



Referenz-Nr.: KS ARE 25-0028

Kontakt: Georg Müller, Gebietsbetreuer Richt-/Nutzungsplanung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich  
Telefon +41 43 259 30 34, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)

1/3

## **Revision privater Gestaltungsplan «VZO» – Genehmigung**

Gemeinde **Grünigen**

- Massgebende - Situationsplan Mst. 1:500 vom 5. September 2025  
Unterlagen - Gestaltungsplanvorschriften (GPV) vom 5. September 2025  
- Bericht nach Art. 47 RPV (inkl. Bericht zu den Einwendungen) vom 5. September 2025

### **Festsetzung**

Die Gemeindeversammlung Grünigen stimmte mit Beschluss vom 3. Dezember 2024 dem privaten Gestaltungsplan «VZO» zu. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigung des Bezirksrats Hinwil vom 16. Januar 2025 keine Rechtsmittel eingelegt. Die Gemeinde beantragt die Genehmigung der Vorlage.

### **Erwägungen**

#### **A. Formelle Prüfung**

Die massgebenden Unterlagen sind vollständig.

#### **B. Materielle Prüfung**

##### **1. Zusammenfassung der Vorlage**

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG haben Bedarf, das bestehende Depotareal in Grünigen baulich zu erweitern. Zum einen müssen aufgrund der Elektrifizierung der Busflotte neue Ladeinfrastrukturen erstellt werden und es besteht Bedarf an weiteren Büroflächen. Da der bestehende private Gestaltungsplan (genehmigt mit RRB Nr. 3817 vom 14. Dezember 1988) zu wenig bauliche Entwicklung zulässt, wurde die vorliegende Gesamtrevision notwendig.

Der revidierte Gestaltungsplan ermöglicht die Aufstockung von drei bestehenden Bauten um ein Stockwerk. Zusätzlich werden zahlreiche Bestimmungen präzisiert, damit diese den aktuellen rechtlichen Vorgaben und der Genehmigungspraxis entsprechen. So wird u.a. die zulässige Anzahl Parkplätze verbindlich geregelt und es werden im Rahmen der Möglichkeiten Vorschriften für eine höhere Durchgrünung des Areals ergänzt (z.B. Dachbegrünung, Sicherung ausreichender Wurzelraum für Bäume, unversiegelte Ausgestaltung oberirdischen Parkierungsflächen und Begrünung).

## 2. Genehmigungsprüfung

Den mit Vorprüfung des Amts für Raumentwicklung vom 16. Juli 2024 gestellten Auflagen wurde entsprochen.

### C. Ergebnis

Die Vorlage erweist sich im Ergebnis als rechtmässig, zweckmässig sowie angemessen und kann genehmigt werden (§ 5 Abs. 1 PBG).

Gestützt auf § 4 und § 9 der Gebührenordnung für Verwaltungsbehörden ist für diese Verfügung eine Gebühr zu erheben.

### D. Rechtsmittel

Die Grundeigentümer (unter Vorbehalt der Kostenaufgabe gemäss Dispositiv II) und die Gemeinde sind durch die Genehmigung nicht beschwert. Gegen den genehmigten Gestaltungsplan steht weiteren betroffenen Privaten und Verbänden der Rekurs offen (§§ 338a f. PBG).

### E. Publikation und Auflage

Gemäss § 5 Abs. 3 PBG ist der Genehmigungsentscheid von der Gemeinde zusammen mit der geprüften Planung zu veröffentlichen und aufzulegen.

### Die Baudirektion verfügt:

- I. Der private Gestaltungsplan «VZO», welchem die Gemeindeversammlung Grüningen mit Beschluss vom 3. Dezember 2024 zugestimmt hat, wird genehmigt.
- II. Die Staats- und Ausfertigungsgebühr beträgt

Staats- und Ausfertigungsgebühr ARE, RP,	Fr. 1'193.60	104 103 / 83100.40.200
<b>Total</b>	<b>Fr. 1'193.60</b>	

und wird der Rechnungsadressatin gemäss Dispositiv V auferlegt.

- III. Gegen Dispositiv II dieser Verfügung kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Baurekursgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit wie möglich beizulegen. Rekursentscheide des Baurekursgerichts sind kostenpflichtig; die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

IV. Die Gemeinde Grüningen wird eingeladen

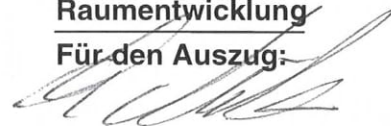
- Dispositiv I sowie den kommunalen Beschluss samt Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen;
- diese Verfügung zusammen mit der geprüften Planung aufzulegen;
- nach Rechtskraft die Inkraftsetzung zu veröffentlichen und diese dem Baurekursgericht sowie dem Amt für Raumentwicklung (via KatasterprozesseZH) mit Beleg der Publikation mitzuteilen;
- den Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen.

V. Mitteilung an

- Gemeinde (unter Beilage von drei Dossiers)
- Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG, Binzikerstrasse 2, 8627 Grüningen (Rechnungsadressatin)

VERSENDET AM 23. APR. 2025

**Amt für  
Raumentwicklung**  
Für den Auszug:





Kanton Zürich  
Gemeinde Grüningen

Privater Gestaltungsplan VZO

# SITUATIONSPLAN

1:500

Von der Grundeigentümerin aufgestellt am 11. September 2024

Für die Grundeigentümerin  
Die Verwaltungsratspräsidentin:

.....  
Claudia Hollenstein

Der Direktor:

.....  
Joe Schmid

Zustimmung durch die Gemeindeversammlung am 3. Dezember 2024

Namens der Gemeindeversammlung:

Der Präsident:

.....  
Carlo Wiedmer

Die Schreiberin:

.....  
Yvonne Cassol

Genehmigung durch die Baudirektion am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

.....  
RS-0028/25

**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, www.skw.ch



Kanton Zürich  
Gemeinde Grüningen

## Privater Gestaltungsplan VZO

### SITUATIONSPLAN

1:500

Von der Grundeigentümerin aufgestellt am 11. September 2024

Für die Grundeigentümerin  
Die Verwaltungsratspräsidentin: Der Direktor:

.....  
Claudia Hollenstein Joe Schmid

Zustimmung durch die Gemeindeversammlung am 3. Dezember 2024

Namens der Gemeindeversammlung:  
Der Präsident: Die Schreiberin:

.....  
Carlo Wiedmer Yvonne Cassol

Genehmigung durch die Baudirektion am

Für die Baudirektion: BDV-Nr. ....



**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

Planer und Architekten AG  
Föhrli-Strasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

32812 - 5.9.2024

### Festlegungen

	Geltungsbereich	Art. 2 / Abs. 2
	Ein- und Ausfahrt Areal	Art. 7 / Abs. 1
	Erschliessung Grundstück Kat. Nr. 1014	Art. 7 / Abs. 2
	Ein- und Ausfahrt Tiefgarage	Art. 7 / Abs. 3
	Erschliessungs- / Verkehrsflächen	Art. 7 / Abs. 4
	Abstellplätze für Personenwagen	Art. 7 / Abs. 6
	Schutzobjekt	Art. 4 / Abs. 1
	Baubereiche für Hauptgebäude	Art. 4 / Abs. 2
	Baubereich für Überdachung	Art. 4 / Abs. 2
	maximal zulässige Höhenkote	Art. 4 / Abs. 2
	Grünflächen (Lage der Hecke und Bäume schematisch)	Art. 6 / Abs. 2

### Informationsinhalte

1 Koordinatenpunkte

S1 Schnittlinie

[VD Nr. 5239/2010](#) Verkehrsbaulinie

### Koordinatenliste

#### Baubereich A

Nr.	Ost	Nord
1	2'699'964.842	1'237'637.651
2	2'700'010.252	1'237'616.698
3	2'699'997.460	1'237'588.961
4	2'699'985.583	1'237'594.439
5	2'699'972.253	1'237'584.153
6	2'699'979.322	1'237'580.887
7	2'699'982.105	1'237'579.601
8	2'699'966.800	1'237'546.454
9	2'699'930.457	1'237'563.242

#### Baubereiche A1 und A2 (zusätzlich)

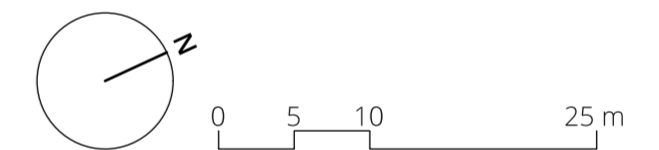
Nr.	Ost	Nord
10	2'699'968.340	1'237'585.962
11	2'699'969.650	1'237'552.627
12	2'699'961.637	1'237'556.328
13	2'699'970.745	1'237'576.037
14	2'699'964.984	1'237'578.699
15	2'699'971.471	1'237'632.389
16	2'699'986.574	1'237'625.421
17	2'699'953.863	1'237'554.633
18	2'699'938.763	1'237'561.609

#### Baubereiche A3 und B (zusätzlich)

Nr.	Ost	Nord
19	2'699'991.319	1'237'625.434
20	2'699'978.510	1'237'597.701
21	2'699'988.879	1'237'684.584
22	2'700'025.390	1'237'667.361
23	2'700'020.056	1'237'656.055
24	2'700'023.754	1'237'654.359
25	2'700'013.194	1'237'631.926
26	2'699'972.988	1'237'650.861

#### Baubereich C (zusätzlich)

Nr.	Ost	Nord
27	2'699'990.426	1'237'575.755
28	2'699'981.868	1'237'557.648
29	2'699'977.793	1'237'548.867

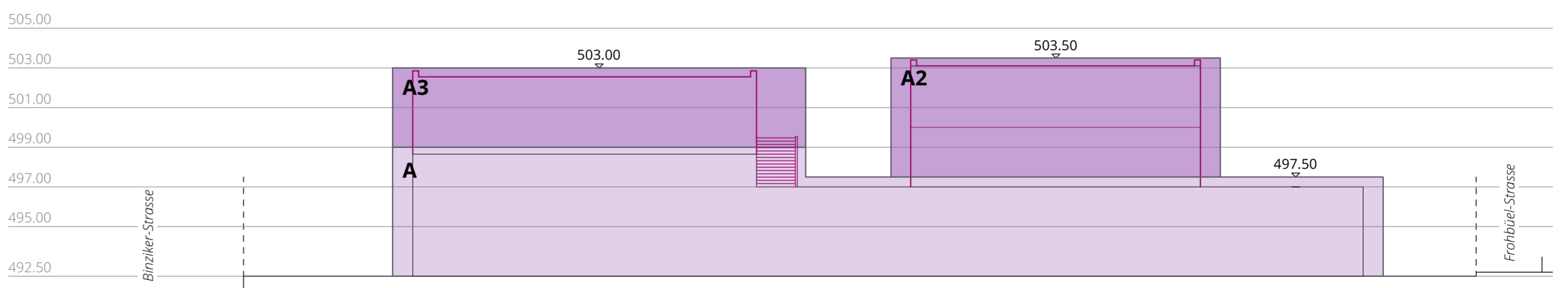


Bearbeitung: Salome Metzger  
Das Druckdatum entspricht dem Erstellungsdatum.

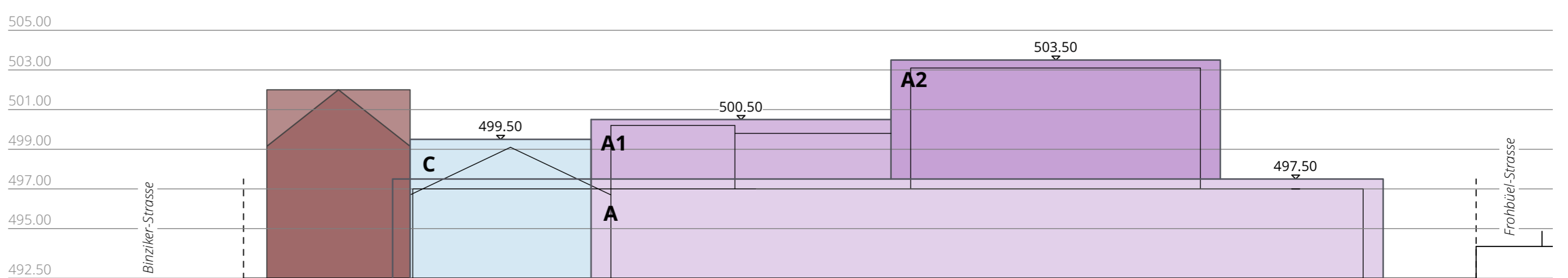
Grundlagedaten  
Amtliche Vermessung: ARE, GIS Kanton Zürich vom 29. Dezember 2023  
OREB Abstandslinien: ARE, GIS Kanton Zürich vom 12. Januar 2024  
Richtprojekt: Dürig AG, Ertüchtigung Busdepot VZO, Richtprojekt vom 8. Mai 2024

Die Daten der Fixpunkte, Grenzpunkte und Einzelpunkte sind nach den gültigen Genauigkeits- und Zuverlässigkeitsanforderungen der amtlichen Vermessung bestimmt. Die Bodenbedeckung, Gebäude und Einzelobjekte dienen lediglich der Orientierung. Ihre Lage beruht auf einfachen Messungen ohne Kontrolle, weshalb für deren Richtigkeit keine Gewähr durch den Geometer besteht.

### Schemaschnitt S1 1:200



### Schemaschnitt S2 1:200





Kanton Zürich  
Gemeinde Grüningen

Privater Gestaltungsplan VZO Grüningen

## BESTIMMUNGEN

Von der Grundeigentümerin aufgestellt am 11. September 2024

Für die Grundeigentümerin:

Die Verwaltungsratspräsidentin:

Der Direktor:



Claudia Hollenstein



Joe Schmid

Zustimmung durch die Gemeindeversammlung am 3. Dezember 2024

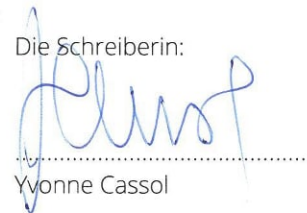
Namens der Gemeindeversammlung:

Der Präsident:

Die Schreiberin:



Carlo Wiedmer



Yvonne Cassol

Genehmigung durch die Baudirektion am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.



