

Öffentlicher Gestaltungsplan Umfeld Grüze

Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

25. September 2013



Inhalt

	Management Summary	4
1	Einleitung	6
1.1	Planungszone Neuhegi-Grüze	6
1.2	Zukunftsbild / städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK	7
1.4	Workshopverfahren	10
1.5	Langsamverkehrskonzept	11
2	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	13
2.1	Kantonale Richtplanung	13
2.2	Regionale Richtplanung	13
2.3	Kommunale Richtplanung	14
2.4	Kommunale Nutzungsplanung	15
2.5	Vorgaben Lärmschutz	16
2.6	Vorgaben Hochwasserschutz	17
3	Städtebauliches Konzept	18
3.1.	Gesamtkonzept	18
3.2.	Querung Grüze	18
3.3.	Hochhäuser	19
3.4.	Die einzelnen Baufelder	20
3.5	Freiräume, Beschrieb unterschiedliche Funktionen im Gesamtkontext	23
3.7	Etappierung	26
4	Formelles	28
4.1	Sondernutzungsplanung	28
4.2	Gestaltungsplan und öffentlich-rechtliche Verträge	28
4.3	Sistierter Quartierplan	29
4.4	Einbettung in Gesamtpaket Planungszone	29
5	Erläuterungen zum Gestaltungsplan	30
5.1	Zweck	30
5.2	Bestandteile und Geltungsbereich	30
5.3	Qualitätssicherung	31
5.5	Vereinbarung	31
5.6	Besitzstandsgarantie	32
5.7	Nutzweise	34
5.8	Ausnützung	35
5.9	Grundmasse	35
5.10	Gestaltung der Bauten	36
5.11	Umgebungsgestaltung	36
5.12	Erschliessung	37
5.14	Ver- und Entsorgung	40
5.15	Massnahmen Lärmschutz	40
5.16	Altlasten	42
5.17	Schutz vor nicht ionisierender Strahlung NIS	42
5.18	Gewässer	43
5.19	Störfallverordnung	44

5.20	Schulraum, Kindergarten, Hort	45
6	Abstimmung Siedlung und Verkehr	46
6.1	«Stellschrauben» Verkehr	46
6.2	Stark Verkehrserzeugende Nutzungen	47
6.3	Revision Parkplatzverordnung	47
7	Ablauf Mitwirkungsverfahren	49
7.1	Übersicht Gesamtablauf	49
7.2	Mitwirkung Öffentlichkeit	49
7.3	Bereinigung Einwendungen	50
7.4	Vorprüfung ARE	50
	Grundlagen	51
	Abkürzungen	53
	Anhang	54

Lesehilfe

→ Verweis auf Textstelle / Abbildung in diesem Dokument

→ → Verweis auf externes Dokument

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 online unter:

www.planungszone-ausstellung.ch

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau

Inhalt / Redaktion:

Michael Boogman, Projektleiter Beratung und Entwicklung

Peter Baki, Leiter Raumplanung

Bearbeitung:

Strittmatter Partner AG, St. Gallen

pool Architekten, Zürich

Schneider Studer Primas Architekten, Zürich

Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich

Beat Odinga, Uster

Metron Verkehrsplanung, Brugg

Winterthur, September 2013

Management Summary

Umfeld Bahnhof Grüze 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 um den Bahnhof Grüze zu einem dichten, durchmischten städtischen Zentrum entwickeln soll. In Übereinstimmung mit diesen Vorgaben ist im Zukunftsbild der Stadt Winterthur für das Jahr 2030 vorgesehen, im Umfeld des Bahnhofs Grüze eine ausgewogene Mischnutzung von Wohnen und Arbeitsplätzen anzustreben. Zusammen mit den S-Bahnstationen Hegi und Oberwinterthur wird der Bahnhof Grüze den Schwerpunkt des künftigen zweiten urbanen Zentrums bilden. Kernelement der angestrebten Entwicklung ist das Brückenprojekt «Querung Grüze» als Bestandteil des künftigen ÖV-Hochleistungskorridors. Die Busbrücke soll als künftiger Bahnhofsplatz mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet und zum Katalysator für die weitere Entwicklung im Gebiet werden.

Eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele im Umfeld Grüze ist eine städtebauliche und freiräumlich attraktive Gestaltung, spezifische Nutzungsmischungen sowie die angesprochene sehr gute verkehrliche Anbindung.

Vorliegender Gestaltungsplan Umfeld Grüze als Resultat mehrjähriger Planungen

Das städtebauliche Konzept für das Umfeld Bahnhof Grüze wurde in einem längeren mehrstufigen Planungsverfahren in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie der SBB Infrastruktur erarbeitet. Parallel zu den drei Workshops mit Beteiligung der Grundeigentümerschaften, der SBB Infrastruktur sowie Fachleuten aus der Verwaltung (Amt für Städtebau, Stadtentwicklung, Immobilien, Stadtbus) hat das Planungsteam (pool Architekten, Zürich/Schneider Studer Primas Architekten, Zürich / Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich / Metron Verkehrsplanung, Brugg / Beat Odinga, Uster) Entwicklungsszenarien erarbeitet. Die Themen Städtebau, Landschaftsarchitektur, Wertschöpfung und Verkehr wurden dabei vertieft, in den Workshops diskutiert und in ihrer Stossrichtung beschlossen. Basierend auf dieser Grundlage wurde der vorliegende Gestaltungsplan Umfeld Grüze erarbeitet.

Die geplante Anpassung der Bau und Zonenordnung BZO sieht im Perimeter Umfeld Grüze eine wesentlich höhere Dichte vor. Diese Dichte soll verträglich umgesetzt werden, was nur möglich ist, wenn die geplante Infrastruktur hohen Ansprüchen genügt. Insbesondere sollen im Umfeld Grüze mehrere attraktive Plätze und Pärke geschaffen werden. An der Frauenfelderlinie der SBB besteht die Option, mittel- bis langfristig einen zusätzlichen Perron (Grüze Nord) zu schaffen, welcher den Umsteigeknoten Bahnhof Grüze weiter stärkt. Diese Option wurde berücksichtigt und ist mit dem vorliegenden Gestaltungsplan kompatibel.

Ergänzende Entwicklungsvereinbarung regelt Landabtretungen und Finanzierung der Infrastrukturen

Ergänzend zum Gestaltungsplan wurde an Stelle eines Quartierplans eine öffentlich-rechtliche Entwicklungsvereinbarung zwischen der Stadt und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern abgeschlossen. Im Gegenzug zur vorgesehen Umzonung verpflichteten 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 Regelung einvernehmlich getroffen werden kann und kein aufwändiges und langwieriges Quartierplanverfahren nötig ist. Kommt die Vereinbarung definitiv zu stande, kann der sistierte Quartierplan (im Bereich südlich des Bahnhofs Grüze) abgeschrieben werden.

Als erste Stufe wurde im Februar 2013 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 öffentlicher 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 Grüze als Bestandteil eines Gesamtpaketes

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan Umfeld Grüze und der Entwicklungsvereinbarung wird das konsolidierte, städtebauliche Konzept grundeigentümergebunden gesichert. Der Gestaltungsplan verfeinert die Aussagen der Bau- und Zonenordnung und schafft zusammen mit den angestrebten Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung (Verankerung der Querung Grüze, Anpassungen der Fuss- und Radwege, Umzonungen, etc.) die Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der vorliegenden Planungen, im Sinne der Eigentümerinnen und Eigentümer wie auch der Öffentlichkeit.

1 | Einleitung

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.

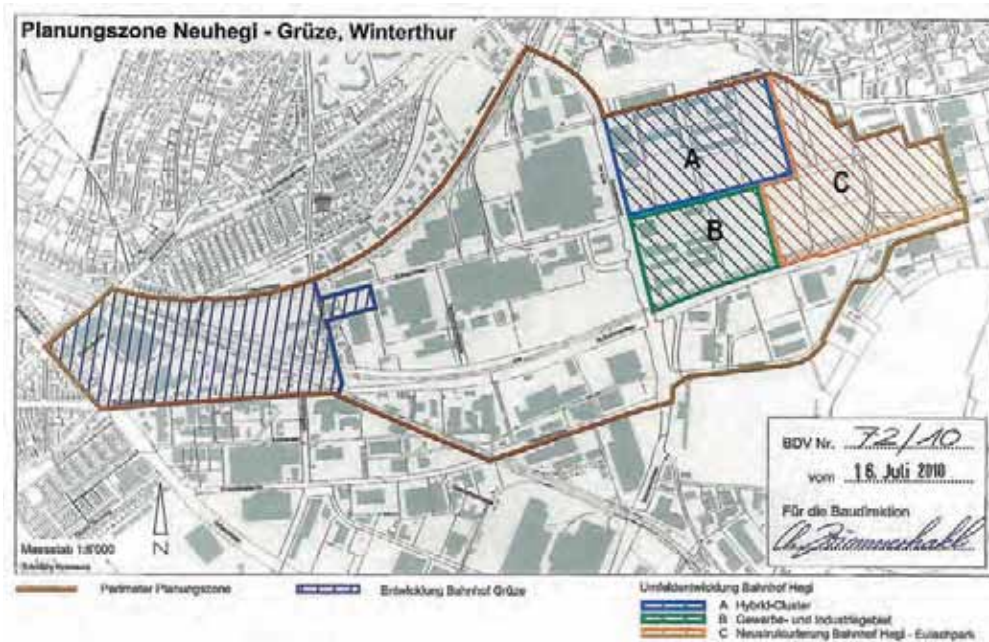
Der Stadtrat hat von Beginn weg eine Kooperation mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern bei den anstehenden Arbeiten angestrebt, dies mit der notwendigen Gewichtung der öffentlichen Interessen.

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 Grüze wurden im Festsetzungsbeschluss wie folgt definiert:

- Im Interesse einer langfristigen Weiterentwicklung des Gebiets einerseits als attraktiver 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 zu ausarbeiten.



Perimeter Planungszone gemäss Verfügung Baudirektion

— Damit der Bahnhof Grüze seine Funktion als Kern eines aufstrebenden Stadtteils sowie als zweitwichtigster Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Winterthur wahrnehmen kann, ist auch dessen Umfeld bezüglich Hochbauten, Freiräumen und öffentlichen Räumen entsprechend zu entwickeln. Für eine leistungsfähige Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Neuhegi-Grüze und Stadtzentrum sind neue Achsen zu suchen. Die notwendigen Raumsicherungen für Infrastrukturen und Freiräume sind vorzunehmen.

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Planungsprozess wurde der Perimeter Umfeldentwicklung Grüze angepasst: Die Grundstücke der Firmen Maag und Geilinger sind aufgrund der von ihnen geäusserten langfristigen Entwicklungsabsichten nicht Bestandteil des Gestaltungsplans Grüze.

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 erwähnte Perimeter westlich der Eulach im Umfeld Grüze

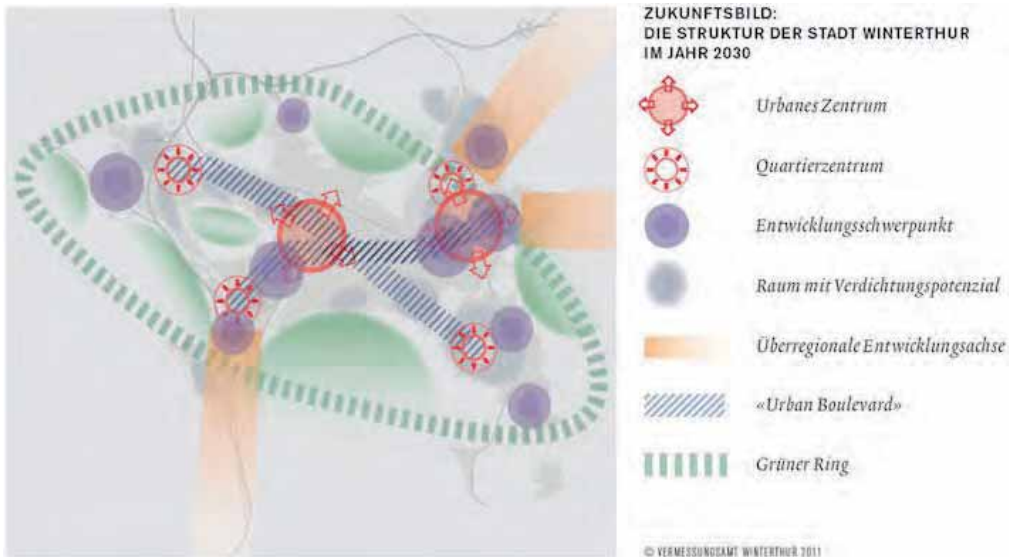
1.2 Zukunftsbild / städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK

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.



Zukunftsbild: Struktur der Stadt Winterthur 2030

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 Mischung 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.

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 (Zentrumserreichung Neuhegi-Grüze) möglichst direkt zum Anschluss Oberwinterthur auf die A1.



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.

Mehr Arbeitsplätze trotz Reduktion der Industriezone

Das Potenzial von Arbeitsplatzzonen 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.

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 Flächenpotentiale zur Ansiedlung einer grösseren Anzahl an Arbeitsplätzen, als gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung zu erwarten wäre geschaffen (vgl. nachfolgende Tabelle). Die Ausschöpfung aller Flächenpotentiale ermöglicht im Gebiet der Planungszone, zurückhaltend berechnet, insgesamt ca. 10 000 Arbeitsplätze und ca. 4 000 Einwohnerinnen und Einwohner.

