



25. September 2013

Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Hegi

Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Inhaltsverzeichnis

Stadt Winterthur

Öffentlicher Rahmgestaltungplan Umfeld Hegi

Erläuterungsbericht

Management Summary	4
1 Ausgangslage	6
1.1 Planungszone Neuhegi-Grüze	6
1.2 Zukunftsbild / städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK	8
1.3 Stärkung des Wirtschaftsstandortes	9
1.4 Planungsgeschichte	11
2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	14
2.1 Kantonale Richtplanung	14
2.2 Regionale Richtplanung	14
2.3 Kommunale Richtplanung	16
2.4 Kommunale Nutzungsplanung	17
2.5 Vorgaben Lärmschutz	18
3 Städtebauliches Konzept Umfeld Hegi	20
3.1 Gesamtkonzept	20
3.2 Die einzelnen Baufelder	22
3.3 Freiräume	23
3.4 Etappierung	26
4 Formelles	27
4.1 Sondernutzungsplanung	27
4.2 Gestaltungsplan und öffentlich-rechtliche Verträge	27
4.3 Einbettung in Gesamtpaket Planungszone	28
5 Erläuterungen zum Gestaltungsplan	29
5.1 Zweck	29
5.2 Bestandteile und Geltungsbereich	29
5.3 Qualitätssicherung	30
5.4 Entwicklungsvereinbarung	31
5.5 Nutzweise	32
5.6 Ausnützungsziffer	33
5.7 Grundmasse	33
5.8 Hochhäuser	34
5.9 Gestaltung der Bauten	35
5.10 Umgebungsgestaltung	35
5.11 Erschliessung	36
5.12 Parkierung	39
5.13 Ver- und Entsorgung	40
5.14 Massnahmen Lärmschutz	40

5.15	Altlasten	42
5.16	Schutz vor nichtionisierender Strahlung	43
5.17	Gewässerschutz	43
5.18	Störfallverordnung	44
5.19	Schulraumplanung	44
6	Abstimmung Siedlung und Verkehr	46
6.1	„Stellschrauben“ Verkehr	46
6.2	„Stellschraube“ Umfeldplanung Hegi	47
6.3	Revision Parkplatzverordnung	49
7	Ablauf und Mitwirkungsverfahren	51
7.1	Übersicht Gesamtablauf	51
7.2	Mitwirkung Öffentlichkeit	51
7.3	Bereinigung Einwendungen	52
7.4	Vorprüfung ARE	52
	Grundlagen	53
	Abkürzungen	54
	Anhang	55
A1	Richtlinie für Mobilitätskonzepte	56
	Impressum	59

Lesehilfe:

- › Verweis auf Textstelle / Abbildung in diesem Dokument
- ›› Verweis auf externes Dokument
Abkürzungsverzeichnis auf Seite 54

Ausstellung in der Halle 710 (beim Eulachpark):

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

Management Summary

Stadt Winterthur

Öffentlicher Rahmgestaltungssplan Umfeld Hegi

Erläuterungsbericht

Umfeld der S-Bahn-Station Hegi als Teil des zukünftigen Urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze

Neuhegi-Grüze ist Bestandteil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze. Im revidierten kantonalen Richtplan 2012 wurde als Entwicklungsziel für dieses Zentrumsgebiet unter anderem festgelegt, dass sich der Nahbereich der S-Bahn-Station Hegi zu einem durchmischten städtischen Quartier entwickeln soll. In Übereinstimmung mit diesen Vorgaben ist im Zukunftsbild der Stadt Winterthur für das Jahr 2030 vorgesehen, im Umfeld der Station Hegi eine ausgewogene Mischnutzung von Wohnen und Arbeitsplätzen anzustreben. Dieses Umfeld bildet wie diejenigen der Bahnstationen Grüze und Oberwinterthur einen Schwerpunkt des künftigen zweiten urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze. Die Bahnstationen haben die zentrale Funktion von Eingangsporten ins Gebiet Neuhegi sowie Übergangspunkten zu den angrenzenden Stadtteilen. Eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele im Umfeld Hegi ist eine städtebauliche und freiräumlich attraktive Gestaltung, spezifische Nutzungsmischungen sowie eine gute verkehrliche Anbindung.

Vorliegender Gestaltungsplan Umfeld Hegi als Resultat mehrjähriger Planungen

Das städtebauliche Konzept für das Umfeld der S-Bahn-Station Hegi wurde in einem mehrstufigen Planungsverfahren erarbeitet. Basierend auf der Entwicklungsstrategie Oberwinterthur wurde 2009 für das Umfeld ein Testplanungsverfahren mit zwei interdisziplinären Teams durchgeführt. Um die Erkenntnisse aus der Testplanung zu konkretisieren, hat das Team pool (pool Architekten, Zürich / Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich / Metron Verkehrsplanung, Brugg / B. Odinga, Uster) eine Vertiefung erarbeitet.

Die wichtigste Voraussetzung zur Erreichung der angestrebten und vorgegebenen Ziele ist eine städtebaulich und freiräumlich attraktive Entwicklung mit Nutzungen, die dem Standort und seiner Funktion für das Gesamtgebiet angepasst sind. Zentrales Element ist das öffentliche Parkband als Teil einer Freiraumabfolge vom Bahnhof Oberwinterthur via Eulachpark und Station Hegi bis zum Ohrbühlwald. Das künftige Schulhaus Neuhegi ist in dieses Parkband integriert. Weitere Kernpunkte sind die Vielfalt an homogenen, etappier- und dicht bebaubaren Baufeldern mit hochwertigen privaten Freiräumen. Der künftige Nutzungsmix nimmt Bezug auf die jeweilige Umgebungsqualität.

In einem Vertiefungsbericht sind die wesentlichen minimalen Elemente festgelegt, welche zur Sicherung des freiräumlichen und städtebaulichen Konzepts planungsrechtlich und grundeigentümergebunden geregelt werden sollen. Gestützt auf diese Grundlage wurde der vorliegende öffentliche Gestaltungsplan Umfeld Hegi erarbeitet.

Ergänzende Entwicklungsvereinbarung regelt Landabtretungen und Finanzierung der Infrastrukturen

Wesentlich für die angestrebte bauliche Verdichtung sind eine gut funktionierende Erschliessung sowie die notwendigen Freiräume. Ergänzend zum Gestaltungsplan wurde an Stelle eines Quartierplanes eine öffentlich-rechtliche Entwicklungsvereinbarung zwischen der Stadt und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern abgeschlossen. Im Gegenzug zur vorgesehenen Umzonung verpflichten sich diese darin, das notwendige Land für die Freiraum- und Erschliessungsinfrastrukturen abzutreten und diese vollumfänglich zu finanzieren. Dieses Vorgehen hat für alle Beteiligten den Vorteil, dass die Regelungen einvernehmlich getroffen werden können und kein zusätzliches aufwendiges und langwieriges Quartierplanverfahren nötig ist. Als erste Stufe wurde im Dezember 2012 die Entwicklungsvereinbarung unterzeichnet. Darin werden insbesondere das Verfahren zur Berechnung der zu leistenden Kostenbeiträge und deren maximale Höhe festgelegt. In einer zweiten Stufe soll der definitive öffentlich-rechtliche Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag abgeschlossen werden (auf der Basis des bereinigten Gestaltungsplans, nach der öffentlichen Auflage, der Vorprüfung des Kantons und den Beratungen im Grossen Gemeinderat). Die Unterzeichnung dieses Vertrages durch alle Grundeigentümerinnen und -eigentümer ist Voraussetzung für die Inkraftsetzung des Rahmenplanes durch den Stadtrat.

Gestaltungsplan Umfeld Hegi als Bestandteil eines Gesamtpaketes

Der öffentliche Gestaltungsplan Umfeld Hegi ist ein Bestandteil des Regelwerkes, mit dem das konsolidierte, städtebauliche Konzept gesichert werden soll. Der Gestaltungsplan verfeinert die Aussagen der Bau- und Zonenordnung um konkrete, städtebauliche Regeln. Zusammen mit der revidierten Bau- und Zonenordnung und der Entwicklungsvereinbarung schafft er die Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes, im Sinne der Eigentümerinnen und Eigentümer wie auch der Öffentlichkeit.

1 Ausgangslage

1.1 Planungszone Neuhegi-Grüze

1.1.1 Planerische Vorarbeiten

Neuhegi-Grüze ist das grösste Entwicklungsgebiet Winterthurs und Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur / Grüze. Aufgrund der grossen Bedeutung, welche dem Gebiet aus gesamtstädtischer Sicht beigemessen wird, wurden in den letzten Jahren umfangreiche planerische Arbeiten durchgeführt (> Kapitel 1.4).

1.1.2 Antrag Planungszone durch Stadtrat Winterthur

Um eine nachhaltige und hochwertige Entwicklung unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen im Gebiet Neuhegi-Grüze sicherzustellen und voranzutreiben, hat der Stadtrat am 9. Juni 2010 beschlossen, die Festlegung einer Planungszone gemäss § 346 Planungs- und Baugesetz (PBG) bei der kantonalen Baudirektion zu beantragen. Eine Planungszone gilt für einen Zeitraum von drei Jahren und kann falls nötig um zwei Jahre verlängert werden.

Die Planungszone ist ein Instrument zur Absicherung der laufenden Planungen. Der Zeitraum muss zum Abschluss und zur grundeigentümergebundenen Sicherung der vorliegenden Resultate genutzt werden. Sie bewirkt kein Bauverbot, da die Bewilligungsbehörde Vorhaben unter der Voraussetzung bewilligen kann, dass sie den angestrebten Zielen sowie den planerischen Grundlagen entsprechen.

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

1.1.3 Festsetzung Planungszone durch Kanton

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

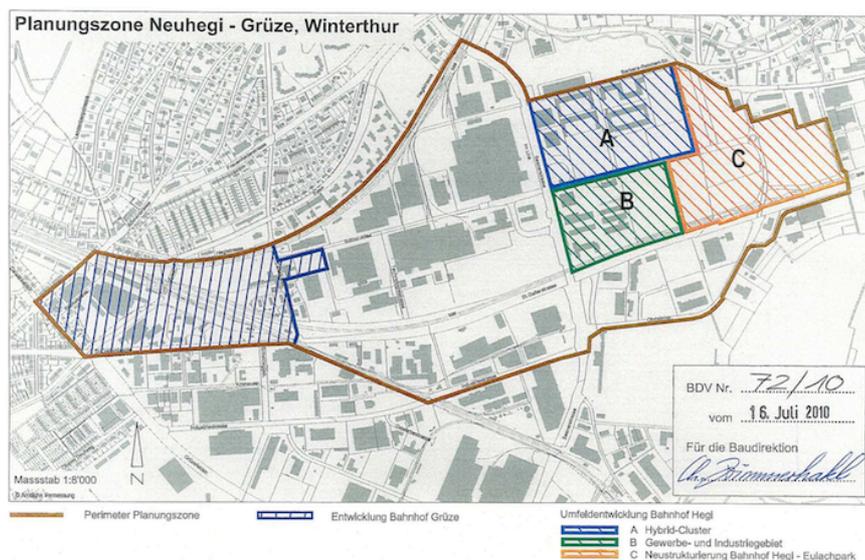
Sie umfasst insgesamt rund 100 ha. Die Ziele für den Gesamtperimeter sowie für das Umfeld Hegi wurden im Festsetzungsbeschluss wie folgt definiert:

- Im Interesse einer langfristigen Weiterentwicklung des Gebiets einerseits als attraktiven Industrie- und Gewerbestandort und andererseits – in ausgewählten Bereichen – als Wohn-, Lebens- und Arbeitsraum mit hoher Qualität sowie zur Sicherstellung eines zuverlässigen Verkehrssystems sind die Räume für allfällige neue Verkehrsachsen für alle Verkehrsträger und die wichtigsten Freiräume verbindlich zu planen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Infrastrukturanlagen und der laufenden Planungen ist zu untersuchen, wo zukünftig weiterhin stark verkehrserzeugende Nutzungen zugelassen bzw. ausgeschlossen werden sollen. Zudem ist eine neue Parkierungsregelung auszuarbeiten.
- Unter Berücksichtigung der angestrebten hochwertigen städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofsumfeldes Hegi, der Freiraumverbindung des Bahnhofs mit dem Eulachpark, des geplanten Schulhausneubaus sowie all-

fälliger neuer Erschliessungsachsen, sollen die zulässigen Nutzungen und die Bebauungsstruktur im Umfeld Hegi überprüft werden.

Da eine rechtliche Vorwirkung der angestrebten Festlegungen erst mit der Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat gegeben ist, wurde eine einjährige Verlängerung der ursprünglich bis Juli 2013 befristeten Planungszone notwendig. Ausgenommen von der Verlängerung ist der Perimeter westlich der Eulach im Umfeld Grüze.

Abb. 1 Perimeter Planungszone gem. Verfügung Baudirektion



1.1.4 Anpassung Umfeldperimeter Hegi

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Planungsprozess wurden die Teilperimeter A bis C Umfeldentwicklung Bahnhof Hegi angepasst:

- Die Hybrid-Cluster Regelung im Teilgebiet A (Hybrid Cluster) ist sichergestellt, eine nachträgliche bzw. zusätzliche Verankerung in der BZO ist nicht notwendig.
- Das Teilgebiet B (Gewerbe- und Industriegebiet) wird unter dem Gesichtspunkt der künftigen Ausrichtung der Industriezonen (» Erläuterungsbericht Planungszone Neuhegi-Grüze: Kapitel 6.3) als Bestandteil des Gesamtperimeters bearbeitet.
- Das Teilgebiet C (Neustrukturierung Bahnhof Hegi - Eulachpark) wurde um das Areal des künftigen Schulhauses Neuhegi reduziert. Für den Gestaltungsplan Hegi wurde der entsprechend angepasste Perimeter des Teilgebiets C übernommen.