KS-0028/25

**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

# 1 ZWECK

## Ziele

Der Gestaltungsplan «VZO Grüningen» bezweckt:

- die Schaffung der planerischen Grundlage, um das Busdepot der VZO weiterzuentwickeln,
- die Ermöglichung von Anlagen, die für den Betrieb und Unterhalt von Elektrobussen notwendig sind,
- die Sicherstellung von zusätzlich benötigten Büroräumlichkeiten
- die Sicherstellung zur Schaffung von Wohnraum
- den Schutz des ehemaligen Bahnhofgebäudes der Wetzikon-Meilen-Bahn,
- die Gewährleistung einer guten Einordnung der Gesamtanlage in die Umgebung.

# 2 ALLGEMEINES

## Bestandteile

<sup>1</sup> Der Gestaltungsplan besteht aus den vorliegenden Bestimmungen und dem zugehörigen Situationsplan 1:500. Der Planungsbericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) dient der Erläuterung der Festlegungen und hat informativen Charakter.

<sup>2</sup> Der Geltungsbereich des privaten Gestaltungsplans ist im zugehörigen Situationsplan 1:500 festgehalten.

## Ergänzendes Recht

<sup>3</sup> Wo der Gestaltungsplan nichts anderes regelt, sind die jeweils rechtsgültigen Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Grüningen sowie das übergeordnete kantonale Recht und eidgenössische Recht massgebend.

# 3 GESTALTUNG

## Generelle Anforderungen

<sup>1</sup> Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird. Diese Anforderung gilt auch für Materialien und Farben.

## Richtprojekt

<sup>2</sup> Für die volumetrische Gestaltung der Neubauten (kubische Gliederung) ist das Richtprojekt vom 8. Mai 2024 richtungsweisend.

<sup>3</sup> Vom Richtprojekt darf vorbehältlich der Vorschriften des Gestaltungsplans sowie des übergeordneten Rechts aus wichtigen Gründen abgewichen werden, sofern qualitativ insgesamt eine zumindest gleichwertige Lösung erzielt wird.

## 4 BEBAUUNG

### Schutzobjekt

<sup>1</sup> Das im Situationsplan als Schutzobjekt bezeichnete Gebäude (ehemaliges Stationsgebäude) ist in seiner äusseren Erscheinung zu erhalten.

### Baubereiche für Gebäude

<sup>2</sup> Lage und äussere Abmessungen der Gebäude ergeben sich aus den im Situationsplan festgelegten Baubereichen für Hauptgebäude und den nachfolgenden Vorgaben für die maximal zulässige Höhenkote, die maximale anrechenbare Geschossfläche und der festgelegten Anzahl Gebäude pro Baubereich.

Baubereich	max. zulässige Höhenkote für Gebäude (m ü. M.)	Zulässige anrechenbare Geschossfläche	Anzahl Gebäude
A	497.50 / 499.00 gemäss Situationsplan	3'280 m <sup>2</sup>	1-2
A1	500.50	190 m <sup>2</sup>	1
A2	503.50	2'130 m <sup>2</sup>	1-2
A3	503.00	480 m <sup>2</sup>	1
B	500.00	1'720 m <sup>2</sup>	1-2
C	499.50	-	-
Schutzobjekt	Bestandesbau	Bestandesbau	1

### Baubereich C

<sup>3</sup> Im Baubereich C darf eine Überdachung als Witterungsschutz der Bushaltestelle erstellt werden.

### Nutzungstransfer

<sup>4</sup> Zwischen den Baubereichen A, A1, A2, A3 und B sind Nutzungstransfers zulässig, wobei die festgelegten Werte gemäss Ziff. 4 Abs. 2 um maximal 5 % überschritten werden dürfen. Die anrechenbare Geschossfläche von insgesamt maximal 7'800 m<sup>2</sup> darf dabei nicht überschritten werden.

### Abstandsregelung

<sup>5</sup> Unabhängig von Grenz- und Strassenabständen sowie Verkehrsbaulinien können Gebäude auf die Baubereichsgrenzen gestellt werden. Die gesetzlichen kommunalen und kantonalen Mehrlängen- oder Mehrhöhenzuschläge kommen nicht zur Anwendung. Die Baubereiche bezeichnen somit die maximal mögliche oberirdische Gebäudeausdehnung.

### Gebäudelänge und -breite

<sup>6</sup> Die Gebäudelänge und -breite ist innerhalb der Baubereiche frei. Die geschlossene Überbauung ist erlaubt.

- Anzahl Geschosse** <sup>7</sup> Die Anzahl Geschosse ist innerhalb der max. zulässigen Höhenkote gemäss Ziff. 4 Abs. 2 frei.
- Dachform und -begrünung** <sup>8</sup> Für Bauten in den Baubereichen A, A1, A2 und A3 sind nur Flachdächer zulässig. Diese sind ökologisch wertvoll zu begrünen und zu strukturieren, soweit sie nicht als Terrasse genutzt werden. Für Bauten im Baubereich B sind auch andere Dachformen zulässig, wobei eine ökologisch wertvolle Dachbegrünung im Neubau- und Sanierungsfall zu prüfen ist.
- Technische Aufbauten** <sup>9</sup> Einzelne technisch bedingte Aufbauten wie Liftaufbauten, Geländer, Oblichter, Lüftungen, Wärmerückgewinnungsanlagen sowie Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie dürfen die maximal zulässige Höhenkote für Gebäude gemäss Ziff. 4 Abs. 2 überschreiten. Sie sind möglichst zusammengefasst als Einheit auszubilden.
- Klein- und Anbauten** <sup>10</sup> Einzelne Klein- und Anbauten im Sinne von § 2a ABV sind auch ausserhalb der Baubereiche zulässig.
- Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten** <sup>11</sup> Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten sind innerhalb und ausserhalb der Baubereiche zulässig. Für die im Situationsplan festgelegten Bäume sind angemessene Wurzelräume mit ausreichender Erdüberdeckung sicherzustellen.
- Terrainveränderungen** <sup>12</sup> Es sind nur untergeordnete Terrainveränderungen zulässig.

## 5 NUTZUNG

### Zulässige Nutzweise

Baubereich	Zulässige Nutzweise
A	Buseinstellhalle und Einrichtungen für den Unterhalt und Reparatur der Busse sowie übrigen Betriebsmittel, Ladeinfrastruktur zur Aufladung der Busbatterien
A1	Wohnen und höchstens mässig störendes Gewerbe
A2	Büros und Wohnungen
A3	Trafostation / Hauptverteilung, Ladeinfrastruktur / Gleichrichteranlagen, Kühlung
B	Werkstatt, Lager und höchstens mässig störendes Gewerbe
C	Offene Überdachung / Witterungsschutz Bushaltestelle
Schutzobjekt	Wohnen und höchstens mässig störendes Gewerbe

## 6 FREIRAUM

### Grünflächenziffer

<sup>1</sup> Die Grünflächenziffer gemäss Art. 33 Abs. 1 BZO findet keine Anwendung.

### Grünflächen

<sup>2</sup> Die im Situationsplan bezeichneten Grünflächen, Hecken und Bäume sind zu erhalten. Sie dürfen nicht unterbaut werden. Es ist laufend zu überprüfen, wie die Grünfläche erweitert und zusätzliche Bäume gepflanzt werden können. Erweiterungen der Grünflächen haben nach siedlungsökologischen Grundsätzen zu erfolgen.

## 7 ERSCHLIESSUNG UND PARKIERUNG

### Ein- und Ausfahrt Areal

<sup>1</sup> Die Ein- und Ausfahrten des Areals haben an den im Situationsplan bezeichneten Stellen zu erfolgen.

### Grundstück Kat. Nr. 1014

<sup>2</sup> Das Grundstück Kat. Nr. 1014 ist über das Betriebsareal der VZO Grüningen zu erschliessen.

### Ein- und Ausfahrt Tiefgarage

<sup>3</sup> Die Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen haben an den im Situationsplan bezeichneten Stellen zu erfolgen.

### Erschliessungsfläche

<sup>4</sup> Die Erschliessung hat über den im Situationsplan bezeichneten Bereich «Erschliessungs-/Verkehrsflächen» zu erfolgen.

### Anzahl Autoabstellplätze

<sup>5</sup> Es dürfen maximal 100 Autoabstellplätze erstellt werden.

### Unterirdische Autoabstellplätze

<sup>6</sup> Mindestens die Hälfte der Autoabstellplätze für Beschäftigte und Bewohner sind unterirdisch anzuordnen.

### Oberirdische Autoabstellplätze

<sup>7</sup> An den im Situationsplan schematisch bezeichneten Stellen können oberirdische Autoabstellplätze erstellt werden. Diese sind mittels sicherer Beläge zu gestalten und nach Möglichkeit zu begrünen.

### Elektromobilität

<sup>8</sup> Autoabstellplätze für Dienstfahrzeuge sind mit der für die Elektromobilität erforderlichen Ladeinfrastruktur auszurüsten.

### Veloabstellplätze

<sup>9</sup> Die Anzahl Veloabstellplätze richtet sich nach der VSS-Norm 40 065 in der Fassung von 2019. Die Veloabstellplätze sind gut zugänglich zu erstellen. Für die Veloabstellplätze von Mitarbeitenden sind die Voraussetzungen für die Erstellung von Lademöglichkeiten für Elektrovelos zu schaffen.

## 8 UMWELT

### Wärmebedarf

<sup>1</sup> Neubauten sind so auszurüsten, dass sie einen möglichst geringen Heizwärmebedarf aufweisen.

### Energie

<sup>2</sup> Neubauten von Büros und Wohnungen haben die Energiewerte des Minergie-P oder Minergie-A-Standards einzuhalten oder es sind auf der Basis eines umfassenden Energiekonzepts Massnahmen mit einer zumindest gleichwertigen energetischen Wirkung umzusetzen. Eine Zertifizierung ist nicht notwendig.

### Lärmempfindlichkeitsstufe

<sup>3</sup> Es gelten in allen Baubereichen und dem Schutzobjekt die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III.

### Lichtimmissionen

<sup>4</sup> Beleuchtungen im Aussenraum sind gemäss den Empfehlungen von Bund und Kanton bzw. den Grundsätzen der Norm SN 586 491 SIA «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» auf das notwendige Minimum zu beschränken.

## 9 VERSORGUNG UND ENTSORGUNG

### Altlastensanierung

<sup>1</sup> Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren sind zusammen mit den Baugesuchen Vorgehenskonzepte einzureichen, welche aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Anforderungen von Artikel 3 der Altlastenverordnung erfüllt und wie die anfallenden verschmutzten Bauabfälle bei Abbrüchen entsorgt werden sollen.

### Ver- und Entsorgung

<sup>2</sup> Die sachgerechte Ver- und Entsorgung ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen. Die Kosten allfälliger Leitungsverlegungen gehen zulasten des Verursachers.

## 10 ETAPPIERUNG

### Bauten und Anlagen

<sup>1</sup> Die Bauten und Anlagen können in Etappen realisiert werden.

### Gestaltungsanforderungen bei Etappierung

<sup>2</sup> Die Gestaltungs- und Einordnungsanforderungen gemäss Ziff. 3 Abs. 1 sind auch für einzelne Etappen einzuhalten.

## 11 SCHLUSSBESTIMMUNG

### **Inkrafttreten**

<sup>1</sup> Der private Gestaltungsplan VZO Grüningen wird mit Rechtskraft der kantonalen Genehmigung verbindlich. Die Exekutive publiziert das Datum der Inkraftsetzung gemäss § 6 PBG.

### **Aufhebung bisheriger Gestaltungsplan**

<sup>2</sup> Mit Inkrafttreten des privaten Gestaltungsplan «VZO Grüningen» wird der bisherige private Gestaltungsplan, vom Regierungsrat am 14. Dezember 1988 mit Beschlussnummer 3817 genehmigt, ausser Kraft gesetzt.



Kanton Zürich  
Gemeinde Grüningen

Revision Privater Gestaltungsplan VZO

# ERLÄUTERNDER BERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV



**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

**Planer und Architekten AG**

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, [www.skw.ch](http://www.skw.ch)

32812 – 5.9.2024

<b>Inhalt</b>			
	<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
	1.1	Ausgangslage	3
	1.2	Ziele und Geltungsbereich	5
	<b>2</b>	<b>PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>7</b>
	2.1	Kantonale und regionale Grundlagen	7
	2.2	Kommunale Grundlagen	8
	2.3	Weitere Grundlagen	11
	2.4	Bestehende Situation	14
	<b>3</b>	<b>RICHTKONZEPT</b>	<b>18</b>
	3.1	Variantenstudium	18
	3.2	Vorhaben im Detail	21
	<b>4</b>	<b>ERLÄUTERUNGEN VON PLAN UND BESTIMMUNGEN</b>	<b>24</b>
	4.1	Zweck (Ziffer 1)	24
	4.2	Allgemeines (Ziffer 2)	24
	4.3	Gestaltung (Ziffer 3)	24
	4.4	Bebauung (Ziffer 4)	25
	4.5	Nutzung (Ziffer 5)	27
	4.6	Freiraum (Ziffer 6)	27
	4.7	Erschliessung und Parkierung (Ziffer 7)	28
	4.8	Umwelt (Ziffer 8)	30
	4.9	Versorgung und Entsorgung (Ziffer 9)	31
	4.10	Etappierung (Ziffer 10)	31
	4.11	Schlussbestimmung (Ziffer 11)	32
	4.12	Vergleich mit bisherigem Gestaltungsplan	32
	<b>5</b>	<b>AUSWIRKUNGEN</b>	<b>34</b>
	5.1	Siedlung und Verkehr	34
	5.2	Umwelt	34
	<b>6</b>	<b>ABLAUF UND MITWIRKUNG</b>	<b>38</b>
	6.1	Vorprüfung	38
	6.2	Öffentliche Auflage und Anhörung	38
	6.3	Zustimmung und Genehmigung	38
		<b>ANHANG</b>	<b>39</b>

**Auftraggeber** Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG

**Bearbeitung** SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Peter von Känel, David Frey

**Titelbild** Orthofoto Gestaltungsplangebiet

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Ausgangslage

### Umstellung der Busflotte auf Elektrobusse

Seit Anfang 2024 fahren die ersten drei Elektrobusse der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) durch die Region. Damit machten die VZO einen ersten bedeutenden Schritt auf dem Weg zu einem CO<sub>2</sub>-freien Busbetrieb. Im Rahmen der Elektrobus-Strategie der VZO soll in den kommenden Jahren die Busflotte auf die neue Antriebstechnologie umgestellt werden. Hierfür muss neben den anderen Standorten in Wetzikon, Rüti und Meilen auch das bestehende Gebäude des Busdepots Grüningen entsprechend umgerüstet und ertüchtigt werden.

