau- und Zonenordnung geregelt (Freiflächenziffer von 20 %). 10 % davon sind im Eulachpark konzentriert. Weitere 5 % aller Freiflächen werden im Rahmen der vorliegenden Planungen entlang der Geleise ausgeschieden, die restlichen 5 % verbleiben zur Ausscheidung in den einzelnen Industriearealen. Aus planerischer Sicht sind keine weiteren Freiflächen notwendig. Die Qualitätssicherung wird über den Ergänzungsplan Freiraum und Erschliessung vorgenommen.</p>

Antrag 37 Stadler / Optimo	Die Grünzone (Grundstück 2/16728) sei zu streichen, weil ansonsten die Zufahrt zu drei Hallen über die Strasse Im Link (Warenausgang südlich der geplanten Grünfläche) und die Manövrierfähigkeit der LKWs eingeschränkt wird.
<i>Beschluss</i>	Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.
<i>Begründung</i>	Das Freiraumkonzept stösst generell auf breite Zustimmung. Die Anordnung der Flächen nimmt soweit wie möglich auf die Bedürfnisse der Industrie Rücksicht. Der Grünflächenspickel wurde verschoben, so dass die Manövrierfläche der LKWs möglichst wenig eingeschränkt wird. Die Ein-/Ausfahrten in die Hallen bleibt weiterhin möglich. Bei der Realisierung der Grünflächen ist auf die Bedürfnisse der Betriebe Rücksicht zu nehmen. Die bestehenden Anlagen geniessen Bestandesgarantie.



Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze (Erschliessung und Freiraum): Verschobene Grünfläche auf dem Grundstück 2/16728, auch grössere Lastwagen (mit Anhängern oder Sattelschlepper) können zufahren

<p>Antrag 38 Burckhardt</p>	<p>Die Freiraumgestaltung entlang der Bahnlinie wird nur toleriert, falls der Vertrag, welcher die Abtretung der Dreiecks-Grünfläche zur Realisierung der Unterführung Hegistrasse / Im Link regelt, abgeschlossen wird.</p>
<p><i>Beschluss</i></p>	<p>Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><i>Begründung</i></p>	<p>Die Freiraumgestaltung entlang der Gleise muss zusammenhängend erfolgen. Die Festlegungen gelten für das gesamte Gebiet, im Bereich Burckhardt wurden sie optimiert. Die Verhandlungen betreffend Landabtretungsvertrag sind auf gutem Wege.</p>
<p>Antrag 39 Stadler / Burckhardt / Optimo / Intershop</p>	<p>Die 2. Baumreihe entlang der Sulzer Allee sei zu streichen, weil sie die logistischen und industriellen Tätigkeiten einschränkt, einen Eingriff ins Eigentum darstellt und laut Erläuterungsbericht gem. RPV Art. 47 bei industriell genutzten Grundstücken auf eine 2. Baumreihe verzichtet werden kann.</p>
<p><i>Beschluss SR</i></p>	<p>Der Antrag wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Begründung</i></p>	<p>Obwohl die vorgesehene Regelung nur dann zur Anwendung kommen sollte, wenn nicht bis auf die Baulinie gebaut wird und die Vorfläche nicht betrieblich (Rangier- und Umschlagsfläche) genutzt wird, wird die optionale 2. Baumreihe überall dort gestrichen, wo die Sulzerallee an die Industriezone angrenzt. Dadurch soll der Handlungsspielraum der Industriebetriebe uneingeschränkt erhalten bleiben. Die Bestimmung zur 2. Baumreihe gilt neu nur noch für die Bereiche in den Zentrumszonen und wird entsprechend angepasst.</p>
<p>Antrag 40 Intershop</p>	<p>Art. 10 im Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze sei zu streichen, weil die Ausscheidung von Freiflächen ohne konkretes Bauprojekt nicht sinnvoll ist und nicht in der Bau- und Zonenordnung festgesetzt werden muss. Falls trotzdem Flächen ausgeschieden werden würden, sei das Gemeinwesen für deren Erstellung, Unterhalt und Möblierung zuständig.</p>
<p><i>Beschluss</i></p>	<p>Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.</p>
<p><i>Begründung</i></p>	<p>Der Grünraumring ist wesentliches Element der Gesamtplanung Planungszone Neuhegi-Grüze. Die Sicherung der Freiflächen erfolgt daher grundeigentümerverbindlich im Ergänzungsplan, welcher auch die öffentliche Zugänglichkeit und die Ausgestaltung der Flächen regelt/vorgibt. Die meisten Freiflächen sind aufgrund der Einwendungen optimiert und verbindlich festgelegt worden. Bei der Freifläche westlich der Seenerstrasse ist durchaus ein gewisser Anordnungsspielraum im Hinblick auf ein künftiges Bauprojekt denkbar. In Abstimmung mit</p>

einem konkreten 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.

Kosten(-teiler), Unterhalt und Landeigentum müssen vor oder im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte vertraglich geregelt werden. Die Bestimmung wird entsprechend angepasst. Dabei gilt es, die jeweiligen Nutzen (Nutzungsrecht für die Öffentlichkeit, Anrechenbarkeit an Freiflächenziffer, Erstellungspflicht Freifläche, etc.) zu berücksichtigen.

Antrag 41
Intershop

Art. 8 und 9 (Fuss- und Radweg, Abstandstreifen) im Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze seien zu streichen, weil sowohl der geplante Fuss- und Radweg als auch der Abstandstreifen nicht in der Bau- und Zonenordnung, sondern im Strassenprojektierungsverfahren festzusetzen ist.

Beschluss

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Erschliessung und Freiraum greifen ineinander und bilden so platzsparende Synergien. Das übergeordnete Konzept ist im Rahmen der vorliegenden Planung grundeigentümerverbindlich zu sichern (im Ergänzungsplan Erschliessung und Freiraum). Dies dient insbesondere auch der Umsetzung der bestehenden und neuen Richtplaneinträge. Die Landsicherung erfolgt mittels Baulinien im Katasterplan.

3. Kantonale Vorprüfung

Gesamtbeurteilung

Die Gesamtplanung steht grundsätzlich in Übereinstimmung mit der kantonalen, regionalen und städtischen Planung. Das Ziel eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen Wohnen und Arbeiten wird durch die Sicherung der gewerblich-industriellen Arbeitsplätze und den Ausschluss von stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) unterstützt. Dichte Mischnutzungen mit attraktiven Freiräumen in den Umfeldern der S-Bahn-Stationen stärken das zukünftig zweite Hauptzentrum Oberwinterthur/Neuhegi. Damit wird das raumplanerische Anliegen einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach Innen unterstützt.