1.2 Zukunftsbild / städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK

1.2.1 Urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze als Kernelement

Im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) wurden Aussagen zur Siedlungsstruktur Winterthurs im Jahr 2030 erarbeitet. Das Zukunftsbild gibt das Grundgerüst vor, auf das die Entwicklung sowie die verkehrliche Planung ausgerichtet werden soll. Für das Planungsgebiet sind folgende Kernelemente entscheidend:

Zwei urbane Zentren

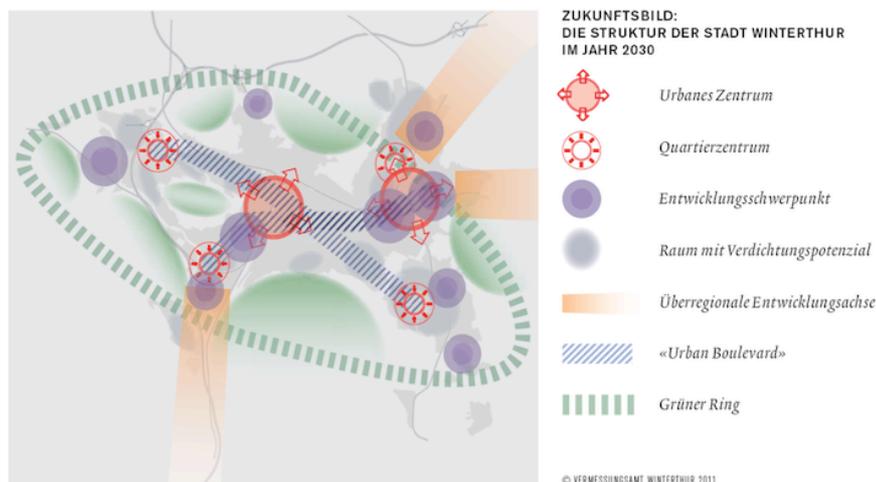
Winterthur verfügt über zwei sich ergänzende urbane Zentren mit je einer eigenen Identität: Einerseits das gewachsene Zentrum Winterthur Mitte mit seinem historischem Kern und den angrenzenden Gebieten, andererseits das durch den Strukturwandel entstehende zweite Zentrum Neuhegi-Grüze.

Urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze

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

Im engeren Umfeld der Bahnstationen Grüze und Hegi wird eine ausgewogene Mischnutzung von Wohnen und Arbeitsplätzen angestrebt. Die Umfelder dieser Bahnstationen bilden einen Schwerpunkt, ihnen soll eine zentrale Funktion als Eingangspforten ins Gebiet sowie als Übergangspunkte zu den angrenzenden Stadtteilen zukommen. Eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele ist eine städtebauliche und freiräumlich attraktive Gestaltung, spezifische Nutzungsmischungen sowie eine sehr gute verkehrliche Anbindung.

Abb. 2 Zukunftsbild: Struktur der Stadt Winterthur 2030

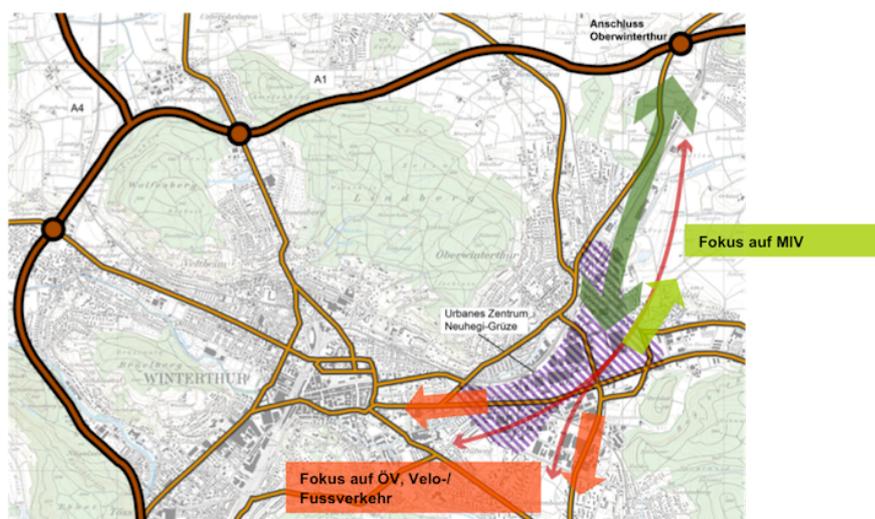


1.2.2 Gesamtverkehrslösung Neuhegi-Grüze

Das sGVK sieht für das Gebiet Neuhegi-Grüze eine verkehrliche Gesamtlösung vor. Die Verkehrsströme von bzw. nach Winterthur Mitte müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazitäten in erster Linie mit dem ÖV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden können. Besondere Bedeutung erhält dabei die Querung beim Bahnhof Grüze, welche eine Verbindung von der St. Gallerstrasse zur Sulzerallee sowie eine optimale Umsteigesituation zwischen Bus und S-Bahn schaffen soll.

Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV mit einer neuen Strasse (Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) möglichst direkt zum Anschluss Oberwinterthur auf die A1.

Abb. 3 Gesamtverkehrslösung für LV, ÖV und MIV



1.3 Stärkung des Wirtschaftsstandortes

Der Grosse Gemeinderat Winterthur hat im Rahmen der Genehmigung des Projektierungskredites zur Planungszone am 27. Juni 2011 verlangt, dass «Massnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Winterthur» getroffen werden, insbesondere durch die Beibehaltung der Fläche der heutigen Arbeitsplatzzonen.

Verschiedene Massnahmen, die Bestandteil der vorliegenden Planungen sind, zielen darauf ab, den Standort Neuhegi-Grüze zu stärken und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Abb. 4 Industriebetrieb an der Sulzerallee



Abb. 5 Industriebetrieb an der Sulzerallee



Tab. 1 Übersicht Zonenflächen die zwingend für Arbeitsplätze zur Verfügung stehen

Nutzungsart	Fläche heute	Fläche gem. Planung	Davon Flächenanteil für Arbeitsplätze
I-Zone ohne Beschränkung Verkauf	ca. 700'000 m ²	ca. 16'000 m ²	-----
I-Zone mit Ausschluss grösserer Verkaufsflächen	-----	ca. 612'000 m ²	ca. 612'000 m ²
Mischzonen ohne max. Wohnanteile	ca. 192'000 m ²	ca. 111'000 m ²	-----
Mischzonen mit max. Wohnanteil 50%	-----	ca. 150'000 m ²	ca. 75'000 m ²
Total zwingend für Arbeitsplätze verfügbar	-----	-----	ca. 690'000 m²

1.3.1 Mehr Arbeitsplätze trotz Reduktion der Industriezone

Das Potenzial von Arbeitsplätzonen lässt sich nicht nur anhand der Anzahl Quadratmeter Grundfläche beurteilen. Weitaus entscheidender ist das Kriterium, in welchem Umfang Geschossflächen für Arbeitsplätze realisiert werden können. Neue, dichte bis sehr dichte Mischzonen im Gebiet Umfeld Hegi, in denen der Wohnanteil auf 50 % beschränkt wird, erlauben die Realisierung vieler Geschossflächen für Arbeitsplatznutzungen und damit die Ansiedlung einer grossen Zahl an Dienstleistungsarbeitsplätzen.

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

1.3.2 Potenzial Arbeitsplätze und Einwohner/innen

Die Industriezonenfläche im Gesamtperimeter der Planungszone, insbesondere im Umfeld der S-Bahn-Station Hegi, wird im Interesse eines neuen dichten Stadtteils mit attraktiven Freiräumen für die dort Arbeitenden und Wohnenden reduziert. Im Gegenzug werden Flächenpotenziale zur Ansiedlung einer grösseren Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen, als gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung zu erwarten wäre (Tab. 1).

Die Ausschöpfung aller Flächenpotenziale ermöglicht im Gebiet der Planungszone, zurückhaltend berechnet, insgesamt ca. 10'000 Arbeitsplätze und ca. 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Für das Gebiet Umfeld Hegi wird von folgenden Zahlen ausgegangen: ca. 1'500 Arbeitsplätze und ca. 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Je nachdem, wel-

che Grundannahmen (z. B. Fläche pro Beschäftigte) getroffen werden, kann die Anzahl Arbeitsplätze sehr unterschiedlich ausfallen.

1.4 Planungsgeschichte

1.4.1 Entwicklungsstrategie Oberwinterthur benennt planerische Ausgangslage

Der vorliegende Gestaltungsplan ist das Resultat mehrjähriger Planungsverfahren, welche die Stadt Winterthur unter Einbezug von Stadt-, Freiraum- und Verkehrsplanern sowie Ökonomen durchführte.

Im Rahmen eines Workshopverfahrens wurde 2006 / 2007 mit Unterstützung eines Planungsteams um KCAP Architects&Planners, Zürich, und unter Einbezug von Vertretern der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen für das Gebiet der Planungszone die «Entwicklungsstrategie Oberwinterthur» erarbeitet. Bezogen auf die drei am Gebietsrand gelegenen Bahnstationen, und damit auch für das Umfeld Hegi, wurden folgende Grundsätze festgelegt:

- Die Stationen übernehmen eine wichtige Funktion als Eingangspforten ins Gebiet und als Verknüpfungspunkte für den Langsamverkehr mit den umliegenden Quartieren.
- Entsprechend der strategischen Bedeutung haben städtebauliche Aspekte, die Gestaltung der öffentlichen Räume sowie der Nutzungsmix und die Erdgeschossnutzungen eine grosse Bedeutung.
- Die Station Hegi ist als kurzfristiger Entwicklungsschwerpunkt von grosser Bedeutung. Eine Bebauung der unmittelbaren Umgebung ist im Interesse des Gesamtgebiets prioritär.

Abb. 6 Schematische Darstellung Entwicklungsstrategie



1.4.2 Zentrale Erkenntnisse aus Testplanungsverfahren

Basierend auf der Entwicklungsstrategie wurde 2009 für das Umfeld Hegi ein Testplanungsverfahren mit zwei interdisziplinären Teams (Team Dürig AG Architekten, Zürich; Team pool Architekten, Zürich) durchgeführt. Als Synthese aus dem Planungsverfahren resultierten folgende Erkenntnisse:

- der Entwicklungsansatz des Teams pool wurde als überzeugendes Gesamtkonzept zur Weiterbearbeitung ausgewählt, da es die örtlichen Begebenheiten und Rahmenbedingungen sehr gut aufgreift;
- von zentraler Bedeutung ist ein öffentliches Parkband, welches das Gebiet als Teil einer Freiraumabfolge zwischen der Station Hegi und dem Bahnhof Oberwinterthur strukturiert;
- prägend für das Umfeld sollen unterschiedliche, in sich typologisch homogene Baufelder werden, welche teilweise parzellenübergreifend sind, aber die heutigen Grenzen berücksichtigen;
- angestrebt wird ein vielfältiger Nutzungsmix mit spezifischen Schwerpunkten. Die Nutzungen auf den einzelnen Baufeldern sollen an die besonderen Bedingungen des jeweiligen Standortes angepasst sein.

Abb. 7 Ausgewählter Entwicklungsansatz aus Testplanung



1.4.3 Vertiefungsbericht als Grundlage für Gestaltungsplan

Um die Erkenntnisse aus der Testplanung zu konkretisieren, hat das Team pool (pool Architekten, Zürich / Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich / Metron Verkehrsplanung, Brugg / B. Odinga, Uster) einen Vertiefungsbericht erarbeitet. Darin sind die wesentlichen minimalen Elemente festgelegt, welche zur Sicherung des freiräumlichen und städtebaulichen Konzepts planungsrechtlich und grundeigentümergebunden geregelt werden sollen. Ge-

stützt auf diese Grundlage wurde der vorliegende Gestaltungsplan Umfeld Hegi erarbeitet.

2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Kantonale Richtplanung

2.1.1 Gesamtüberprüfung kantonaler Richtplan

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

Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung zukommt, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen. Die Entwicklungsgrundsätze für Zentrumsgebiete werden im >> Erläuterungsbericht Gesamtperimeter näher umschrieben.

2.1.2 Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze

Das Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze wird im revidierten kantonalen Richtplan 2012 als Entwicklungsgebiet bezeichnet und es werden folgende Entwicklungsziele festgelegt:

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

2.2 Regionale Richtplanung

2.2.1 Revision regionaler Richtplan, RegioROK

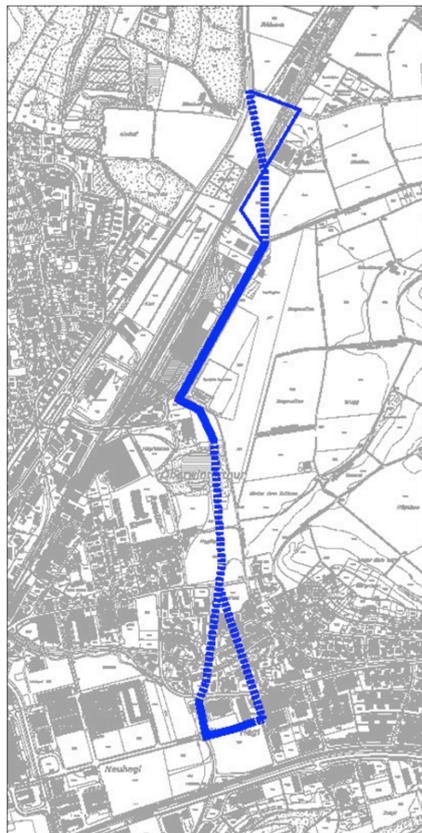
Abgestimmt auf die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans laufen gegenwärtig die Arbeiten zur Revision des regionalen Richtplans. Das regionale Raumordnungskonzept RegioROK ist dazu eine wichtige Basis und zeigt insbesondere, wie sich die Region im Planungszeitraum bis 2030 räumlich entwickeln soll.

2.2.2 Raum für 120'000 Arbeitsplätze

Die Region will den Arbeitsplatzanteil auf das Mass des kantonalen Mittels erhöhen. Im Hinblick auf eine prognostizierte Wohnbevölkerung von 200'000 Einwohnerinnen und Einwohnern, sollen entsprechend Flächen für 120'000 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Die neuen Arbeitsplätze sollen überwiegend in Gebieten mit hoher oder sehr hoher Dichte zu liegen kommen und entsprechend grossteils in der Stadt Winterthur angesiedelt werden. Deshalb sollen Umstrukturierungen von Arbeitsplatzzonen zu Misch- oder Wohnzonen nur in speziellen Fällen vorgenommen werden.

Abb. 8 Geplanter Richtplaneintrag Zentrumsentwicklung Neuhegi-Grüze

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



2.2.3 Kompatibilität der Planungen mit Vorgaben Kanton und Region

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

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

- Das Potenzial von Arbeitsplätzonen kann nicht nur anhand von deren Fläche beurteilt werden. Entscheidend ist vielmehr, welcher Umfang an Geschossflächen für Arbeitsplätze realisiert werden kann. Die dichten bis sehr dichten Mischzonen im Umfeld Hegi, in denen der Wohnanteil auf 50% beschränkt wird, erlauben die Ansiedlung einer grossen Zahl an Dienstleistungsarbeitsplätzen;
- Die Beibehaltung der Industriezone zwischen den Umfeldern Hegi und Grüze (sowie westlich des Umfelds Grüze) wird kombiniert mit dem Ausschluss heute unbeschränkt zulässiger Verkaufsnutzungen und der Beschränkung von Dienstleistungsnutzungen ohne Industriebezug.