Mit der schrittweisen Ablösung der Diesel- durch Elektrobusse wollen die VZO noch klimafreundlicher werden. In Abstimmung mit der Dekarbonisierungsstrategie des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) haben die VZO die politische Vorgabe, ihren Busbetrieb bis ins Jahr 2040 CO<sub>2</sub>-frei zu betreiben. In den kommenden Jahren wollen die VZO die Dieselsebusse nach Erreichen der vorgesehenen Einsatzdauer durch Elektrobusse ersetzen. Um zukünftig eine grössere Anzahl Busse laden zu können, sind umfassende Elektroinstallationen und leistungsstärkere Stromzuleitungen notwendig.

Erster Elektrobus der VZO



### Machbarkeitsstudie

Die uas ag wurde 2021 als Generalplaner durch die VZO beauftragt, ein Konzept für die Integration der für die zukünftige elektrische Busflotte benötigte Ladeinfrastruktur in den bestehenden Busdepots zu erarbeiten und die Machbarkeit nachzuweisen. Ursprünglich war vorgesehen, die lichte Durchfahrthöhe im Busdepot Grüningen auf mind. 3.70 m zu erhöhen. So wurde in einer ersten Studie ein Grobkonzept für das Tragwerk erarbeitet sowie die Themen Brandschutz, Gebäudetechnik und Ausbau behandelt und die Machbarkeit geprüft.

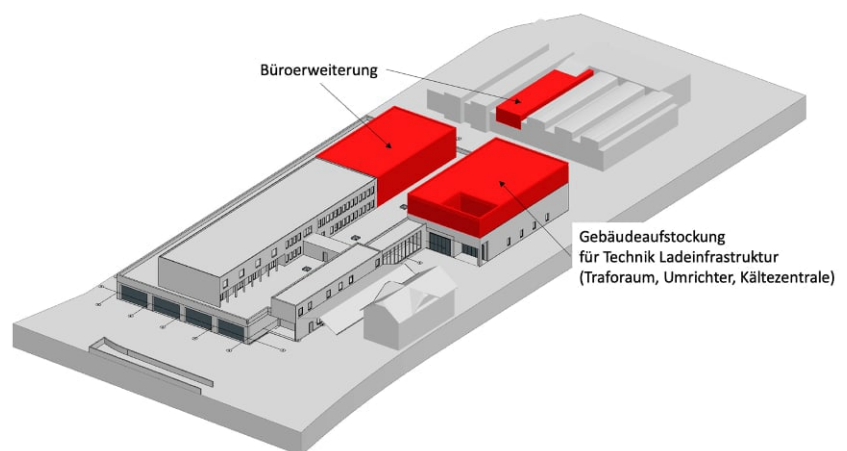
2023 konnten wichtige Neuerungen bei den Elektrobus-Herstellern in Europa festgestellt werden. So gibt es mittlerweile Elektrobusse der 2. Generation, welche die «alte Fahrzeughöhe der Dieselsebusse» von maximal 3.20 m einhalten können. Somit entfällt die aufwendige Erhöhung der lichten Raumhöhe im Busdepot Grüningen.

Nach intensiven Arbeiten und Variantenstudien konnte im Rahmen der zweiten Machbarkeitsstudie nachgewiesen werden, dass eine zweckmässige Lösung für die Umsetzung der Elektrobus-Strategie der VZO am Standort Grüningen machbar ist.

### **Favorisiertes Erweiterungskonzept**

Beabsichtigte bauliche Erweiterungen

Das favorisierte, um die Büroerweiterung ergänzte Konzept, sieht wie folgt aus:



Quelle: uas ag, ergänzt

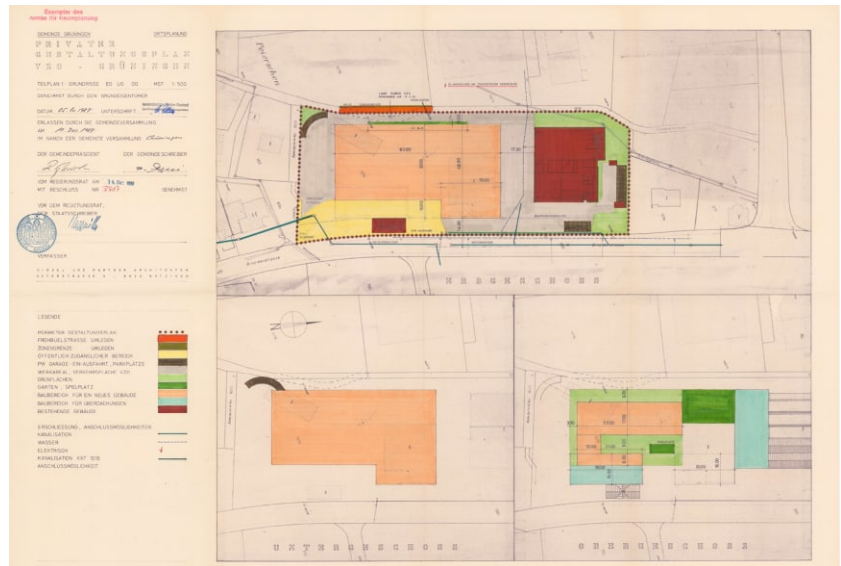
### **Bestehender Gestaltungsplan**

Für das Areal besteht der private Gestaltungsplan «VZO – Grüningen» (genehmigt mit RRB 3817 vom 14.12.1988). Wo der Gestaltungsplan Festlegungen trifft, geht dieser den Vorschriften der Bau- und Zonenordnung (BZO) vor.

Der Gestaltungsplan besteht aus einem Situationsplan (Teilplan 1) mit Baubereichen und der Festlegung der Nutzweise im Untergeschoss, Erdgeschoss und Obergeschoss. Der Teilplan 2 besteht aus den Fassadenansichten und den Höhenangaben der seinerzeit geplanten Gebäude. Die besonderen Bestimmungen regeln weitere Details.

Wo der Gestaltungsplan keine Regelungen trifft, gelten subsidiär die Vorschriften der BZO der Gemeinde Grüningen und das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich mit seinen einschlägigen Verordnungen.

Teilplan 1 Privater Gestaltungsplan  
«VZO-Grüningen»



Revision Gestaltungsplan  
notwendig

Der geltende private Gestaltungsplan lässt praktisch keinen baulichen Erweiterungsspielraum zu. So sind im Teilplan 1 nebst den Erdgeschossausdehnungen zusätzlich auch die Baufelder im Unter- und Obergeschoss festgelegt. Die bestehenden Baufelder decken weder die Aufstockung für die zusätzlich benötigte Technik Ladeinfrastruktur noch für die geplante Erweiterung des Bürotraktes ab.

Ferner ist in der neuen rechtsgültigen BZO eine Grünflächenziffer (GFZ) von 40 % auch für die Zone W3/65, in welcher sich das VZO-Areal befindet, festgelegt. Diese GFZ ist auf dem Areal nicht realisierbar, weshalb mit dem Gestaltungsplan eine tiefere GFZ festgelegt werden muss.

Zur Realisierung der vorgesehenen baulichen Massnahmen ist deshalb eine Revision respektive Neufestsetzung des Gestaltungsplans erforderlich.

## 1.2 Ziele und Geltungsbereich

### Ziele

Mit der Revision des privaten Gestaltungsplans werden insbesondere folgende Planungsziele verfolgt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für die Ertüchtigung des Busdepots im Zuge der geplanten Umstellung auf Elektrobusse (Ladeinfrastruktur) und für die Erweiterung der Büroräumlichkeiten
- Sicherstellung einer guten städtebaulichen Einordnung unter Rücksichtnahme auf das ehemalige Stationsgebäude (Inventarobjekt)
- Sicherstellung einer angemessenen Begrünung auf dem Areal unter Berücksichtigung der lokalklimatischen Situation.

Zuständigkeiten

Gemäss § 86 PBG bedarf der Gestaltungsplan der Zustimmung durch die Gemeindeversammlung. Er ist anschliessend durch die Baudirektion zu genehmigen (§ 89 PBG).

Bestandteile

Der Gestaltungsplan besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Situationsplan 1:500
- Bestimmungen
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (falls solche Einwendungen vorliegen)
- Richtprojekt
- Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV

### Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans beschränkt sich auf das Grundstück Kat.-Nr. 1303, welches sich im Eigentum der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland befindet.

Plan der amtlichen Vermessung mit  
Gestaltungsplanperimeter in rot



## 2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

### 2.1 Kantonale und regionale Grundlagen

#### Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan wurde 2018 gesamthaft überarbeitet und neu festgesetzt. Im alten regionalen Richtplan war das Busdepot der VZO in Grüningen bezeichnet. In der aktuellen Generation der regionalen Richtpläne sind die Busdepots nicht mehr Bestandteil der regionalen Richtpläne.

Der regionale Richtplan bezeichnet die westlich angrenzende Binzikerstrasse als Verbindungsstrasse. Auf der Binzikerstrasse verläuft zudem der Radweg Hombrechtikon – Grüningen. Eine geeignete Veloinfrastruktur fehlt noch.

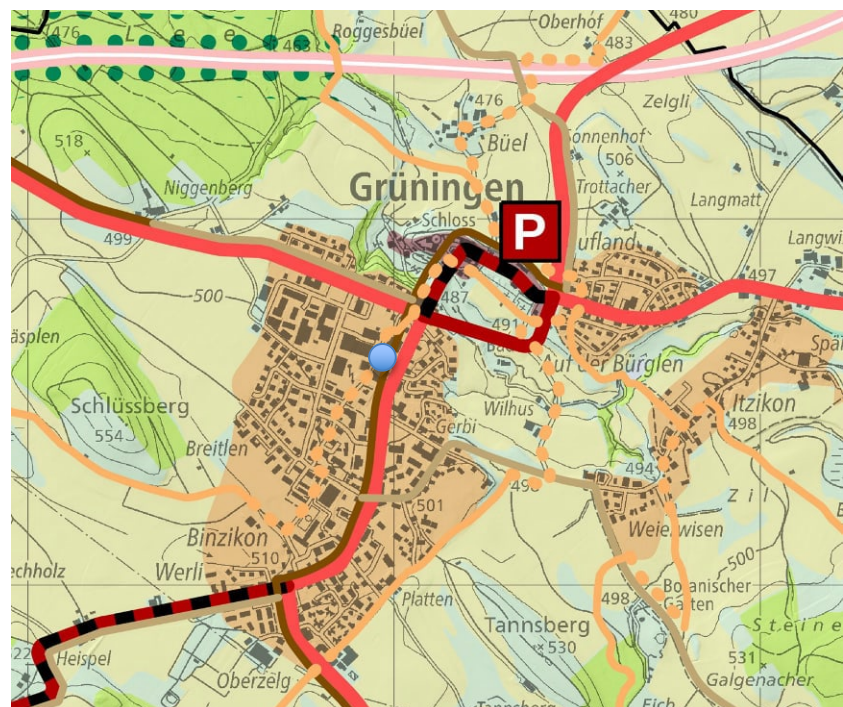
Westlich des Gestaltungsplangebiets verläuft auf der Frohbüelstrasse und dem Schnäggeweg der Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag Esslingen – Rüti (ID 388.0). Zudem ist der Zugang zur Bushaltestelle Grüningen, Station via Peierschenweg als Wanderweg markiert.

Weitere für den Gestaltungsplan relevante Festlegungen bestehen weder im kantonalen noch im regionalen Richtplan.

Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr, Gestaltungsplangebiet blau markiert

Kantonal bestehend / geplant	Regional bestehend / geplant	Verkehr
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Abklassierung Hauptverkehrsstrasse
		Verbindungsstrasse
		Abklassierung Verbindungsstrasse / F
		Umgestaltung Strassenraum
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse
		Tunnel Hauptverkehrsstrasse
		Tunnel Verbindungsstrasse
		Variante / zu prüfende Linienführung
		Anschluss
		Autobahnraststätte
		Parkierungsanlage
		Radroute von nationaler Bedeutung
		Radweg
		bei Ersatz aufzuhebender Radweg
		Veloparkierungsanlage
		Reitweg
		Fuss- / Wanderweg
		Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
		bei Ersatz aufzuhebender Fuss- / Wa