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. 710 000 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	—	ca. 150 000 m ²	ca. 75 000 m ²
Total zwingend für Arbeitsplätze verfügbar	—		ca. 690 000 m²

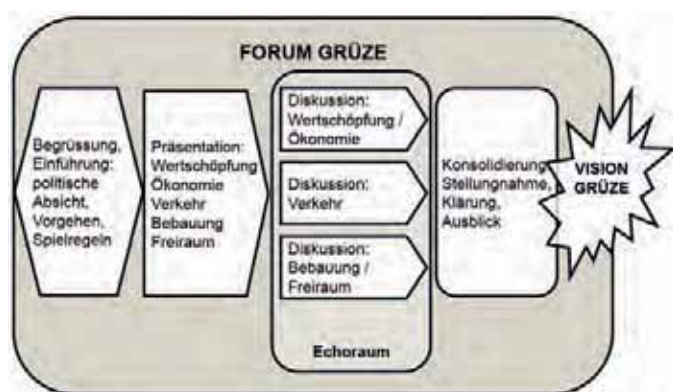
Tabelle Flächen für Arbeitsplätze

Für das Gebiet Umfeld Grüze wird von folgenden Zahlen ausgegangen: ca. 1500 Arbeitsplätze und ca. 950 Einwohnerinnen und Einwohner. Je nachdem, welche Grundannahmen (z.B. Fläche pro Beschäftigte) getroffen werden, kann die Anzahl Arbeitsplätze sehr unterschiedlich ausfallen.

1.4 Workshopverfahren

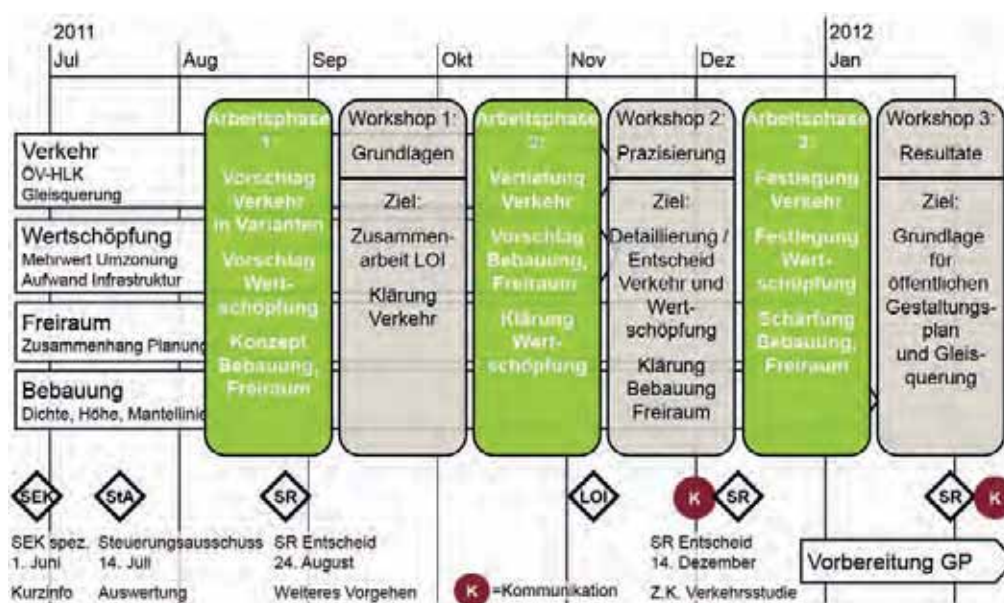
Vor dem Hintergrund des «Zukunftsbildes» (→ Kapitel 1.2) und des herausragenden Potenzials des Bahnhofs Grüze als Kern eines zweiten städtischen Pols, wurde insbesondere unter den Aspekten Städtebau, Nutzung und Raumsicherung für Verkehrsinfrastrukturen und Freiräume, eine gesamthafte vertiefte Planung des erweiterten Umfelds gemacht.

Auf der Basis der daraus hervorgegangenen Verkehrsvorgaben wurden unterschiedliche Entwicklungsszenarien für das Umfeld des Bahnhofs Grüze ausgearbeitet und am «Forum Grüze» am 5. April 2011 gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümerschaften diskutiert. Aufgrund der Auswertung der Diskussionen und Rückmeldungen erfolgte die notwendige Vertiefung, um die Planungsinstrumente festlegen zu können (Zonierung, Baulinien, Gestaltungsplan etc.). Zudem wurde die Grundlage für die weitere Projektierung der Gleisquerung geschaffen. Die Verteilung des Infrastrukturaufwands und der Mehrwerte durch vorgesehene Umzonungen musste ebenfalls geregelt werden.



Schema Forum Grüze,
4. April 2011

Zu diesem Zweck wurde ein Workshopverfahren mit drei Workshops (26. September und 21. November 2011, 4. April 2012) durchgeführt. Teilnehmende waren Vertretende des Stadtrats, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, SBB Infrastruktur sowie Fachleute aus der Verwaltung (Amt für Städtebau, Stadtentwicklung, Immobilien, Stadtbus) und externe Fachleute. Das nahe Quartier wurde vertreten durch die Quartierentwicklung, den Präsidenten des Quartiervereins Grüze sowie die direkte Nachbarschaft.



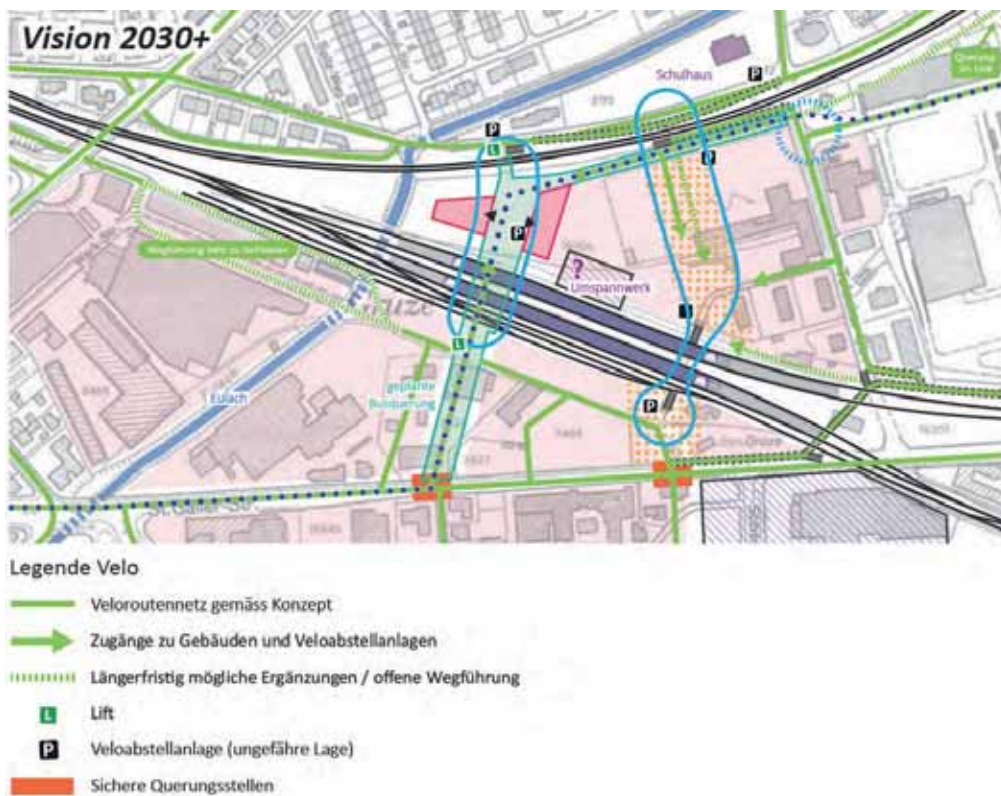
Schema Workshopverfahren
Grüze

In einem iterativen Prozess mit externen Fachplanenden aus den Bereichen Architektur-Städtebau, Landschaftsarchitektur, Wertschöpfung und Verkehr wurden in Arbeitsphasen zwischen den Workshops Szenarien einer zukünftigen Entwicklung erarbeitet. Die so erarbeiteten Lösungen wurden in den nächsten Workshop eingespielt und diskutiert. Die Resultate wurden anschliessend in Steckbriefen je Grundstück festgehalten und mit den Betroffenen bereinigt. Für den abschliessenden Workshop wurden die Planungsinhalte wieder zusammengeführt und somit die Grundlage für den vorliegenden Gestaltungsplan, die Entwicklungsvereinbarung mit den Grundeigentümer/innen sowie für die weitere Planung des Brückenprojekts «Querung Grüze» geschaffen.

1.5 Langsamverkehrskonzept

Winterthur ist eine führende Velostadt. Das städtische Gesamtverkehrskonzept bzw. das Agglomerationsprogramm 2. Generation beinhalten verschiedene Massnahmen für den Veloverkehr. Bei der Entwicklung des Umfelds Grüze zur Verkehrsdrehscheibe wird grosser Wert auf eine gute Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr gelegt. Ergänzend zu den Resultaten aus dem Workshopverfahren (→ Kapitel 1.4) wurde mit der Studie «Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung» speziell die Attraktivität der Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr vertieft betrachtet und entsprechende Massnahmen definiert.

Das erarbeitete Konzept zeigt auf, welche Massnahmen für die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zum und vom Bahnhof Grüze und für die Durchquerung des Gebiets sinnvoll sind. Zudem wird im gesamten Fuss- und Velowegnetz rund um den Bahnhof Grüze auf Schwachstellen und Verbesserungspotenziale hingewiesen. Dabei stehen die Vernetzung der Quell- und Zielgebiete, die Anbindungen an das bestehende Velowegnetz, die Bedürfnisse der schnellen Veloverbindungen (Velobahnen) sowie die Querung der Geleise im Vordergrund.



Vision 2030+, Velowegnetz

Die Erarbeitung des Konzepts erfolgte breit abgestützt. Neben städtischen Stellen wurden die SBB, Pro Velo, Fussverkehr Schweiz sowie Architekten und Landschaftsarchitekten des Planungsteams «Umfeld Grüze» mit einbezogen.

Zentrale Massnahmen aus dem Konzept sind:

- Optimierung der Busbrücke für den Ziel- und Quellverkehr aus allen Richtungen.
- Neue vordringliche Veloquerungen beim Bahnhof Grüze (Bahnlinien Richtung St. Gallen und Tösstal) und mittelfristige im Bereich des Bahnübergangs Talacker (Bahnlinien Richtung Frauenfeld) mit groben Kostenschätzungen.
- Empfehlungen zur Sicherung und zum Ausbau der Veloparkierung.
- Weitere Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs im Gebiet rund um den Bahnhof Grüze.

Die Resultate der LV-Studie →→ Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung sind in den Plan und die Bestimmungen dieses Gestaltungsplans eingeflossen und in → Kapitel 5.12 Erschliessung beschrieben.

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 (Kapitel 2.1) 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.

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 Potentiale zur Ansiedlung einer grösseren Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen, als gemäss aktueller Bau- und Zonenordnung möglich wäre. Die Massnahmen zielen darauf ab, den Standort Neuhegi-Grüze und damit das zukünftige zweite urbane Zentrum als Wirtschaftsstandort zu stärken (→ Kapitel 1.3):

- Das Potenzial von Arbeitsplatzzonen kann nicht nur anhand 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 Änderungen regionaler Richtplan

Die Planungen im Umfeld Grüze bedingen folgende überkommunale Änderungen, welche der RWU im Rahmen der laufenden Revision des Regionalen Richtplans beantragt werden:

- Die Querung Grüze (als Bestandteil des ÖV-Hochleistungskorridors) wird als direkte Verbindung von der St. Gallerstrasse über die Geleise der SBB zur Sulzerallee neu festgesetzt.
- Der Planeintrag Anschlussgleis «Winterthur Grüze, Sulzerareal, südlicher Teil, geplant» wird gestrichen.
- Es sind übergeordnete Velobahnen entlang den Geleisen geplant. Eine neue Bahnunterquerung beim Bahnhof Grüze stellt den Anschluss von Neuhegi Richtung Stadtzentrum sicher.
- Mit der Ergänzung des Wegnetzes rund um den Bahnhof Grüze wird dessen Zugang für den Fussverkehr verbessert.

2.3 Kommunale Richtplanung

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

- Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Grüze wird entsprechend der angestrebten Mischnutzung dem «Baugebiet für Wohnen und /oder Arbeiten, Öffentliche Bauten» zugewiesen.
- Der geplante regionale Radweg Querung St. Gallerbahnlinie im Bereich Bahnstation Grüze wird in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Studie «Bahnhof Grüze – Fuss-

und Veloverkehrskonzept und Veloquerung» präzisiert. Der Eintrag soll statt durch die bestehende Bahnunterführung neu in der Verlängerung der Talackerstrasse geführt werden. Im regionalen Richtplan ist diese Linienführung bereits so enthalten.

- Zur Sicherung der Erreichbarkeit der neuen Querung Grüze mit Bushaltestellen und Peronzugängen (ÖV-Drehscheibe) wird ein neuer geplanter Fuss- und Wanderweg eingetragen. Dieser führt von der Hegistrasse über die Busbrücke und südlich der St. Gallerstrasse möglichst direkt weiter zum immer intensiver genutzten Gebiet «Deutweg».
- Das kommunal bezeichnete Gebiet mit Gleisanschluss südlich Bahnstation Grüze (kommunal, bestehend) wird aufgehoben.

2.4 Kommunale Nutzungsplanung

2.4.1 Änderungen Zonenplan

Die nachfolgend ausgeführten Änderungen des Zonenplans resultieren direkt aus der Umfeldplanung Grüze (Gestaltungsplan):

- Alle Baufelder werden der Zentrumszone Z6 mit Gestaltungsplanpflicht zugewiesen. Die Gestaltungsplanpflicht über den gesamten Perimeter wird in Form des vorliegenden öffentlichen Gestaltungsplans Umfeld Grüze umgesetzt. Der Grüzespitz wird der Erholungszone E2 zugewiesen.
- Gemäss der bestehenden Praxis verbleibt das Gelände des bestehenden Freiverlads der SBB (Betriebsareal SBB, Güterumschlag, Bahnanlagen) in der Reservezone R.