2.2.4 Festsetzung Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze im kantonalen Richtplan

Die Linienführung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wurde im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens konsolidierte und anschliessend vom Stadtrat Winterthur beschlossen. Unterirdisch geführte Abschnitte sind im Gebiet Hegi (zwei Varianten) und auf Wiesendanger Gebiet vorgesehen. Der Variantenentscheid Hegi wird im Rahmen des nächsten Konkretisierungsschrittes (Vorprojekt) erfolgen. Auf Wiesendanger Gebiet sind vertiefte Abklärungen zur unterirdischen Variante im Gange (u.a. Koordination mit geplanter Unterhaltsanlage der SBB).

Nach neusten Erkenntnissen muss die Zentrumserschliessung auf kantonaler Ebene im Richtplan verankert werden, da die geplante Strasse mit ihrem Tunnelabschnitt nicht mehr einer regionalen Verbindungsstrasse, sondern einer kantonalen Hauptverkehrsstrasse entspricht. Die RWU und die Gemeinde Wiesendanger unterstützen dieses Vorgehen unter der Voraussetzung, dass der Abschnitt auf Wiesendanger Gebiet ebenfalls unterirdisch geführt wird.

Nach erfolgter öffentlicher Auflage (voraussichtlich im ersten Quartal 2014) soll die Vorlage dem Kantonsrat unterbreitet werden, damit die Richtplanänderung gegen Ende des kommenden Jahres festgesetzt werden kann. Der neue Richtplaneintrag Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wird den parallel zur Frauenfelderstrasse verlaufenden Eintrag („Entlastungsstrasse Oberwinterthur“) ablösen.

2.2.5 Änderungen regionaler Richtplan

Die Planungen im Umfeld Hegi bedingen folgende überkommunale Änderungen, welche der RWU beantragt werden:

- Das Arbeitsplatzgebiet „Oberwinterthur, Sulzerareal Oberwinterthur“ soll im Gebiet Umfeld Hegi angepasst werden. Die Festlegung als „Siedlungsgebiet“ bzw. „Zentrumsgebiet“ (Erweiterung der bestehenden Signatur) entspricht der angestrebten dichten Mischnutzung.
- Es sind übergeordnete Velobahnen entlang den Geleisen geplant, welche das Gebiet Neuhegi-Grüze besser an die angrenzenden Quartiere und Richtung Stadtzentrum anbinden.

2.3 Kommunale Richtplanung

Die Planungen im Umfeld Hegi setzen folgende Änderungen des kommunalen Richtplans voraus (vergleiche auch >> Erläuterungsbericht Gesamtperimeter, Kapitel 5.2):

- Zur Sicherung des übergeordneten Freiraumkonzepts werden der Grünraumring Neuhegi (inklusive Eulachpark) und die Grünverbindung zum Ohrbühlwald neu in den Siedlungs- und Landschaftsplan aufgenommen.
- Das „Baugebiet für Arbeiten“ im Gebiet Umfeld Hegi wird entsprechend der angestrebten Mischnutzung in „Baugebiet für Wohnen und / oder Arbeiten, öffentliche Bauten“ umgeteilt.
- Das Gebiet mit Gleisanschluss nordwestlich Bahnstation Hegi (kommunal, geplant) wird aufgehoben.
- Die Hofackerstrasse wird mittel- bis langfristig keine Netzfunktion von kommunaler Bedeutung besitzen. Im Bereich der Bahnstation Hegi wird der Korridor langfristig als Reservefläche der SBB und als Velobahn benötigt. Sie wird abklassiert und aus dem Richtplan gestrichen. Das Gebiet „Im Gern“ bleibt über die Quartierstrassen direkt an die regionale Rümikerstrasse angebunden. Die Erreichbarkeit über übergeordnete Strassen bleibt damit nach wie vor gut.

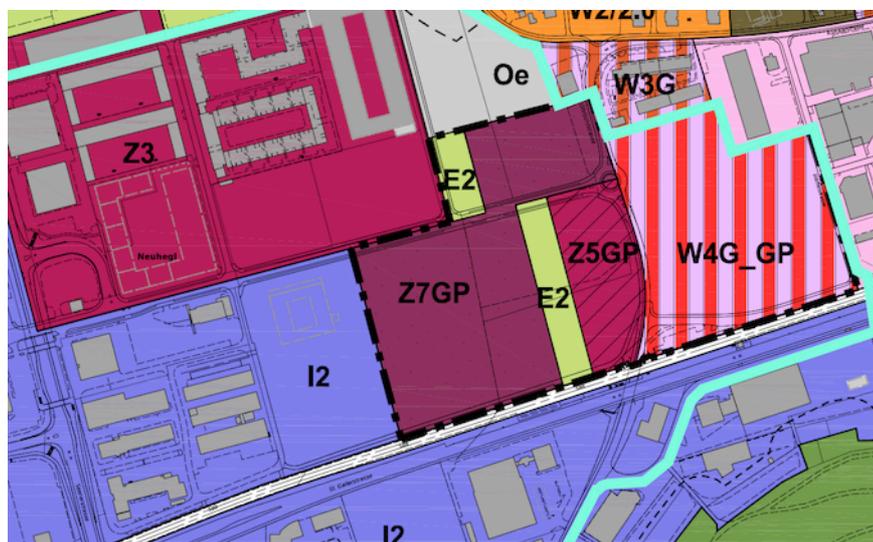
2.4 Kommunale Nutzungsplanung

2.4.1 Änderungen Zonenplan

Die nachfolgend ausgeführten Änderungen des Zonenplans resultieren direkt aus der Umfeldplanung Hegi (Gestaltungsplan). Zudem werden alle vier Etappen des Eulachparks sowie das bestehende und das geplante Schulhaus korrekt zonierte:

- Die Flächen westlich der Ohrbühlstrasse werden in die siebengeschossige Zentrumszone Z7 (Teil nördlich der Sulzerallee sowie Teil südlich Sulzerallee westlich des Parkbands) bzw. in die fünfgeschossige Zentrumszone Z5 (Teil südlich der Sulzerallee östlich des Parkbands) umgezonte.
- Die Fläche östlich der Ohrbühlstrasse wird in die viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G umgezonte.
- Das Parkband zur Bahnstation Hegi wird der Erholungszone E2 zugewiesen.
- Es besteht eine Gestaltungsplanpflicht über den gesamten Perimeter (umgesetzt in Form des vorliegenden öffentlichen Gestaltungsplans Umfeld Hegi).

Abb. 9 Zonenplan mit geplanten Änderungen
Umfeld Hegi



2.4.2 Änderungen Baulinien

Mit den Baulinienänderungen wird der Raumbedarf für die Infrastrukturanlagen im kommunalen öffentlichen Interesse (basierend auf den entsprechenden Richtplaneinträgen) langfristig gesichert. Mit dem Festlegen von Baulinien erhalten sowohl die Stadt als auch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer Planungs- und Investitionssicherheit. Insbesondere wird für die Grundeigentümerschaft klar festgelegt, wo Sie künftig mit allfälligen Landabtretungen zugunsten der öffentlichen Hand rechnen müssen und bis wohin sie ohne entsprechende Auflagen bauen dürfen.

Das Umfeld Hegi wird durch folgende Baulinienänderungen tangiert:

- Durchgehende Baulinien werden für den Grünraumring und die Gleisbegleitenden Fuss- und Radwege festgelegt. Die Baulinien sind auf das >> Freiraumkonzept und den >> Ergänzungsplan „Industriezone Neuhegi-Grüze“ abgestimmt. Sie sichern gleichzeitig die öffentlich zugänglichen Freiflächen und die geplanten Langsamverkehrswege. Die Baulinien verlaufen in einem minimalen Grundabstand von 10 m ab der Interessenlinie der SBB und weiten sich situativ für die Sicherung der Freiflächen aus.
- Entlang der Ohrbühlstrasse werden die Baulinien mit den Baufeldern des Gestaltungsplans abgestimmt. Südlich der St. Gallerstrasse werden die Baulinien erweitert, um einen Radweg mit einem genügenden Abstand von Gebäuden zu diesem Weg sicherzustellen. Der Baulinienabstand beträgt neu 26 m.
- Beidseitig der Bahnstation werden die geplanten Bahnhofplätze mit Baulinien gesichert.

Abb. 10 Baulinienplan mit geplanten Änderungen



2.5 Vorgaben Lärmschutz

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

Auf Flächen, welche nach 1985 eingezont oder erschlossen wurden, sind die gegenüber dem Immissionsgrenzwert IGW strengeren Planungswerte PW einzuhalten. Nicht als Ausscheidung einer neuen Bauzone gilt die Umzoning von

Bauzonen. Als „erschlossen“ sind alle jene Flächen bezeichnet, welche 1985 entweder bereits überbaut waren oder im Abstand von 30m (eine Bautiefe) zu bestehenden Strassen lagen.

Im Umfeld des Bahnhofs Hegi waren alle Flächen bereits vor 1985 eingezont und erschlossen. Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind deshalb Immissionsgrenzwerte nach eidgenössischer Lärmschutzverordnung massgebend.

Abb. 11 Lärmgrenzwerte Hegi:
 Belastungsgrenzwerte dB(A) nach LSV

(ES III)	Tag	Nacht
IGW	65	55

* Im Umfeld Hegi gelten die Immissionsgrenzwerte



Inwieweit diese Vorgaben (Immissionsgrenzwert, ES III) eingehalten werden bzw. welche Massnahmen aufgrund von Überschreitungen ergriffen werden müssen, wird in ► Kapitel 5.14 Massnahmen Lärmschutz behandelt.

3 Städtebauliches Konzept Umfeld Hegi

3.1 Gesamtkonzept

3.1.1 Bedeutung Umfeld S-Bahn-Station Hegi

Das städtebauliche und freiräumliche Konzept für das Umfeld der S-Bahn-Station Hegi wurde in einem langjährigen, mehrstufigen Planungsverfahren erarbeitet (► Kapitel 1.4). Die Umfeldplanung ist ein wichtiges Teilprojekt im Rahmen der Planungszone Neuhegi-Grüze.

Dem Umfeld Hegi soll eine bedeutende Funktion als Eingangspforte in den Stadtteil Neuhegi sowie als Übergangspunkt in das angrenzende Gebiet Grüze zukommen. Die wichtigste Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele ist eine städtebaulich und freiräumlich attraktive Entwicklung mit Nutzungen, die dem Standort und seiner Funktion für das Gesamtgebiet angepasst sind. Ein zentrales Element ist das öffentliche Parkband als Teil einer Freiraumabfolge vom Bahnhof Oberwinterthur via Eulachpark und Station Hegi bis zum Ohrbühlwald. Das künftige Schulhaus Neuhegi ist in dieses Parkband eingebunden.

Weitere Kernpunkte sind die Vielfalt an homogenen, etappierbaren, dicht zu bebauenden Baufeldern mit hochwertigen privaten Freiräumen sowie ein Nutzungsmix mit Schwerpunkten, die von der jeweiligen Umgebungsqualität anhängig sind.

Abb. 12 Modellansicht, Blick aus Nord-Ost



3.1.2 Anbindung an ÖV und Langsamverkehr

Für die Station Hegi besitzt die sehr gute Anbindung an den Langsamverkehr mit attraktiven öffentlichen Räumen und Zugängen hohe Priorität.

Eine direkte Anbindung an den ÖV-Hochleistungskorridor ist nicht sinnvoll, die Haltestelle des ÖV-Hochleistungskorridors liegt deshalb an der Sulzerallee und wird via öffentlichem Parkband mit der S-Station Hegi verbunden. Aufgrund seines grösseren Potenzials soll der Bahnhof Grüze mittelfristig die Funktion einer eigentlichen Verkehrsdrehscheibe für das Gesamtgebiet erhalten, entsprechend werden die wichtigsten Busverbindungen dort zeitlich auf den S-Bahn Fahrplan abgestimmt. Deshalb wird der ÖV-Hochleistungskorridor

wird beim Bahnhof Grüze baulich mit der S-Bahn verknüpft und via Sulzerallee direkt in Richtung Elsau geführt.

Als mittel- bis langfristige Option ist hingegen die direkte Anbindung der Station Hegi an eine allfällige Quartierbuslinie bzw. an Regionalbuslinien denkbar.

3.1.3 Freiräume von zentraler Bedeutung

Das Umfeld Hegi wird durch die Festlegung bestehender und neuer Freiräume strukturiert. Diese folgen der orthogonalen Geometrie des ehemaligen Sulzer-Industrieareals.

Folgende übergeordnete Elemente sind entscheidend: Der Übergang vom grossmassstäblichen Industriegebiet in die feinkörnige Siedlungsstruktur von Hegi (in west-östlicher Richtung) und die Verknüpfung der Station Hegi mit dem Eulachpark mittels einer Abfolge von Freiräumen (in nord-südlicher Richtung).

Das resultierende System von städtischen Räumen abgestufter Hierarchie ermöglicht vielfältige Nutzungen.

Die drei primären, strukturierenden Freiräume sind:

- Sulzerallee (Achse Ost-West);
- Parkband (Grünraumverbindung Nord-Süd);
- Ohrbühlstrasse (Strassenraum Nord-Süd).

Sulzerallee

Die Sulzerallee ist das Rückgrat des Quartiers und die Hauptbewegungsachse aller Verkehrsteilnehmenden. Folgerichtig sind in den angrenzenden Baufeldern im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen (vor allem wo sich Sulzerallee und Parkband kreuzen).

Öffentliches Parkband und Ohrbühlstrasse

Das Parkband und die Ohrbühlstrasse sind zwei parallele Bewegungsräume mit unterschiedlicher Funktion. Das Parkband übernimmt die Rolle der Grünraumverbindung für den Langsamverkehr und die Erholung, während die Ohrbühlstrasse dem Durchgangsverkehr sowie der Anlieferung und Adressbildung der angrenzenden Baufelder dient. Die an diese beiden Räume angrenzenden Fassaden sind als Vorderseite zu gestalten, was bei einzelnen Gebäuden eine mehrseitige Orientierung zur Folge haben kann.

Abb. 13 Blick durch Parkband von der S-Bahn-Station



Durchlässigkeit für den Langsamverkehr

Ein untergeordnetes (aber nicht unwichtiges) Wegenetz gewährleistet die Durchlässigkeit der einzelnen Baufelder für den Langsamverkehr. Diese Verbindungen erlauben von jedem Baufeld aus einen ungehinderten Zugang zu den übergeordneten Freiräumen und erhöhen durch vielfältige Bewegungsmöglichkeiten die Lebendigkeit des neuen Quartiers.