Quelle: maps.zh.ch, 27.2.2024



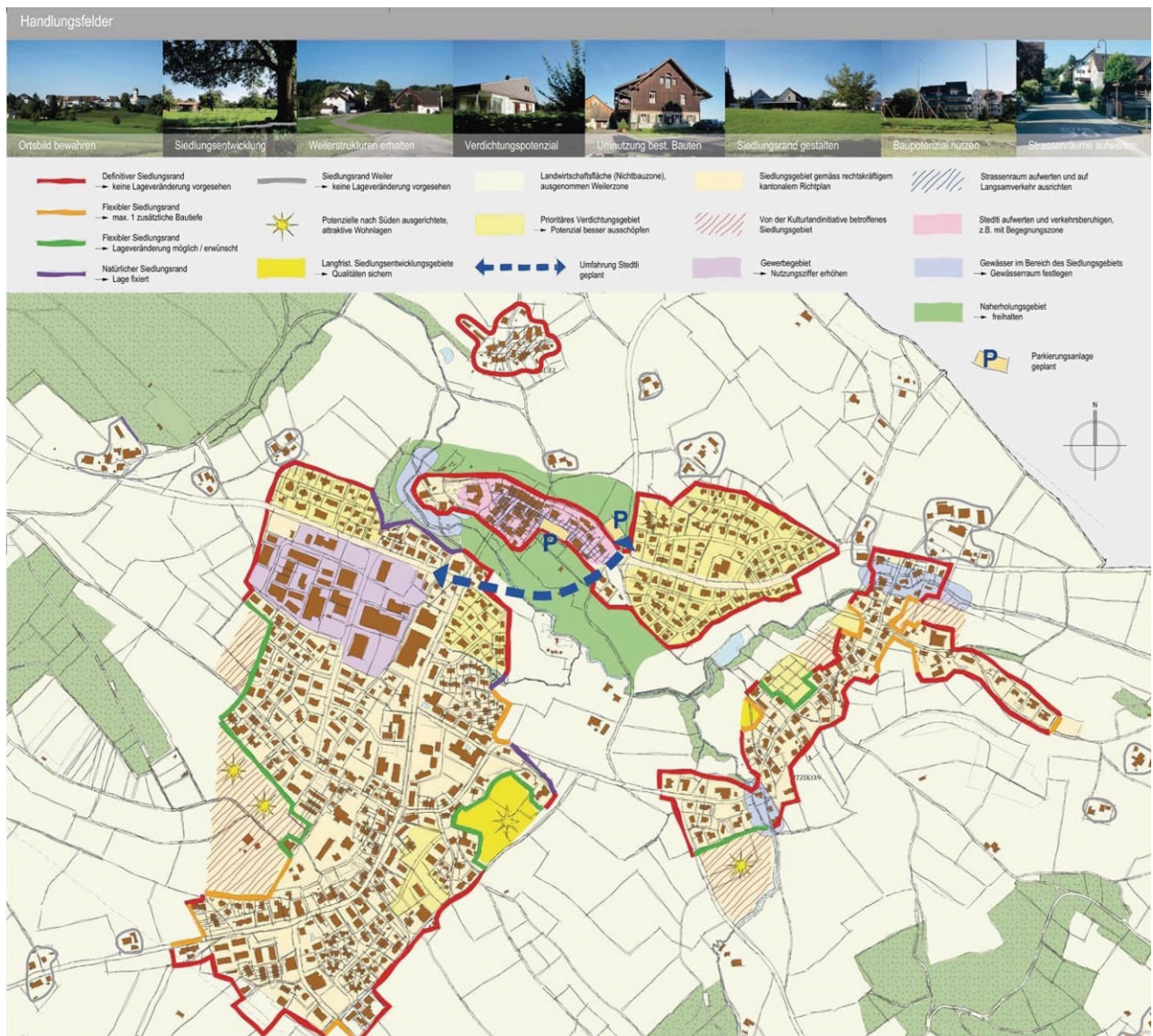
## 2.2 Kommunale Grundlagen

### Räumliches Entwicklungsleitbild

Als Grundlage für die Ortsplanungsrevisionen 2016 und 2022 wurde bereits im Jahr 2013 vom Gemeinderat ein räumliches Entwicklungsleitbild für Grüningen erarbeitet. Das Entwicklungsleitbild macht u.a. Aussagen zu attraktiven Wohnlagen, zur Qualitätssicherung von Siedlungsentwicklungsgebieten, zu Siedlungsrändern und zu Aufwertungs- und Verdichtungsgebieten. Es enthält zudem die folgenden acht Leitsätze:

#### Leitsätze

- Wohnqualität sichern
- Moderates Wachstum anstreben
- Stedtli, Dorfkerne und Weilerstrukturen erhalten
- Dorfbild bewahren – Siedlungsränder gestalten
- Umfahrung Stedtli
- Naturraum im Siedlungsgebiet erhalten
- Nachhaltige Energienutzung sicherstellen
- Bauordnungsbestimmungen überprüfen

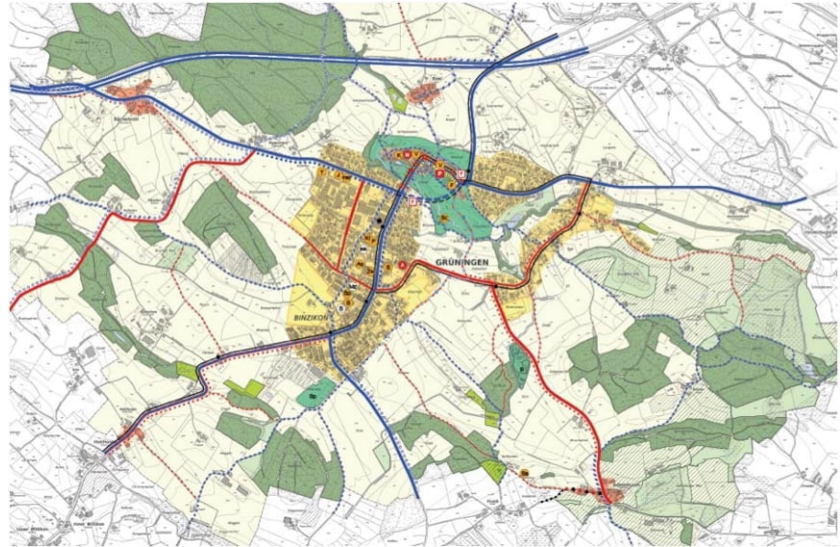


Räumliches Entwicklungsleitbild Grüningen (Verkleinerung)

## Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan wurde im Jahre 2015 gesamthaft revidiert. Er enthält Bestimmungen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen. Der kommunale Richtplan übernimmt die Festlegungen des regionalen Richtplans inkl. das vor der Gesamtüberarbeitung 2018 im regionalen Richtplan bezeichnete Busdepot der VZO. Da der kommunale Richtplan seither nicht mehr revidiert wurde, besteht für das Busdepot derzeit kein Richtplaneintrag.

Kommunaler Richtplan vom 27.3.2015 /  
 7.12.2015



## BZO

Im Zonenplan ist das Gestaltungsplangebiet der dreigeschossigen Wohnzone/65 (W3/65) mit Gewerbeerleichterung zugewiesen. Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. Es ist höchstens mässig störendes Gewerbe zulässig (Art. 34 Abs. 2 BZO).

Grundmasse  
 Art. 33

Gemäss Art. 33 BZO gelten in der W3/65 die folgenden Grundmasse:

Vollgeschosszahl max.	3
Dachgeschosse <sup>1)</sup> max.	2
Fassadenhöhe max.	11.4 m
Fassadenhöhe Schrägdach giebelseitig	Giebelseitig erhöht sich das zulässige Mass der Fassadenhöhe um die sich aus der Dachneigung von 45° ergebende Höhe, höchstens aber um 6 m
Gebäuelänge max.	40 m
Grundabstand - grosser - kleiner	10 m 5 m
Ausnützung max.	65 %
Grünflächenziffer <sup>2)</sup> min.	40 %

<sup>1)</sup> Attikageschosse sind nicht zulässig.

<sup>2)</sup> In den Bereichen gemäss Art. 34 Abs. 2 reduziert sich die Grünflächenziffer um das Mass des Gewerbeanteils des entsprechenden Bauvorhabens. Der Gewerbeanteil berechnet sich anhand der anrechenbaren Geschossflächen in Voll- und Dachgeschossen.

Dachgestaltung  
 Art. 35

In allen Wohnzonen sind nur Giebeldächer mit einer Dachneigung von mindestens 25° alter Teilung erlaubt. Für Klein- und Anbauten sind Flachdächer zulässig, sofern dadurch eine architektonisch bessere Lösung erreicht wird als mit einem Schrägdach.

Arealüberbauung  
 Art. 36








«Arealüberbauungen sind in allen Wohnzonen zulässig. Die Arealfläche muss eine massgebliche Grundfläche von mindestens 3'000 m<sup>2</sup> umfassen.

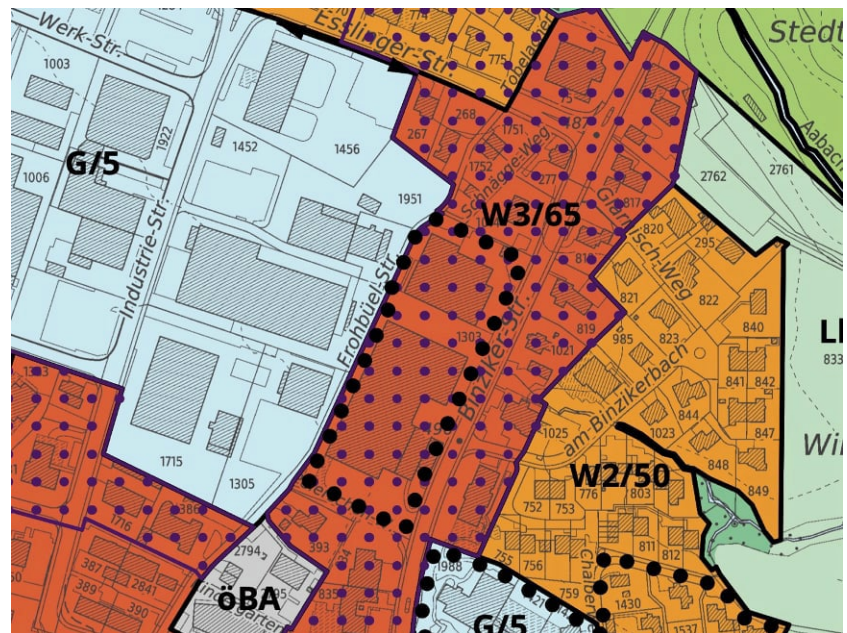
Die Ausnützungsziffer darf gegenüber der Regelüberbauung um maximal einen Zehntel erhöht werden. Eine weitere Erhöhung der Ausnützungsziffer um maximal einen Zehntel kann beansprucht werden für besonders ökologische Projekte, welche bezüglich der Deckung des Energiebedarfs für Heizung und Warmwasser 10 % besser sind als die Vorgaben gemäss § 10a Energiegesetz und sich bezüglich Materialisierung am Minergie-Eco-Standard orientieren.

Gegenüber benachbarten Parzellen sind die zonengemässen Grenzabstände einzuhalten.

Die zonengemässe Beschränkung der Gebäudelänge kann um maximal 10 m überschritten werden.»

Ausschnitt Zonenplan mit Gestaltungsplangebiet

	zweigeschossige Wohnzone	II / III
	dreigeschossige Wohnzone	II / III
	Gewerbezone	III
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	II
	Betriebsart erleichternd	
<b>Informationsinhalte</b>		
	Gestaltungspläne bestehend	
	kantonale Freihaltezone	
	kantonale Landwirtschaftszone	



### Gebäudeinventar

Auf dem Gestaltungsplanareal befindet sich das ehemalige Stationsgebäude der Strassenbahn Wetzikon – Meilen (Vers. Nr. 970). Dieses Gebäude wurde 1903 erbaut und ist im kommunalen Gebäudeinventar erfasst. Der architektonisch historische Wert wurde mit dem Erhaltungsziel C (Erhalten der Erscheinung) und die Umgebungsqualität mit dem Erhaltungsziel D (Erhalten der ortsbaulichen Struktur / Ensemble) beurteilt. Passend zum ehemaligen Stationsgebäude kann ein alter Triebwagen der Wetzikon–Meilen-Bahn im Verwaltungsgebäude der VZO gegenüber von aussen besichtigt werden.

Auszug aus dem Inventarblatt des  
 ehemaligen Stationsgebäudes (Nr. 5 – 7)

	A	B	C	D
Architektonisch historischer Wert			X	
Umgebungsqualität				X

A = Integrales Erhalten, Erhalten der Substanz, B = Erhalten der Erscheinung + Einzelelemente,  
 C = Erhalten der Erscheinung, D = Erhalten der ortsbaulichen Struktur / Ensemble

Ehemaliges Stationsgebäude an der  
 Binzikerstrasse



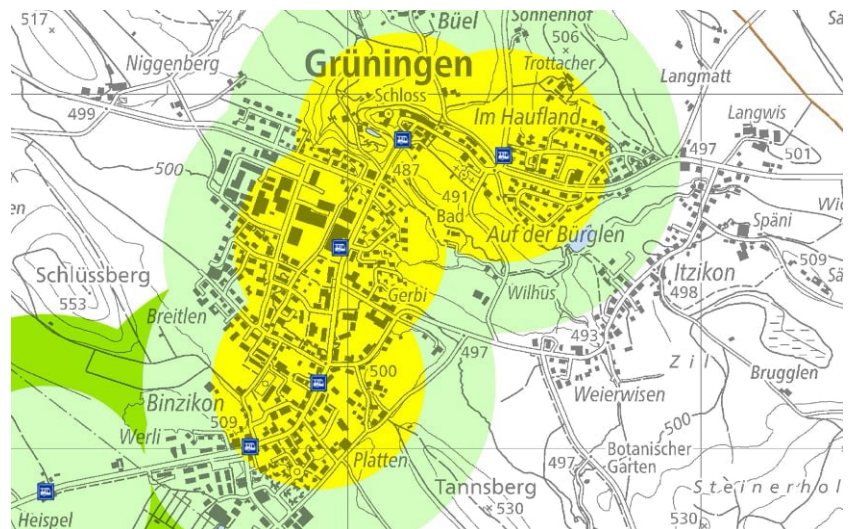
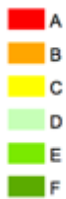
## 2.3 Weitere Grundlagen

### Verkehrerschliessung

Das Gestaltungsplanareal ist verkehrsmässig direkt über zwei Zufahrten ab der Binzikerstrasse (Staatsstrasse) erschlossen.

Die Bushaltestelle Grüningen, Station wird durch die Buslinien 845 Oetwil am See – Uster und 867 Oetwil am See – Wetzikon bedient. Beide Buslinien verkehren jeweils im Halbstundentakt, sodass ein (hinkender) Viertelstundentakt mit einer ÖV-Güteklasse C angeboten wird.