2.4.2 Gewässerabstandslinie Areal Gelatine

Auf dem Gelatine-Areal besteht eine Gewässerabstandslinie (GAL), die jedoch nicht durchgehend ist und näher an der Eulach liegt als der Baubereich gemäss dem Gestaltungsplan. Die Lücke wird geschlossen und die GAL deckungsgleich mit dem Baufeld des Gestaltungsplans durch das bestehende Gebäude gelegt. Das Gebäude geniesst Bestandesgarantie. Die neue GAL kommt nur bei Neubauten zum Tragen, die den vergrösserten Abstand einhalten müssen.

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

2.4.3 Änderungen Baulinien

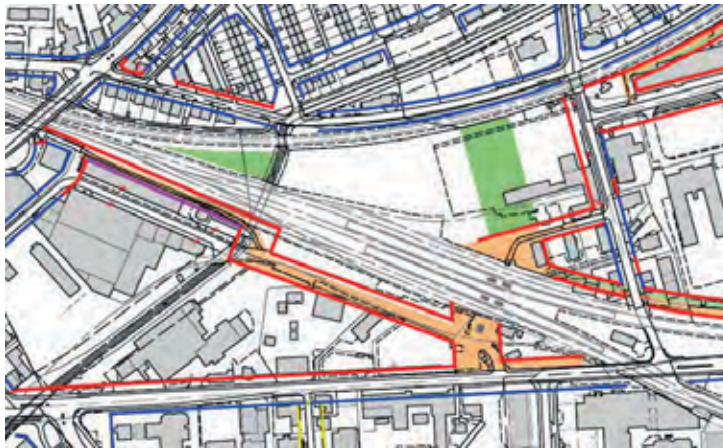
Mit den Baulinienänderungen wird der Raumbedarf für die Infrastrukturanlagen im kommunalen öffentlichen Interesse (basierend auf den entsprechenden Richtplaneinträgen) langfristig gesichert. Mit dem Festlegen von Baulinien erhalten sowohl die Stadt als auch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer 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 Grüze wird durch folgende Baulinienänderungen tangiert:

- Für die Erstellung eines direkten Bahnhofszugangs werden westlich der Talackerstrasse die Baulinien in einem Abstand von 10 m zur Interessenlinie bis zum «Bahnhofplatz

Nord» weitergeführt.

- Beidseitig des Bahnhofs werden die geplanten Bahnhofplätze mit Baulinien gesichert.
- An der St. Gallerstrasse (Bereich Bahnhof Grüze) wird die nördliche Baulinie leicht Richtung Strasse verschoben und mit dem Gestaltungsplan in Übereinstimmung gebracht. Es verbleibt ein Baulinienabstand von 25.5 m. Zur Raumsicherung für die geplante Velounterführung bei der St. Gallerstrasse wurde der Baulinienkorridor beim Bau Feld 9 um 2,5 m erweitert. Die Velobahn-tauglichkeit ist somit gewährleistet.

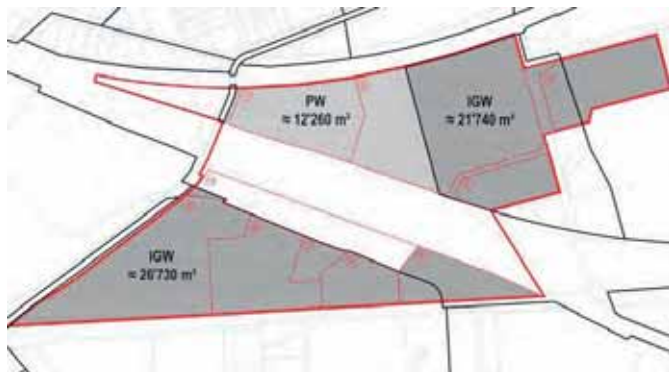


Verkehrsbaulinien
(blau: rechtskräftig,
rot: projektiert)

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 Ausschlei-



Lärmgrenzwerte Grüze:*

Belastungsgrenzwerte dB(A) nach LSV

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

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

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

Inwieweit diese Vorgaben (Planungswert/Immissionsgrenzwert, ES III) eingehalten werden bzw. welche Massnahmen aufgrund von Überschreitungen ergriffen werden müssen, wird in → Kapitel 5.15 Massnahmen Lärmschutz behandelt.

2.6 Vorgaben Hochwasserschutz

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

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



Hochwassergefährdung (Gefahrenkarte 2001)
■ Hinweissbereich
■ Gebotsbereich

3 | Städtebauliches Konzept

3.1. Gesamtkonzept

Das Planungsgebiet Umfeld Grüze stellt den westlichen Abschluss von Neuhegi dar und ist von grosser Bedeutung für die Verknüpfung der angrenzenden Stadtteile mit dem Entwicklungsgebiet und untereinander. Das städtebauliche Konzept definiert eine bauliche und freiräumliche Grundstruktur, welche den Ausbau eines leistungsfähigen ÖV-Knotens ermöglicht, diesen seiner Bedeutung entsprechend markiert und die Vernetzung zwischen den angrenzenden Quartieren verbessert.

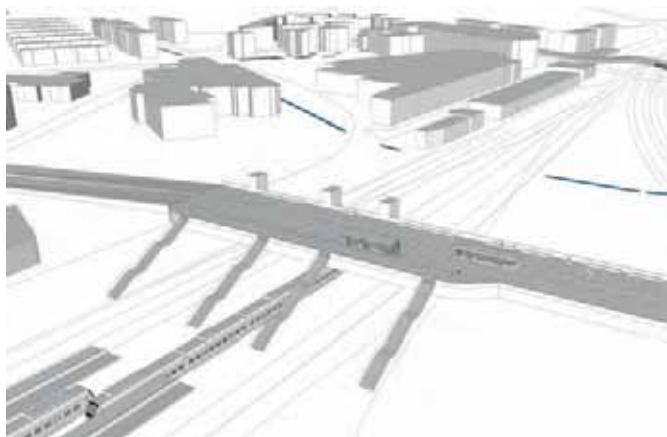


Übersicht Grüze ab 2020
Blickrichtung Osten

Das bedürfnisabhängig etappierbare Konzept ermöglicht eine dichte, städtische Bebauung des Planungsgebietes. Zugleich sichert es die Voraussetzungen für die Anlage hochwertiger Freiräume, welche die neuen Verbindungen quer zu den Geleisesträngen begleiten und die Freiraumstruktur des Entwicklungsgebietes Neuhegi vervollständigen.

3.2. Querung Grüze

Der Ausbau der Quartiervernetzung quer zu den Geleisen stützt sich auf drei Massnahmen: Eine Ausweitung und Aufwertung der Flussufer stärkt die Eulach als primäre, topografische Orientierungslinie. Eine Gleisquerung in Form einer Brücke für Bus und Langsamverkehr erschliesst den ÖV-Knoten und wird zum zentralen Identifikationspunkt des Planungsgebietes. Der Ausbau der Gleisunterquerungen im Osten ermöglicht eine zweite Langsamver-



Busbrücke Grüze

kehrsverbindung in Querrichtung und erschliesst im Endausbau den Grüzepark als zentralen Freiraum.

Das zentrale Brückenbauwerk spannt von der St. Gallerstrasse bis zur Hegistrasse. Es bedient die Perrons des heutigen Bahnhofs Grüze und ermöglicht zugleich die Erschliessung einer zukünftig denkbaren neuen Haltestelle an der Bahnlinie Richtung Frauenfeld. Begleitende Bauten markieren die Gleisquerung und interpretieren die Brücke als städtischen Raum. Der erhöhte Brückenplatz wird zum zentralen Umsteigepunkt.

3.3 Hochhäuser

In den Umfeldern der Bahnstationen Grüze und Hegi werden die planerischen Möglichkeiten zur Realisierung von vier unterschiedlichen hohen Hochhäusern an orts- und städtebaulichen Schlüsselstellen geschaffen. Die beiden Umfeldern haben eine grosse ortsbauliche Bedeutung:

- Westlicher und östlicher Abschluss des Entwicklungsgebiets;
- Verknüpfung der angrenzenden Stadtteile mit dem Entwicklungsgebiet;
- Standorte mit 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:

- Qualitätsvolle Freiräume zum Aufenthalt und zur Erholung;
- Städtebauliche Merkmale zur Orientierung;
- Sichtbarkeit der wichtigen Orte aus grösserer Distanz durch Hochpunkte;
- Sichtachsen mit interessanten Perspektiven.

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

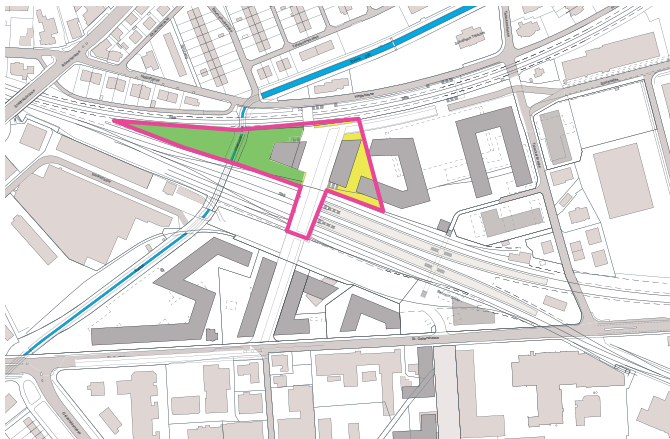
Im Umfeld Grüze sind drei Hochhausstandorte vorgesehen. Die drei Hochhäuser werden aus unterschiedlichen Perspektiven verschieden wahrgenommen. Von der Sulzerallee her kommend wirken diese als Gruppe, welche eine räumliche Staffelung bis zum Endpunkt bei der Busbrücke darstellen. Der Blick wird dadurch über die Achse der Sulzerallee hinaus bis zum eigentlichen ÖV-Knoten gelenkt. Vom Bahnhofplatz Grüze Süd gesehen, markieren linkerhand die beiden Hochhäuser auf dem Baufeld 1 den Umsteigepunkt von Bahn auf Bus, während rechts die Verbindung nach Norden über den neuen Grüzepark sichtbar wird. Auf dem Brückenplatz bilden die Hochhäuser den nördlichen Brückenkopf und erzeugen damit einen lebendigen urbanen Ort unmittelbar beim fürs Quartier wichtigen Busbahnhof. Die erhöhte Lage der Fussgängerebene eröffnet spannende Perspektiven in die Umgebung und hilft dem Ankommenden bei der Orientierung. Das auf dem Baufeld 1 stehende höchste Gebäude bildet an der Stelle, wo sich die Geleise Richtung Hauptbahnhof Winterthur vereinen, den Endpunkt des Entwicklungsgebiets Neuhegi-Grüze.

3.4. Die einzelnen Baufelder

SBB 1 (nordwestlicher Teil der Parzelle 216305)

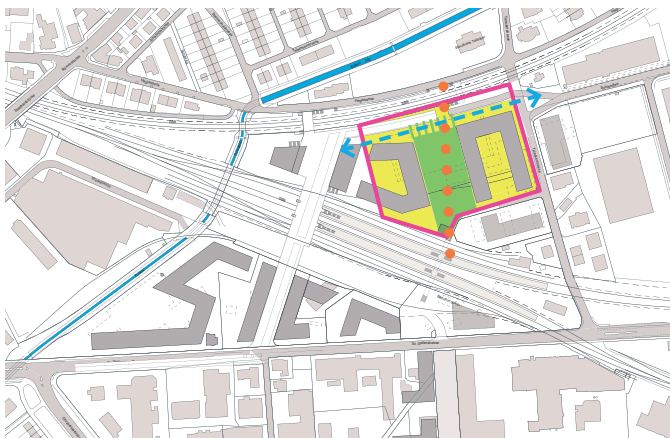
Die beiden Hochhäuser markieren eine Schlüsselstelle im Stadtgefüge von Winterthur. Sie fassen die Gleisquerung und bilden den westlichen Abschluss des Entwicklungsgebietes Neuhegi. Zusammen definieren sie den neuen, erhöht auf Niveau der Gleisquerung gelegenen Brückenplatz. Sie begleiten die Richtungsänderung vom Brückenbauwerk zur Hauptrichtung der Sulzerallee und die Fortsetzung der Gleisquerung Richtung Norden. Sie bilden zusammen mit der Bebauung im westlichen Teil des Grundstücks SBB 2 eine Gebäudegruppe. Das westliche, turmartige Hochhaus ist höher und weicht auf Brückenniveau in Bezug zur Flucht der Gleisquerung zurück, so dass ein grosszügiger Vorplatz (Brückenterrasse) entsteht. Auskragende Bauteile in den Obergeschossen können in diesen Vorplatzbereich hineinragen. Das östliche Hochhaus grenzt direkt ans Brückenbauwerk. Auf Brückenniveau ist in beiden Hochhäusern ein hohes Eingangsgeschoss mit öffentlichen Publikumsnutzungen zu erstellen.

Im Sockelbereich unter der Brücke können die beiden Hochhäuser verbunden werden. Hier kann die Parkierung organisiert werden. Im Sockelbereich sind beidseitig öffentliche Aufgänge auf das Brückenbauwerk zu integrieren.



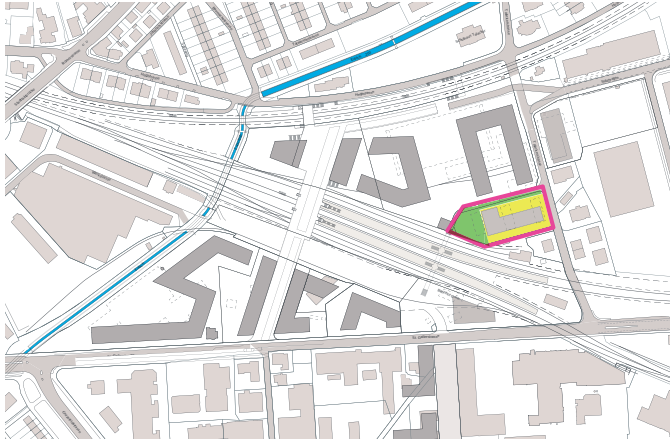
SBB 2 (nordöstlicher Teil der Parzelle 216305)

Die Bebauung definiert die nordseitige Erweiterung des Grüzeparks und ist zusammen mit diesem zu entwickeln. Die Gebäudefluchten fassen die neue Querverbindung in Nord-Süd-Richtung. In den Erdgeschossen zum Grüzepark ist kein Wohnen zulässig. Eine erdgeschossige Verbindung zwischen Grüzepark und möglichen Innenhöfen ist erwünscht. Die Bebauung im östlichen Teil der Parzelle reagiert auf die Bebauung auf dem Areal der GebW und definiert mit ihr zusammen den Zugang von der Talackerstrasse zum Grüzepark.