Für jedes Baufeld ist die Ausbildung einer auf die jeweilige Nutzung abgestimmten eigenen Identität erwünscht. Hinweise dazu ergeben sich aus dem Beschrieb der einzelnen Baufelder.

3.2 Die einzelnen Baufelder

3.2.1 Baufeld 1

Das Baufeld bezweckt die Schaffung eines durchmischten Arbeits- und Wohngebiets. Angestrebt werden vielfältige gewerbliche Nutzungen, vorzugsweise kombiniert mit Wohnnutzungen in den oberen Geschossen. Die Grösse der einzelnen Einheiten sowie die Höhe der Baukörper sind begrenzt, um die Körnung klein zu halten. Dies gewährleistet eine bessere Anbindung an den benachbarten historischen Kern Hegi und erhöht die Attraktivität für kleine und mittlere Betriebe, welche sich auf der Suche nach kleineren baulichen Einheiten zunehmend aus der Stadt Winterthur wegbewegen müssen. Die Erschliessungs- und Grünräume sind Ost-West orientiert, um eine Durchlässigkeit in Richtung des öffentlichen Parkbands zu schaffen.

3.2.2 Baufeld 2

Am Kreuzungspunkt zwischen Sulzerallee und öffentlichem Parkband soll ein markanter Baukörper als Orientierungspunkt des Quartiers Neuhegi entstehen. Die Rahmenbedingungen begünstigen den Bau eines Hochhauses, welches die Funktion des städtebaulichen Gelenks besonders gut erfüllen würde. Ein hoher Anteil an Geschäfts- und Dienstleistungsflächen und 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.

3.2.3 Baufeld 3

Die Baukörper besetzen den Raum zwischen dem öffentlichen Parkband und der Ohrbühlstrasse, wodurch sie eine mehrseitige Orientierung erhalten. Die Struktur und die Architektur der Gebäude soll diesem Umstand Rechnung tragen. Die Adresse liegt an der Ohrbühlstrasse und sehr nahe bei der S-Bahn-Station. An dieser Lage wird unter anderem durch die zulässige Gebäudehöhe, ein städtisches Erscheinungsbild angestrebt. Ein bis zwei grosszügige Freiräume zwischen den Gebäuden bilden ein Bindeglied zwischen den Freiräumen auf Baufeld 1 und dem öffentlichen Parkband.

3.2.4 Baufeld 4

Die Bebauung bildet den östlichen Abschluss zum Industrieareal. Die massgebenden Rahmenbedingungen sind aus dem bestehenden Hybrid-Cluster-Regelwerk abgeleitet, nach welchem die Bauten nördlich der Sulzerallee realisiert werden. Das Geviert soll von aussen als Einheit erkennbar sein, die einzelnen Gebäude müssen aber nicht zwingend eine einheitliche Architektur aufweisen. Wichtig ist auch hier eine öffentlich zugängliche Durchwegung in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung. Die Hofseiten der Gebäude sollen einen ruhigen und wohnlichen, die Aussenseiten einen akzentuiert städtischen Charakter aufweisen. Die Aussenraumgestaltung des Hofes orientiert sich ebenfalls an den Regeln des Hybrid-Clusters.

3.3 Freiräume

Eingebettet in das übergeordnete Gesamtkonzept ermöglichen die Freiräume die Verknüpfung des Freiraumringes entlang der Geleise und des Eulachparks mit der Sulzerallee. Ein Parkband verbindet den Bahnhof Hegi mit der Sulzerallee und dem Eulachpark und schafft so eine Abfolge von städtischen Räumen mit hohem Öffentlichkeitsgrad.

3.3.1 Öffentliches Parkband

Das Parkband ist ein attraktiv gestalteter städtischer Freiraum, der kleinmassstäbliche Aufenthaltsorte für angrenzende Büro- und Wohnnutzungen schafft und gleichzeitig Teil einer Verbindungsachse Bahnstation Hegi - Sulzerallee - Eulachpark - Bahnhof Oberwinterthur ist. In seinem Erscheinungsbild ist es gleichzeitig Park und städtischer Platz. Ein zusammenhängendes Baumdach verhilft dem Ort zu einer eigenständigen räumlichen Erscheinung.

Bei der Station Hegi integriert sich eine langfristig neu zu schaffende Langsamverkehrs-Unterführung in das Parkband. Sie schafft die Anbindung zum zukünftigen südlichen Bahnhofplatz Hegi und weiter in den nahen Ohrbühlwald.

Im Abschnitt nördlich der Sulzerallee wandelt sich der Charakter des Bandes. Es wird stärker durchgrünt und Teil des Aussenraums des neuen Schulhauses.

Neben seinen übergeordneten Funktionen ist das Parkband auch ein Nachbarschaftspark, der den Ansprüchen an ein durchgrüntes Wohnumfeld mit Spiel- und Aufenthaltsbereichen gerecht wird. Diese Überlagerung der unterschiedlichen Funktionen macht den Ort zu einem lebendigen und vielfältigen Stück Stadt.

Abb. 14 Blick durch Parkband zur S-Bahn-Station



3.3.2 Bahnhofplatz Hegi-Nord

Der Bahnhofplatz Hegi-Nord ist Teil des übergeordneten Freiraumringes. Entsprechend der zu erwartenden Umsteigefrequenz steht nicht die grosse städtebauliche Geste im Vordergrund, sondern eine angemessene funktionale Ge-

staltung, die den Bedürfnissen als Umsteigeort vom Langsamverkehr zum ÖV ebenso Rechnung trägt, wie denen der anstossenden Baufelder.

3.3.3 Vorplätze Sulzerallee

Im Kreuzungspunkt zum Parkband weitet sich die Sulzerallee platzartig aus und verschafft den mächtigen Bauten ein angemessenes Vorfeld. Die Allee geht über in einen zusammenhängenden baumbestandenen Platz, der das Ende der Sulzerallee beschreibt und räumlich in das Parkband überführt.

Abb. 15 Vorplatz Sulzerallee



3.3.4 Ohrbühlstrasse

Der an die zukünftig angrenzende Bebauung angepasste Strassenraum der Ohrbühlstrasse schafft die Adressbildung der angrenzenden Baufelder. In seiner Ausgestaltung ist zu berücksichtigen, dass die Strasse nördlich des Kreisels zukünftig Teil der übergeordneten Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze sein könnte. Der Strassenraum wird von einer Baumreihe begleitet. Das grösstenteils versiegelte Erscheinungsbild der Vorplätze steht im spannungsvollen Kontrast zum Parkband und verhilft dem dazwischen liegenden Baufeld 3 zu zwei unterschiedlichen Adressen.

3.3.5 Neue Erschliessungsstrasse (westlich Baufeld 4)

Die Strasse bildet die Schnittstelle zwischen Misch- und Industrienutzungen. Im Sinne einer wiedererkennbaren Gestaltung der öffentlichen Räume soll diese Strasse analog der bestehenden Else-Züblin-Strasse nördlich der Sulzerallee

realisiert werden. Die entsprechenden Regeln sind im Ergänzungsplan «Neuhegi – Grüze» Erschliessung und Freiraum festgelegt.

3.4 Etappierung

Die Baufelder sind beliebig etappierbar. Auch innerhalb der einzelnen Baubereiche ist eine unabhängige Etappierung möglich, wenn bei der Realisierung der ersten Etappe die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind (Erarbeitung eines Freiraumkonzepts, auf zukünftige Etappen abgestimmte Erschliessung usw.).

4 Formelles

4.1 Sondernutzungsplanung

Der öffentliche Gestaltungsplan Umfeld Hegi ist ein Bestandteil des Regelwerkes, mit dem das konsolidierte städtebauliche Konzept aus den bisherigen Planungen rechtlich gesichert wird. Er verfeinert die Aussagen der Bau- und Zonenordnung um konkrete städtebauliche Regeln. Zusammen mit einer Entwicklungsvereinbarung zwischen Stadt und Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern schafft er die Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes.

Beim Gestaltungsplan Umfeld Hegi handelt es sich um einen Gestaltungsplan gemäss § 84 PBG mit einem teilweise geringeren Detaillierungsgrad. Für das Baufeld 1 ist im Gestaltungsplan eine Gestaltungsplanpflicht vorgesehen.

4.2 Gestaltungsplan und öffentlich-rechtliche Verträge

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

Im vorliegenden Fall tritt an Stelle eines Quartierplanes eine Entwicklungsvereinbarung zwischen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und der Stadt. Dieses Vorgehen hat für alle Beteiligten den Vorteil, dass die entsprechenden Regelungen einvernehmlich getroffen werden können, kein zusätzliches aufwändiges und langwieriges Verfahren nötig ist und dadurch geringere Verfahrenskosten, welche in einem Quartierplan von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu tragen sind, anfallen.

Vorgesehen ist ein zweistufiges Vorgehen: Als erste Stufe wurde im Dezember 2012 eine Vereinbarung abgeschlossen. Darin werden insbesondere das Verfahren zur Berechnung der von den Grundeigentümern zu leistenden Kostenbeiträge und deren maximale Höhe festgelegt. Die Entwicklungsvereinbarung stellt im Weiteren die voraussichtlich zu leistenden Kostenbeiträge aller Grundeigentümer im Perimeter Umfeld Hegi zusammen. In der zweiten Stufe soll der definitive öffentlich-rechtliche Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag auf der Basis des bereinigten Gestaltungsplans (nach der öffentlichen Auflage, der Vorprüfung des Kantons und der Beratungen im Grossen Gemeinderat) abgeschlossen werden. Die in der Entwicklungsvereinbarung als Maximalanteile definierten Grundeigentümerbeiträge werden in der zweiten Stufe definitiv fixiert (Pauschalen).

Die Unterzeichnung des zweiten Vertrages durch alle involvierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern ist Voraussetzung für die Inkraftsetzung des Gestaltungsplans durch den Stadtrat.

4.3 Einbettung in Gesamtpaket Planungszone

Der Gestaltungsplan Umfeld Hegi bildet zusammen mit dem Gestaltungsplan Grüze und den geplanten Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung, welche den Gesamtperimeter der Planungszone betreffen, ein Gesamtpaket. Unter anderem müssen die einzelnen Baufelder in Abstimmung auf die Umfeldplanung Hegi umgezont werden. Die oben erwähnten Bestandteile dieses Gesamtpakets sind voneinander abhängig und daher gleichzeitig zu publizieren und öffentlich aufzulegen.

5 Erläuterungen zum Gestaltungsplan

5.1 Zweck

Der öffentliche Gestaltungsplan Hegi ist ein Bestandteil des Regelwerkes, mit dem das konsolidierte, städtebauliche Konzept Umfeld Hegi rechtlich gesichert wird. Der Gestaltungsplan verfeinert die Aussagen der Bau- und Zonenordnung um konkrete, städtebauliche Regeln. Zusammen mit der revidierten Bau- und Zonenordnung und der vertraglichen Vereinbarung mit den Grundeigentümern und Grundeigentümmern, schafft er die Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes.

Er soll insbesondere folgenden Zielen dienen, der:

- Ermöglichung einer dichten, städtischen Überbauung;
- Sicherung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität;
- Schaffung hochwertiger, öffentlicher und privater Freiräume;
- Sicherung einer ausgewogenen Mischung von Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen;
- Förderung publikumsorientierter Nutzungen an geeigneten Lagen.

5.2 Bestandteile und Geltungsbereich

5.2.1 Bestandteile

Der öffentliche Gestaltungsplan besteht aus dem Situationsplan im Massstab 1:1000 und den Bestimmungen. Diese beiden Dokumente müssen vom Grossen Gemeinderat festgesetzt und vom Kanton genehmigt werden. Sie sind grundeigentümmerverbindlich.

Der vorliegende Bericht hat wegleitenden Charakter und ist somit nicht rechtsverbindlich. Er erläutert die Planung Umfeld Hegi.

5.2.2 Geltungsbereich

Der Gestaltungsplan umfasst insgesamt rund 94'600 m². Der Geltungsbereich wird im Situationsplan parzellenscharf definiert. Der Perimeter wird wie folgt begrenzt:

- von der Sulzerallee und brachliegenden Parzellen im Norden;
- von der Stäffelstrasse im Osten;
- von der Bahnlinie (Winterthur - St. Gallen) im Süden;
- von einer brachliegenden Parzelle im Westen.

5.2.3 Ergänzendes Recht

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Winterthur sowie das übergeordnete Recht bilden die Grundlage des Gestaltungsplans. In den Bestimmungen werden in erster Linie Präzisierungen und Abweichungen zur BZO festgelegt.

5.3 Qualitätssicherung

5.3.1 Baufelder 2 bis 4 mit Pflicht zu Konkurrenzverfahren

Für die Überbauung der Grundstücke gilt der Grundsatz der besonders guten, einheitlichen Gesamtwirkung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verpflichtet, für die Baufelder 2, 3 und 4 qualifizierte Konkurrenzverfahren durchzuführen. Dies können Studienaufträge, Projektwettbewerbe oder dergleichen sein.

Für ein mögliches Hochhaus auf Baufeld 2 ist zwingend ein Konkurrenzverfahren mit Teilnehmenden mit internationaler Reputation durchzuführen. Es gelten zudem die erhöhten Anforderungen gemäss (§ 284 PBG). Dies betrifft unter anderem die städtebauliche Einordnung sowie den Bezug zum öffentlichen Raum.

Die Art des Konkurrenzverfahrens und die Teilnehmerzahl sind an die Grösse des Auftrags anzupassen.

Die Art des Verfahrens ist vor Beginn mit der Stadt Winterthur zu konsolidieren. Die Stadt ist auch in der Jury vertreten.

5.3.2 Baufeld 1 mit Gestaltungsplanpflicht

Für Baufeld 1 gilt eine Gestaltungsplanpflicht, die mittels eines oder mehrerer privater Gestaltungspläne gemäss § 85f PBG erfüllt werden kann.

Das Baufeld wird in eine viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung (W4G) umgezont. Nach Regelbauweise wäre eine maximale Baumassenziffer BMZ von 4.08 zulässig. Aufgrund der bestehenden Gestaltungsplanpflicht wurde im Gestaltungsplan die Baumasse auf ca. 4.4 erhöht. Anstelle einer Ausnützungs- bzw. Baumassenziffer wurde auf allen Baufeldern die maximal anrechenbare Geschossfläche (aGF) angegeben. Diese Fläche entspricht jedoch der BMZ 4.4.