Ausschnitt ÖV-Güteklassen Grüningen



### Lokalklima

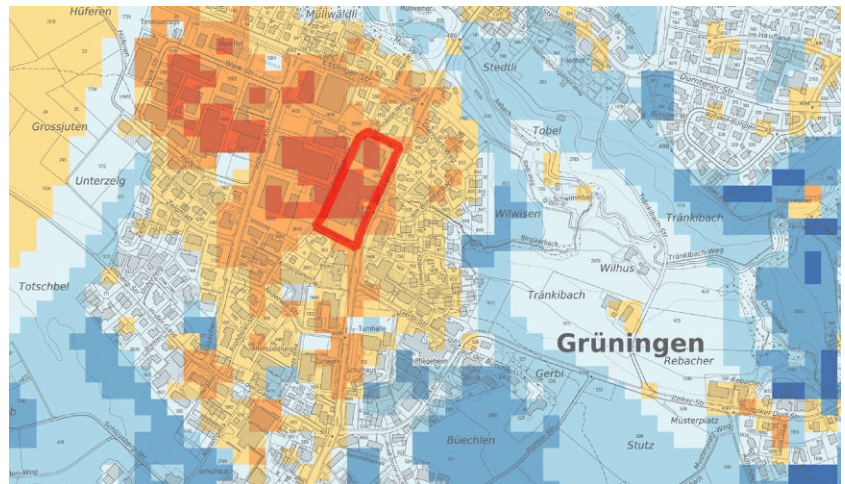
Der voranschreitende Klimawandel bewirkt zunehmende Temperaturen und eine stärkere Wärmebelastung sowohl tagsüber wie auch nachts. Dieser Effekt kann durch Arealentwicklungen zusätzlich verstärkt werden. Eine übermässige Wärmebelastung stellt ein

gesundheitliches Risiko für die Wohnbevölkerung dar. Zur Minderung der Hitzebelastung können verschiedene Massnahmen ergriffen werden.

Im Gestaltungsplangebiet und im angrenzenden Industriegebiet zeigt sich gemäss Klimaanalysekarten bereits heute ein relativ starker Wärmeinseleffekt. So beträgt die Abweichung vom Temperaturmittelwert in der Nacht über 2.5 °C, was einer mässigen Überwärmung entspricht. Kaltluftströme, welche den Wärmeinseleffekt mildern würden, sind innerhalb des Planungsgebiets kaum vorhanden.

Wärmeinseleffekt [°C], Gestaltungsplangebiet in rot, Nachtsituation (4 Uhr)

- > -3 bis -2
- > -2 bis -1
- > -1 bis 0
- > 0 bis 1
- > 1 bis 2
- > 2 bis 3



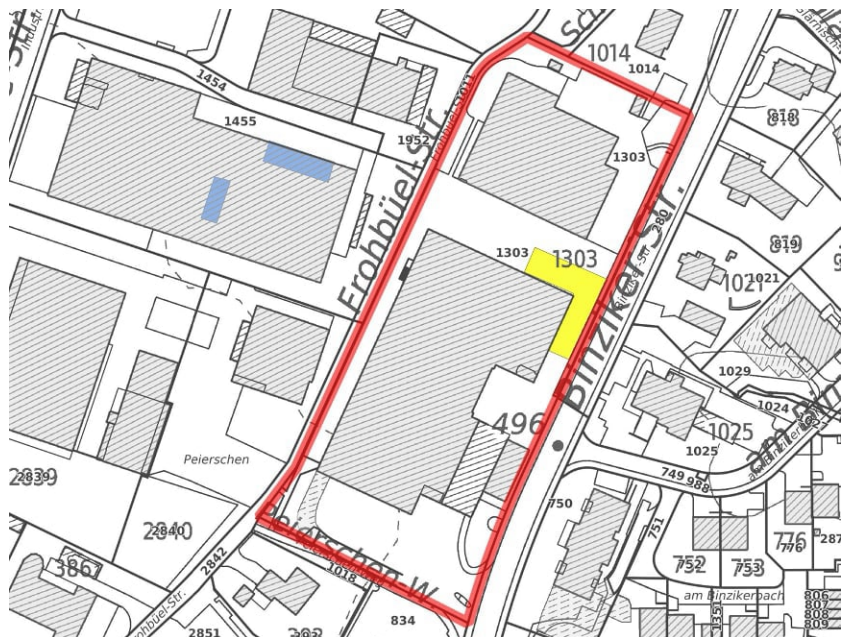
Quelle: Kantonale Klimaanalysekarte, maps.zh.ch, 28.2.2024

### Altlasten

Innerhalb des Gestaltungsplanareals befindet sich ein belasteter Betriebsstandort (Standort-Nr. 0116/I.0002). Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Offenbar ist die Belastung auf die frühere Wartung und den Unterhalt von Motorfahrzeugen zurückzuführen.

Kataster der belasteten Standorte

- Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten
- Belastet, untersuchungsbedürftig

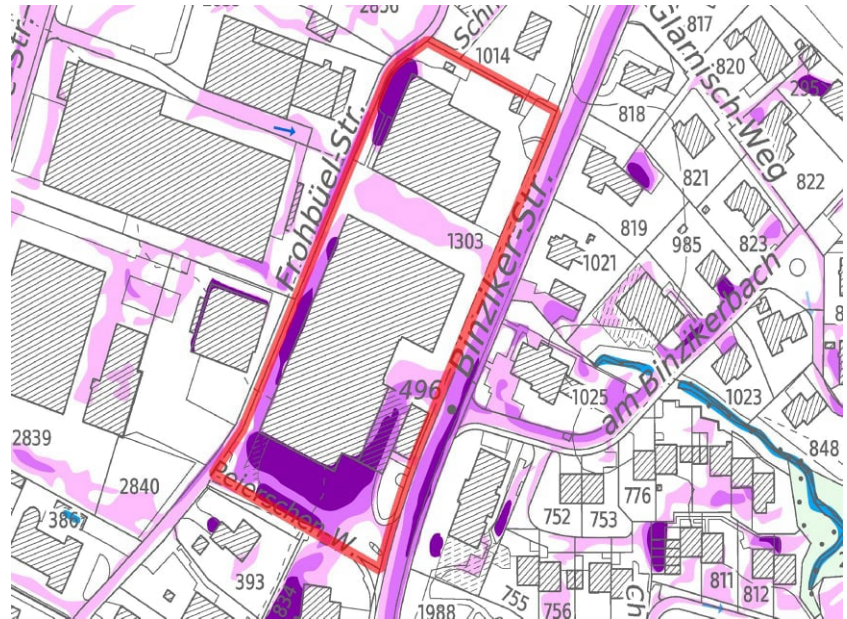


Quelle: maps.zh.ch, 6.2.2024



Ausschnitt Oberflächenabflusskarte

- 0 < h ≤ 0.1 Fliesstiefe in [m]
- 0.1 < h ≤ 0.25 Fliesstiefe in [m]
- 0.25 ≤ h Fliesstiefe in [m]



#### Öffentliche Oberflächengewässer

Es befindet sich kein öffentliches Oberflächengewässer innerhalb des Planungsgebiets.

#### Fruchtfolgeflächen

Das Gestaltungsplangebiet liegt in der Bauzone und somit innerhalb des Siedlungsgebiets. Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.

## 2.4 Bestehende Situation

#### Bestehende Nutzung

Im Planungsgebiet befinden sich drei Hauptgebäude mit folgenden Nutzungen:

- Werkstattgebäude mit Büros im Obergeschoss (Binzikerstrasse 2)
- Busdepot mit Einstellhalle, 2 Bürogeschossen, Vorbau, Servicebereich, Waschanlage und 4 Wohnungen (Binzikerstrasse 4)
- Ehemaliges Stationsgebäude mit Coiffeurbetrieb im Erdgeschoss und 2 Wohnungen (Binzikerstrasse 6)

#### Bauliche Dichte

Die bestehenden Bauten weisen eine anrechenbare Geschossfläche von insgesamt ca. 6'375 m<sup>2</sup> auf (exkl. Dachgeschoss des ehemaligen Stationsgebäudes). Dies entspricht einer Ausnützungsziffer von 61 Prozent. Die zonengemässe Ausnützungsziffer von 65 Prozent ist somit heute eingehalten (Nachweis siehe Anhang 1).

#### Wohnanteil und Grünfläche

Auf dem Areal befinden sich insgesamt 6 Wohnungen mit einer anrechenbaren Geschossfläche von rund 700 m<sup>2</sup>. Der Gewerbeanteil beträgt somit ca. 89 Prozent. Gemäss Art. 33 Abs. 1 BZO gilt nach Regelbauweise in der W3/65 eine Grünflächenziffer von 40 Prozent, die sich aber um den jeweiligen Gewerbeanteil reduziert. Im vorliegenden Fall würde daher eine Grünflächenziffer von lediglich ca. 4.4 Prozent gelten, sodass eine anrechenbare Grünfläche von 460 m<sup>2</sup> realisiert werden müsste. Das Areal weist heute eine anrechenbare Grünfläche von rund 680 m<sup>2</sup> auf. Dachbegrünungen zählen nicht dazu.

Bestehende Arealnutzung mit Zufahrten  
und oberirdischen Parkplätzen (P)



Hauptzufahrt zum Areal mit Tiefgaragen-  
abfahrt, Busdepot, Bushaltestelle und  
ehemaligem Stationsgebäude (von links  
nach rechts)



### Bushaltestelle

Die Bushaltestelle, Grüningen Station, wurde 2023 behindertengerecht ausgebaut. Bei der Planung wurde auch die Verlegung der Bushaltestelle auf die Binzikerstrasse geprüft, jedoch aus folgenden Gründen nicht umgesetzt: Die Busse müssen für Fahrer- und Fahrzeugwechsel sowie Manöverfahrten teilweise länger auf der Busstation stehen bleiben. Deshalb hätte die Bushaltestelle als Busbucht ausgebaut werden müssen. Dafür hätte aber der Platz gefehlt.

Zudem wäre die Ein- und Durchfahrt für die Busse in die Einstell- bzw. Werkstatthallen ab der Binzikerstrasse stark eingeschränkt oder gar verunmöglicht worden. Die Haltstelle muss daher aus betrieblichen Gründen am heutigen Ort bestehen bleiben. Um zukünftig Verlustzeiten zu reduzieren, wird für die Bausausfahrt auf die Binzikerstrasse eine Lichtsignalanlage respektive Busbevorzugung geprüft.

Ehemaliges Stationsgebäude (links),  
überdachte Bushaltestelle und Vorbau  
Busdepot (rechts)



Nebenzufahrt zum Areal mit  
aufzustockendem Gebäude links



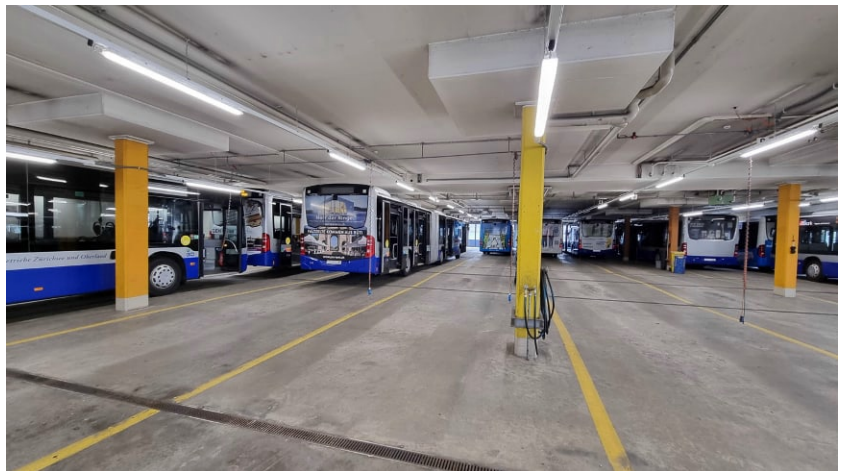
Werkstattgebäude links und Einstellhalle  
rechts, Blick nach Osten



Oberirdische Parkierung nördlich des  
 Werkstattgebäudes mit privater  
 Grundstückzufahrt rechts



Einstellhalle Bus



**Parkplätze**

Auf dem Areal befinden sich insgesamt 97 Parkplätze für Personenwagen. Diese teilen sich auf zwei Tiefgaragen (TG) und Aussenparkplätze gemäss nachstehender Tabelle auf.

	Beschäftigte VZO	Bewohner	Besucher VZO/Coiffeur	Besucher Wohnen	Dienstfahr- zeuge	Externe	Total
TG Verwaltungsgebäude	21	5			13	3	42
TG Werkstatt	6				4	3	13
Aussenparkplätze	31	1	5	3	2		42
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>97</b>

**Private Zufahrt Grundstück Kat.-  
 Nr. 1014**

Das nördlich an das Planungsgebiet angrenzende Grundstück Kat.-Nr. 1014 ist verkehrsmässig über das Areal der VZO erschlossen. Es besteht ein entsprechendes Fuss- und Fahrwegrecht (siehe Anhang). Das Grundstück, welches ebenfalls in der W3/65 liegt, ist heute mit einem Einfamilienhaus überbaut. Möglich wäre aber ein Mehrfamilienhaus mit einer anrechenbaren Nutzfläche von bis zu 750 m<sup>2</sup>. Der dadurch entstehende Mehrverkehr kann über die bestehende Zufahrt auf dem VZO-Areal abgewickelt werden, weshalb die heutige Erschliessungssituation beibehalten wird.