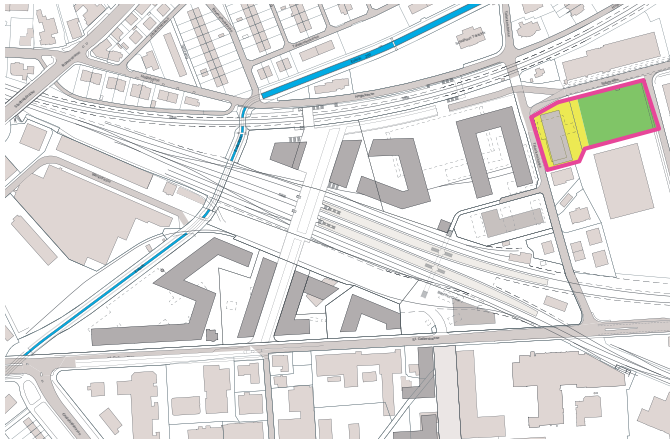
GebW (Parzellen 2/9736, 2/9737 und 2/9738)

Ein möglicher Neubau begrenzt mit seiner Westfassade den Grüzepark. Auf dieser Seite ist erdgeschossig kein Wohnen zulässig. Erwünscht ist hier eine Nutzung, welche sich auf den Bahnhof bezieht (Kiosk, Laden, Veloparking oder dergleichen). Nordseitig begleitet das Gebäude den Zugang von der Talackerstrasse zum Bahnhof Grüze. Heute reagiert es auf das bestehende Dienstgebäude der SBB. Zugleich definiert es das Gegenüber für eine zukünftig mögliche Bebauung auf dem westlichen Teil der Parzelle SBB 2.



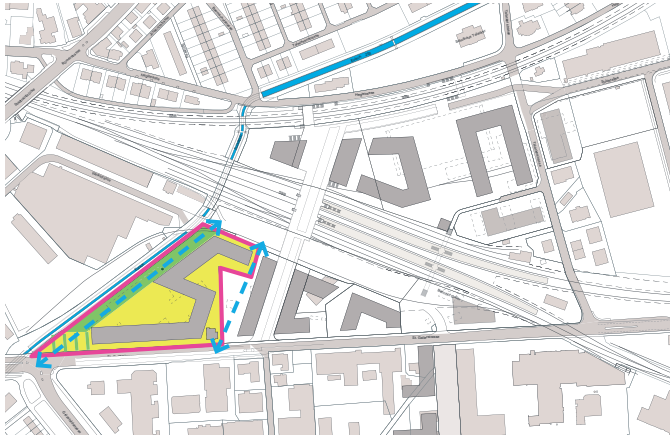
Implenia Immobilien AG (Parzellen 2/16319 und 2/16768)

Ein Hochhaus markiert den Beginn der Sulzerallee und den Auftakt zum Planungsgebiet Umfeld Grüze. Im Westen reagiert es auf den Strassenraum der Talackerstrasse. Im Osten begrenzt es den Pocketpark Sulzerallee. Im Erdgeschoss sind keine Wohnnutzungen zulässig.



Gelatine (Parzelle 2/10742)

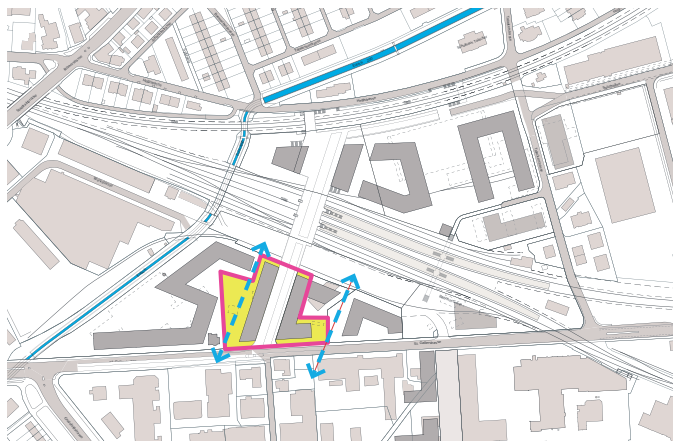
Die Bebauung reagiert im Westen auf den Uferbereich Eulach, im Süden auf die St. Gallerstrasse und im Osten auf die neue Querverbindung zur Werkstrasse. Sie definiert das städte-



baulich wichtige Scharnier zwischen der St. Gallerstrasse und dem Uferbereich Eulach. Im Westen kann bis auf eine Länge von maximal der Hälfte der Gesamtlänge der Begrenzungslinie des Freiraums im Uferbereich Eulach gebaut werden. Wird auf diese Begrenzungslinie gebaut, so ist eine angemessene Lösung für das Sockelgeschoss (z.B. Hochparterre) erforderlich. Wo die Bebauung zurückweicht, können den Erdgeschossnutzungen zugeordnete Freiräume angeordnet werden.

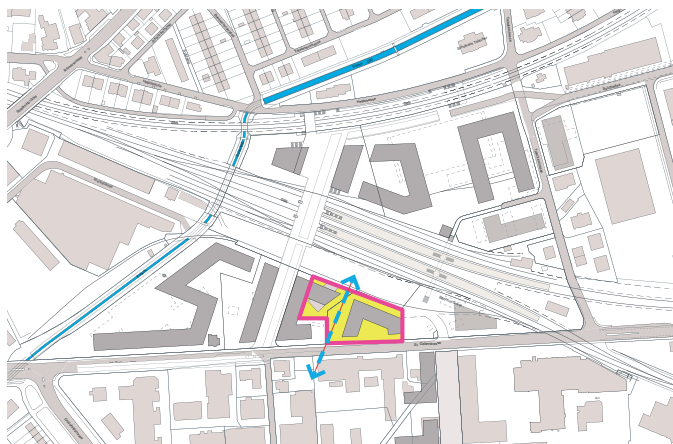
Stadt Winterthur 1 und 2 (Parzelle 2/3827)

Die Bebauung markiert die städtebaulich wichtige Abzweigung der Gleisquerung von der St. Gallerstrasse auf angemessene Weise. Sie fasst und begleitet den Aufgang auf das Brückenbauwerk und orientiert sich mit ihren Eingängen und Erdgeschossnutzungen auf die Brücke. Im Norden sind beidseitig öffentliche Aufgänge auf das Brückenbauwerk zu integrieren.



Küng & Co. AG (Parzelle 2/3825)

Der bestehende Bau oder ein möglicher Neubau begrenzt zusammen mit der Bebauung auf dem Areal Maag-Stähli eine neue, platzartige Querverbindung zwischen St. Galler- und Werkstrasse.

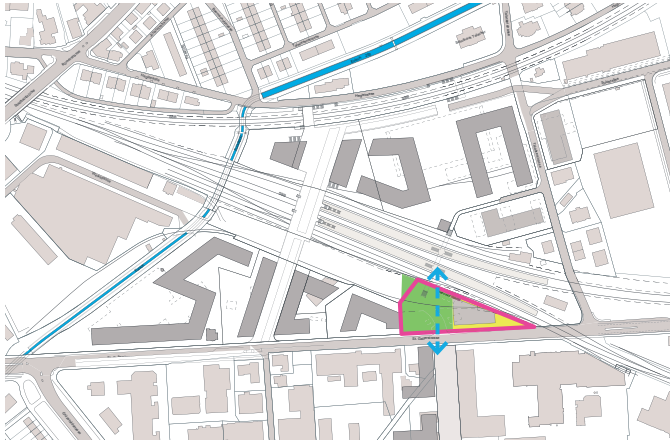


Maag – Stähli (Parzelle 2/7484, 2/16743)

Die Bebauung definiert gemeinsam mit der Bebauung auf der Parzelle SBB 3 den Bahnhofplatz Grüze. Sie begleitet zugleich den Strassenraum der St. Gallerstrasse und bildet zusammen mit der Bebauung der Parzelle Küng & Co. AG eine neue, platzartige Querverbindung zur Werkstrasse. Zum Bahnhofplatz Grüze hin sind keine erdgeschossigen Wohnnutzungen zulässig.

SBB 3 (südöstlicher Teil der Parzelle 216305)

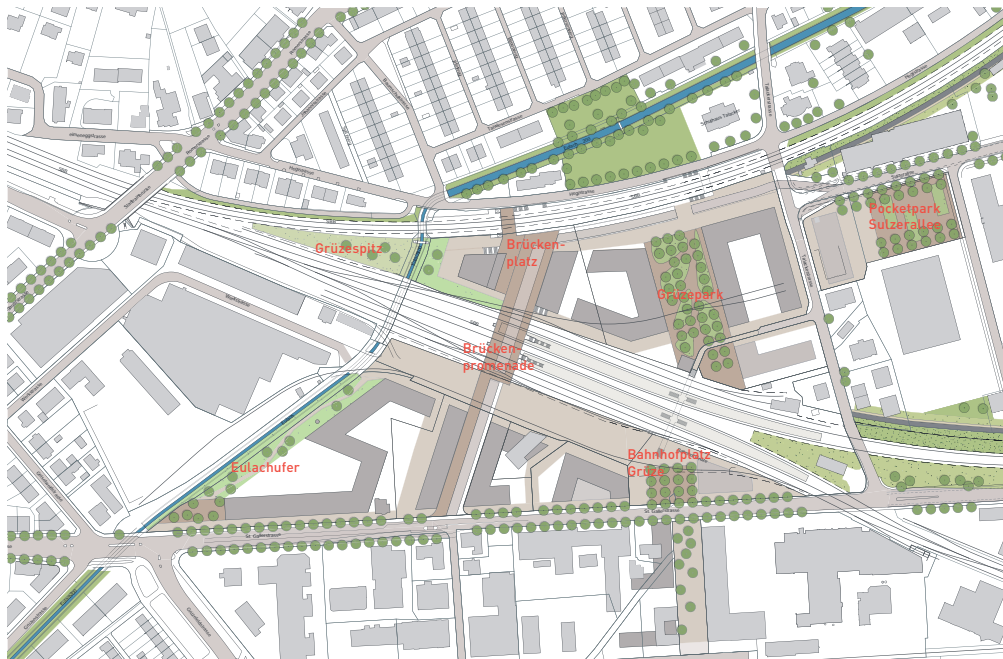
Die Bebauung definiert mit ihrer Ostfassade gemeinsam mit der gegenüberliegenden Babauung auf dem Areal Maag / Stähli den neuen Bahnhofplatz Grüze und setzt zugleich den Freiraum südlich der St. Gallerstrasse fort. Erdgeschossig sind hier auf den Bahnhof bezogene Nutzungen erwünscht. Das Bahnhofsgebäude kann erhalten bleiben oder durch einen volumengleichen Neubau ersetzt werden. In beiden Fällen ist eine auf den Bahnhofplatz Grüze bezogene Nutzung erwünscht. Ein allfälliger Neubau sollte zudem die Sichtbeziehung zwischen Bahnhofplatz Grüze und Grüzepark nicht beeinträchtigen.



3.5 Freiräume, Beschrieb unterschiedliche Funktionen im Gesamtkontext

Einleitung

Der ÖV- Knotenpunkt Grüze verschafft den umliegenden Grundstücken eine hervorragende Anbindung an das ÖV-Netz und verhilft dem Quartier zu belebten städtischen Freiräumen von übergeordneter Bedeutung. Da die Stränge von Bahn und Bus auch trennende Elemente sind, liegt einzusätzlicher Fokus der Freiraumgestaltung auf der Vernetzung mit dem umliegenden Quartier.



Übersicht Freiraumstruktur

Neben der jetzt festgelegten klaren Zuordnung der öffentlichen Räume wird es im Laufe der einzelnen Entwicklungen auf den Arealen von grosser Bedeutung sein, die privaten Freiräume ebenso klar festzulegen.

a) Strassenräume der öffentlichen Erschliessung

Die Werkhofstrasse (Erschliessung B) soll ihren heute industriell geprägten Charakter in Gleisnähe behalten. Dementsprechend sind begleitende Baumreihen nicht erforderlich.

Die Erschliessungsstrasse (Erschliessung A) in Fortsetzung der Sulzeralle soll mit einer südseitig liegenden Baumreihe begleitet werden.

b) Grüzepark

Analog zum Parkband Hegi schafft der Grüzepark innerhalb des dichten Umfeldes einen intensiv gestalteten städtischen Freiraum, der kleinmassstäbliche Aufenthaltsorte für Büro- und Wohnnutzung bietet und gleichzeitig einer zukünftigen Achse Bahnhof Grüze/Bahnhof Grüze Nord Rechnung trägt. In seiner Ausgestaltung erscheint er gleichzeitig als Park und als Platz der Bahnhofsfunktionen übernimmt. Wichtig für ein eigenständiges Erscheinungsbild ist ein starker Baumbestand.

c) Pocketpark Sulzerallee

Der Pocketpark steht im Kontext mit den weiteren Pocketparks im Umfeld und soll nach den bestehenden Regeln der Topotek1 gestaltet werden



**Sulzerallee
Blickrichtung Westen, Busrampe**

d) Grüzespitz

Der Ort versteht sich in seinem Bahnkontext als ökologische geprägter Park mit extensivem Ausdruck. Seine Attraktivität bezieht er durch seinen Anschluss an die Eulach; dies soll z.B. mittels Sitzstufen, die einen architektonischen Gegensatz zum Duktus der Gesamtanlage schaffen, geschehen. Denkbar sind, in der Tradition der bestehenden Schrebergärten auch Ansätze des urban farming wie z.B. Pflanzbeete als Intarsien in extensiven Flächen.

e) Uferbereich Eulach

Im Zuge der Aufwertung der Freiräume an der Eulach bildet dieser bisher verborgene Abschnitt einen weiteren Mosaikstein in einer Kette von Aufenthaltsorten an der Eulach.