Die verkehrliche Gesamtlösung basiert auf dem sGVK und sieht eine hochwertige ÖV-Erschliessung Richtung Stadtmitte über die Querung Grüze sowie eine neue MIV-Erschliessung zum Autobahnanschluss Oberwinterthur vor. Das Ziel, den Verkehr hauptsächlich über den ÖV und den LV abzuwickeln, wird begrüsst. Der Neuverkehr aus der Siedlungsentwicklung Neuhegi-Grüze darf im Maximum zu 30% auf MIV entfallen. Eine zentrale Rolle spielt die neue Querung Grüze, welche ausdrücklich unterstützt wird. Sie schafft neben der Verbindung ab der St. Gallerstrasse zur Sulzerallee, die bisher fehlende Umsteigemöglichkeit vom Busnetz auf die S-Bahn.

Im Erläuterungsbericht werden die Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen, die Planungsergebnisse und räumlichen Auswirkungen ausreichend dargestellt. Die Beurteilung der Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit der Planung ist dadurch gewährleistet.

Eine Genehmigung der Revisionsvorlage kann unter Voraussetzung, dass die Anträge der kantonalen Fachstellen berücksichtigt und die verschiedenen Empfehlungen geprüft werden, in Aussicht gestellt werden.

Änderungen übergeordnete Richtpläne

Die Revision der kommunalen Richt- und Nutzungspläne setzt voraus, dass parallel dazu die entsprechenden Änderungen des regionalen und des kantonalen Richtplans beantragt werden.

Vorgehen RWU / Stadt

Es ist vorgesehen, die Änderungen des regionalen Richtplans im Herbst 2013 öffentlich aufzulegen. Eine ausserordentliche Delegiertenversammlung der RWU Anfang 2014 gilt als mögliche Option.

Gemäss aktuellem Stand der Diskussionen wird die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze unter Federführung des Kantons als Änderung des kantonalen Richtplans aufgelegt. Die öffentliche Auflage soll möglichst noch in diesem Jahr stattfinden.

3.1 Änderungen kommunaler Richtplan sowie Änderungen Zonenplan und Bau- und Zonenordnung

Die Änderungen im Siedlungs- und Landschaftsplan sowie in den Verkehrsplänen 1-4 sind auf die Gesamtentwicklung des kantonalen Zentrumsgebiets und die vorgesehenen Änderungen im regionalen Richtplan abgestimmt.

Die vorgesehenen Umzonungen sind das Ergebnis der Umfeldplanungen beim Bahnhof Grüze und Hegi im Rahmen der entsprechenden öffentlichen Gestaltungspläne. Die Zonierungen sind nachvollziehbar und mit der angestrebten baulichen Entwicklung zu durchmischten städtischen Quartieren in den Umfeldern Grüze und Hegi koordiniert.

3.2 Ergänzungsplan «Neuhegi-Grüze»

Antrag K1 Es wird empfohlen, die Bestimmungen zur Nutzung (Art. 2 bis 4) sachgerecht im Zonenplan bzw. in der Bau- und Zonenordnung zu regeln und nur die Bestimmungen zu Bebauung, Erschliessung und Freiraum im Ergänzungsplan zu regeln.

Vorgehen Stadt Die entsprechenden Bestimmungen (Ausschluss von stark verkehrserzeugenden Nutzungen SVN, Beschränkung Verkaufsflächen, Nutzweise Industriezone) beziehen sich explizit auf den Perimeter der Planungszone und sollen deshalb vorerst im Ergänzungsplan belassen werden.

Es ist vorgesehen, das Thema SVN bzw. Nutzungsdifferenzierung in Industriezonen gesamtstädtisch in der Bau- und Zonenordnung zu regeln. Die vorliegenden Bestimmungen können dann entsprechend überführt werden.

Antrag K2 Die Begriffe «örtliche Produktion» und «örtliche Industriecluster» (Art. 4) sind gesetzlich unbestimmte Begriffe und müssen deshalb besser umschrieben werden. Ausserdem sollten diese Begriffe auf das konkrete Arbeitsplatzgebiet bezogen sein.

wird berücksichtigt Der Begriff örtliche Industriecluster wird wie folgt präzisiert: ...mit direktem Bezug zu den Industrieclustern *im Gebiet des Ergänzungsplanes (Maschinenbau, Mechatronic, ICT, Cleantech, Medizinaltechnik)*.

Die Präzisierung der Branchen stützt sich auf die von der Standortförderung Region Winterthur verwendeten Bezeichnungen. Ausführungen dazu wurden in den Erläuterungsbericht aufgenommen.

3.3 Öffentliche Gestaltungspläne Umfeld Grüze und Hegi

Antrag K3 Die beiden öffentlichen Rahmgestaltungspläne Grüze und Hegi sind als öffentliche Gestaltungspläne zu bezeichnen. Es ist auf einheitliche Formulierungen in beiden Gestaltungsplänen zu achten.

wird berücksichtigt Die beiden Planungen werden in allen Dokumenten neu als öffentliche Gestaltungspläne bezeichnet. Die Bestimmungen wurden hinsichtlich der Einheitlichkeit der Formulierungen überprüft.

Antrag K4 Die massgebliche Grundstücksfläche wird im § 259 PBG geregelt. Weitergehende Regelungen (wie in Bestimmungen Art. 5 Hegi bzw. Art. 6 Grüze) sind nicht möglich.

wird berücksichtigt Die Formulierungen in den Gestaltungsplänen implizieren eine weitergehende Regelung der massgeblichen Grundstücksfläche, welche nicht beabsichtigt war. Die anrechenbare Geschossfläche liegt vor und diene insbesondere als Basis für die Berechnung der Mehrwerte im Rahmen der Entwicklungsvereinbarungen Grüze und Hegi. Anstatt die Baufelder einzeln anzupassen und die Ausnutzungsziffern neu zu berechnen, werden die maximal anrechenbaren Geschossflächen in den Bestimmungen zum Gestaltungsplan verbindlich verankert.