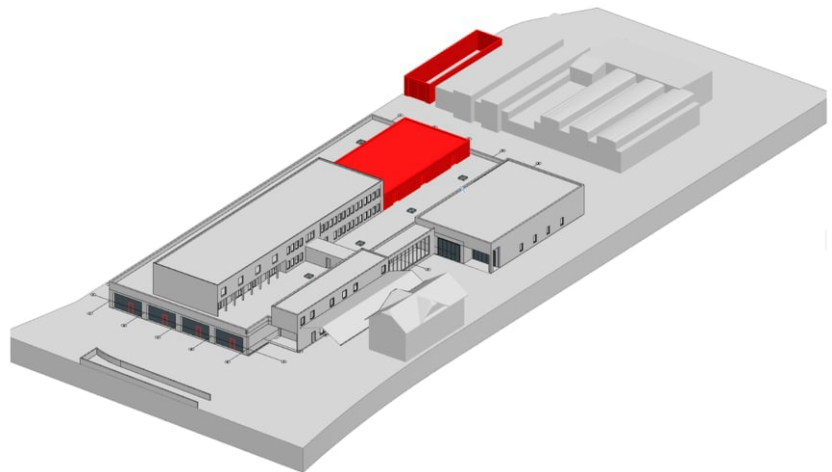
## 3 RICHTKONZEPT

### 3.1 Variantenstudium

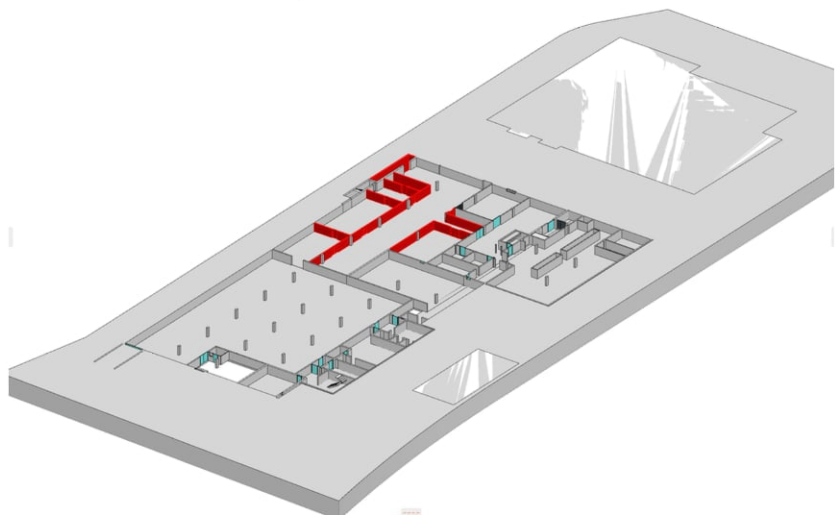
**Machbarkeitsstudie der uas ag  
vom 27.10.2023**

Die VZO hat 2021 die uas ag damit beauftragt, ein Konzept für die Integration der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse zu erarbeiten und die Machbarkeit nachzuweisen. Zudem sollte aufgezeigt werden, wie die bestehenden Brandschutzmängel behoben werden können. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden für die Ladeinfrastruktur sechs Hauptvarianten, teilweise mit zwei Untervarianten, erarbeitet und bewertet (siehe nachfolgende Abbildungen). Variante 6 sah vor, die gesamte Ladeinfrastruktur ins bestehende Reifenlager im Untergeschoss zu verschieben. Aus Platzgründen wurde diese Variante jedoch verworfen und nicht vertieft untersucht.

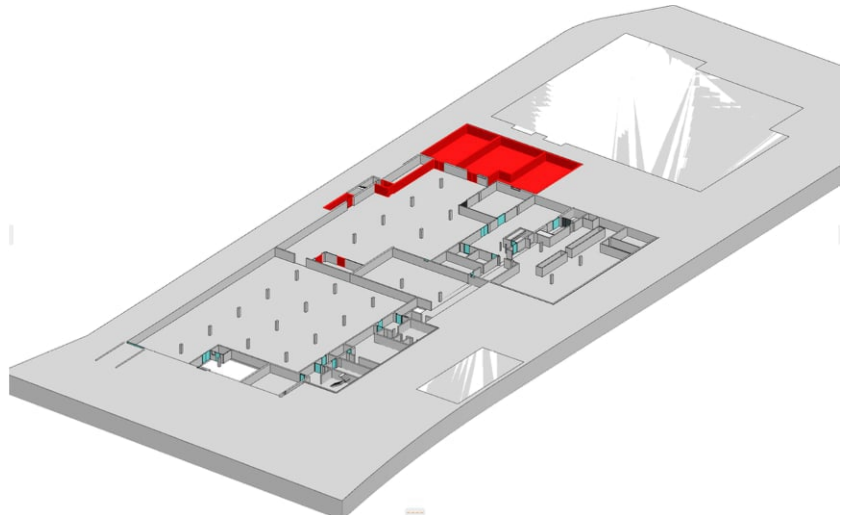
Variante 1  
Technikräume als Verlängerung des  
Bürotrakts auf dem Dach der Einstellhalle



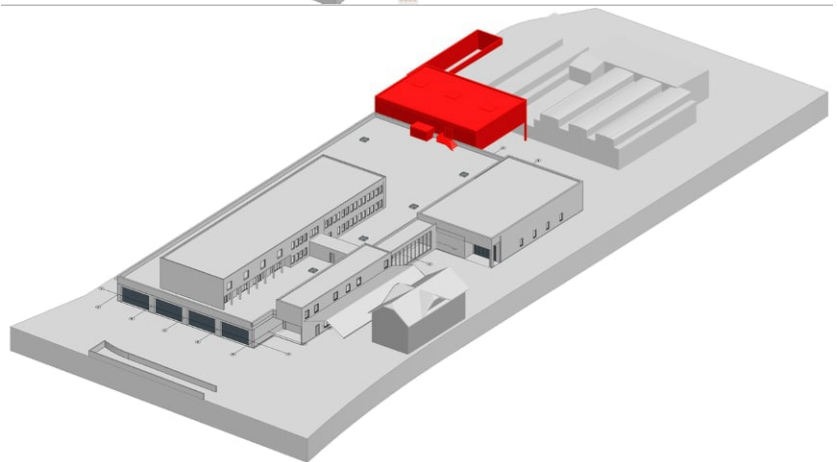
Variante 2a  
Technikräume im UG im Bereich des  
bestehenden Reifenlagers



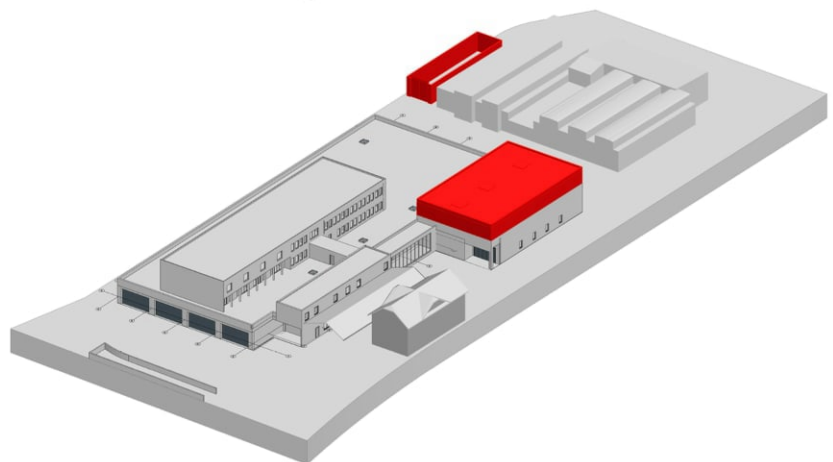
Variante 2b  
Technikräume im UG nördlich des  
bestehenden Reifenlagers als Anbau



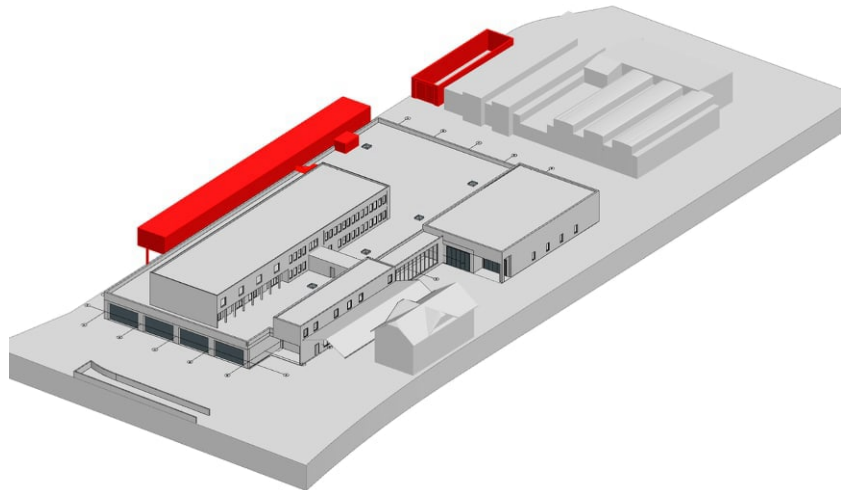
Variante 3  
Technikräume aufgeständert über der  
Zufahrt zwischen Einstellhalle und  
Werkstattgebäude



Variante 4  
Technikräume auf dem Dach des Service-  
raumes und der Waschanlage



Variante 5a  
 Technikräume aufgeständert über der  
 Servicestrasse auf Westseite der  
 Einstellhalle



Variantenvergleich mit jeweiligen Vor-  
 und Nachteilen (Quelle: uas ag)

<b>Variante 1</b>		
Flächenangebot	+	Ausreichendes Flächenangebot
Lage im Gebäude	-	Neue Räume behindern die Erweiterung des Bürotrakts
Installationen HLKKSE	+	Halle kann vom Standort auf dem Dach gut erschlossen werden
Fluchtwege	+	Entfluchtung über Hallendach gut möglich
Aufteilung der Räume	+	Aufteilung ist gut, Kältezentrale als Puffer zum Bürotrakt gegen Strahlung
Verlust an Flächen	-	Flächen der Dachterrasse gehen verloren
Bewilligungsfähigkeit	-	Der private Gestaltungsplan muss angepasst werden
Baulicher Aufwand	+	Lage auf dem Hallendach mit einem leichten Stahlbau baulich gut umsetzbar, Halle wird durch die Bauarbeiten nicht versperrt
<b>Variante 2a</b>		
Flächenangebot	+	Ausreichendes Flächenangebot
Lage im Gebäude	--	Neue Räume reduzieren die Flächen des Reifenlagers
Installationen HLKKSE	+	Lage der Räume für Installationen gut
Fluchtwege	+	Entfluchtung gut möglich
Aufteilung der Räume	+	Aufteilung ist gut
Verlust an Flächen	--	Flächen des Reifenlagers gehen verloren
Bewilligungsfähigkeit	+	Keine Anpassung des privaten Gestaltungsplanes nötig
Baulicher Aufwand	+	Hauptsächlich Umbauten im UG, Halle wird durch die Bauarbeiten nicht versperrt
<b>Variante 2b</b>		
Flächenangebot	+	Ausreichendes Flächenangebot
Lage im Gebäude	+	Zusätzliches Flächenangebot durch Erweiterung des UG
Installationen HLKKSE	+	Lage der Räume für Installationen gut
Fluchtwege	0	Entfluchtung über Reifenlager möglich
Aufteilung der Räume	+	Aufteilung ist gut
Verlust an Flächen	+	Kein Verlust an Flächen, Flächenangebot wird erweitert
Bewilligungsfähigkeit	+	Keine Anpassung des privaten Gestaltungsplanes nötig
Baulicher Aufwand	--	Baustelle mit Grabarbeiten, Zufahrt zur Halle wird durch die Bauarbeiten zeitweise versperrt
<b>Variante 3</b>		
Flächenangebot	+	Ausreichendes Flächenangebot
Lage im Gebäude	-	Aufständigung zwischen den beiden Gebäuden aufwändig
Installationen HLKKSE	+	Halle kann vom Standort auf dem Dach gut erschlossen werden
Fluchtwege	+	Entfluchtung über Hallendach gut möglich
Aufteilung der Räume	+	Aufteilung ist gut
Verlust an Flächen	+	Kein Verlust an Flächen, Flächenangebot wird erweitert
Bewilligungsfähigkeit	-	Der private Gestaltungsplan muss angepasst werden
Baulicher Aufwand	-	Zufahrten zur Halle und zur Werkstatt werden durch die Bauarbeiten zeitweise versperrt
<b>Variante 4</b>		
Flächenangebot	++	Sehr gutes Flächenangebot
Lage im Gebäude	++	Aufbau auf dem Gebäudeteil des Serviceraumes und der Waschanlage gut möglich
Installationen HLKKSE	+	Halle kann vom Standort auf dem Dach gut erschlossen werden
Fluchtwege	+	Entfluchtung über Hallendach gut möglich
Aufteilung der Räume	++	Aufteilung ist gut
Verlust an Flächen	++	Kein Verlust an Flächen, Flächenangebot wird erweitert
Bewilligungsfähigkeit	-	Der private Gestaltungsplan muss angepasst werden
Baulicher Aufwand	+	Lage auf dem Hallendach mit einem leichten Stahlbau baulich gut umsetzbar, Halle wird durch die Bauarbeiten nicht versperrt

Variante 5		
Flächenangebot	+	Ausreichendes Flächenangebot
Lage im Gebäude	-	Aufständigung entlang der Servicestrasse aufwändig
Installationen HLKKE	+	Halle kann vom Standort auf dem Dach gut erschlossen werden
Fluchtwege	0	Entfluchtung über Hallendach möglich, Fluchtweg länger als in anderen Lösungen
Aufteilung der Räume	-	Aufteilung wird durch schmale Geometrie bestimmt
Verlust an Flächen	+	Kein Verlust an Flächen, Flächenangebot wird erweitert
Bewilligungsfähigkeit	--	Der private Gestaltungsplan muss angepasst werden, Lage direkt an Parzellengrenze fragwürdig in Bezug auf Bewilligungsfähigkeit
Baulicher Aufwand	-	Servicestrasse wird durch die Bauarbeiten zeitweise versperrt

#### Variante 4 als Bestvariante

Der Variantenvergleich ergab eine Präferenz für die Variante 4. Bei dieser Variante fallen die Lage, das ausreichende Platzangebot, die Vermeidung eines Flächenverlusts, das Freihalten von Erweiterungsflächen sowie der im Vergleich geringere bauliche Aufwand positiv ins Gewicht.

Zum Zeitpunkt der Machbarkeitsstudie ging man davon aus, dass auf dem Areal zusätzlich ein Havarieplatz, u.a. für den Fall eines ausbreitenden Busses, erforderlich ist. Dieser war an der Westseite des Werkstattgebäudes vorgesehen. Aufgrund der schwierigen Lage direkt an der Grundstücksgrenze und mangels alternativer Standorte auf dem Areal, wird auf die Realisierung des Havarieplatzes am Standort Grüningen verzichtet. Die Planung der erforderlichen Havarieplätze soll zusammen mit den Gemeinden und der Region erfolgen.

### 3.2 Vorhaben im Detail

#### Erweiterung der Büroflächen

Neben der Ertüchtigung des Busdepots für Elektrobusse sollen die Büroflächen der VZO erweitert werden. Die bestehenden Räumlichkeiten sind voll ausgelastet. Ein zusätzlicher Arbeitsplatzbedarf ist absehbar. Dieser sollen primär durch eine Erweiterung des bestehenden Bürotraktes im Verwaltungsgebäude (Baubereich A2) gedeckt werden. Sekundär ist auch eine Erweiterung der Büroflächen im Obergeschoss des Werkstattgebäudes um ca. 118 m<sup>2</sup> denkbar.