Die Zuwendung zum Fluss verschafft dem Grundstück eine grüne Adresse. Die Eulach soll naturnah mit flachen Böschungen aufgewertet werden. Analog zum Grüzespitz entsteht durch präzise Sitzstufen- oder Plattformen ein spannungsvoller Kontrast zum naturnahen Duktus der Anlage.



Uferbereich Eulach
Blickrichtung Norden

f) Brückenplatz

Die neue Busbrücke soll mehr sein als ein reines Infrastrukturbauwerk. Sie ist Erschliessungsstrasse, Adresse, Umsteigeort und öffentlicher Raum zugleich. Der Brückenplatz bezeichnet im Kontext des Langsamverkehrsknotens einen urbanen städtischen Platz. Er ist Adresse für die angrenzenden Gebäude und Bahnhofplatz zugleich.



Brückenplatz
Blickrichtung Süden

g) Bahnhofplatz Grüze

Die Bedeutung des heute als peripher empfundenen Bahnhofes wird mit der Entwicklung des Umfeldes Grüze steigen. Der Bahnhofplatz Grüze liegt im Knotenpunkt von Langsamverkehrsachsen die sich aus dem Gebiet nördlich der Gleise und aus dem Gebiet südlich der St. Gallerstrasse ergeben. In Fortsetzung des Grüzeparkes schafft er eine Adresse für die umliegenden Baufelder und trägt mittels Velostellplätzen oder Cafés zur städtischen Grundversorgung bei.



Bahnhofplatz
Blickrichtung von
St. Gallerstrasse nach Norden

3.6 Umgang mit «potenziellen Schutzobjekten»

Auf den Baufeldern 1 und 5 stehen Bauten der ehemaligen Gelatinefabrik und das SBB-Baudienstzentrum. Obwohl die Bauten im Inventar der schützenswerten Bauten nicht aufgeführt sind, haben sie einen gewissen bau- und wirtschaftsgeschichtlichen Wert. Bei einer weiteren Planung empfiehlt das Amt für Städtebau zu prüfen, ob einzelne Bauten in ein Gesamtkonzept integriert werden können. Der Erhalt von Bauten und Teilen von Bauten kann für die Adressbildung und die Schaffung einer unverwechselbaren Identität, einem Ort mit Geschichte, eine wichtige Funktion übernehmen. Es besteht die Möglichkeit, für Bauten oder Teile von Bauten einen Denkmalschutzvertrag abzuschliessen. Die Nutzfläche von Bauten oder Teilen von Bauten, über die im Einvernehmen mit der Denkmalpflege ein Schutzvertrag abgeschlossen wird, muss nicht an die Ausnützung angerechnet werden.

3.7 Etappierung

Die Erschliessungsbauwerke, insbesondere die Gleisquerung, sind kompatibel mit einem zukünftig möglichen Ausbau des Bahnhofs und erlauben eine langfristig etappiertes, parzellenweises Vorgehen. Im Bereich der Querung Grüze werden aufgrund des Brückenprojekts spezifischere Vorgaben entstehen, die im Gestaltungsplan noch nicht festgehalten wurden. Die einzelnen Grundeigentümer können ihre Grundstücke unabhängig voneinander entwickeln. Grenzbereinigungen zwischen einzelnen Baufeldern sind im Laufe des Planungsfortschritts immer möglich. Mit jeder Etappe werden auch die zugehörigen Freiräume realisiert, so dass sich im Vollausbau ein zusammenhängendes, leistungsfähiges Freiraumgerüst ergibt. Nur der Bau der Querung und der öffentlichen rückwärtigen Erschliessung im Bereich Süd (Erschliessung B) schaffen Abhängigkeiten und werden möglichst prioritär realisiert.



**Modell
möglicher Zustand 2020**

In einem ersten Schritt könnte beispielsweise das Hochhaus am Ende der Sulzerallee oder ein Ersatzneubau für die Wohnbauten der GebW mit den zugehörigen, öffentlichen Freiräumen entstehen.



**Modell
möglicher Zustand 2030**

Auf den Parzellen der Stadt Winterthur und der SBB sind brückenbegleitende Bauten vorgesehen. Sie könnten gleichzeitig mit der Gleisquerung erstellt werden oder auch zu einem

späteren Zeitpunkt ergänzt werden. Solange das Umspannwerk in der heutigen Form besteht, werden die Hochhäuser auf der Parzelle der SBB über das Brückenbauwerk erschlossen, später ist eine alternative Erschliessung von der Sulzerallee her möglich.



**Modell
möglicher Zustand 2040**

Die Bauten und Freiräume südlich der Geleise lassen sich unabhängig voneinander und von der Entwicklung auf der Nordseite entwickeln.

Ein möglicher Vollausbau: Eine zukünftig denkbare Neudisposition des Umspannwerkes würde die Überbauung der Parzelle SBB 2, die Anlage des Grüzeparks und neue Quer- und Längsverbindungen ermöglichen.



**Modell
möglicher Zustand 2050**

4.1 Sondernutzungsplanung

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

Beim Gestaltungsplan Umfeld Grüze handelt es sich um einen Gestaltungsplan gemäss § 84 PBG mit einem teilweise geringeren Detaillierungsgrad.

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 soll an Stelle des sistierten Quartierplanes (→ Kapitel 4.3) eine Entwicklungsvereinbarung zwischen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und der Stadt für den gesamten Perimeter treten. 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 Februar 2013 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 Grundeigentümerinnen im Perimeter Umfeld Grüze zusammen. In der zweiten Stufe soll der definitive öffentlich-rechtliche Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag auf der Basis des bereinigten Gestaltungsplans (öffentliche Auflage, Vorprüfung Kanton, 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 Sistierter Quartierplan

Im Bereich südlich der Bahngeleise wurde bereits 1993 das amtliche Quartierplanverfahren Bahnhof Grüze eingeleitet und ein Quartierplanrevers auf die betroffenen Grundstücke im Grundbuch eingetragen. Das Verfahren wurde 1997 sistiert, insbesondere weil die zukünftigen Absichten und Bedürfnisse der SBB unklar waren und von Seiten der Grundeigentümer/innen keine konkreten Bauabsichten bestanden. In den Jahren 2005/2006 wurde eine Wiederaufnahme des Quartierplanverfahrens diskutiert, jedoch aufgrund der wenig veränderten Verhältnisse nicht weiterverfolgt. Mit den geplanten Auf- und Umzonungen und der Busquerung verändern sich die Verhältnisse wesentlich und die Erstellung und Kostentragung der dafür notwendigen Erschliessungsanlagen ist zu regeln.

Kommt die oben unter Kapitel 4.2 angesprochene Vereinbarung definitiv zu Stande, so kann der sistierte Quartierplan abgeschrieben werden.

4.4 Einbettung in Gesamtpaket Planungszone

Der Gestaltungsplan Umfeld Grüze bildet zusammen mit dem Gestaltungsplan Hegi 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 Grüze 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 Umfeld Grüze schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine hochwertige Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Grüze. Dazu gehören namentlich:

- die Ermöglichung einer dichten städtischen Bebauung;
- die Sicherung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität über Konkurrenzverfahren;
- die Schaffung hochwertiger, öffentlicher und privater Freiräume;
- die Sicherung einer angemessenen Mischung von Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen mit einem max. Wohnanteil von 50 % über den gesamten Planungssperimeter;
- die Förderung publikumsorientierter Nutzungen an geeigneten Lagen.

5.2 Bestandteile und Geltungsbereich

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 grundeigentümergebunden.

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

Geltungsbereich

Der Gestaltungsplan umfasst insgesamt rund 82'700 m². Der Geltungsbereich wird im Situationsplan parzellenscharf definiert. Der Perimeter wird wie folgt begrenzt:

- von der Bahnlinie (Winterthur - Frauenfeld) im Norden;
- von der Talackerstrasse respektive der Sulzerallee im Osten;
- von der St. Gallerstrasse im Süden;
- von der Eulach im Westen.

Die im Perimeter liegenden Gleisanlagen sind orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans. Dazu werden keine weiteren Aussagen gemacht.

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

Konkurrenzverfahren

Für die Überbauung der Grundstücke gilt der Grundsatz der besonders guten Gesamtwirkung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Grundeigentümer verpflichtet, qualifizierte Konkurrenzverfahren durchzuführen. Dies können Studienaufträge, Projektwettbewerbe oder dergleichen sein.

Für Hochhäuser sind zwingend Konkurrenzverfahren mit internationaler Reputation durchzuführen. Für diese Bauten gelten zudem erhöhte Anforderungen (§ 284 PBG). Dies betrifft unter anderem die städtebauliche Einordnung sowie den Bezug zum öffentlichen Raum.

Bei den Konkurrenzverfahren sind die Art des Verfahrens und die Teilnehmerzahl an die Grösse des Auftrags anzupassen. Um sicher zu stellen, dass unterschiedliche Ansätze und Ideen erarbeitet werden, sollten mindestens fünf ausgewiesene Planungsteams beigezogen werden, bei Überbauungen mit mindestens 85% Wohnanteil müssen mindestens drei Teams beauftragt werden.

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

Zur Qualitätssicherung einzelner Bebauungen gehört auch die Gewährleistung der Bebaubarkeit der Nachbargrundstücke. Als Vorgabe für die Konkurrenzverfahren wird diese durch das Beurteilungsgremium bewertet und gesichert.

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-WattGesellschaft, 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.

Zusätzlich sind die Bauten und Anlagen an das Fernwärmenetz anzuschliessen. Die KVA mit der Fernwärmezentrale befindet sich süd-östlich des Planungsgebietes und somit in unmittelbarer Nähe.

5.5 Vereinbarung

Grundsatz

Auf der vertraglichen Ebene ist ein zweistufiges Vorgehen geplant:

In der ersten Stufe soll eine Entwicklungsvereinbarung abgeschlossen werden. 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 Grüze zusammen. In der zweiten Stufe soll der definitive öffentlich-rechtliche Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag auf der Basis des bereinigten Gestaltungsplans (öffentliche Auflage, Vorprüfung Kanton) abgeschlossen werden. Die in der Entwicklungsvereinbarung als Maximalanteile definierten Grundeigentümerbeiträge werden in der zweiten Stufe als Frankenbetrag definitiv fixiert (Pauschalen). Bei einer Mutation

des Grundstücks wird die Pauschale entsprechend der Grösse der mutierten Flächen aufgeteilt.

Kostenbeiträge

An die Kosten der Infrastrukturanlagen leisten die Grundeigentümer/innen maximal 20 % des Mehrwertes. Der Mehrwert entspricht der Differenz zwischen dem aktuellem 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:

- Grüzespitz
- Grüzepark
- Umgebung Hochhaus Baufeld 1
- Pocketpark Sulzerallee
- Uferbereich Eulach
- Bahnhofplatz Grüze
- öffentliche und private Erschliessungen

Landabtretungen

Für folgende Zwecke haben die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen unentgeltlich Land abzutreten:

- Erstellung eines attraktiven Bahnhofzugangs Nord;
- Erstellung der rückwärtigen Erschliessung (Erschliessung B) im Bereich Süd;
- Erstellung öffentlicher Fuss- und Radwege;
- Erstellung des Parkbands (Grüzepark) zwischen den Geleisen;
- öffentlich genutzte Flächen nach Erstellung durch die Grundeigentümerschaft (Uferbereich Eulach).

Die Stadt erklärt sich bereit, die folgenden Bereiche (gemäss Gestaltungsplan) nach deren normgerechten Erstellung entschädigungslos ins öffentliche Eigentum zu übernehmen:

- Private Erschliessungen;
- Pocketpark Sulzerallee;
- Bahnhofplatz Grüze.

5.6 Besitzstandsgarantie

Der Umgang mit den in den Bestimmungen und in der Entwicklungsvereinbarung vom 26. Februar 2013 ausgehandelten Besitzstandsgarantien werden im Folgenden erläutert.

SBB Umspannwerk, Baufeld 2, 2/16305

Der Weiterbestand des Umspannwerks und des Baudienstzentrums auf Baufeld 2 mit den dazugehörigen Gleisanlagen sowie deren Erneuerung und Umbau sind uneingeschränkt möglich. Im Rahmen der grosszyklischen Erneuerung soll nach dannzumaligen Möglichkeiten ein redimensioniertes Umspannwerk ober- oder unterirdisch realisiert werden. Eine Klärung der städtebaulichen Lösung der Bebauung und des Grüzeparks ist erst nach Vorliegen eines Entscheids über die Zukunft des Umspannwerks. möglich.