Die oben genannten Bestimmungen werden wie folgt geändert:

Art. 5 bzw. Art. 6 Ausnutzungsziffer

Für jedes Baufeld wird die maximal anrechenbare Geschossfläche (aGF) festgelegt.

Die jeweiligen Artikel zur Bebauung werden jeweils mit der entsprechenden aGF versehen.

Antrag K5

Da die baurechtliche Bewilligung von Hochhäusern einer Genehmigung der Baudirektion bedarf, ist bereits im Rahmen des Planungsverfahrens im Erläuterungsbericht der Nachweis hinsichtlich der Anforderungen gemäss § 284 PBG (ortsbaulicher Gewinn, Art und Zweckbestimmung des Gebäudes, architektonische Gestaltung sowie Schattenwurf) zu erbringen.

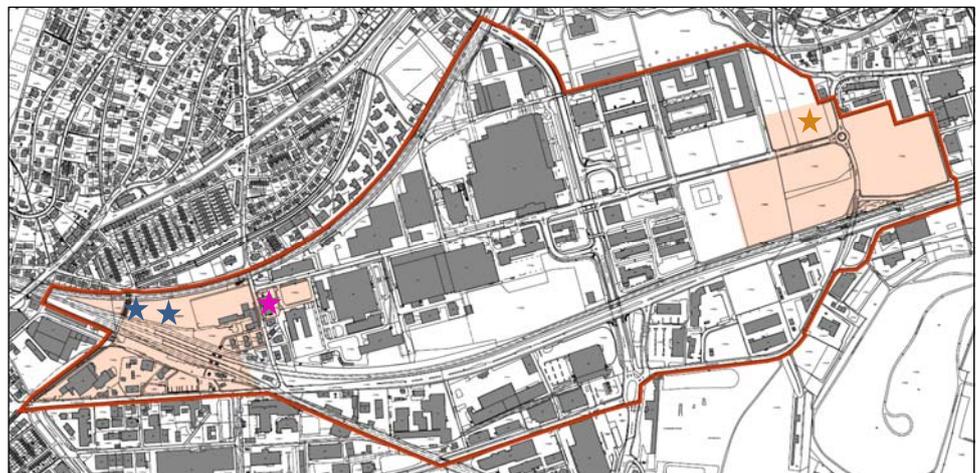
wird berücksichtigt

Der Erläuterungsbericht Planungszone Neuhegi-Grüze und die Erläuterungsberichte Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Grüze bzw. Umfeld Hegi werden entsprechend ergänzt. Die geplanten Hochhäuser bilden den westlichen und östlichen Abschluss des Entwicklungsgebiets Neuhegi-Grüze. Mit diesen gezielt gesetzten städtebaulichen Elementen können stadträumliche Qualitäten erzeugt werden, welche Vernetzung und Orientierung erleichtern, dies insbesondere in Anbetracht des grossen Massstabs des Entwicklungsgebiets.

Die beiden Hochhäuser auf dem Baufeld 1 (Umfeld Grüze) markieren eine Schlüsselstelle im Stadtgefüge. Sie fassen die Querung Grüze und bilden den westlichen Abschluss des Entwicklungsgebiets. Zusammen definieren sie den neuen, erhöht auf Niveau der Querung gelegenen Brückenplatz. Sie begleiten die Richtungsänderung vom Brückenbauwerk zur Haupttrichtung der Sulzerallee. Zusammen mit der Bebauung auf dem Baufeld 2 bilden sie eine Gebäudegruppe. Das Hochhaus auf dem Baufeld 4 markiert den Beginn der Sulzerallee und bildet gleichzeitig den Auftakt zum Umfeld Grüze.

Am Kreuzungspunkt zwischen Sulzerallee und Parkband soll auf dem Baufeld 2 (Umfeld Hegi) ein markanter Baukörper entstehen. Die Rahmenbedingungen begünstigen hier den Bau eines Hochhauses, welches die Funktion des städtebaulichen Gelenks besonders gut erfüllen würde. Ein hoher Anteil an Geschäfts- und Dienstleistungsflächen sowie die Orientierung auf die Sulzerallee entsprechen der ausgezeichneten und prominenten Lage. Die Ausweitung der Sulzerallee mit einer zusätzlichen Baumreihe im Vorplatzbereich trägt der besonderen Adresse ebenfalls Rechnung.

Ebenso werden die Nachweise der Zwei-Stunden-Schatten in die Erläuterungsberichte aufgenommen.



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

Antrag K6

In Art. 3 des (Rahmen-)Gestaltungsplans Umfeld Grüze ist zu ergänzen, dass die Querung Grüze ausschliesslich dem ÖV und dem LV offen steht. Es ist nachzuweisen, dass die MIV-Erschliessung des Baufelds 1 nur über die Querung Grüze möglich ist. Die entsprechende Planung ist mit den kantonalen Stellen abzusprechen. Die aus der MIV-Baufelderschliessung via Querung resultierenden Kosten sind vollumfänglich auszuweisen und können nicht dem Kanton als Kostenträger der Querung für den ÖV und LV angelastet werden.

wird berücksichtigt

Art. 3 wird entsprechend ergänzt, dass die Querung nur für den ÖV und den LV durchgehend benutzbar ist. Baufeld 1 muss für den MIV jedoch via Sulzerallee über die Rampe, die entlang der Frauenfelderbahnlinie verläuft, erschlossen werden. Die Durchfahrt für den MIV über die Querung Richtung St. Gallerstrasse ist untersagt. Die bisher vorgesehene MIV-Erschliessung von Baufeld 1 von der St. Gallerstrasse her, wird zugunsten der Zufahrt via Sulzerallee geändert. Die Erschliessung ist anderweitig nicht möglich, da der vorhandene Platz für eine ebenerdige Baufelderschliessung, für den Bau der Rampe beansprucht wird.

Durch die gleichzeitige Nutzung der Rampe als MIV-Erschliessung für Baufeld 1 entstehen keine zusätzlichen Kosten. Das Bauwerk wird ausschliesslich nach den Anforderungen, die sich aufgrund seiner Funktion als Querung für den ÖV-Hochleistungskorridor bzw. als Verkehrsdrehscheibe für den Umstieg Bus/Bahn ergeben, geplant.