Mit der Schaffung von funktionalen Einheiten von je 450 m² Fläche sollen unterschiedliche Betriebe angesprochen und ihnen die Möglichkeit geboten werden, sich in den drei Baubereichen anzusiedeln. Als funktionale Einheit gilt ein eigenständiger und in sich geschlossener Gebäudeteil mit vier Voll- und einem Attikageschoss.

	Zuschlag	BMZ	Art	Zuschlag in %
Grundmass		3.4	BZO Art. 54	
Gewerbeerleichterung	+ 0.68	4.08	BZO Art. 57 c)	20 %
Gestaltungsplan	+ 0.32	4.4		8 %

5.3.3 Energie

Es wird generell ein erhöhter Energiestandard verlangt, wobei mindestens die Anforderungen des MINERGIE-P-Standards (Stand 2012) nachzuweisen sind. Ein

gegenüber MINERGIE-P etwas erhöhter Standard wird wie folgt definiert: Neubauten und neubauartige Umbauten haben den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft, konkretisiert durch den jeweils aktuellen SIA Effizienzpfad Energie 2040, gerecht zu werden. Dabei sind die erhöhten Anforderungen an den Baustandard bezüglich Wärmedämmung und an die Geräte zu erfüllen. Der Nachweis kann pro Gebäude, pro Baufeld oder über das gesamte Areal erfolgen.

Die Baufelder sind wärmetechnisch gemäss Energieplan zu erschliessen. Nach aktuellem Stand gelten für die vier Baufelder folgende Vorgaben:

- Baufeld 1 | Regional verfügbare erneuerbare Energieträger (Holz);
- Baufeld 2 – 4 | Ortsgebundene hochwertige Abwärme (Fernwärme der KVA).

5.4 Entwicklungsvereinbarung

5.4.1 Grundsatz

Anstelle eines Quartierplans werden die Landabtretungen und die Finanzierung der (Freiraum-)Infrastruktur in einer Entwicklungsvereinbarung geregelt. Es ist ein zweistufiges Vorgehen vorgesehen. In der ersten Stufe wurden im Dezember 2012 Entwicklungsvereinbarungen als öffentlich-rechtliche Verträge zwischen Stadt Winterthur und den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen abgeschlossen. In der zweiten Stufe, nach den Beratungen im Grosse Gemeinderat, soll der definitive öffentlich-rechtliche Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag abgeschlossen werden. Die in der Entwicklungsvereinbarung als Maximalanteile definierten Grundeigentümerbeiträge werden in der zweiten Stufe definitiv fixiert. Bei einer Mutation des Grundstücks wird die Pauschale entsprechend der Grösse der mutierten Flächen aufgeteilt.

5.4.2 Kostenbeiträge

An die Kosten der Infrastrukturanlagen leisten die Grundeigentümer/innen maximal 15 % des Mehrwertes. Der Mehrwert entspricht der Differenz zwischen dem aktuellen Grundstückswert (basierend auf den aktuell geltenden baurechtlichen Rahmenbedingungen) und dem zukünftigen Wert (basierend auf den zukünftigen Rahmenbedingungen). Bei der Berechnung des aktuellen und zukünftigen Werts wird von den Anlagekosten und Ertragswerten nach heutigen Wertmassstäben ausgegangen.

Die Kostenbeiträge der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen werden für die adressbildende Gestaltung und Realisierung folgender Flächen gemäss Gestaltungsplan verwendet:

- öffentliches Parkband;
- Übergangsbereich zum öffentlichen Parkband;
- Freiraumverbindung zwischen Baufeld 1 und öffentlichem Parkband;
- allgemeine Umgebungsfläche «grün»;

- Bereich mit besonderer Aussenraumgestaltung;
- öffentliche Erschliessung MIV, Fuss- und Radweg.

5.4.3 Landabtretungen

Für folgende Zwecke gemäss Gestaltungsplan treten die Grundeigentümer unentgeltlich Land ab:

- Erstellung der Zufahrt zur S-Bahn-Station Hegi;
- Erstellung des Nord-Süd-Freiraumbandes;
- Geleise-Ausbau durch die SBB (Bahnhofvorbereich);
- Ausbau der Ohrbühlstrasse zur Erschliessung der angrenzenden Baufelder bzw. zur siedlungsverträglichen Gestaltung;
- Erstellung des Fuss- und Radweges östlich der Ohrbühlstrasse;
- Sämtliche Bereiche mit besonderer Aussenraumgestaltung nach Erstellung durch die Grundeigentümer/innen.

5.5 Nutzweise

5.5.1 Wohnanteil

Im Planungsgebiet wird ein Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbemix angestrebt. Je Baufeld wird der Wohnanteil auf max. 50 % beschränkt. Da es sich um eine langfristige Planung handelt und zukünftige Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt schwer einzuschätzen sind, wird gleichzeitig ein minimaler Wohnanteil von 30 % festgelegt. Die Wohnanteile können innerhalb der Baubereiche von Parzelle zu Parzelle sowie zwischen den beiden Baufeldern 3 und 4 übertragen werden.

Betriebe für die kurzzeitige Beherbergung von Gästen, wie Hotels, Pensionen und sonstige Beherbergungsstätten werden nicht dem Wohnanteil angerechnet.

5.5.2 Publikumsorientierte Nutzung

An den bezeichneten Standorten entlang der Sulzerallee und im Bereich der Station Hegi sind die Erdgeschosse publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten. Damit für entsprechende Nutzungen geeignete Räume entstehen, ist an diesen Lagen im Erdgeschoss eine Bruttogeschosshöhe von mindestens 4.80 m einzuhalten. Damit wird auch langfristig die nötige Nutzungsflexibilität gesichert.

Die Vorgabe von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen orientiert sich an § 49 Abs. 3 PGB, wobei die zulässigen Nutzungen nicht abschliessend auf Läden und Gaststätten beschränkt werden.

An diesen Lagen sollen sich zentrumsadäquate, den Ort belebenden, Aktivitäten ansiedeln und dazu beitragen, die Attraktivität zu steigern und die soziale

Kontrolle zu verbessern. Nutzungen, die ein grosses motorisiertes Individualverkehrsaufkommen erzeugen, sind hingegen unerwünscht.

5.6 Ausnützungsziffer

5.6.1 Berechnung

Als Grundlage für die Festlegung der maximalen, anrechenbaren Geschossfläche (aGF) je Baufeld, diente die Ermittlung einer angemessenen Ausnützungsziffer (AZ) in städtebaulichen Volumenstudien. Diese aGF wird in den Bestimmungen zu den einzelnen Baufeldern festgehalten.

Im Baufeld 2 wird aus übergeordneten Überlegungen der Bau eines Hochhauses angestrebt, welches den Kreuzungspunkt zwischen Sulzerallee und öffentlichem Parkband markiert Orientierungspunkt im Umfeld der S-Bahn-Station Hegi dient. Als Anreiz für eine Realisierung dieses Hochhauses kann mit der Erstellung die massgebliche Geschossfläche erhöht werden.

Baufeld	Ausnützungsziffer / Baumassenziffer	anrechenbare Geschossfläche aGF
1	4.4 (BMZ)	39'200 m ²
2	250 % / 270 % (Hochhaus)	23'000 m ² / 24'900 m ²
3	210	19'000 m ²
4	250	67'600 m ²

5.7 Grundmasse

5.7.1 Mantellinie, Baubereich

Mantellinien definieren die maximale Grundfläche von Bauten, wobei keine Bestimmungen zu maximalen Gebäudelängen zur Anwendung kommen. Bei zwingenden Mantellinien sind die Fassaden von Hauptbauten und Hochhaus-Sockelgeschossen auf diese Mantellinien zu stellen. Unter dem gestalteten Terrain liegende Bauteile müssen sich nicht an diese Vorgaben halten.

5.7.2 Baufeld 1

Im Baubereich 1c ist ein Strassenabstand von 6 m zur Hofackerstrasse in der Süd-West-Ecke einzuhalten, solange die Buserschliessung bzw. die MIV-Vorfahrt zur Station Hegi via Hofackerstrasse erfolgt. Die zukünftige Erschliessung gemäss Gestaltungsplan und damit die vollständige Nutzung des Baufelds 1c, kann erst nach Realisierung des ÖV-Hochleistungskorridors bzw. der neuen MIV-Erschliessung entlang dem Bahntrasse westlich der Ohrbühlstrasse, erfolgen.

5.8 Hochhäuser

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

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

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

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

Beim Bau eines Hochhauses darf die Nachbarschaft jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt werden (PBG § 284). Dies betrifft insbesondere den Schattenwurf.

Abb. 16 Mögliche Hochhausbebauung mit 2-Stunden-Schatten



5.9 Gestaltung der Bauten

Die Bebauung und die Gestaltung der Bauten haben in sich sowie gegenüber ihrem Umfeld besonderen Ansprüchen zu genügen. Diese Anforderungen gelten auch für Materialien, Farben, Fassaden- und Dachgestaltung und dergleichen.

Um Hochparterres, welche gegenüber dem Aussenraum anonym wirken können, zu vermeiden, darf die Oberkante des Erdgeschosses max. 0.5 m über den gewachsenen Boden ragen. Der gewachsene Boden gilt entsprechend dem § 5 der Allgemeinen Bauverordnung (ABV 700.2). Massgebend ist der bestehende Bodenverlauf bei Einreichung des Baugesuches.

5.10 Umgebungsgestaltung

Der Gestaltung der Aussenräume ist besondere Beachtung zu schenken. Damit keine «Angsträume» entstehen, sind unter anderem gute Sichtbeziehungen sowie eine gute Ausleuchtung notwendig. Ein Gesamtkonzept trägt wesentlich zur Adressbildung und Einbindung der Freiflächen bei. Die Aussenräume sind nach städtischen Vorgaben zu gestalten.

Im Gestaltungsplan wird zwischen unterschiedlichen privat zu erstellenden Freiräumen unterschieden:

- Die allgemeinen Umgebungsflächen «grün» sind nach Möglichkeit mit Rasenflächen und weiteren naturnahen Elementen wie standortgerechten Bäumen usw. zu bepflanzen.
- Die Bereiche mit besonderer Aussenraumgestaltung sollen einen städtischen Charakter aufweisen. Diese Flächen sind angepasst an die angrenzenden Nutzungen und Bauten zu gestalten.

- Der Übergangsbereich zwischen öffentlichem Parkband und Gebäuden soll ein einheitliches Gesamtbild aufweisen.

5.11 Erschliessung

5.11.1 Langsamverkehr

Dem Langsamverkehr kommt im Planungsgebiet eine grosse Bedeutung zu. Die Bushaltestellen und die Station Hegi sollen für den Langsamverkehr über attraktiv gestaltete öffentliche Räume gut erreichbar sein. Es wird eine hohe Durchlässigkeit für den Langsamverkehr im gesamten Gebiet angestrebt. Diesem Zweck dient unter anderem eine attraktive und grosszügige Nord-Süd Verbindung zwischen dem öffentlichem Parkband und der Stäffelistrasse sowie je eine Ost-West- bzw. Nord-Süd-Verbindung innerhalb Baufeld 4. Dieses Wegnetz wird mit dem Gestaltungsplan in groben Zügen fixiert. Die genaue Lage ist jedoch noch mit dem konkreten Projekt abzustimmen.

Sämtliche Wege sind hindernisfrei zu erstellen. Dies bedeutet, dass sämtliche Wege rollstuhlgängig gestaltet werden müssen. Über die genaue Ausführung sowie Dimensionierung sind die Angaben der Stadt Winterthur massgebend.

5.11.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr soll mit der Entwicklung des Areals ausgebaut werden. Mit der Haltestelle Hegi ist das Gebiet bereits an das S-Bahn-Netz angeschlossen. Die 4. Teilergänzung beinhaltet neue S-Bahn-Linien und bringt ab 2018 eine direkte Anbindung u. a. an den HB Zürich.

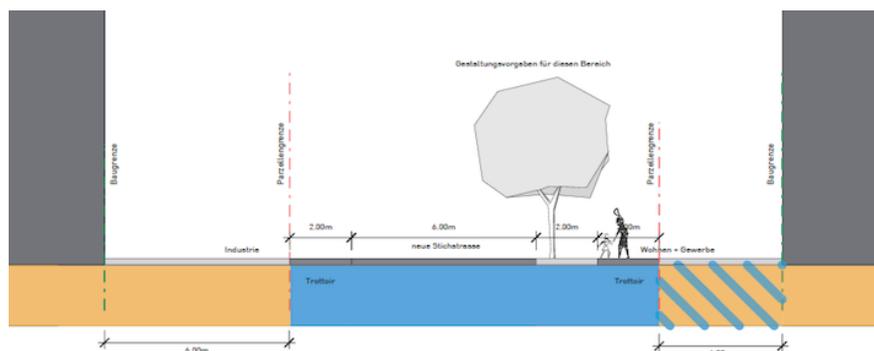
Auf der Sulzerallee wird künftig der Bus auf einem ÖV-Hochleistungskorridor via Bahnhof Grüze ins Stadtzentrum geführt (» Erläuterungsbericht | Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Hegi). Aufgrund des grösseren Potenzials des Bahnhofs Grüze (mehrere S-Bahnlinien) erfolgt die Abstimmung auf den S-Bahn Fahrplan dort. Die Station Hegi wird folglich durch den Bus nicht direkt angefahren. Die künftige Haltestelle wird an der Sulzerallee im Bereich des öffentlichen Parkbandes liegen und mittels einer attraktiven Langsamverkehrsverbindung via Parkband mit der Station Hegi verknüpft.

Als längerfristige Option ist die direkte Anbindung der Station Hegi an eine Quartier- bzw. an Regionalbuslinien denkbar. Allfällige zukünftige Buslinien können via Station Hegi über eine neu zu erstellende Brücke direkt in die Ohrbühlstrasse geführt werden. Die entsprechenden Flächen werden im Gestaltungsplan gesichert.

5.11.3 Motorisierter Individualverkehr Erschliessung

Damit die Baubereiche für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erschlossen werden können, ist am westlichen Rand des Baufelds 4 sowie entlang des Bahntrassees westlich der Ohrbühlstrasse eine öffentliche Erschliessungsstrasse notwendig. Die Zufahrt zur S-Bahnstation erfolgt ebenfalls über diese Strasse. Im Bereich des Bahnhofplatzes sind eine Mischverkehrsfläche und ein Wendepplatz vorgesehen. Für den Langsamverkehr sowie für den Bus ist die Durchfahrt auf die Ohrbühlstrasse möglich.