Kaffeerösterei Küng, Baufeld 7, 2/3825

Die Besitzstandsgarantie für die Kaffeerösterei samt Betriebswohnung wird wie folgt konkretisiert:

- Auch der Einbau einer Nachfolgerwohnung im bestehenden Obergeschoss der Liegenschaft führt nicht zur Fälligkeit der Grundeigentümerbeiträge.
- Eine Unterschutzstellung des Gebäudes kann im Einvernehmen mit (hier sogar auf Wunsch) der Eigentümerschaft erfolgen. Der Stadtrat ist Vertragspartei, weshalb die Unterschutzstellung nur unter Vorbehalt seines Beschlusses über die Genehmigung des öffentlich-rechtlichen Schutzvertrags erfolgt. In diesem Vertrag wird festgelegt, dass der Eingriff ins Eigentum durch die Unterschutzstellung gering ist und daher keine materielle Enteignung vorliegt, so dass weder ein Entschädigungsanspruch noch ein Heimschlagsrecht besteht. Eine Zahlungspflicht entsteht nur, wenn der der errechneten Abgabe zugrundegelegte Mehrwert seitens des/der Eigentümer/in nach Aufgabe der bestehenden Kaffeerösterei realisierbar ist.
Die Frage der Unterschutzstellung ist zwingend auch bei der Projektierung der angrenzenden Baufeldern 6 und 8 zu stellen. Dann muss die Gestaltung der grenzbegleitenden Fassaden geklärt werden (Brandmauern für möglichen Anbau oder Gestaltung einer angemessenen Fassade gegenüber Schutzobjekt).
- Bezüglich Luftreinhalteverordnung hat sich die Stadt an die jeweils geltenden Vorschriften und die Gerichtspraxis zu halten. Eine über den jeweils geltenden gesetzlichen Rahmen hinausgehende Zusicherung ist nicht möglich.
- Der Weiterbestand der Umschlagplätze und bestehenden Rampen, die für den Betrieb der Kaffeerösterei nötig sind, wird zugesichert. Bei der Abtretung des Bereichs für die Erschliessung im Baufeld 10 an die Stadt erteilt die Stadt dem Betrieb der Kaffeerösterei eine entsprechende Konzession.
- Der Rückbau bestehender Bauten und Anlagen sowie die allfällige Sanierung von Altlasten und Abfallentsorgungen gehen zu Lasten der Eigentümer/innen.

Maag Recycling, Baufeld 8, 2/7484

- Das Anschlussgleis zu Grundstück Kat.-Nr. 2/7484 (Umschlagplatz mit befristeter Bewilligung) wird rückgebaut, wenn der Umschlagplatz aufgehoben ist und somit die Erschliessung B realisierbar wird. Für die Verlegung des Umschlagplatzes ist im westlichen Teil des Baufelds 10 mit der Bestimmung, diese Nutzung als bahnaffin zu deklarieren (s. Art. 56), ein möglicher Ersatz-Standort ausgeschieden worden. Dieser Landtausch bleibt letztlich eine Angelegenheit zwischen SBB und Maag und ist nicht Bestandteil des Gestaltungsplans.

- Die Anschlussgeleise im Bereich des Baufelds 10 zu Erschliessung des Stammareals Maag Recycling (Kataster 2/8465) werden gemäss Art. 56 als bahnaffine Nutzung eingestuft. Für die über diesen Bereich geführte Veloroute müssen Lösungen gefunden werden, damit sich beide Funktionen gegenseitig nicht behindern (s. Art. 57). Für die Geleise zur Erschliessung des Stammareals Maag Recycling (Kataster 2/8465) erteilt die Stadt bei Übernahme des Bereichs Erschliessung B auf Baufeld 10 der Eigentümerin von Kataster 2/8465 eine Konzession zur weiteren Nutzung des Geländes im Sinne der auf dem Baufeld 10 erlaubten bahnaffinen Nutzung.

5.7 Nutzweise

Wohnanteil

Im Planungsgebiet wird ein Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbemix angestrebt. Über das gesamte Gebiet 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 je Baufeld festgelegt.

Der zulässige minimale und maximale Wohnanteil wird in diesem Gestaltungsplan für jedes Baufeld einzeln festgesetzt. Dadurch kann auf die verschiedenen Lagequalitäten und Bedürfnisse der Grundeigentümer/innen eingegangen werden. Die Vorgaben zum Wohn-/Arbeitsplatzanteil sind für jede Etappe nachzuweisen, um eine Kumulation auf spätere Etappen zu verhindern.

Bis auf die zwei Baufelder 3 und 5 sind im gesamten Gebiet keine Wohnnutzungen im Erdgeschoss zulässig. Mittels Hochparterre kann auch hier die nötige Privatheit für Erdgeschosswohnungen erreicht werden.

Die Realisierung von Hotels oder dergleichen ist im Umfeld Grüze zu ermöglichen. Die Beschränkung des Wohnanteils wurde mit dem Ziel der Bereitstellung von Arbeitsplätzen eingeführt (→ Kapitel 1.3). Da auch Hotelnutzungen diesem Ziel nachkommen, soll diese Beschränkung hier nicht greifen. Deshalb werden Betriebe für die kurzzeitige Beherbergung von Gästen an die Gewerbefläche angerechnet.

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 belebende Aktivitäten ansiedeln und dazu beitragen, die Attraktivität zu steigern und die soziale Kontrolle zu verbessern. Nutzungen mit einem grossen motorisierten Individualverkehrsaufkommen sind unerwünscht. (→ Bereich Gesamtbericht Planungszone 2.4)

5.8 Ausnützung

Berechnung

Als Grundlage für die Festlegung der maximal anrechenbaren Geschossflächen (aGF) je Baufeld diente die Ermittlung einer angemessenen Ausnutzungsziffer (AZ), welche in städtebaulichen Volumenstudien ermittelt wurde. Die daraus resultierende anrechenbare Geschossfläche wird in den Bestimmungen je Baufeld festgehalten.

Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind Bebauungen mit bis sieben Vollgeschossen (inklusive Attikageschoss) möglich. Die maximale Anzahl Vollgeschosse wird gegenüber der Massgabe der Zone um ein Vollgeschoss erhöht, das zusätzliche Attikageschoss jedoch weggelassen. Ziel ist, die aGF auf alle Geschosse frei verteilen zu können und nicht den Bestimmungen für Attikageschosse zu unterliegen. Damit wird der Spielraum für die Gestaltung der Bebauung vergrößert. Die Qualitätssicherung erfolgt über die vorgeschriebenen Konkurrenzverfahren (à Kapitel 5.3).

Im Baufeld 1 wird der Bau von zwei Hochhäusern angestrebt, welche die Querung Grüze fassen. Als Anreiz für eine Realisation dieser beiden Hochhäuser sind die Geschossflächen lediglich bis zu einer Höhe von 25 m an die Ausnutzung anzurechnen.

Baufeld	Ausnutzungsziffer	anrechenbare Geschossfläche	nicht anrechenbare GF
1	200%	13 000 m ²	GF über 25m, unter Brücke
2	200%	34 400 m ²	GF von Baudenkmalern
3	200%	6 100 m ²	
4	250%	14 900 m ²	
5	220%	26 800 m ²	GF von Baudenkmalern
6	220%	14 100 m ²	GF unter Brückenrampe
7	220%	3 100 m ²	
8	220%	6 400 m ²	
9	120%	4 600 m ²	

Ausnutzungsbonus

Das Brückenprojekt der Querung Grüze soll in den Stadtkontext eingebunden werden. Die Rampen sollen nicht als technische Bauwerke in Erscheinung treten. Durch die Fassung der Rampen mit Baukörpern entstehen eigentliche Brückenköpfe, die den Brückenauftritt begleiten. Dazu wird die Bebauung des Bereichs unter den Brückenköpfen (Brückenplatz im Baufeld 1 und Rampe im Baufeld 6) ermöglicht. Diese zusätzlichen nutzbaren Flächen sind nicht an die Ausnutzung anzurechnen.

Zusätzlich ist wünschenswert, dass Gebäude oder Gebäudeteile, welche von kulturhistorischem Wert sind, erhalten werden (→ Kapitel 3.5). Dies gilt für die Baufelder 2 und 5.

5.9 Grundmasse

Grenzbereinigung

Die Baufeld- respektive Baubereichsbegrenzung orientiert sich an der künftigen Parzellengrenze. Die genaue Lage dieser Grenzen kann sich im Verlauf der konkreten Projektierung verändern. Die Lage wird somit zu einem späteren Zeitpunkt privat-rechtlich festgesetzt, was sich auf die Baufeld- und Baubereichsgrenze auswirken wird.

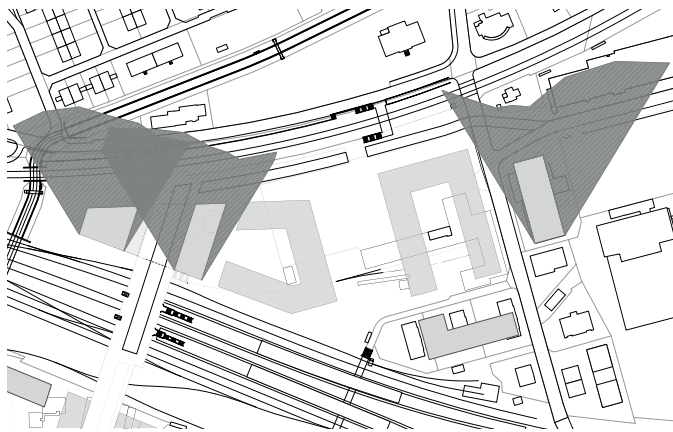
Anpassungen an die Querung Grüze

Die Querung Grüze wird in einem separaten Projekt erarbeitet. Die Lage und Dimensionierung der künftigen Brücke ist im Rahmen dieses Gestaltungsplans noch nicht abschliessend definiert worden. Folglich müssen Festsetzungen, die sich auf die Brücke beziehen, noch an das effektive Projekt angepasst werden. Dies betrifft die folgenden Festsetzungen im Bereich der Querung:

- Baubereichsgrenze
- zwingende Mantellinie
- publikumsorientierte Nutzung
- Bereich des Brückenplatzes

Hochhaus

In den Baufeldern 1 und 4 sind Gebäude mit einer Gebäudehöhe über 25 Meter zugelassen. Beim Bau eines Hochhauses darf die Nachbarschaft nicht wesentlich beeinträchtigt werden (PBG § 284, ABV 700.2 § 30). Dies betrifft insbesondere den Schattenwurf.



Zweistundenschatten

5.10 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 sehr anonym wirken können, zu vermeiden, darf die Oberkante des Erdgeschosses max. 0.5 m über den gewachsenen Boden ragen (ausser in den in den Bestimmungen bezeichneten Baufeldern → Kapitel 5.7). Der gewachsene Boden gilt entsprechend dem § 5 der Allgemeinen Bauverordnung (ABV 700.2). Massgebend ist der bestehende Bodenverlauf bei Einreichung des Baugesuches.

5.11 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 unterschieden zwischen allgemeiner Umgebungsfläche «grün» und «befestigt» sowie dem Übergangsbereich zum öffentlichen Parkband:

- Die allgemeinen Umgebungsflächen «grün» sind nach Möglichkeit mit Rasenflächen und weiteren naturnahen Elementen wie standortgerechten Bäumen usw. zu bepflanzen.
- Die Bereiche der allgemeinen Umgebungsflächen «befestigt» 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.

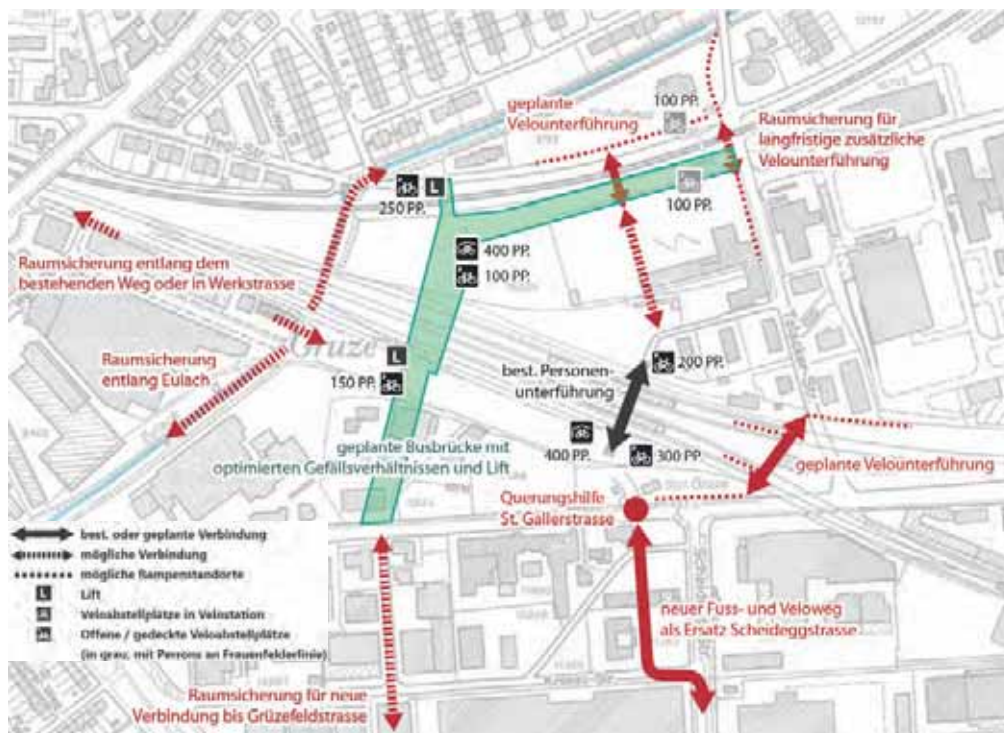
5.12 Erschliessung

Langsamverkehr

Die schrittweise Umsetzung des LV-Konzepts (→ Kapitel 1.5) gewährleistet ein auf die Entwicklung abgestimmtes Langsamverkehrsnetz sowohl für den Ziel- und Quellverkehr als auch für den Durchgangsverkehr und die Veloparkierung.

Die für die Langsamverkehrswege und Unterführungen notwendigen Flächen liegen ausserhalb der Baubereiche und stehen somit auch nach einer Überbauung zur Verfügung. Ausnahme bilden die möglichen Unterführungen entlang der Talackerstrasse, Baufeld 2 und entlang der St. Gallerstrasse, Baufeld 9.

- Für die Querung der Geleise zwischen Hegistrasse und Baufeld 2 wurden im LV-Konzept zwei mögliche Unterführungsvarianten untersucht. Der Variantenentscheid, welche Anordnung realisiert wird, soll bei konkretem Bedarf an der Unterführung, abgestützt auf die bis dann erfolgte Entwicklung, gefällt werden. Deshalb wird mit Baulinien die für eine Unterführung benötigte Fläche entlang der Talackerstrasse gesichert. Der Baube-



Massnahmen/Raumsicherung für Langsamverkehr

reich ragt aber darüber hinaus und kann, soweit er nicht für die Unterführung benötigt wird, überbaut werden (→→ Bestimmungen Art. 25 Abs. 3).