Antrag K7

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb im Art. 6 (Rahmengestaltungsplan Hegi) eine einheitliche Gestaltung verlangt wird. Vielmehr müsste die besonders gute Gestaltung auch für Farben und Materialien gelten.

wird berücksichtigt

Art. 6 wird entsprechend angepasst und lautet neu: *Bauten, Anlagen und Freiflächen sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht; dies gilt auch für Materialien und Farben.*

Antrag K8

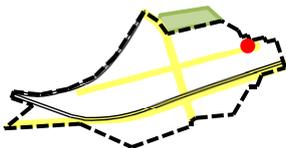
Der geplante Tunnelportalbereich darf mit dem Gestaltungsplan Umfeld Hegi nicht verunmöglicht werden. Art. 17 Abs. 4 ist so zu formulieren, dass die Raumsicherung für das Tunnelportal der neuen Zentrumserschliessung gewährleistet werden kann.

wird berücksichtigt

Der Raum für den Tunnelportalbereich ist im Situationsplan des Gestaltungsplans Umfeld Hegi gesichert. Das Abtauchen in den geplanten Tunnel kann Richtung Norden oder Richtung Osten erfolgen. Die genaue Linienführung wird erst in einem nächsten Schritt bestimmt. Falls der Tunnel von Norden her an den Kreisel am Ende der Sulzerallee anknüpft, muss der nördliche Ast der Ohrbühlstrasse auf den markierten Teil auf dem Baufeld 1 umgelegt werden. Tunnel und Strasse können aufgrund des Raumbedarfs nicht auf der Ohrbühlstrasse parallel geführt werden.

Art. 17 Abs. 4 bleibt unverändert, während Art. 13 wie folgt ergänzt wird: ³⁾ Der markierte Bereich auf Baufeld 1 wird durch die Zentrumserschliessung direkt (Tunnelportal) oder indirekt (Verlegung des nördlichen Astes der Ohrbühlstrasse) beansprucht.

Die Erläuterungsberichte Planungszone Neuhegi-Grüze und Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Hegi werden entsprechend ergänzt.



Raumsicherung für Zentrumserschliessung (in der Fortsetzung Sulzerallee)

3.4 Raumsicherung für den LV und den MIV

Antrag K9
wird berücksichtigt

Es wäre sinnvoll, nur noch den Begriff „Velobahn“ anstelle von „Veloschnellroute“ zu verwenden.
Alle Dokumente wurden entsprechend angepasst.

Antrag K10
wird berücksichtigt

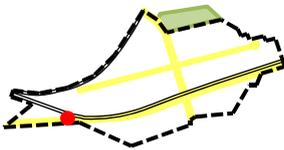
Die Rolle der Velobahnen ist im Erläuterungsbericht zur Planungszone zu definieren. Bei den Velobahnen ist eine Vermischung mit Zufussgehenden unzulässig.
Mit den Velobahnen (in diesem Zusammenhang insbesondere Velobahn Neuhegi-Zentrum) sollen attraktive, sichere, schnelle und möglichst unterbrechungsfreie Verbindungen für den Veloverkehr angeboten werden. Damit soll der Veloanteil an den Personenbewegungen zulasten des MIV- und öV-Anteils erhöht werden. Die Velobahnen werden für den Veloverkehr auf den Begegnungsfall 2 + 2 ausgelegt. Die Zufussgehenden werden grundsätzlich ausserhalb der Fahrbahn geführt. Der Erläuterungsbericht wird entsprechend ergänzt.

Antrag K11
wird berücksichtigt

Die ausgeschiedenen Korridore für den Fuss- und Veloverkehr weisen vor allem entlang der Geleise mit 5 m eine ungenügende Breite auf. In der Planung müsste eine Mindestkorridorbreite von 6.5 m berücksichtigt werden.
Die Baulinien entlang der St. Gallerlinie und für die geplante Velounterführung beim Bahnübergang Talacker (St. Gallerstrasse) wurden angepasst und verbreitert.

Antrag K12
wird berücksichtigt

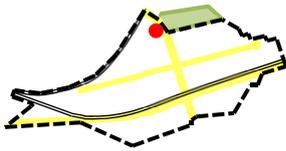
Die Festlegung der Baulinien entlang der Bahnlinien wird nicht konsequent gehandhabt (einseitige Baulinien, Baulinienband). Es wird empfohlen, die Festlegung konsequent anzuwenden.
Entlang den Bahnlinien werden die Baulinien neu als Paar ausgeschieden, was zur konsequenten Anwendung der Festlegungen führt. Die Baulinie auf Seiten der Bahnlinie entspricht der Interessenlinie der SBB. Innerhalb dieser Interessenlinie sind geplante Ausbauvorhaben der SBB sowie der dazu einzuhaltende Abstand berücksichtigt. Die Interessenlinie entspricht der mutmasslich künftigen Parzellengrenze. Es können städtische Tiefbauvorhaben bis an die Linie projektiert und erstellt werden. Die Interessenlinien zwischen den Bahnstationen Hegi, Grüze und Oberwinterthur wurde von der SBB mit Schreiben vom 20. August 2013 bestätigt.



Verkehrsbaulinien Neuhegi-Grüze: Baulinien entlang Bahnlinie sind einheitlich geregelt

Antrag K13

wird berücksichtigt



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 Stadt wird ersucht, noch zu begründen, weshalb diese Baulinien nicht revidiert werden.

Die Baulinienführung wurde überprüft. Die Baulinien werden auch in diesem Bereich an die bestehenden und geplanten Verhältnisse angepasst.



Verkehrsbaulinien Neuhegi-Grüze: projektierte Baulinie (rot) entlang der Seenerstrasse

Antrag K14

wird berücksichtigt

Die aufzuhebende Gewässerabstandslinie entlang der Eulach zwischen der St. Galler- und der Werkstrasse ist in der Schraffur teilweise nicht richtig dargestellt. Die Farben und Linien den projektierten Baulinien, der Arkadenbaulinien, der Gewässerabstandslinie und der Interessenslinie der SBB sind schlecht voneinander zu unterscheiden. Sie sind lesbarer darzustellen.

Die entsprechenden Schraffuren und Farben wurden in allen Dokumenten richtig und lesbarer dargestellt.

3.5 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Antrag K15

wird berücksichtigt

Die neue Zentrumserschliessung und der geplante Tunnel sind zu konkretisieren und auf die Planung im Gebiet Neuhegi-Grüze abzustimmen. Parallel dazu sind die entsprechenden Anpassungen am kantonalen und regionalen Richtplan vorzunehmen.