Abb. 17 Regel-Querschnitt neue Erschliessungsstrasse westlich von Baufeld 4



Zufahrt

Die Bündelung der Zufahrten gewährleistet die Leistungsfähigkeit der Ohrbühlstrasse:

- Der Baubereich 1a wird über eine Zufahrt nördlich des Kreisels erschlossen. Die Baubereiche 1b und 1c werden für Besucher und Kunden jeweils gebündelt angeschlossen, was zudem der Orientierung und Adressfindung dient.
- Die Zufahrten für Bewohner und Beschäftigte zu den Baubereichen 1b und 1c erfolgen aus Kapazitätsgründen über die Stäffelstrasse. Es sind Massnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr vorzusehen.
- Die Baufelder 2 und 3 können jeweils über eine gebündelte Zufahrt für Bewohner und Beschäftigte via Ohrbühlstrasse erschlossen werden.
- Die Zufahrt auf das Baufeld 4 erfolgt wie oben beschrieben grundsätzlich über eine neue Erschliessungsstrasse.

Zufahrt zum Nord-Ost Bereich auf Baufeld 4

Falls im Rahmen des Konkurrenzverfahrens für Baufeld 4 (bzw. für das nördliche Teilbaufeld) aufgezeigt werden kann, dass eine gute MIV-Erschliessungsanbindung für eine Tiefgarage im nord-östlichen Bereich des Baufeldes via Sulzerallee möglich ist, kann für diesen Teilbereich allenfalls vom Grundsatz der Erschliessung via neuer Strasse abgewichen werden.

Wendemöglichkeiten

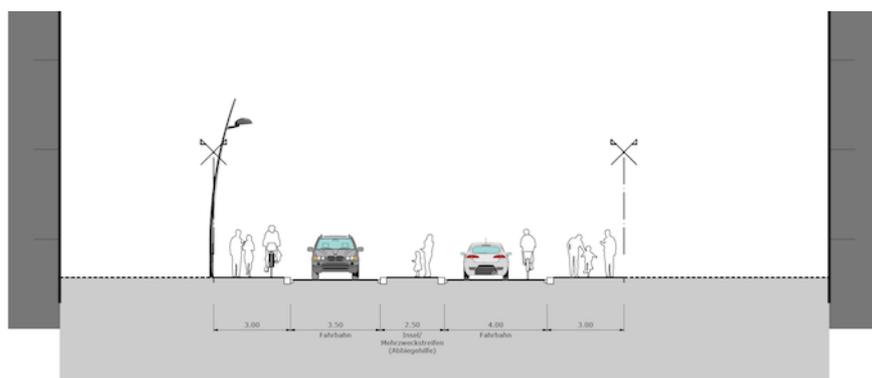
Bei der Station Hegi ist eine Wendemöglichkeit für Personenwagen bezeichnet. Als Grundlage für die Dimensionierung der Anlage dient die VSS-Norm 640 052. Die Zufahrt für den MIV ist lediglich bis zu diesem Bereich zulässig.

5.11.4 Option Ausbau Ohrbühlstrasse (Art. 43)

Die Ohrbühlstrasse ist eine wichtige Verkehrsachse für das Umfeld Hegi. Zwischen dem Kreisel und der Unterführung bei der Station Hegi, wird ein Korridor als Option für eine mögliche Begradigung und ein Ausbau mit Abbiegespuren, freigehalten.

Für die Verbindung des privaten Freiraums auf dem Baufeld 1 mit dem öffentlichen Parkband ist eine sichere und attraktive Querung der Ohrbühlstrasse notwendig. Im Zusammenhang mit der Erschliessung der angrenzenden Bebauung, einer neuen Busführung von der Station Hegi oder mit der Funktion als Teil der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, muss der Strassenraum zudem angepasst und stadtverträglich gestaltet werden können. Eine Lösung mit einem Mittelstreifen als Querungshilfe wird im möglichen Regel-Querschnitt (Abb. 18) dargestellt. Ein Mittelstreifen würde sowohl eine Erschliessung der Baufelder, auch als eine stadtverträgliche Gestaltung mit guten Querungsmöglichkeiten, ermöglichen.

Abb. 18 Möglicher Regel-Querschnitt Ohrbühlstrasse



5.11.5 Option Tunnelportal Zentrumserschliessung (Art. 44)

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. Tun-

nel und Strasse können aufgrund des Raumbedarfs nicht auf der Ohrbühlstrasse parallel geführt werden.

5.12 Parkierung

5.12.1 Anordnung und Berechnung der Parkfelder

Sämtliche Parkfelder für Bewohner/innen und Beschäftigte sind grundsätzlich in unterirdischen Sammelgaragen anzulegen. Diese können so zentral und ohne Beeinträchtigung des Siedlungsbilds erstellt werden. Dasselbe gilt für die Besucherparkplätze der Baufelder 2 und 4.

Entlang der Sulzerallee sind vereinzelte Kurzzeitparkplätze für publikumsorientierte Nutzungen zulässig.

Die Anzahl der Parkfelder wird, solange keine rechtsgültige neue Parkplatzverordnung vorliegt, nach der städtischen Dienstanweisung (2011) festgelegt. Entscheidend ist, in welcher Form der ÖV-Güteklassenplan, welcher für die Parkplatzberechnungen massgebend ist, künftige Infrastrukturmassnahmen bereits zum heutigen Zeitpunkt mit berücksichtigt (► Kapitel 6.3).

Fest steht, dass die Verbesserungen in der ÖV-Erschliessungsqualität und die Konflikte aufgrund von Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz im Rahmen der künftigen Planungs- und Bewilligungspraxis weit konsequenter mitberücksichtigt werden müssen.

5.12.2 Mobilitätskonzepte

Gemäss Gestaltungsplan ist für die einzelnen Baufelder jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Mobilitätskonzepte und Fahrtenmodelle sind bewährte Instrumente, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Damit diese Instrumente greifen, sind jedoch restriktive Zielsetzungen und Vorgaben notwendig. Im Mobilitätskonzept sollen Massnahmen aufgezeigt werden, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem ÖV und LV abstimmen. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts muss auch gesichert werden, dass ein periodisches Monitoring der Konzeptaussagen in Zukunft durchgeführt wird. Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf einem Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen. Sollten die definierten Ziele nicht erreicht werden, müssen zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

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

5.13 Ver- und Entsorgung

Für die Entsorgung normaler Siedlungsabfälle sind innerhalb der Baufelder an zentralen und gut zugänglichen Standorten ausreichend Flächen bereitzustellen.

5.14 Massnahmen Lärmschutz

5.14.1 Grenzwerte und Lärmbelastung

Das Umfeld der S-Bahnstation Hegi ist der Empfindlichkeitsstufe III zugeteilt; im ganzen Perimeter sind die Immissionsgrenzwerte IGW einzuhalten (► vgl. Kapitel 2.5).

Die Ermittlung der Lärmbelastungen erfolgte getrennt nach Strassen- und Eisenbahnlärm sowie Schiesslärm. Relevante Lärmquellen im Umfeld der Bahnstation Hegi sind die St. Galler-, die Rümiker- und die Ohrbühlstrasse, die SBB-Linie und der Schiessplatz Ohrbühl.

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

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

Abb. 19 Lärmgrenzwertplan – Umfeld Hegi

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



5.14.2 Wohnnutzungen

- An den Fassaden, an denen die massgebenden Grenzwerte am Tag und in der Nacht eingehalten werden, können alle Nutzungen ohne Einschränkungen angeordnet werden.
- Gegenüber der Bahnlinie dürfen keine Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume angeordnet werden.
- Insbesondere bei schmalen Gebäudekörpern können mit geeigneten Wohnungsgrundrissen (Anordnung von lärmunempfindlichen Räumen wie Erschliessung, Küchen, Bad zur lärmigen Seite, nötigenfalls Durchlüften von lärmempfindlichen Räumen zur lärmabgewandten Seite) können auch Wohnnutzungen in Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen realisiert werden.
- Gegenüber der Ohrbühlstrasse dürfen Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume nur angeordnet werden, wenn diese aus städtebaulichen Gründen gewünscht sind und jede Wohneinheit bezüglich Lärm insgesamt trotzdem eine gute Wohnqualität erreicht. Voraussetzung dazu ist, dass alle zweckmässigen Lärmschutzmassnahmen ausgeschöpft sind und dass die Mehrzahl der Wohnräume jeder Wohneinheiten unter der Lärmbelastung von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht gelüftet werden kann und dass jeweils ein ruhigen Aussenbereich mit Belastungen unter 60 dB am Tag vorhanden ist. In diesem Fall kann eine Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV in Aussicht gestellt werden

5.14.3 Betriebsnutzungen

- Werden die Grenzwerte tagsüber um maximal 5 dB überschritten, können Betriebsräume (Büros, Sitzungszimmer, Verkauf, Gewerbe, Ateliers etc.) uneingeschränkt angeordnet werden (Nachtwerte unerheblich).
- Bei grösseren Überschreitungen der massgebenden Belastungsgrenzwerte sind Betriebsräume nur mit kontrollierter Lüftung möglich. Diese Massnahme wird vermutlich im südlichen Teil des Baufeldes 3 nötig sein.

Im Rahmen der nächsten Entwicklungsschritte (Konkurrenzverfahren, Gestaltungsplan für das Baufeld östlich der Ohrbühlstrasse) werden die Bebauung (Stellung der einzelnen Bauten, etc.) und die künftigen Nutzungen weiter konkretisiert und im Hinblick auf die Vorgaben des Lärmschutzes verbindlich festgelegt.

5.15 Altlasten

Die Baubereiche 3 und 4 befinden sich teilweise auf belasteten Standorten gemäss dem Kataster der belasteten Standorte.

5.15.1 D 29-1 Deponie Stadtweg Nord

Bei diesem Standort wurde eine Materialentnahmestelle mit Aushub, Bauschutt und teilweise mit Industrie- und Gewerbeabfällen wiederaufgefüllt. Es wird eine Abfallkubatur von über 7'000 m³ erwartet, die sich unter einer 70 cm dicken Deckschicht befindet.

Beurteilung: Die Fläche muss nicht untersucht werden.

5.15.2 D29-2 Deponie Stadtweg Süd

Bei diesem Standort wurde eine Materialentnahmestelle mit Aushubmaterial, Bauschutt sowie Schlacke wiederaufgefüllt. Es wird eine Abfallkubatur von über 2'000 m³ erwartet, welche sich unter einer 70 cm dicken Deckschicht befindet.

Beurteilung: Die Fläche muss bei einer Zustandsänderung (Bauvorhaben, Nutzungsänderung) untersucht werden.

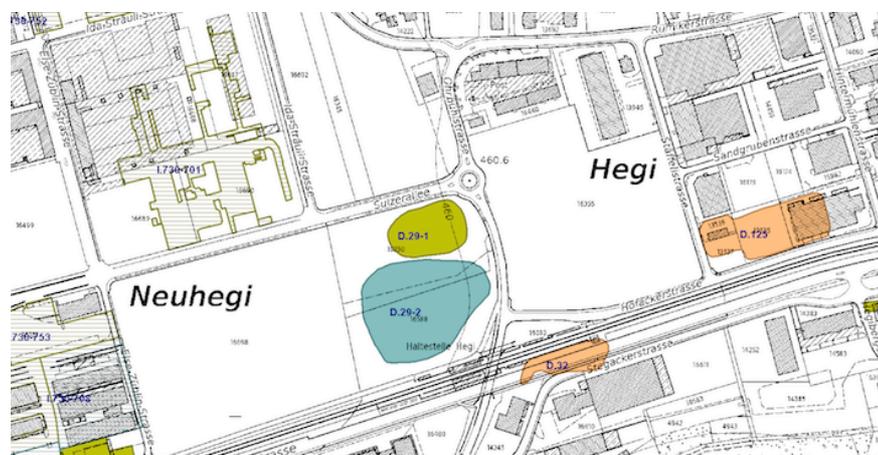
Damit einem Bauvorhaben auf einem belasteten Standort zugestimmt werden kann, muss die Bauherrschaft im Rahmen des Bewilligungsverfahrens darlegen, dass ihr Vorhaben in abfall- und altlastenrechtlicher Hinsicht korrekt ist.

Bei Bauvorhaben auf untersuchungsbedürftigen belasteten Standorten muss zuerst eine Voruntersuchung durchgeführt werden.

Abb. 20 Kataster der belasteten Standorte, www.gis.zh.ch, Februar 2012 (ohne Massstab)

Legende:

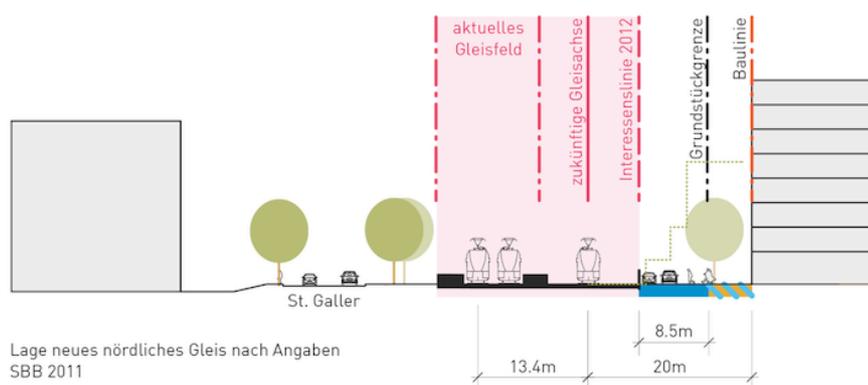
-  Belasteter Standort ohne schädliche oder lästige Einwirkungen
-  Bei Zustandsänderung untersuchungsbedürftiger belasteter Standort



5.16 Schutz vor nichtionisierender Strahlung

Entlang des südlichen Bereichs des Planungsgebiets verläuft ein Eisenbahntrasse. Gemäss Grobbeurteilung nach Moneta wird der Anlagegrenzwert ($1 \mu\text{T}$) an Orten mit empfindlicher Nutzung eingehalten. Die Beurteilung hat ergeben, dass zwischen den Stationen Grüze und Hegi der Kontrollabstand zur Einhaltung des Anlagegrenzwerts (magnetische Flussdichte über 24 Stunden, ein Mikrottesla) ca. 10 – 20 m ab Fahrleitungsmasten beträgt. Die entsprechende 1 Mikrottesla-Linie ist im Gestaltungsplan hinweisend eingetragen.

Abb. 21 Schemaschnitt mit zukünftiger Gleisachse bei Ausbau SBB-Linie, Oktober 2011



5.17 Gewässerschutz

Das Planungsgebiet liegt vollumfänglich im Gewässerschutzbereich A_u und damit nach Art. 29 der Gewässerschutzverordnung (GSchV) in einem besonders gefährdeten Bereich zum Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer.