#### Bauliche Dichte

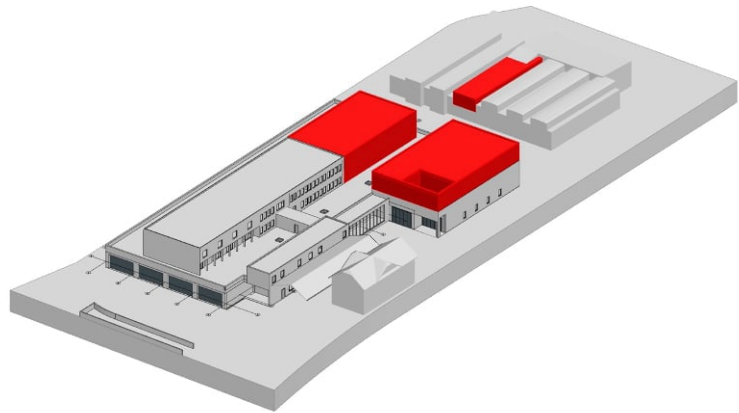
Die bestehenden Bauten weisen eine anrechenbare Geschossfläche von ca. 6'375 m<sup>2</sup> auf (exkl. Dachgeschoss Stationsgebäude). Die geplanten Aufstockungen für die Technik Ladeinfrastruktur und die zusätzlichen Büroräume beanspruchen zusätzlich rund 1'270 m<sup>2</sup> anrechenbare Geschossflächen. Bei einer Grundstücksfläche von 10'412 m<sup>2</sup> und einer geplanten anrechenbaren Geschossfläche von insgesamt ca. 7'645 m<sup>2</sup> ergibt sich somit eine Ausnutzungsziffer von ca. 73 Prozent. Diese liegt deutlich über der zonengemässen Ausnutzungsziffer von 65 Prozent.

#### Grünfläche

Mit der vorgesehenen Erweiterung der gewerblichen Flächen wird sich der Gewerbeanteil auf ca. 91 Prozent erhöhen. Die nach Regelausbauweise erforderliche anrechenbare Grünfläche würde sich daher auf 375 m<sup>2</sup> reduzieren. Die vorhandene Grünfläche von rund 680 m<sup>2</sup>

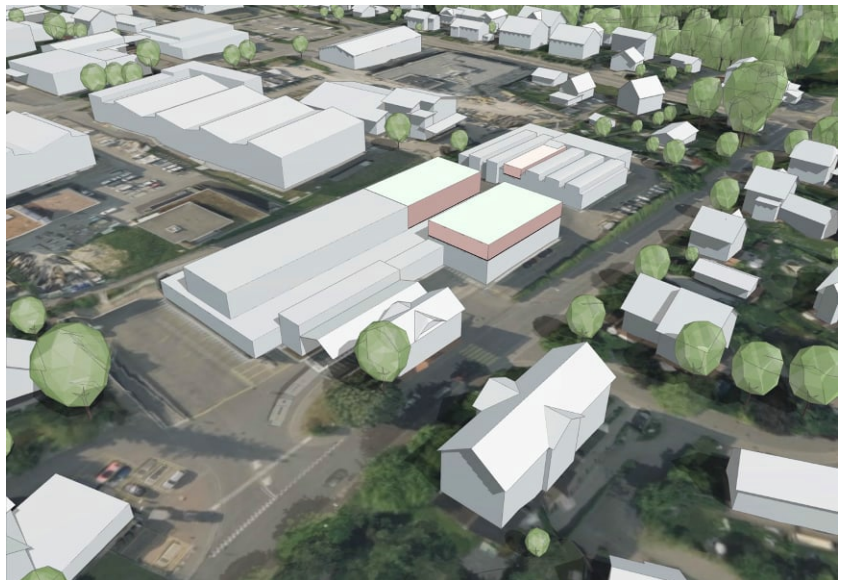
soll erhalten bleiben. Die begrünten Dachflächen auf der Buseinstellhalle werden ebenfalls so weit wie möglich beibehalten.

Beabsichtigte bauliche Erweiterungen



Quelle: uas ag

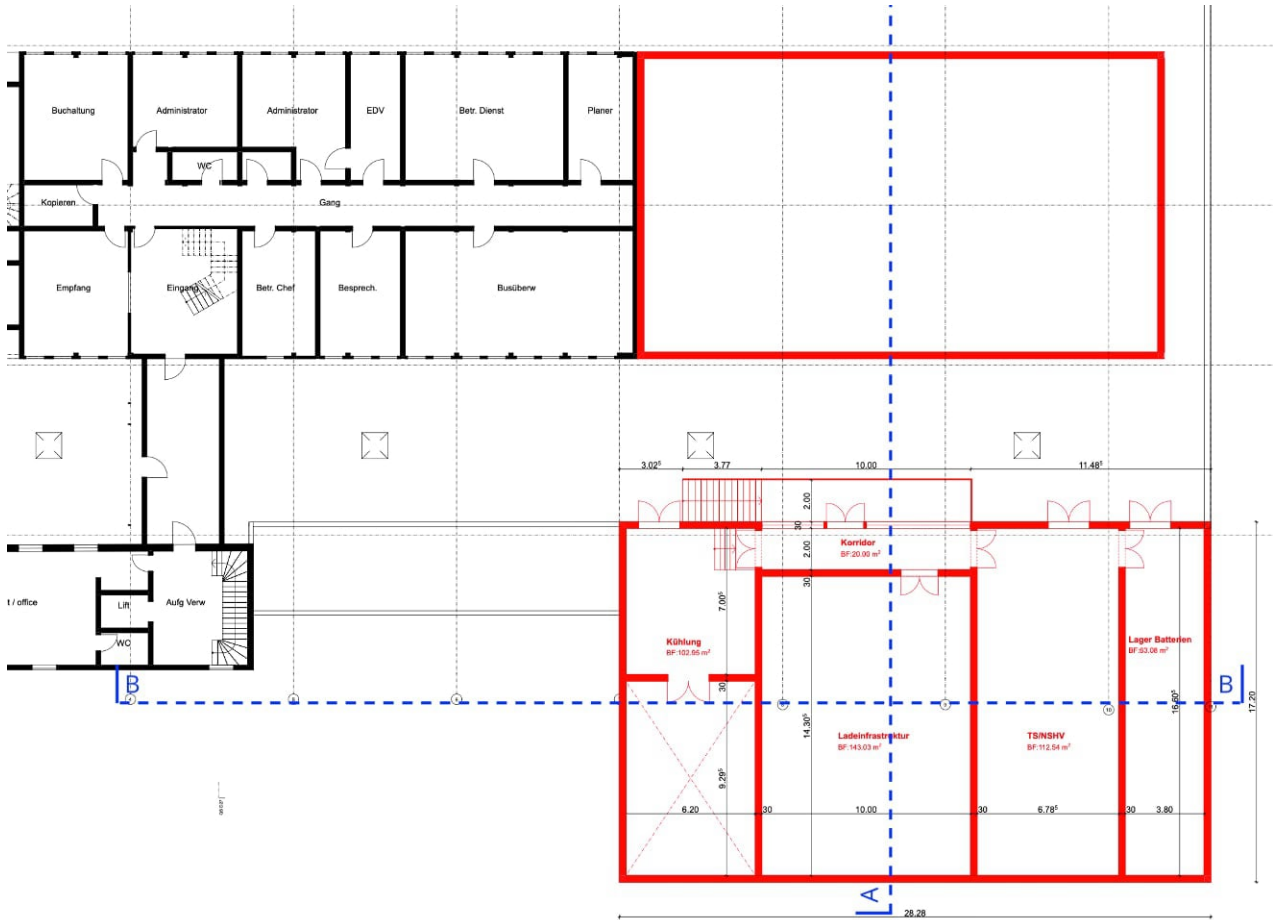
Visualisierung bauliche Erweiterungen im  
ortsbaulichen Kontext in rot



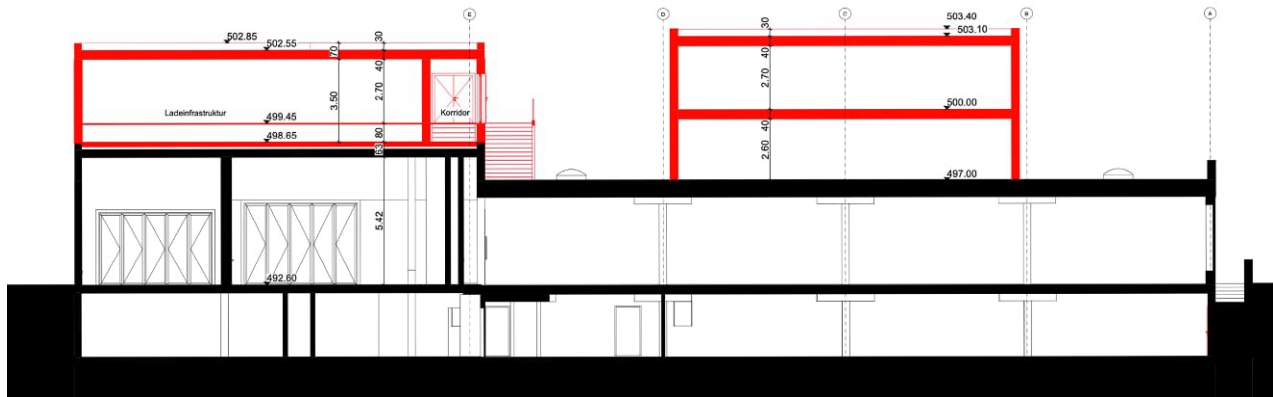
Visualisierung Gebäudeaufstockung für  
Technik Ladeinfrastruktur und Büroerweiterung



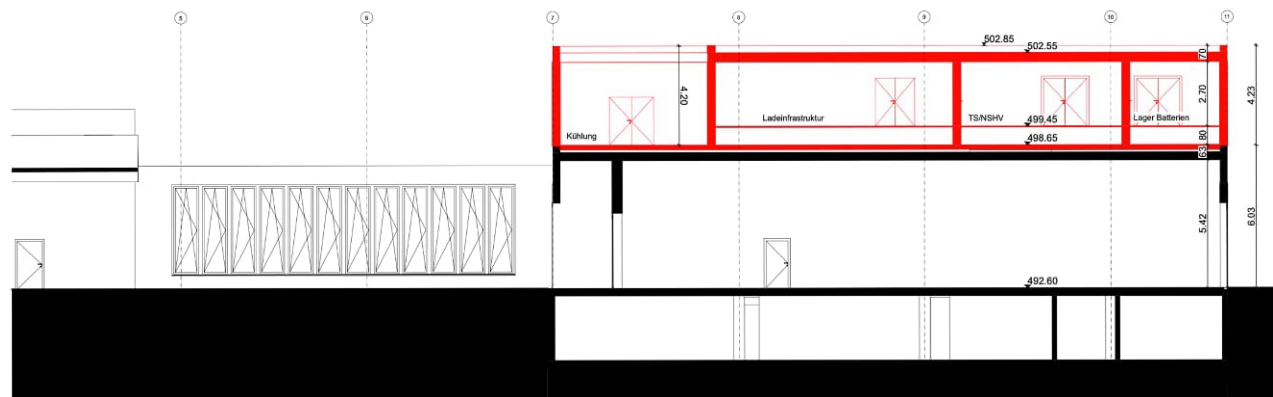
Quelle: Dürig AG



Schemagrundriss Gebäudeaufstockung für Technik Ladeinfrastruktur und Büroerweiterung (Quelle: Dürig AG)



Schemaschnitt AA der Gebäudeaufstockung Technik Ladeinfrastruktur und Büroerweiterung (Quelle: Dürig AG)



Schemaschnitt BB der Gebäudeaufstockung Technik Ladeinfrastruktur (Quelle: Dürig AG)

## 4 ERLÄUTERUNGEN VON PLAN UND BESTIMMUNGEN

### Grundeigentümergebundene Festlegungen basierend auf Richtprojekt

Basierend auf dem Richtprojekt werden im Gestaltungsplan die wesentlichen Qualitätsmerkmale grundeigentümergebunden festgelegt. Dabei ist ein angemessener Spielraum für die Projektierung zu belassen (§ 83 Abs. 2 PBG).

#### Ziele

### 4.1 Zweck (Ziffer 1)

Ziffer 1 der Bestimmungen enthält die wesentlichen Ziele und Zwecke des Gestaltungsplans.

#### Bestandteile

Abs. 1

### 4.2 Allgemeines (Ziffer 2)

Der Gestaltungsplan besteht aus dem Situationsplan 1:500 und den Bestimmungen, welche der Genehmigung durch die Baudirektion unterliegen und dadurch rechtsverbindlich werden. Das Richtprojekt und der vorliegende Bericht dienen nur der Orientierung und sind nicht rechtsverbindlich.

#### Geltungsbereich

Abs. 2

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst das Grundstück Kat. Nr. 1303. Der Geltungsbereich weist eine Gesamtfläche von 10'412 m<sup>2</sup> auf.

#### Ergänzendes Recht

Abs. 3

Das Verhältnis zum übergeordneten Recht ist in Abs. 3 geregelt.

#### Generelle Anforderungen

Abs. 1

### 4.3 Gestaltung (Ziffer 3)

Im Gegensatz zu einer Überbauung in Regelbauweise wird nicht nur eine befriedigende Gesamtwirkung im Sinne von § 238 Abs. 1 PBG, sondern eine gute Gesamtwirkung eingefordert.

#### Richtprojekt

Abs. 2 und 3

Die im Richtprojekt vorgesehenen Elemente können im Bauprojekt im Sinne des gesetzlich erforderlichen Projektierungsspielraums (§ 83 Abs. 2 PBG) so weit angepasst, geändert und ergänzt werden, als dadurch eine mindestens gleichwertige Lösung erzielt wird. Dabei sind die Festlegungen des Gestaltungsplans bindend.

## 4.4 Bebauung (Ziffer 4)

### Schutzobjekt

Abs. 1

Das ehemalige Stationsgebäude, welches im kommunalen Gebäudeinventar erfasst ist, wird mit dem Gestaltungsplan in seiner äusseren Erscheinung unter Schutz gestellt.