Der Raumbedarf für die Zentrumserschliessung wird über den Gestaltungsplan Umfeld Hegi gesichert. Es ist vorgesehen, die Änderungen des regionalen Richtplans im Herbst 2013 öffentlich aufzulegen. Gemäss aktuellem Stand der Diskussionen wird die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze unter Federführung des Kantons als Änderung des kantonalen Richtplans aufgegleist. Die öffentliche Auflage soll möglichst noch in diesem Jahr stattfinden.

Antrag K16

wird teilweise berücksichtigt

Aus lufthygienischer Sicht wird empfohlen, bei der Festlegung des Parkplatzbedarfs zukünftige Infrastrukturmassnahmen (speziell eine Verbesserungen des ÖV-Angebots) bereits heute zu berücksichtigen.

Die Motivation zur Begrenzung des Parkplatzbedarfs liegt nicht nur in der Lufthygiene begründet, sondern vor allem auch in der begrenzten Kapazität des Strassennetzes. Eine Berücksichtigung künftiger Infrastrukturmassnahmen ist bei geplanten, rechtlich aber noch nicht gesicherten Projekten aus rechtlichen Gründen kaum möglich. Dem Anliegen wird aber insofern entsprochen, als bei neuen Bewilligungen für einen sich abzeichnenden Parkplatzüberhang ein Be-

seitigungsrevers vorgesehen ist.

Antrag K17

wird zur Kenntnis genommen

Aus lufthygienischer Sicht wird empfohlen, die Parkplatzbewirtschaftung für Kunden- und Besucherparkplätze lenkungswirksam (im Hinblick auf eine Verkehrsumlagerung auf den öffentlichen Verkehr) auszugestalten (nutzungsgebunden und gebührenpflichtig, degressiv ab der ersten Minute).

Die Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze ist im Entwurf für die neue Parkplatzverordnung vorgesehen. Dem Anliegen kann mit einer Präzisierung der vorgesehenen Mobilitätskonzepte entsprochen werden.

3.6 Gewässer

Grundsätzliches

Der Raumbedarf des Gewässers wird neu nach der revidierten Gewässerschutzverordnung (GschV) bemessen, wobei bis zur definitiven Festlegung die Übergangsbestimmungen gelten. Art. 41c GschV muss bei allen Bauvorhaben berücksichtigt werden.

Im Gebiet Neuhegi-Grüze liegt eine geringe und mittlere Gefährdung durch Hochwasser vor. Sobald der Baubeginn des geplanten Hochwasserrückhaltebeckens Hegmatten erfolgt, kann die entschärfte Hochwassergefahr berücksichtigt werden.

Die Machbarkeit der «Ausweitung und Aufwertung der Eulach» sowie Elemente der Aussenraumgestaltung im Bereich des Uferstreifens sind frühzeitig mit dem AWEL abzuklären.

Antrag K18

wird berücksichtigt

Der naturnahe Parkbereich mit Anstoss an die Eulach soll in allen Berichten und Planunterlagen von *Eulachufer* in *Uferbereich Eulach* umbenannt werden. Wurde in allen Dokumenten neu als „Uferbereich Eulach“ bezeichnet.

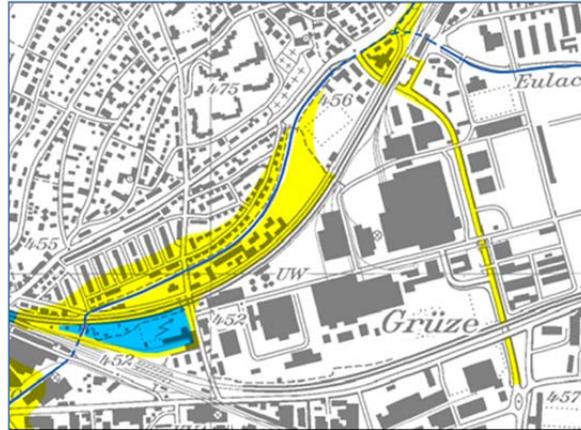
Antrag K19

wird teilweise berücksichtigt

Es soll dargelegt werden, wie der Gefährdung durch Hochwasser begegnet werden kann und ob bzw. welche Massnahmen (unter Einbezug der vorgeschlagenen Massnahmen im GWBP) zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes ergriffen werden müssen. Über das Ergebnis ist im erläuternden Bericht Auskunft zu geben. Die Gefahrenbeurteilung im Perimeter des (Rahmen-) Gestaltungsplans Hegi ist anhand der bestehenden Gefahrenkarten vorzunehmen, da der Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Hegmatten noch nicht gesichert ist. Die Berichte sind entsprechend zu korrigieren.

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



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 Bahnlängen 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 verhindern, ist zum jetzigen Zeitpunkt auf aufwändige 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.

In die Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplans Umfeld Grüze wird ein Artikel (Art. 15b Hochwasserschutz) aufgenommen, der allgemein auf die Gefahrensituation hinweist.

Die Erläuterungsberichte Planungszone Neuhegi-Grüze sowie öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Grüze werden entsprechend ergänzt.

Antrag K20

wird berücksichtigt

Punkt 5.18 im Erläuterungsbericht Umfeld Grüze muss geändert werden. Anstatt einer unvollständigen Umschreibung des Artikels 41c GschV soll der Artikel explizit zitiert werden, um Ungenauigkeiten zu vermeiden.

Wurde im Erläuterungsbericht entsprechend angepasst.

3.7 Lärmschutz

Grundsätzliches

In den Gebieten im Umfeld Grüze und Hegi gilt die ES III. Im gesamten Umfeld Hegi sowie in den Baufeldern 1 und 2 des Umfelds Grüze gelten die Planungswerte (PW), in den restlichen Baufeldern im Umfeld Grüze sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) massgebend.

Die Resultate des Lärmgutachtens vom 5. Dezember 2012 (erstellt durch Mühlebach Partner AG) bezüglich des Bahn- und Strassenlärms wurden offensichtlich nicht in die Bestimmungen miteinbezogen und daraus keine konkreten Massnahmen abgeleitet.