Der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung soll auf einer Velobahn abgewickelt werden. Im Bereich des Baufeld 9 besteht parallel zur St. Gallerstrasse Platz für eine Unterführung.

- Der Raum für die Velorampe südlich der Geleise wird mit einer Baulinie entlang der St. Gallerstrasse gesichert. Falls im Rahmen der Bebauung des Baufelds oder der weiteren Projektierung der Velobahn eine andere Lage der Rampe (z.B. in das Gebäude integriert oder entlang der Geleise) gefunden wird, kann die Baulinie bis an den Baubereichsrand überstellt werden (→→ Bestimmungen Art. 54 Abs. 4).

Richtung Westen wird der Veloverkehr über die Erschliessung B und weiter auf den bestehenden Anschluss entlang der Bahnlinie Richtung Römerstrasse geführt. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen entlang der Erschliessung B ist der Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Situationsplan und den Bestimmungen sind Vorgaben für die Veloabstellplätze definiert. Die Vorgaben dienen primär der Raumsicherung. Die Erstellung und Erweiterung der Veloabstellplätze soll abgestimmt auf die Gebietsentwicklung erfolgen. Für die längerfristige Entwicklung des Bahnhof Grüze zum Verkehrsknotenpunkt werden neben der Anzahl und Lage der Veloabstellplätze auch der Raum für zwei Veloparkhäuser a je rund 400 Abstellplätze gesichert. Die Raumsicherung ist im Rahmen der Baugesuche zu erbringen.

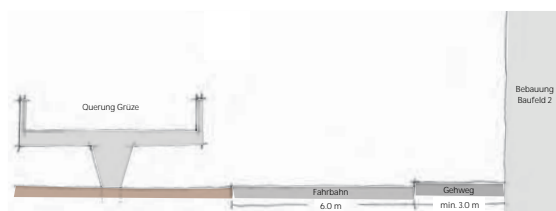
Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr führt zum einen über die noch zu erstellende Querung Grüze. Diese verbindet künftig die Sulzerallee mit der St. Gallerstrasse. Auf dieser Brücke werden zusätzlich Bushaltestellen realisiert. Dadurch entsteht ein sehr guter Umsteigepunkt vom Stadtbus auf die S-Bahn. Zu diesen Haltestellen auf der Querung werden mehrere Abgänge realisiert, damit die Fussgänger direkt auf die einzelnen Perrons des Bahnhofs Grüze oder ins umliegende Gebiet gelangen können.

Motorisierter Individualverkehr

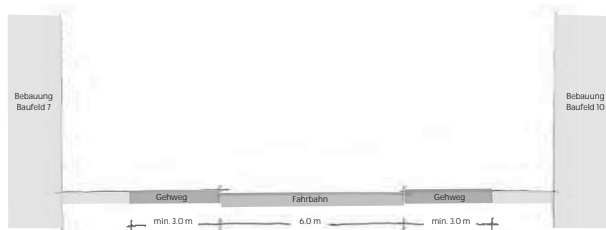
Für eine ausreichende Erschliessung des Umfelds Grüze sind drei Erschliessungsstrassen notwendig. Im Gestaltungsplan wird unterschieden zwischen privater Erschliessung («A» / «C») und öffentlicher Erschliessung («B»). Für die Erstellung der öffentlichen Erschliessung «B» haben die Grundeigentümer der Stadt unentgeltlich Land abzutreten. Die Stadt erklärt sich zudem in der Entwicklungsvereinbarung bereit, die privaten Erschliessungen nach normgerechter Erstellung entschädigungslos zu übernehmen.

Für die Erschliessung «A» ist eine Strassenraumbreite von rund 9.0 m nötig. Dies bietet genügend Platz für ein Trottoir (Südseite) sowie eine Fahrbahn für den Begegnungsfall LKW/LKW.



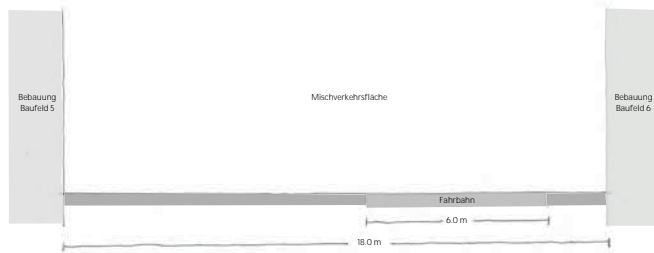
Strassenprofil Erschliessung A

Für die Erschliessung «B» ist ein 12 m breiter Korridor zu sichern. Dies ermöglicht eine Fahrbahn für den Begegnungsfall LKW/LKW mit stark reduzierter Geschwindigkeit sowie beidseitig ein Trottoir.



Strassenprofil Erschliessung B

Die Erschliessung «C» ist als Mischverkehrsflächen zu gestalten. Diese ist Siedlungsorientiert zu gestalten und hat eine hohe Aufenthaltsqualität aufzuweisen. Dazu ist ein Raum mit einer Breite von 18,0 m freizuhalten. Auf der westlichen Seite kann die Fläche jeweils mit Bäumen und Möblierung gestaltet werden.



Strassenprofil Erschliessung C

Zufahrt

In einer ersten Phase wird das Baufeld 1 über die Querung Grüze erschlossen. Diese ist jedoch lediglich über die Rampe von der Sulzerallee (entlang der Frauenfelderlinie) für den motorisierten Individualverkehr zugänglich. Der Abschnitt zur St. Gallerstrasse ist ausschliesslich für den öffentlichen sowie den Langsamverkehr zugänglich. Sobald das bestehende Unterwerk versetzt wird und damit die Erstellung der Erschliessungsstrasse «A» ermöglicht wird, ist das Baufeld 1 wie auch das Baufeld 2 zusätzlich über diese zu erschliessen. Folglich ist dies bereits im Vorfeld bei der Planung der Bebauung des Baufeldes 1 zu berücksichtigen.

Die Baufelder 3 und 4 können direkt über die Talackerstrasse respektive über die Sulzerallee erschlossen werden.

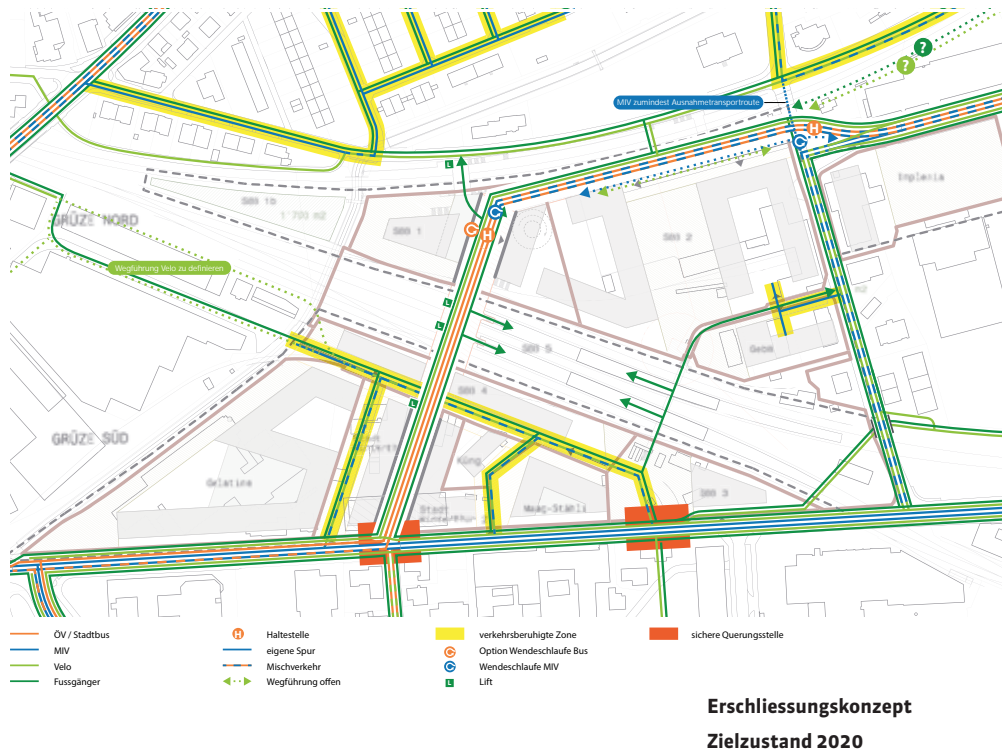
Die St. Gallerstrasse ist so gering wie möglich durch zusätzliche Zufahrten zu beeinträchtigen. Deshalb hat die Haupteerschliessung für das südliche Gebiet über die Erschliessungsstrasse «B» zu erfolgen. Dadurch wird der Verkehr zusammengefasst und im Bereich des Bahnhofplatzes Grüze in die St. Gallerstrasse geführt. Lediglich für Besucher ist die Zufahrt über die Erschliessungsstrasse «C» direkt ab der St. Gallerstrasse zulässig. Dies erleichtert für ortsunkundige Personen die Adressfindung.

5.13 Parkierung

5.13.1 Anordnung und Berechnung der Parkfelder

Sämtliche Parkfelder für Bewohner/innen und Beschäftigte sind in Sammelgaragen anzulegen. Vorzugsweise werden diese unterirdisch realisiert und zentral errichtet. So beeinträchtigen sie das Siedlungsbild nicht.

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.

5.13.2 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)

5.14 Ver- und Entsorgung

Für die Entsorgung normaler Siedlungsabfälle sind innerhalb der Baufelder ausreichend Flächen bereitzustellen.

5.15 Massnahmen Lärmschutz

5.15.1 Grenzwerte und Lärmbelastung

Das Umfeld des Bahnhofs Grüze ist der Empfindlichkeitsstufe III zugeteilt; je nach Zeitpunkt

der Einzonung und des Erschliessungszustands 1985 sind die Planungswerte PW oder die Immissionsgrenzwerte IGW einzuhalten (→ Kapitel 2.5). Entlang der neuen öV-Querung Grüze (neue Anlage) müssen die Planungswerte eingehalten werden.

Die Ermittlung der Lärmbelastungen erfolgte getrennt nach Strassen- und Eisenbahnlärm. Relevante Lärmquellen im Umfeld des Bahnhofs Grüze sind die Grüzefeld-, die St. Galler- und die Talackerstrasse, die ÖV-Querung Grüze und die SBB-Bahnlinien.

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):



Lärmgrenzwertplan Umfeld Grüze

5.15.2 Wohnnutzungen

- An den Fassaden, an denen die massgebenden Grenzwerte am Tag und in der Nacht eingehalten werden, können alle Nutzungen ohne Einschränkungen angeordnet werden.
- Im Dreieck zwischen den Geleisen, das von der Reservezone in die Zentrumszone eingezont wird (Baufeld 1, westlicher Teil Baufeld 2), sind an den den Geleise zugewandten Fassaden keine Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Nutzungen möglich.
- Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Wohnräumen können an Fassaden mit Grenzwertüberschreitungen nur angeordnet werden, wenn mit baulichen Massnahmen (Verwinkelte Fassaden, Loggias, Erker, etc.) erreicht wird, dass die Lärmbelastung tags und nachts in der Mitte der geöffneten Lüftungsfenster den massgebenden Grenzwert nicht mehr überschreitet.
- 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.

5.15.3 Betriebsnutzungen

- Werden die Grenzwerte tagsüber um maximal 5 dB überschritten, können Betriebsräume (Büros, Sitzungszimmer, Verkauf, Gewerbe, Ateliers etc.) uneingeschränkt angeordnet werden (Nachtwerte unerheblich).
- Bei grösseren Überschreitungen der massgebenden Belastungsgrenzwerte sind Betriebsräume nur mit kontrollierter Lüftung möglich. Diese Massnahme wird vermutlich im Baufeld 1 nötig sein.

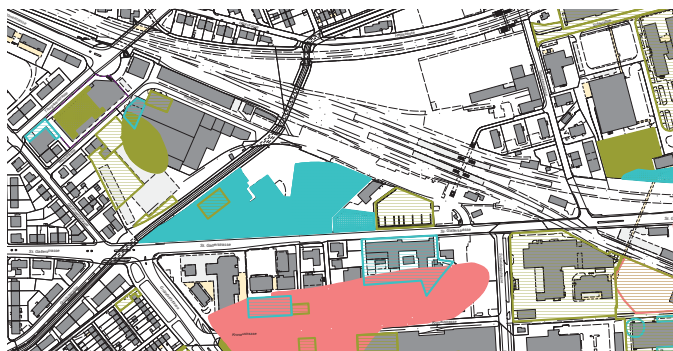
Im Rahmen der nächsten Entwicklungsschritte (Konkurrenzverfahren) werden die Bebauung (Stellung der einzelnen Bauten, etc.) und die künftigen Nutzungen weiter konkretisiert und im Hinblick auf die Vorgaben des Lärmschutzes verbindlich festgelegt.

5.15.4 Fazit Lärmschutz

Bei allen Baufeldern im Umfeld des Bahnhofs können mit einer entsprechenden Anordnung der Nutzungen und - im Fall von Wohnnutzungen - mit sorgfältig gewählten Wohnungsgrundrissen die massgebenden Grenzwerte der Lärmschutzverordnung eingehalten werden. Eine Bebauung des Gebiets ist damit möglich. Die konkrete Einhaltung der massgebenden Grenzwerte und des Schallschutzes der Gebäudehüllen nach SIA 181 ist jeweils mit den konkreten Baugesuchen nachzuweisen.