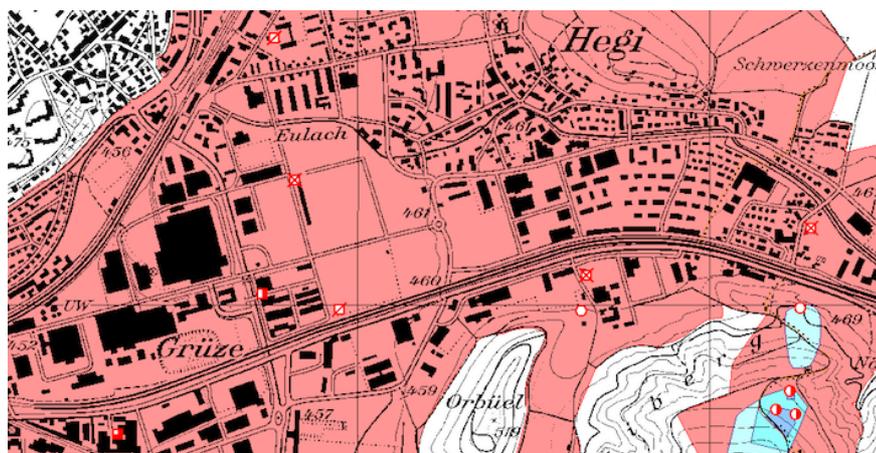
Nach Art. 32 Abs. 2 GSchV ist in den besonders gefährdeten Bereichen eine Bewilligung insbesondere erforderlich für:

- Anlagen, die Deckschichten oder Grundwasserstauer verletzen
- Grundwassernutzungen (z. B. zu Heiz- und Kühlzwecken)
- Freilegungen des Grundwasserspiegels
- Bohrungen

Ansonsten sind keine im öffentlichen Interesse liegenden Quell- oder Grundwasserfassungen betroffen. Im Planungsgebiet befinden sich zudem keine eingedolten oder offenen Bachläufe.

Abb. 22 Gewässerschutzkarte, www.gis.zh.ch,
Februar 2012 (ohne Massstab)

Legende:
Gewässerschutzbereich Au



5.18 Störfallverordnung

Auf die Risiken von Störfällen wird in der vorliegenden Planung nicht eingegangen. Der Planungssperimeter Umfeld Hegi bzw. Teile davon liegt im Konsultationsbereich von störfallrelevanten Anlagen (Eisenbahnlinie, Durchgangsstrassen). Aufgrund der tiefen Verkehrszahlen und der vorgesehenen Gestaltungsplanpflicht bzw. der Pflicht zu Konkurrenzverfahren 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.

5.19 Schulraumplanung

Unmittelbar nördlich an das Planungsgebiet angrenzend und via öffentlichem Parkband in dieses eingebunden, plant die Stadt Winterthur auf einer Fläche von 13'000 m² eine Schulhausanlage mit 14 Klassenzimmern, drei Kindergärten sowie einer Dreifachturnhalle mit Zuschauertribüne.

Der zweistufige Projektwettbewerb wurde im Sommer 2012 abgeschlossen. Das Schulhaus Neuhegi kann auf das Schuljahr 2018 / 19 eröffnet werden. Das dazu notwendige Land befindet sich erst teilweise im Besitz der Stadt Winterthur. Für die übrigen benötigten Grundstücke bestehen rechtsgültige Abtretungsverträge. Damit diese vollzogen werden, muss bis spätestens Ende 2015 eine rechtsgültige Baubewilligung vorliegt.

Abb. 23 Perimeter Schulhaus Neuhegi gemäss Wettbewerbsprogramm

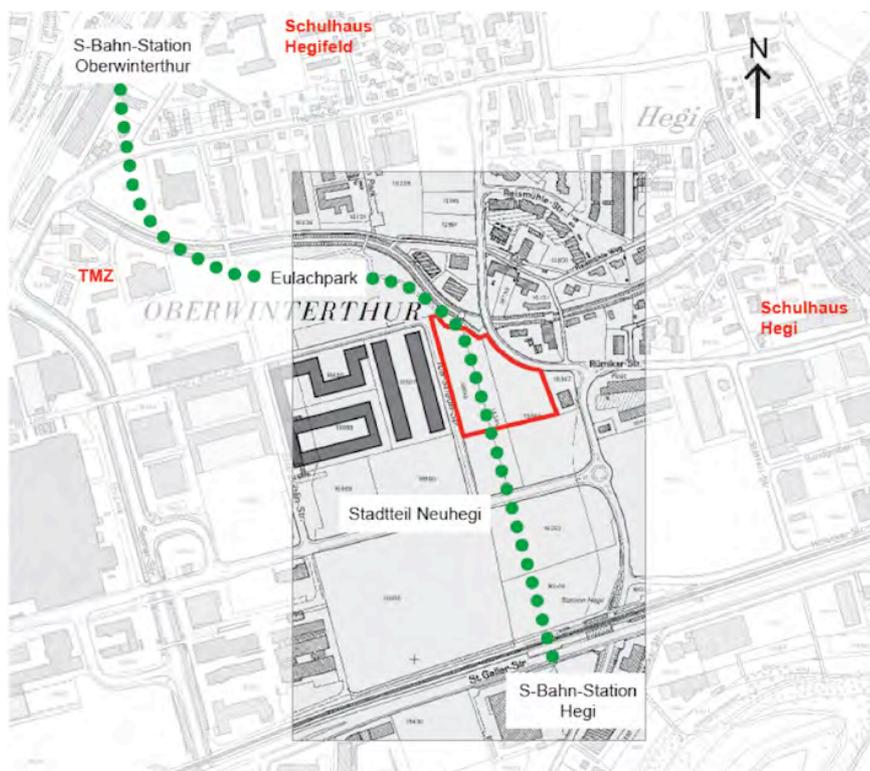
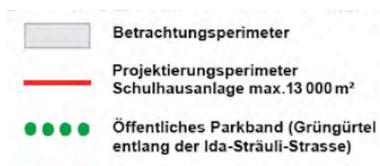


Abb. 24 Visualisierung Siegerprojekt aus dem Wettbewerb: «Karlsso von Dach»



6 Abstimmung Siedlung und Verkehr

6.1 „Stellschrauben“ Verkehr

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

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

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

Das Thema Abstimmung Siedlung und Verkehr wird für den gesamten Perimeter der Planungszone im >> Erläuterungsbericht Gesamtperimeter (Kapitel 3) ausführlich behandelt. Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich auf die Kapitel >> 3.6.5 Stellschraube Umfeldplanung Hegi bzw. >> 3.6.6 Fazit Umfeldplanung Hegi).

6.2 „Stellschraube“ Umfeldplanung Hegi

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

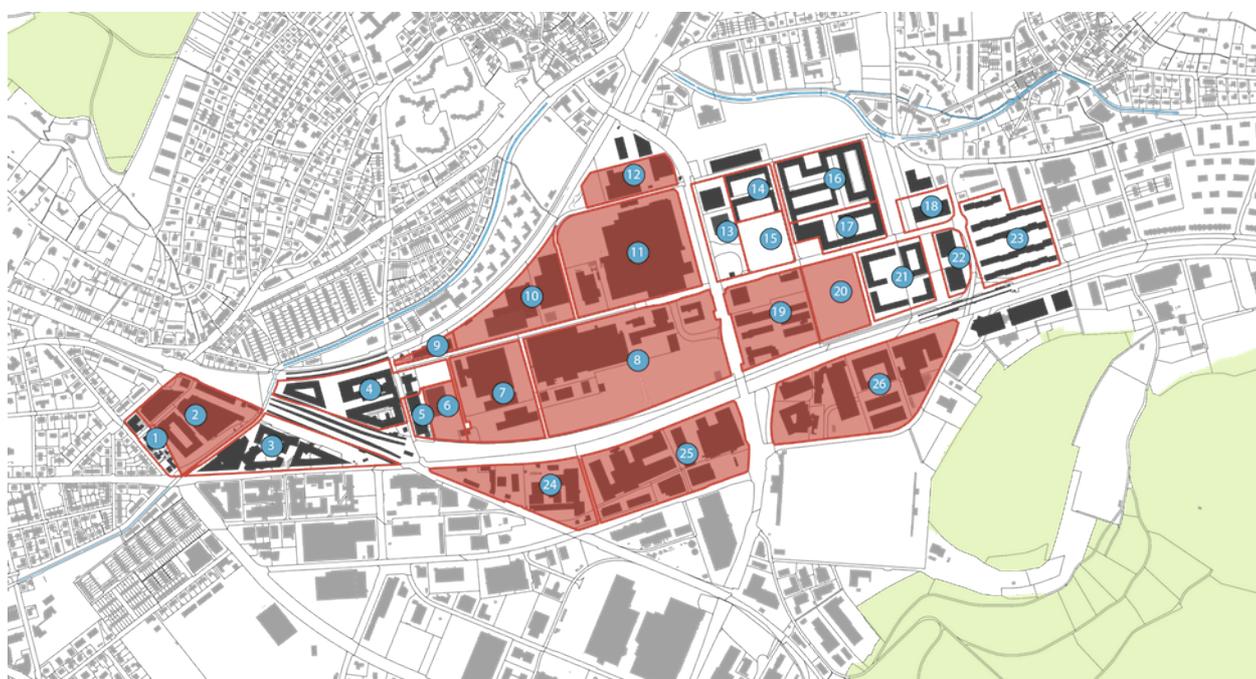


Abb. 25 Planungszone unterteilt in 26 Baufelder, Industrieaufelder (2, 6-12, 19, 20, 24-26) rot eingefärbt | Datengrundlagen: Vermessungsamt Winterthur, pool Architekten

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

Abb. 26 Bruttogeschossflächen Umfeld Hegi

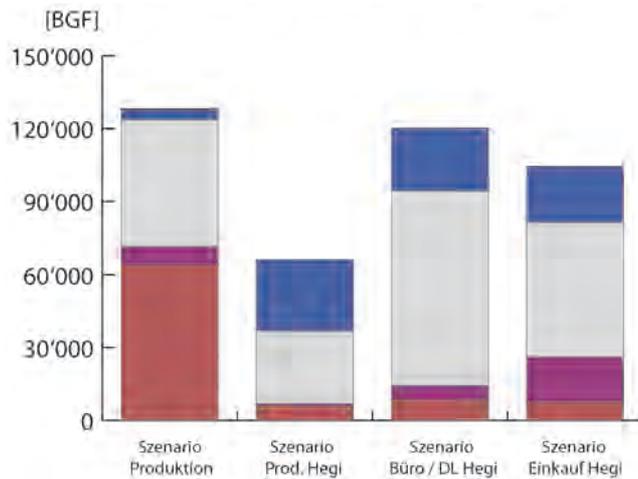
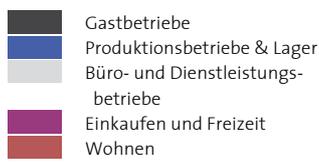
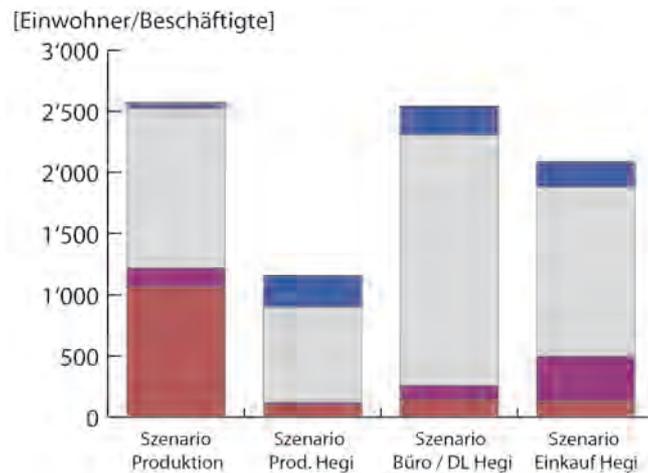
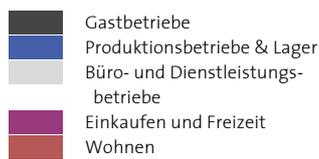


Abb. 27 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte Umfeld Hegi



Lediglich beim Szenario Produktion Hegi bleiben aufgrund der flächenintensiven Fabrikations- und Lagerhallen die Bruttogeschossflächen und entsprechend auch die Anzahl Beschäftigten vergleichsweise tief. Dieses Szenario ist aufgrund der Lagequalität der noch unüberbauten Flächen eher unwahrscheinlich und eigentlich auch weniger erwünscht. Im Umfeld der S-Bahnstation Hegi ist unabhängig von der künftigen Zonierung eine Verdichtung zu erwarten. Diese soll jedoch nicht in Richtung von reinen Dienstleistungsunternehmen oder gar Einkaufszentren erfolgen (wie sie die heutige Zonierung erlaubt), sondern in Richtung eines durchmischten städtischen Quartiers mit hochwertigen Grünräumen. Das Verkehrssystem muss dabei eine hohe Menge an Personen-

6.3 Revision Parkplatzverordnung

bewegungen verkräften. Ohne entsprechende Ausbauten der Infrastruktur und das MIV-Aufkommen begrenzende Massnahmen (reduzierte Parkplatzzahlen, Bewirtschaftung der Parkplätze, Fahrtenmodelle) kann die Verkehrsabwicklung der Siedlungsentwicklung nicht standhalten.

6.3.1 Ausgangslage und Ziele

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

Die bestehende ÖV-Erschliessungsqualität und die Konflikte aufgrund von Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz müssen im Rahmen der künftigen Planungs- und Bewilligungspraxis weit konsequenter mitberücksichtigt werden. Besonders dringlich sind Regelungen zu Verkehr und Parkierung in den beiden kantonalen Zentrumsgebieten Winterthur-Zentrum und Oberwinterthur/Grüze (und somit auch im Perimeter der Planungszone Neuhegi-Grüze).

Der Grosse Gemeinderat und der Bezirksrat verlangen vom Stadtrat, die Revision der Abstellplatzverordnung aus dem Jahr 1986 unverzüglich in die Wege zu leiten. Die öffentliche Mitwirkung im Sommer 2012 zum Entwurf der neuen Parkplatzverordnung führte zu einer regen Beteiligung und kontroversen Stellungnahmen. Der Verordnungsentwurf wurde aufgrund der Einwendungen und der kantonalen Vorprüfung überarbeitet und soll im Herbst 2013 dem Grossen Gemeinderat zur Beratung und Festsetzung überwiesen werden.“

6.3.2 Anwendung der städtischen Dienstanweisung (2011)

Solange keine rechtsgültige neue PPVO vorliegt, wird die Anzahl der Parkplätze nach der städtischen Dienstanweisung (2011) festgelegt. Diese gibt der Verwaltung klare Vorgaben in Bezug auf die Anwendung der Kantonalen Wegleitung, was die Gleichbehandlung aller Baugesuche gewährleistet. Mit der Dienstanweisung wurden bereits massgebende inhaltliche Weichen gestellt, um besser auf die Verkehrsprobleme als Folge der Zunahme des MIV – insbesondere auf den Hauptachsen – reagieren zu können. Die Inhalte der neuen Dienstanweisung sind im Wesentlichen in den Entwurf der PPVO übernommen worden.