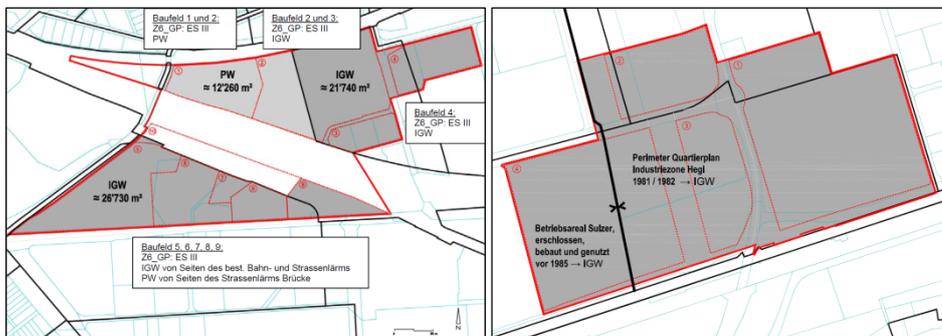
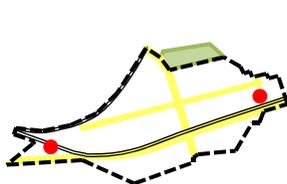
Antrag K21

Der Geltungsbereich der PW bzw. der IGW im Umfeld Hegi ist anzupassen.

Anpassung erfolgt, aber nicht gemäss Antrag

Der Geltungsbereich der PW bzw. der IGW wird angepasst, jedoch nicht, wie von Seiten des Kantons (FALS) ursprünglich gewünscht. Die Überprüfung der Situation hat ergeben, dass das Gestaltungsplangebiet Bestandteil des 1981/1982 festgesetzten und genehmigten Quartierplanes Industriezone Hegi ist. Mit dem Quartierplan wurde die rechtsgenügende Erschliessung des gesamten Bezugsgebietes 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. Innerhalb des Gestaltungsplangebiet Umfeld Hegi ist deshalb ausschliesslich der Immissionsgrenzwert massgebend.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden für einen situationsgerechten Lärm-schutz im Umfeld Hegi die Bestimmungen (Art. 9) im Einvernehmen mit der FALS angepasst (siehe Antrag K26).



Geltungsbereiche der PW und IGW für die Umfeld der Grüze (links) und Hegi (rechts, nur IGW)

Antrag K22

Im Umfeld Grüze ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für die Baufelder 3 bis 10 und der Planungswerte für Baufeld 1 und 2 nachzuweisen. In den Bestimmungen beider (Rahmen-)Gestaltungspläne sind konkrete Massnahmen zu formulieren, um die Einhaltung der jeweils geltenden Grenz- bzw. Planungswerte sicherzustellen.

wird stufengerecht berücksichtigt

Eine zusätzliche Studie von pool-Architekten weist die Machbarkeit einer LSV-konformen Überbauung nach. Der stufengerechte Nachweis ist mit den konkreten Baugesuchen zu erbringen. Für die Bereiche, in denen der IGW gilt, werden im Gestaltungsplan die nötigen Pegelreduktionen vorgeschrieben, die bei den Lüftungsfenstern der lärmempfindlichen Nutzungen gegenüber den Emissionswerten der Lärmquellen einzuhalten sind.

Antrag K23

Mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie soll die LSV-konforme Realisierung der maximalen Wohnanteile aufgezeigt werden. Dabei ist auch auf mögliche Übertragungen der Wohnanteile zwischen den Baufeldern 1 und 2 (Grüze) bzw. 3 und 4 (Hegi) eingegangen werden. Für die Lärmberechnungen sind zudem die (prognostizierten) Emissionen der Sulzerallee zu berücksichtigen. Das Lärmgutachten ist gemäss den Erwägungen zu überarbeiten.

wird berücksichtigt

Die Möglichkeit einer LSV-konformen Bebauung ist mit der Machbarkeitsstudie von pool-Architekten nachgewiesen. Angesichts der geringen Verkehrsbelastung der Sulzerallee (Prognose gemäss kantonalem Verkehrsmodell 2030 mit Zent-

rumerschliessung) mit einem DTV von 6'250 Fahrzeugen im Umfeld Hegi und 1'450 Fahrzeugen im Umfeld Grüze sind die IGW auf der Grenze der jeweiligen Baufelder (Abstand 20.5 m) überall eingehalten.

Antrag K24

In Art.16 (Grüze) bzw. Art.10 (Hegi) der (Rahmen-)Gestaltungspläne ist entweder die Etappierung zu regeln oder die Einhaltung der Grenzwerte ist für jedes Gebäude bzw. auf der Baulinie der Parzelle separat, d.h. ohne die Hinderniswirkung von noch nicht erstellten Bauten sicherzustellen.

wird nicht berücksichtigt

Der Nachweis für die ganze Überbauung ist mit der Studie von pool-Architekten erbracht. Werden einzelne Parzellen vorgezogen überbaut, so muss in jedem Fall im Rahmen des vorgeschriebenen Konkurrenzverfahrens bzw. Baugesuchs der Nachweis einer LSV-konformen Bebauung erbracht werden.

Antrag K25

Zum Industrie- und Gewerbelärm ist ein Lärmgutachten zu erstellen. Darin soll gezeigt werden, wie die Planungswerte gemäss Anhang 6 LSV bei lärmempfindlichen Räumen bestehender und geplanter Gebäude eingehalten werden können. Insbesondere wo Industrie- und Gewerbezone an Wohnzonen grenzen ist sicher zu stellen, dass die bestehenden Industrie- und Gewerbebetriebe weiterhin und möglichst ohne aufwendige Sanierungsmassnahmen LSV-konform betrieben werden können.

Wo die Planungswerte in den Gestaltungsplanperimetern nicht ohne weiteres eingehalten werden können, sind geeignete Massnahmen zu ermitteln und in den Bestimmungen festzuhalten.

wird nicht berücksichtigt

Beim Umfeld Grüze entsteht kein neuer Übergang zwischen Industrie- und Gewerbe- zu Wohnzonen. Die betreffenden Areale sind bereits heute der Industrie- bzw. Zentrumszone zugeordnet. Durch die neue Beschränkung des Wohnanteils auf 70% wird die Situation sogar noch entschärft.

Im Umfeld Hegi dient die neue Überbauung von Mori Seiki (Showroom und Schulung, grosszügige Umgebungsgestaltung, keine Produktion; Baugesuch in Bearbeitung) als Übergang und Puffer zur neuen Zentrumszone; das Problem ist also auch an dieser Stelle gelöst.