5.16 Altlasten

Teile des Planungsgebietes sind im Kataster der belasteten Standorte verzeichnet. Davon betroffen sind die Baufelder 5 - 9. Die abfallrechtliche Entsorgung des belasteten Aushubmaterials und die abfallrechtliche Beseitigung der zum Rückbau vorgesehenen Gebäude haben im Zusammenhang mit dem jeweiligen Bauvorhaben zu erfolgen. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sind die gemäss AWEL notwendigen Berichte und Konzepte bereitzustellen.

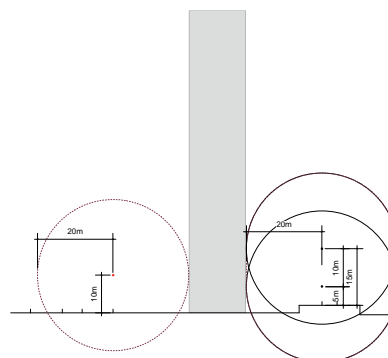
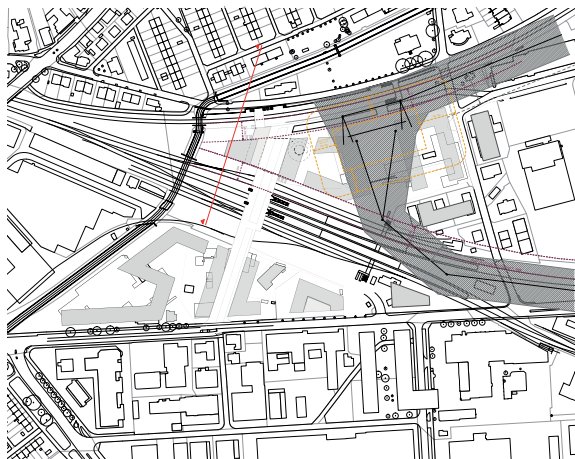


Kataster der belasteten Standorte
■ Belastet ohne Einwirkung
■ Bei Zustandsänderung untersuchen

5.17 Schutz vor nicht ionisierender Strahlung NIS

Aufgrund der erweiterten Bebauungsplanung wurden die Magnetfeldimmissionen in der Nähe der Bahnlinien Winterthur - St. Gallen respektive Winterthur - Frauenfeld gemessen. Daraus wurden die für die Einhaltung des Anlagegrenzwertes notwendigen Distanzen berechnet. Daraus resultieren folgende Ergebnisse:

- Entlang der Strecke Winterthur - St. Gallen genügt ein Kreiszyylinder mit 20 m Radius und dem Zentrum in einer Höhe von 10 m über Gleisniveau.
- Entlang der Strecke Winterthur - Frauenfeld ist ein Oval zu bilden, indem der Kreiszyylinder mit 20 m Radius zwischen 5 m und 15 m vertikal über Gleisniveau variiert wird.



**NIS-Bereich infolge Umspannwerk
und Zuleitungen /
Schnitt beim Baufeld 1**

Ausserhalb der beschriebenen Bereiche sind empfindliche Nutzungen zulässig. Nutzungen, welche im Sinne der NISV nicht als empfindlich eingestuft werden, sind auf dem gesamten Areal ohne Einschränkungen zulässig.

Die Emissionen des Umspannwerks und der zuführenden Hochspannungsleitung werden ebenfalls berücksichtigt. Mit der Erneuerung des Umspannwerks muss eine neue Beurteilung der Immissionen vorgenommen werden. Der geplante Grüzepark sollte für die Zukunft einen ausreichenden Korridor freihalten.

Die entsprechende 1 Mikrottesla-Linie der Fahrleitung, des Umspannwerks und zuführender Leitung ist im Gestaltungsplan hinweisend eingetragen. Der detaillierte Plan in grösserer Darstellung befindet sich im Anhang.

SBB-Unterwerk

Das bestehende SBB-Unterwerk im Umfeld Grüze ist auch langfristig in einem sehr engen Bereich standortgebunden. Das bestehende Unterwerk beansprucht eine beträchtliche Fläche des Baufeldes 2. Für eine städtebauliche Entwicklung dieses Gebietes ist es zwingend notwendig, dieses umzugestalten. Dies bedeutet zugleich, dass durch die technische Weiterentwicklung ein wesentlich kompakterer Ersatz realisiert werden kann, welcher in einer Baute integriert wird.

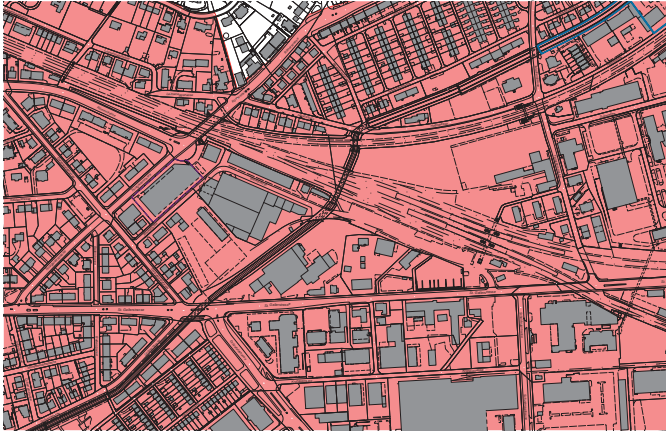
Die Einhaltung der IGW ist in den Baueingaben darzulegen. Dies betrifft folglich auch die Zuleitungen zum Unterwerk.

5.18 Gewässer

Gewässerschutz

Das Planungsgebiet liegt vollumfänglich im Gewässerschutzbereich Au 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



Gewässerschutz
■ Schutzbereich Au

Im Baufeld 5 ist zusätzlich eine Grundwasserfassung (Vertikalbrunnen) kartiert mit einer konzessionierten Entnahmemenge von 600 l/min. Ansonsten sind keine im öffentlichen Interesse liegenden Quell- oder Grundwasserfassungen betroffen.

Gewässerraum

Westlich angrenzend an das Planungsgebiet führt die Eulach vorbei. Der Gewässerraum gemäss Übergangsbestimmung (GSchV) muss bei allen plan- und baurechtlichen Verfahren berücksichtigt werden. Innerhalb dieses Raumes gilt ein Bauverbot für nicht standortgebundene Bauten und Anlagen. Ausnahmen können nur in dicht überbauten Gebieten für zonenkonforme Bauten und Anlagen gewährt werden.

Die Eulach hat entlang dem Planungsgebiet eine Gerinnesohle von 2 m. Der Gewässerraum für die Eulach hat somit gemäss der Übergangsbestimmung (GSchV) eine Breite von 22 m aufzuweisen. Entlang der Eulach wird mit der revidierten Gewässerabstandslinie (→→ Planungsbericht Gesamtperimeter) und der Baubereichsbegrenzung neu Gewässerraum mit einer Breite von 35 m bis 36 m gesichert.

Baugesuche für ober- und unterirdische Bauten und Anlagen sind zwingend an die kantonale Leitstelle zu übermitteln bei Grundstücken, welche an ein öffentliches Gewässer oder an eine Gewässerparzelle anstossen.

Hochwasserschutz

Das Gebiet zwischen der Talackerstrasse und der SBB-Frauenfelder- und St. Gallerlinie ist gemäss Gefahrenkartierung Hochwasser der mittleren Gefährdungstufe (blau) zugewiesen. Mit dem Bau des Rückhaltebeckens Hegmatten sinkt die Gefährdung auf Stufe «Restgefährdung» (unterhalb Stufe gelb). In der mittleren Stufe sind beim Bau spezielle Massnahmen zu treffen, nicht so bei der Restgefährdung. Spezielle Regelungen im Gestaltungsplan sind nicht notwendig.

5.19 Störfallverordnung

Auf die Risiken von Störfällen wird in der vorliegenden Planung nicht eingegangen. Der Planungssperimeter Umfeld Grüze bzw. Teile davon liegen im Konsultationsbereich von störfallrelevanten Anlagen (Eisenbahnlinie, Durchgangsstrassen). Aufgrund der tiefen Verkehrszahlen und der vorgesehenen Pflicht zur Durchführung von 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.

5.20 Schulraum, Kindergarten, Hort

Im Umfeld Grüze werden sich mittel- bis langfristig rund 950 Einwohnerinnen und Einwohner ansiedeln. Dies entspricht rund vier zusätzlichen Schulklassen, davon knapp einer Kindergartenklasse. Ein neuer Kindergarten oder gar ein neues Schulhaus sind bei diesen Zahlen nicht notwendig. Die rund 90 zusätzlichen Schülerinnen und Schüler könnten der Schule Rychenberg (Schulhaus Talacker und Rychenberg, Kindergarten Talwiesen) zugeteilt werden. Eventuell müsste das Schulhaus Talacker dann erweitert werden. .

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 ÖV und LV erschlossenen Umfeld 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» zum Verfügung:

- Ausschluss von Stark Verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) wie Einkaufszentren und Fachmärkten für fast das gesamte Gebiet der Planungszone; eine Ausnahme dazu bildet das Umfeld Grüze (→ Kapitel 6.2.2)
- 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.

6.2 Stark Verkehrserzeugende Nutzungen

6.2.1 Studie Stark Verkehrserzeugende Nutzungen SVN

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

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

6.2.2 Ausschluss von SVN im Gebiet der Planungszone

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

6.3 Revision Parkplatzverordnung

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 Richtplanteil, 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.

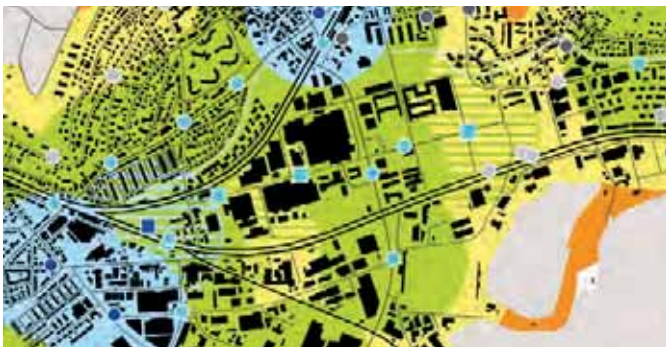
6.3.2 Anwendung der städtischen Dienstanweisung (2011)

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 Bau-suche 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.

6.1.3 ÖV-Güteklassenplan (Gebiet Neuhegi-Grüze)

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):



ÖV-Güteklassenplan

Blau: ÖV-Güteklasse A

Grün: ÖV-Güteklasse B

Gelb: ÖV-Güteklasse C

Orange: ÖV-Güteklasse D

7 | Ablauf Mitwirkungsverfahren

7.1 Übersicht Gesamtablauf

Die Gestaltungspläne Grüze und Hegi 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 17. 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 Einwendungen ergaben sich für den Perimeter des Gestaltungsplans Umfeld Grüze keine grösseren Anpassungen:

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:

Das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept wird ausführlicher erläutert. Die Setzung der möglichen Hochhausstandorte wird ausgeführt.

Anstelle der bisher in den Bestimmungen festgelegten AZ wird für jedes Baufeld die maximal anrechenbare Geschossfläche (aGF) in m² festgelegt.

Der Bereich für die Einrichtung einer Velorampe entlang der St. Gallerstrasse zur Unterquerung der Geleise der St. Gallerlinie der SBB wird verbreitert und mit einer Baulinie gesichert.

Die Querung Grüze darf für den motorisierten Individualverkehr nicht durchgehend befahrbar sein. Die Erschliessung des Baufelds 1 hat von der Rampe entlang der Frauenfelderlinie der SBB und nicht über die Querung von der St. Gallerstrasse her zu erfolgen.

Die Geltungsbereiche der Immissionsgrenzwerte (IGW) bzw. der Planungswerte (PW) wurden angepasst. In den Bestimmungen wurden Massnahmen für die jeweiligen Bereiche aufgeführt.

Der Nichtionisierende Strahlung (NIS) Korridor wird als Hinweis im Gestaltungsplan und im Anhang aufgenommen (1 Mikrottesla-Linie, Anlagengrenzwert).

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 2013
 - Plan Nutzung vom 25. September 2013
- Baulinienplan Neuhegi-Grüze (Planungszone) sowie Hegifeldstrasse vom 25. September 2013
- Gestaltungsplan Grüze:
 - Erläuterungsbericht vom 25. September 2013
 - Bestimmungen vom 25. September 2013
 - Situationsplan vom 25. September 2013
- Gestaltungsplan Hegi:
 - Erläuterungsbericht vom 25. September 2013
 - Bestimmungen vom 25. September 2013
 - Situationsplan vom 25. September 2013
- Planungszone Neuhegi-Grüze, Bericht zu den Einwendungen, Vorprüfung Kanton, Stellungnahme RWU vom 25. September 2013

Wichtige Grundlagen

- Entwicklungsstrategie Oberwinterthur, Juni 2007
- Rahmenplan Neuhegi, Stand Februar 2010
- Städtebauliche Studien Umfeld Bahnhof Grüze, pool/Schneider Studer Primas/Schweingruber Zulauf, April 2011 – April 2012
- Studie Querung Grüze - Klärung Schlüsselstellen, Metron AG, November 2011
- Studie Erschliessung Süd, Metron AG, März 2012
- Studie Bahnhof Grüze - Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung, Metron AG, Juni 2012

- NIS-Gutachten, Vertiefungsstudie Grüze, maxwave AG, Dezember 2008
- NIS-Gutachten, Ergänzung Familiengärten Grüze, maxwave AG, Januar 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
- Lärmgutachten nach LSV, Gestaltungsplan Grüze, mühlebach partner ag, Dezember 2012

Abkürzungen

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

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

Rechtliche Sicherung von Mobilitätskonzepten

Im Rahmen
... von Sondernutzungsplänen

- 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).

... des Baubewilligungsverfahrens

- Baubewilligung:
Unterzeichnung Vereinbarung zwischen Grundeigentümer / Bauherrn und Stadt.

als Eintrag im Grundbuch

- Anmerkung im Grundbuch, soweit zweckmässig und rechtlich möglich.

Zuständigkeiten

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



NIS-Gutachten, 11. Januar 2012