6.3.3 ÖV-Güteklassenplan (Gebiet Neuhegi-Grüze)

Abb. 28 ÖV-Güteklassenplan
Basierend auf:
– Busfahrpläne Sommer 2012
– Bahnfahrpläne inkl. 4. Teilergänzung
– Hauptausrichtung Hauptbahnhof bzw.
Endhaltestelle Regiobus
– Durchschnittliches Kursintervall:
Montag bis Freitag, 6 – 20 Uhr

ÖV-Güteklassen



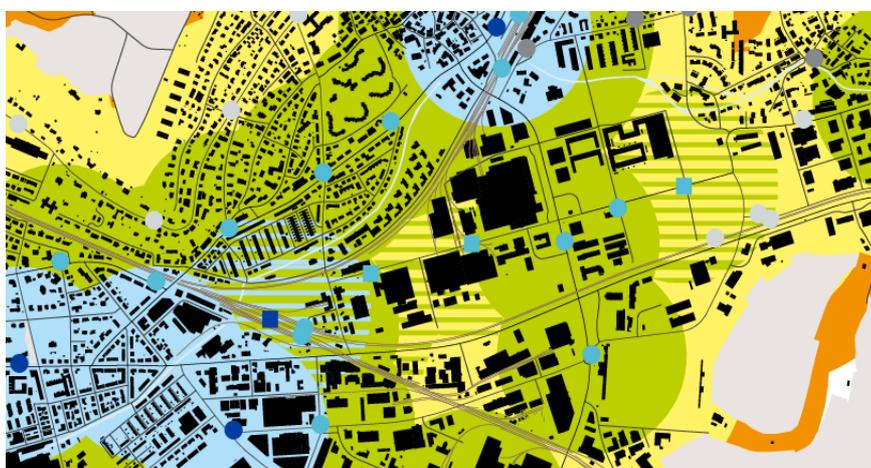
Haltestellenkategorien bestehenden Haltestellen



geplante Haltestellen



Die schraffierten Flächen berücksichtigen die geplanten Haltestellen.



Die ÖV-Güteklassen werden einheitlich nach kantonalen Vorgaben berechnet. Gemäss kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (Oktober 1997, Tabelle 2, Fussnote 1) sind geplante ÖV-Ergänzungen und vorgesehene Angebotsverbesserungen bereits mit zu berücksichtigen. Da im Entwicklungsgebiet grosse Investitionen in den ÖV vorgesehen sind, die eine deutliche Verbesserung der Erschliessung schaffen, ist deren Berücksichtigung zweckmässig. Bis die angestrebte ÖV-Erschliessung umgesetzt ist, sind als Übergangslösung die Anzahl Parkplätze gemäss heutiger ÖV-Erschliessung möglich (schraffierte Gebiete in der nachfolgenden Abbildung):

7 Ablauf und Mitwirkungsverfahren

7.1 Übersicht Gesamtablauf

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

Der Stadtrat hat die Umfeldplanungen Grüze und Hegi (jeweils Gestaltungsplan und die dazu gehörende Entwicklungsvereinbarung) im Mai 2012 als verbindliche Angebote an die beteiligten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verabschiedet. Die Verhandlungen dauerten etwas länger als erwartet und konnten für das Umfeld Hegi im Dezember 2012 mit den Unterschriften aller Beteiligten erfolgreich abgeschlossen werden. Die Verhandlungen für das Umfeld Grüze konnten Ende Februar 2013 zum Abschluss gebracht werden. Auch hier liegt eine von allen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern unterzeichnete Entwicklungsvereinbarung vor.

Im März 2013 wurde das Gesamtpaket Planungszone publiziert und öffentlich aufgelegt. Anschliessend erfolgte die Überarbeitung der Planungsunterlagen infolge der Einwendungen und der Vorprüfung des Kantons. Nun kann das bereinigte Gesamtpaket vom Stadtrat zuhanden des Grossen Gemeinderates verabschiedet werden.

Da eine rechtliche Vorwirkung der angestrebten Festlegungen (Änderungen der Nutzungsplanung, Anpassungen Baulinien, öffentliche Gestaltungspläne Grüze und Hegi) erst mit der Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat gegeben ist, wurde eine einjährige Verlängerung der ursprünglich bis Juli 2013 befristeten Planungszone notwendig.

7.2 Mitwirkung Öffentlichkeit

Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wurde vom Stadtrat am 6. März 2013 beauftragt, gestützt auf § 7 PBG das öffentliche Einwendungsverfahren und die Anhörung der neben- und übergeordneten Planungsträger durchzuführen und beim Kanton die Vorprüfung zu beantragen. Die öffentliche Vernehmlassung fand während 60 Tagen vom 18. März bis 24. Mai 2013 statt.

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

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

7.3 Bereinigung Einwendungen

Aufgrund der eingegangenen öffentlichen Einwendungen ergaben sich für den Perimeter des Gestaltungsplanes zwei grössere Anpassung:

- Die westliche Begrenzung des Geltungsbereichs sowie die Zonengrenze wurde aufgrund der mittlerweile erfolgten Ansiedlung des Europasitzes eines internationalen Unternehmens auf der benachbarten Parzelle angepasst und um zehn Meter nach Westen verschoben.
- Der Korridor für die Velobahn entlang der südlichen Begrenzung von Bau-
feld 1 (‘‘öffentliche Erschliessung Fuss-/Radweg’’) wurde von 5 auf 6.5 Meter verbreitert.

Sämtliche Einwendungen zum Gesamtpaket Planungszone aufgrund der öffentlichen Auflage sind detailliert im separaten Bericht ‘‘Planungszone Neuhegi-Grüze, Bericht zu den Einwendungen, Vorprüfung Kanton, Stellungnahme RWU’’ vom September 2013 aufgeführt.

7.4 Vorprüfung ARE

In der kantonalen Vorprüfung wurde festgehalten, dass die vorgesehenen dichten Mischnutzungen mit attraktiven Freiräumen in den Umfeldern der S-Bahn-Stationen das zukünftig zweite urbane Hauptzentrum Oberwinterthur/Neuhegi stärken. Damit werde das raumplanerische Anliegen einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach Innen unterstützt.

Aufgrund der Anträge der zuständigen Fachstellen ergaben sich aus der Vorprüfung für den Perimeter des Gestaltungsplanes folgende grössere Anpassungen:

- Der Raum für den Tunnelportalbereich der zukünftigen Zentrumserschliessung wurde im Plan und mit einer neuen Bestimmung im Text gesichert.
- Die Geltungsbereiche der Immissionsgrenzwerte (IGW) bzw. der Planungswerte (PW) wurden angepasst. In den Bestimmungen wurden Massnahmen gegenüber der Bahnlinie und der Ohrbühlstrasse aufgeführt.
- Anstelle der bisher in den Bestimmungen festgelegten AZ, wird für jedes Bau-
feld die maximal anrechenbare Geschossfläche (aGF) in m² festgelegt.
- Der Nichtionisierende Strahlung (NIS) Korridor wird als Hinweis eingezeichnet (1 Mikrottesla-Linie, Anlagegrenzwert).

Sämtliche Anträge zum Gesamtpaket Planungszone aus der Vorprüfung sind detailliert im separaten Bericht ‘‘Planungszone Neuhegi-Grüze, Bericht zu den Einwendungen, Vorprüfung Kanton, Stellungnahme RWU’’ vom September 2013 aufgeführt.

Grundlagen

Gesamtpaket Planungszone

- Erläuterungsbericht Planungszone Neuhegi-Grüze (Gesamtperimeter) vom 25. September 2013
- Genehmigungsdokument Kommunale Richtplanung, Gebiet Planungszone Neuhegi-Grüze
- Genehmigungsdokument Nutzungsplanung, Gebiet Planungszone Neuhegi-Grüze
- Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze
 - Bestimmungen vom 25. September 2013
 - Plan Erschliessung und Freiraum vom 25. September 2012
 - Plan Nutzung vom 25. September 2013
- Baulinienplan Neuhegi-Grüze (Planungszone) sowie Hegifeldstrasse vom 25. September 2013

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

- Gestaltungsplan Hegi:
 - Erläuterungsbericht vom 25. September 2013
 - Bestimmungen vom 25. September 2012
 - Situationsplan vom 25. September 2012

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

Wichtige Grundlagen

- Entwicklungsstrategie Oberwinterthur, Juni 2007
- Lärmgutachten nach LSV, Gestaltungsplan Hegi, mühlebach partner ag, Dezember 2012
- Positivplanung Stark Verkehrserzeugende Nutzungen – Eignungsgebiete, Strategien und Umsetzungsmöglichkeiten vom Januar 2011
- Positivplanung Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) – Bericht zu den städtischen Eignungsgebieten und den Resultaten der Vernehmlassung vom 21. März 2012
- Rahmenplan Neuhegi, Stand Februar 2010
- Synthesebericht Planungsverfahren Umfeld S-Bahn-Station Hegi, März 2010

Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

aGF	anrechenbare Geschossfläche
BL	Baulinie
BZO	Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur
ES	Lärmempfindlichkeitsstufe
GSchV	Gewässerschutzverordnung
IGW	Immissionsgrenzwert
KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
LSV	Lärmschutzverordnung
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPL	Massnahmenplan Luftreinhaltung
NIS	Nichtionisierende Strahlung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
PPVO	Parkplatzverordnung
PW	Planungswert
ROK	Raumordnungskonzept
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
sGVK	städtisches Gesamtverkehrskonzept
SVN	Stark verkehrserzeugende Nutzungen

Anhang

Stadt Winterthur

Öffentlicher Rahmengestaltungsplan Umfeld Hegi

Erläuterungsbericht

A1 Richtlinie für Mobilitätskonzepte

A1 Richtlinie für Mobilitätskonzepte

Anhang 1 zum Erläuterungsbericht Parkplatzverordnung; Richtlinie Mobilitätskonzept Winterthur

Anhang 1: Richtlinie für Mobilitätskonzepte

Arbeitsgrundlage gestützt auf die PPVO-W

Zweck Mobilitätskonzepte

Bessere Abstimmung aller Verkehrsteilnehmenden dank Mobilitätskonzepten

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

Einsatzmöglichkeiten von Mobilitätskonzepten

Der Stadtrat kann den Einsatz von Mobilitätskonzepten in bestimmten Situationen verlangen

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

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

Pflichtinhalt von Mobilitätskonzepten

Im Sinne eines Qualitätscontrollings sollten Mobilitätskonzepte mindestens die angeführten Aspekte behandeln

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

Thema	Mögliche Inhalte / Aussagen zu...
1. Erarbeitung durch Fachperson	<i>Erarbeitung Mobilitätskonzept durch ausgewiesene Fachperson erforderlich</i>
2. Ziel, Zweck und Zuständigkeit (a)	<p><i>Ziele wie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Höchstmögliche Benutzung des ÖV's und LV's</i> – <i>Induzierter Verkehr auf Kapazitätsreserven des Strassenverkehrs abstimmen</i> – <i>weitere (je nach lokalen Anforderungen)</i> <p><i>Zuständigkeiten:</i> <i>Bauherrschaft erstellt und betreibt Mobilitätskonzept (inkl. Controlling, Monitoring)</i></p>

¹⁰ PP = Parkplätze, Abstellplätze für Personenwagen

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

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

¹² PPVO-W = Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, Parkplatzverordnung Winterthur

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

12. Monitoring (f)	<i>Erstellungspflicht Monitoringkonzept mit</i> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung Parkplätze für Kunden / Beschäftigte - Ein- und Ausfahrten der Anlagen - Überprüfung Verkehrssituation im Umfeld - Messgrößen / Art der Erhebung - Periodizität - Erhebung durch wen - Berichterstattung, Information - Vergleich mit Ziel- / Grenzwerten
13. Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)	<i>Auffistung möglicher (planerischer, rechtlicher oder organisatorischer) Massnahmen, welche ergriffen werden können / müssen, wenn Monitoring zeigt, dass Ziele nicht erreicht werden</i>
14. Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)	<i>Gründe für Sanktionen: ... zeigt das Monitoring, dass die Wirkung des Mobilitätskonzeptes nicht ausreicht, Zuständigkeiten festlegen Mögliche Sanktionen (muss / kann-Regelungen):</i> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Parkplatzgebühr für Mitarbeitende - Erhöhung Parkplatzgebühr mit Lenkungswirkung für Besucher und Kunden - Abgabe pro zusätzliche Fahrt (bei Fahrtenmodellen) - Einführung einer Ausfahrtdosierung - Erhöhung Anreize zur Benützung ÖV - Betriebsbeitrag an ÖV-Erschliessung

Rechtliche Sicherung von Mobilitätskonzepten

Im Rahmen
 ...von Sondernutzungsplänen
 ... des Baubewilligungsverfahrens
 als Eintrag im Grundbuch

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

Zuständigkeiten

Thema	Zuständigkeit
Erstellung Mobilitätskonzept (inkl. Controlling, Monitoring)	Bauherr-/ Grundeigentümerschaft beauftragt ausgewiesene Fachplaner
<i>Begleitung Mobilitätskonzept durch Stadt Winterthur</i> <ul style="list-style-type: none"> - Vertretung gegenüber Bauherr- / Grundeigentümerschaft - fachliche Inputs (z.B. Zusammenspiel Parkplatz-Angebot und Nachfrage, Parkplatzbewirtschaftung, planerische/rechtliche/organisatorische Massnahmen sowie Sanktionen wenn Ziele nicht erreicht werden) - Beizug anzuhörender städtischer Stellen 	Amt für Städtebau, Raum- und Verkehrsplanung

Impressum

Stadt Winterthur

Öffentlicher Rahmengestaltungsplan Umfeld Hegi

Erläuterungsbericht

Stadt Winterthur

Beat Odinga AG

Beat Odinga

PLANAR AG für Raumentwicklung

Bruno Hösli

pool Architekten

Raphael Frei

Schneider Studer Primas GmbH

Urs Primas

Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten

Lukas Schweingruber

Strittmatter Partner AG

Armin Meier, Adrian Cadosch

519.001:13:300:Bericht:Bericht_Hegi_130919.docx