Antrag K26

Anstelle der in Art. 9 der Bestimmungen zum Gestaltungsplan Umfeld Hegi genannten generellen und unklaren Formulierung planerische Massnahmen beim Empfänger sind konkrete Massnahmen bzw. Bauvorschriften zu formulieren.

wird berücksichtigt

Durch die beispielhafte Lösung in der Machbarkeitsstudie von pool-Architekten sind mögliche Massnahmen skizziert. Konkrete Massnahmen müssen im Rahmen der verlangten Konkurrenzverfahren bzw. Baugesuche aufgezeigt werden. Im Einvernehmen mit der FALS wurden für einen situationsgerechten Lärm-schutz die Bestimmungen (Art. 9) präzisiert respektive angepasst. Es dürfen gegenüber der Bahnlinie keine Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume angeordnet werden. Gegenüber der Ohrbühlstrasse dürfen Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume nur angeordnet werden, wenn diese aus städtebaulichen Gründen gewünscht sind und jede Wohneinheiten bezüglich Lärm insgesamt trotzdem eine gute Wohnqualität erreicht. Die dazu nötigen Voraussetzungen sind in den Bestimmungen enthalten.

Antrag K27

Der Planungszuschlag von 1dB für die Lärmberechnung ist für alle Strassen zu verwenden.

wird berücksichtigt

Die Lärmgutachten werden mit der entsprechenden Berücksichtigung des Planungszuschlags angepasst.

3.8 Diverses (Nichtionisierende Strahlung NIS, Störfallvorsorge)

Antrag K28

Die vorliegenden Gestaltungspläne erfüllen die Anforderungen der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV). Um sicherzustellen, dass die freiwillige Einhaltung der NISV-Vorsorgewerte gewährleistet ist, sind den Planungsunterlagen die Emissionserklärungen der SBB beizulegen. Gestützt auf diese Emissionserklärungen sind die entsprechenden Abstände zur Einhaltung der Vorsorgewerte verbindlich, z.B. in den beiden Gestaltungsplänen Umfeld Grüze und Hegi festzulegen.

wird berücksichtigt

Der NIS-Korridor wird als Hinweis in den Gestaltungsplänen Umfeld Grüze und Umfeld Hegi eingezeichnet. Der erarbeitete Fachbericht wird den Planungsunterlagen beigelegt.

Antrag K29

Auf die Risiken von Störfällen wird in der vorliegenden Planung nicht eingegangen. Der Planungssperimeter bzw. Teile davon liegt im Konsultationsbereich von störfallrelevanten Anlagen (Eisenbahnlinien, Durchgangsstrassen und diverse der Störfallverordnung unterworfenen Betriebe). Aufgrund der tiefen Verkehrszahlen und der vorgesehenen Gestaltungsplanpflicht in verschiedenen Teilen des Planungssperimeters kann die Problematik in den nachfolgenden Planungsschritten gelöst werden. Die Aspekte der Störfallvorsorge sind im Rahmen der [Umsetzung der] Gestaltungspläne zu berücksichtigen. Gegebenenfalls sind Schutzmassnahmen vorzusehen.

wird berücksichtigt

Die Problematik wird stufengerecht in den nachfolgenden Planungsschritten angegangen. Die Erläuterungsberichte Planungszone Neuhegi-Grüze, Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Grüze bzw. Hegi werden mit den obigen Aussagen ergänzt.

4. Stellungnahme RWU

Stossrichtungen	Die RWU unterstützt die Stossrichtungen der Vorlage mit dem Schwerpunkt gewerblich-industrielle Arbeitsplatznutzungen durch die weitgehende Beibehaltung der Industriezone sowie die Ermöglichung dichter Mischnutzungen in den beiden Bahnhofsumfeldern mit attraktiven Freiräumen. Bezüglich Abstimmung von Siedlung und Verkehr werden die richtigen Schlüsse aus den Entwicklungsszenarien gezogen. Die Vorlage entspricht sowohl dem regionalen Richtplan wie auch dem RegioRoK.
Revision komm. und regionaler Richtplan	Die Änderungen sind nachvollziehbar und werden unterstützt.
Revision Zonenplan	Die Umzonungen im Umfeld der Bahnhöfe Grüze und Hegi, die Zuordnung des Eulachparks zu einer Erholungszone und die Ausscheidung einer Zone für öffentliche Bauten werden begrüsst.
Ergänzungsplan und Baulinienplan Neuhegi-Grüze	<p>Die Nutzungsbeschränkungen werden als zweckmässig erachtet. Es wird allerdings bezweifelt, ob die präzisen Festlegungen bezüglich Erschliessung und Freiraum zweckmässig bzw. stufengerecht sind.</p> <p>Die Ausscheidung von Baulinien für die Groberschliessungsanlagen wird begrüsst, bei jener von Feinerschliessungsanlagen wird die Zulässigkeit jedoch angezweifelt.</p> <p><i>Die Regelungen für Erschliessung und die Anordnung der Freifläche ist in einem Ergänzungsplan stufengerecht und sichert die Umsetzung der Richtplaneinträge. Baulinien für reine Feinerschliessungsanlagen werden nur bei der Strasse Im Link im Einverständnis der betroffenen Grundeigentümerinnen festgelegt.</i></p>
Gestaltungsplan Umfeld Grüze	<p>Der Detaillierungsgrad ist sehr hoch, woraus Probleme entstehen können. Bezüglich der anspruchsvollen Brückensituation bei der Querung Grüze wäre eine höhere Flexibilität im Gestaltungsplan empfehlenswert.</p> <p><i>Es wurde angestrebt, den Detaillierungsgrad möglichst tief zu halten. Aufgrund der komplexen Situation im Umfeld Grüze ist die vorliegende Regelungsdichte zur Sicherung der städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten vertretbar. Mit der Bestimmung, wonach die Lage und Dimension der geplanten Brücke richtungsweisend ist und sich die angrenzenden Festlegungen sich an die Lage des Brückenprojekts anpassen müssen (Art. 3 Abs. 2) besteht der nötige Handlungsspielraum.</i></p>
Gestaltungsplan Umfeld Hegi	<p>Die Gestaltungspläne werden als zielführend erachtet. Problematisch wird der Ausschluss von Anlagen der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur (Art. 17 der Bestimmung GP Hegi) beurteilt, da bei einer unterirdisch verlaufenden Zentrumserschliessung das Tunnelportal mit grosser Wahrscheinlichkeit an dieser Stelle zu liegen kommen würde.</p> <p><i>Der Raum für den Tunnelportalbereich wurde nachträglich im Situationsplan des Gestaltungsplans Umfeld Hegi gesichert. Allerdings nicht auf Baufeld 2, sondern auf Baufeld 1. Art. 17 bleibt deshalb unverändert, während Art. 13 wie folgt ergänzt wird: Der markierte Bereich auf Baufeld 1 wird durch die Zentrumserschliessung direkt (Tunnelportal) oder indirekt (Verlegung des nördlichen Astes der Ohrbühlstrasse) beansprucht. Siehe dazu auch Antrag K8.</i></p>
Entwicklungsvereinbarungen	Die RWU schätzt den frühzeitigen Einbezug der Grundeigentümer und begrüsst das Vorliegen der Entwicklungsvereinbarungen.

Zu prüfende Aspekte

Antrag R1

Weil für die Inkraftsetzung der Gestaltungspläne zwingend die Erschliessungs- und Landumlegungsverträge vorliegen müssen, ist die Möglichkeit einer gestaffelten Inkraftsetzung der Gestaltungspläne zu prüfen.

wird nicht berücksichtigt

Der "Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag Umfeld Hegi" ist auf den "Gestaltungsplan Umfeld Hegi" und die neuen BZO-Vorschriften abgestimmt. Die von den Grundeigentümern zu entrichtenden Beiträge an die Erschliessung sind direkt proportional zum Mehrwert, der auf den Grundstücken durch die neue Planung (BZO und Gestaltungsplan) realisiert werden kann. Kommt der Vertrag nicht zustande, können nicht einzelne Teile aus dem Gestaltungsplan separat ("gestaffelt") in Kraft gesetzt werden. Es wird dann erforderlich sein, den Vertrag neu auszuhandeln oder, falls das nicht möglich ist, das vertragliche Vorgehen durch ein hoheitliches Vorgehen (amtlicher Quartierplan) abzulösen. Der Gestaltungsplan und allenfalls auch die BZO werden auf die Erschliessung, die mittels Quartierplan realisiert werden kann, anzupassen sein.

Gleiches gilt für das Umfeld Bahnhof Grüze.

Antrag R2

Eine unterirdische Linienführung der Zentrumserschliessung bedingt ein Tunnelportal, welches im (Rahmen-)Gestaltungsplan Umfeld Hegi gesichert werden müsste. Der Nachweis der Machbarkeit dieses Tunnelportals soll geprüft werden.

wird berücksichtigt

Die Raumsicherung für das Tunnelportal bzw. die Umlegung des nördlichen Asts der Ohrbühlstrasse ist erfolgt (mittels Eintrag im Situationsplan des Gestaltungsplans Umfeld Hegi). Begründung und Abbildung am Ende von Kapitel 3.3.

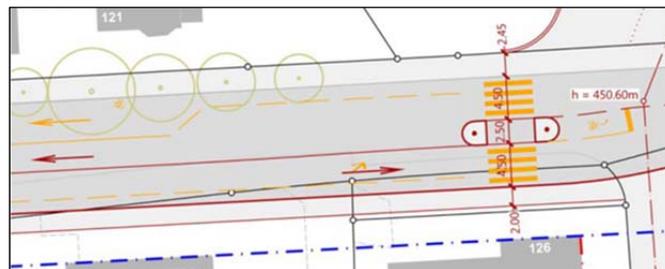
Antrag R3

Es soll geprüft werden, ob die Breite der St. Gallerstrasse eine Linksabbiegespur für den Bus zulässt bzw. die Mantellinien der Baubereiche eine Umsetzung des ÖV-Hochleistungskorridors erlauben.

ist erfüllt

Die Leistungsfähigkeit des Knotens St. Gallerstrasse / Grüzefeldstrasse wurde im Auftrag Hochleistungskorridor untersucht. Südlich der St. Gallerstrasse wird zusätzlicher Raum beansprucht, um zwischen Bus-Rampe und Grüzefeldstrasse eine Busspur stadteinwärts anordnen zu können.

Ein Linksabbieger stadtauswärts ist nicht nötig. Der Bus sollte im Regelfall ohne grosse Verzögerung auf die Querung abbiegen können, so dass es zu keinem Stau der nachfolgenden Fahrzeuge kommen wird. Gemäss den Berechnungen im Rahmen des ÖV-HLK sollte der Rückstau vom Knoten St. Gallerstrasse – Grüzefeldstrasse nicht bis zum Abbieger auf die Brücke reichen. Für den Fall, dass längere Rückstaus entstehen sollten, muss der Abbieger auf die Brücke mit einer Lichtsignalanlage ergänzt werden, damit dort das verzögerungsfreie Linksabbiegen des Busses möglich wird.



Situation St. Gallerstrasse mit zusätzlicher Busspur stadteinwärts, ohne zusätzlichen Linksabbieger stadtauswärts

Antrag R4

wird berücksichtigt

Die Möglichkeit einer Raumsicherung im RGP Umfeld Grüze für eine künftige Haltestelle der SBB-Linie nach Frauenfeld soll geprüft werden.

Die künftige Haltestelle an der SBB-Linie nach Frauenfeld war im Workshopverfahren, das zum Gestaltungsplan geführt hat, von Anfang an ein wichtiges Thema. Von Seiten Stadt und der SBB Infrastruktur wurde stets die Aufwärtskompatibilität der Planung hinsichtlich einer zukünftigen Haltestelle gefordert. Die Raumsicherung liegt zwar ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters, der Perron wird aber als informativer Hinweis im Plan geführt (in der gesamten Länge, wie von SBB Infrastruktur gefordert). Für die Erschliessung der Perrons ist neben der mit dem Bau der Querung Grüze erstellten Überführung im Westen (Brückenabgang für Fussgängerinnen und Fussgänger) zusätzlich der Raum für eine Unterführung vorgesehen. Diese soll in der Achse zur bestehenden Personenunterführung beim Bahnhof Grüze via Grüzepark fortgeführt werden. Der Abstand der Bus-Rampe zu den Geleisen ist so gewählt, dass auch an der engsten Stelle Platz bleibt für einen minimal 4 m breiten Aussenperron an der Frauenfelderlinie.



Planausschnitt mit Unterführung und Perronanschluss an der SBB-Linie nach Frauenfeld (Schlussbericht «Bahnhof Grüze - Klärung Schlüsselstellen», 29. November 2011)