### Baubereiche für Gebäude

Abs. 2

Die Lage und äusseren Abmessungen der Gebäude ergeben sich aus den im Plan mit Mantellinien und Koordinaten festgelegten Baubereichen. Die zulässige Höhe in den einzelnen Baubereichen wird durch absolute Höhenkoten (Meter über Meer) definiert.

Als Mass für die bauliche Dichte wird die anrechenbare Geschossfläche nach § 255 PBG verwendet. Um einen angemessenen Projektierungsspielraum zu gewährleisten, werden die bestehenden und gemäss Richtprojekt geplanten Geschossflächen um jeweils 5 Prozent erhöht. Ebenfalls miteingerechnet ist die mögliche Erweiterung der Büroflächen um ca. 118 m<sup>2</sup> im Obergeschoss des Werkstattgebäudes (Baubereich B). In den Baubereichen A, A1, A2, A3 und B ist somit gesamthaft eine anrechenbare Geschossfläche von 7'800 m<sup>2</sup> zulässig. Inklusiv Schutzobjekt lässt der Gestaltungsplan eine anrechenbare Geschossfläche von ca. 8'010 m<sup>2</sup> zu, was bei der Grundstücksfläche von 10'412 m<sup>2</sup> einer Ausnutzungsziffer von 77 Prozent entspricht.

Anrechenbare Geschossflächen (aGF) nach Baubereich, gemäss Bestand / Richtprojekt und zulässige Werte gemäss Gestaltungsplan

Baubereich	aGF Bestand / Richtprojekt * (Nachweis siehe Anhang 1)	aGF Gestaltungsplan
A	ca. 3'125 m <sup>2</sup>	3'280 m <sup>2</sup>
A1	ca. 183 m <sup>2</sup>	190 m <sup>2</sup>
A2	ca. 2'027 m <sup>2</sup>	2'130 m <sup>2</sup>
A3	ca. 460 m <sup>2</sup>	480 m <sup>2</sup>
B	ca. 1'640 m <sup>2</sup>	1'720 m <sup>2</sup>
Schutzobjekt	ca. 210 m <sup>2</sup>	210 m <sup>2</sup>
Total	ca. 7'645 m <sup>2</sup>	8'010 m <sup>2</sup>

\* Die Bestandsflächen sind den bestehenden Plänen entnommen, weshalb es sich um ungefähre Werte handelt.

### Baubereich C

Abs. 3

Baubereich C umfasst die bestehende Überdachung im Bereich der Bushaltestelle, der als Witterungsschutz für wartende Fahrgäste dient. Dieser Bereich soll auch zukünftig überdacht bleiben.

### Nutzungstransfers

Abs. 4

Zur Erhöhung des Projektierungsspielraums können maximal 5 Prozent der gemäss Abs. 2 zulässigen anrechenbaren Geschossflächen (aGF) zwischen den Baubereichen A, A1, A2, A3 und B übertragen werden. Die Gesamtfläche von 7'800 m<sup>2</sup> aGF darf jedoch nicht überschritten werden.

## Abstandsregelung

Abs. 5

Die im Situationsplan definierten Baubereiche bezeichnen diejenige Fläche, innerhalb derer Hochbauten erstellt werden dürfen, wobei Klein- und Anbauten gemäss Abs. 10 auch ausserhalb der Baubereiche erstellt werden dürfen. Die Mantellinien der Baubereiche gehen den zonengemässen Grenz- und Gebäudeabständen, dem Strassenabstand und Verkehrsbaulinien vor. Mehrlängen- und Mehrhöhenzuschläge im Sinne von § 260 Abs. 3 PBG müssen nicht beachtet werden. Vorspringende Gebäudeteile wie Balkone oder Erker dürfen nicht über die Mantellinien hinausragen.

## Gebäudelänge und -breite, Anzahl Geschosse

Abs. 6 und 7

Die Gebäudelängen und -breiten wie auch die Anzahl Geschosse sind innerhalb der Baubereiche frei.

## Dachform

Abs. 8

Im Sinne einer einheitlichen Dachgestaltung haben die Gebäude in den Baubereichen A, A1, A2 und A3 Flachdächer aufzuweisen. Diese sind ökologisch wertvoll zu begrünen, soweit sie nicht als Terrasse genutzt werden. Kombinationen von extensiver Dachbegrünung und Solaranlagen sind gut möglich und erhöhen im Sommer dank dem Kühleffekt sogar den Stromertrag. Die Dachflächen des Werkstattgebäudes im Baubereich B eignen sich nur teilweise für eine Dachbegrünung. Die VZO beabsichtigt, die gut geeigneten Flächen im Zuge erforderlicher Sanierungsarbeiten zu begrünen. Dies ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen und nachzuweisen.

Kombination von Solaranlagen und Dachbegrünung



## Technische Aufbauten

Abs. 9



Die in Ziffer 4 Abs. 2 festgelegten Höhenkoten für Gebäude dürfen durch einzelne technisch bedingte Aufbauten wie z.B. Liftüberfahrten, Geländer, Oblichter, Lüftungen, Solaranlagen überschritten werden.

An der Nordfassade des Bürotrakts befindet sich eine Antenne, welche der Kommunikation zwischen der Leitstelle und den Bussen dient. Diese wird mit der Erweiterung der Büroflächen (Baubereich A2) voraussichtlich verlegt werden müssen. Die genaue Lage ist noch nicht bekannt. Gestützt auf § 19 BBV II ist die Antenne von den Bestimmungen über die Gesamt- und Fassadenhöhe und folglich auch über die im Gestaltungsplan definierten Höhenbeschränkungen befreit.

Bestehende Dachfläche der Baubereiche  
A und A3 mit Oblichtern



#### **Klein- und Anbauten**

Abs. 10

Klein- und Anbauten sind auch ausserhalb der Baubereiche zulässig. Gemäss § 2a ABV dürfen diese nur Nebennutzflächen enthalten und eine Grundfläche von höchstens 50 m<sup>2</sup> aufweisen.

#### **Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten**

Abs. 11

Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten gemäss §§ 2b und 2c ABV sind innerhalb und ausserhalb der Baubereiche zulässig.

#### **Terrainveränderungen**

Abs. 12

Es sind nur untergeordnete Terrainveränderungen (Aufschüttungen und Abgrabungen) sind zulässig.

### **4.5 Nutzung (Ziffer 5)**

#### **Zulässige Nutzweise**

Ziffer 5 definiert die zulässige Nutzweise in den einzelnen Baubereichen.

### **4.6 Freiraum (Ziffer 6)**

#### **Grünflächenziffer**

Abs. 1

Auf dem Areal ist die nach Art. 33 Abs. 1 BZO erforderliche Grünflächenziffer heute und auch in Zukunft eingehalten (siehe Kapitel 3.2). Um von möglichen diesbezüglichen Änderungen der BZO unabhängig zu sein, wird dennoch mit der Bestimmung in Abs. 1 die Grünflächenziffer für den Gestaltungsplan ausser Kraft gesetzt.

#### **Grünflächen**

Abs. 2

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrads ist das Gestaltungsplangebiet bereits heute hitzebelastet. Die bestehenden Grünflächen, Hecken und Bäume sind vor diesem Hintergrund zu erhalten. Um eine intensive Begrünung und die Pflanzung von Bäumen zu ermöglichen, wird eine Unterbauung der Grünflächen untersagt. Die Erweiterung der Grünflächen und die Pflanzung zusätzlicher Bäume ist laufend zu prüfen.

## 4.7 Erschliessung und Parkierung (Ziffer 7)

### Ein- und Ausfahrt Areal

Abs. 1

Als Ein- und Ausfahrten sind die zwei bestehenden Anschlüsse an die Binzikerstrasse im Situationsplan bezeichnet. Aus betrieblichen Gründen müssen beide Ein- und Ausfahrten erhalten bleiben.

### Grundstück Kat. Nr. 1014

Abs. 2

Das nördlich angrenzende Grundstück Kat. Nr. 1014 ist wie bisher über das Areal der VZO zu erschliessen. Es besteht eine entsprechende Dienstbarkeit (siehe Anhang).

### Ein- und Ausfahrt Tiefgarage

Abs. 3

Im Situationsplan werden die bestehenden Ein- und Ausfahrten zu den beiden Tiefgaragen verortet. Die Tiefgaragenzufahrten haben über die bestehende Situation zu erfolgen.

### Erschliessungsfläche

Abs. 4

Gemäss § 83 Abs. 3 PBG haben Gestaltungspläne auch die Erschliessung zu ordnen. Im Situationsplan werden daher die Erschliessungsflächen verortet. Heute wird der gesamte nicht von Gebäuden und Grünflächen belegte Bereich als Verkehrsfläche genutzt. Diese Fläche wird somit im Situationsplan als «Erschliessungs-/Verkehrsflächen» bezeichnet.

### Anzahl Autoabstellplätze

Abs. 5

Gestützt auf die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen sind für die gewerblichen Nutzungen (VZO inkl. geplanter Ausbau und Coiffeurbetrieb) 50 bis 100 Parkplätze erforderlich bzw. zulässig. Der Bedarf für die Wohnnutzung liegt gemäss kommunaler Regelung (Art. 41 BZO) bei 10 Parkplätzen, sodass insgesamt ein Bedarf von 60 bis 110 Parkplätzen resultiert.

Nutzung	Massgebliche Geschossfläche m <sup>2</sup>	Parkplatz (PP) pro massgeblicher Geschossfläche		Grenzbedarf Parkplätze	
		Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden
VZO	6'855	1 PP / 80 m <sup>2</sup>	1 PP / 300 m <sup>2</sup>	85.7	22.9
Coiffeurbetrieb	105	1 PP / 80 m <sup>2</sup>	1 PP / 100 m <sup>2</sup>	1.3	1.1
Wohnen	669	1 PP / 80 m <sup>2</sup>	+10% Bewohner-PP	8.4	0.8

Nutzung	Reduktionsfaktor (Güteklasse C)		Min. erforderliche Parkplätze		Max. zulässige Parkplätze	
	Min. (%)	Max. (%)	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden
VZO	45	90	38.6	10.3	77.1	20.6
Coiffeurbetrieb	45	90	0.6	0.5	1.2	0.9
Wohnen	100	-	9.0	1.0	-	-
<b>Total PP gerundet</b>			<b>48</b>	<b>12</b>	<b>78</b>	<b>22</b>

Auf dem Areal befinden sich heute insgesamt 97 Parkplätze für Personenwagen (detaillierte Auflistung siehe Kapitel 2.4). Aufgrund des Schichtbetriebs ist ein Grossteil der Busfahrerinnen und Busfahrer auf das Privatauto angewiesen. Der Schichtbetrieb führt auch dazu, dass für jeden im Einsatz stehenden Bus grundsätzlich zwei Parkplätze erforderlich sind. Die Parkplätze sind heute sehr gut ausgelastet.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind Mitarbeitende bereits heute angehalten, den öffentlichen Verkehr oder Fuss- und Veloverkehr für den Arbeitsweg zu nutzen. Zudem fördert die VZO die Benützung des ÖVs bei Ihren Mitarbeitenden durch vergünstigte ÖV-Abos. Mit der durch den Gestaltungsplan ermöglichten Erweiterung der Büroflächen wird der Parkplatzbedarf daher kaum erhöht. Zudem möchte die VZO das bestehende Parkplatzangebot aus Platzgründen auch nicht erweitern. Die heutige Situation weist noch einen Spielraum auf, weil sechs Parkplätze derzeit an Externe vermietet sind. Bei Eigenbedarf könnte diesen gekündigt werden.

Vor diesem Hintergrund wird die Anzahl maximal zulässiger Parkplätze im Gestaltungsplan auf 100 Autoabstellplätze beschränkt, so dass gegenüber heute das Parkplatzangebot um lediglich drei Parkplätze erweitert werden könnte. Eine Regelung zu den minimal erforderlichen Parkplätzen ist hingegen nicht erforderlich, weil die erforderlichen Parkplätze bereits bestehen und zudem eine relevante Reduktion kaum realistisch ist.

#### **Unterirdische Autoabstellplätze**

Abs. 6

Von den insgesamt 97 Parkplätzen für Personenwagen sind 64 Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte reserviert. Davon ist die Hälfte (32 Parkplätze) unterirdisch in den bestehenden zwei Tiefgaragen angeordnet. Gemäss der Bestimmung ist dieser Anteil unterirdischer Parkplätze mindestens beizubehalten.

#### **Oberirdische Autoabstellplätze**

Abs. 7

Von den insgesamt 97 Parkplätzen sind 42 Parkplätze oberirdisch im Freien angeordnet. Die Verlegung oberirdischer Parkplätze in eine Tiefgarage ist unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Ein Ausbau der Tiefgaragen wäre mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden.

Vor diesem Hintergrund werden im Gestaltungsplan die bestehenden oberirdischen Parkplätze gesichert und im Situationsplan entsprechend verortet. Zur Verbesserung des Regenwassermanagements sind die oberirdischen Parkplätze sickerfähig zu gestalten. Zudem sollen zur Förderung ökologisch wertvoller Übergangsbereiche die Parkplätze wo möglich begrünt werden, zum Beispiel mittels Rasengittersteinen oder Schotterrasen.

#### **Elektromobilität**

Abs. 8

Bereits heute weisen 14 Parkplätze in den Tiefgaragen eine Ladeinfrastruktur für Elektroautos auf. Gemäss Bestimmung in Abs. 8 sind

sämtliche Autoabstellplätze für Dienstfahrzeuge mit der entsprechenden Ladeinfrastruktur auszurüsten.

### **Veloabstellplätze**

Abs. 9

Die bestehenden Veloabstellplätze befinden sich oberirdisch nahe dem Haupteingang und unterirdisch in den beiden Tiefgaragen (Langzeitparkplätze für Mitarbeitende). Die oberirdischen Veloabstellplätze dienen gleichzeitig als öffentliche Veloparkierungsanlage für den Umstieg auf den Bus.

Die Anzahl Veloabstellplätze hat sich nach der VSS-Norm 40 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» zu richten. Gemäss Norm wird bei bestehenden Bauten und Anlagen der Bedarf in der Regel mit einer Zählung der parkierten Velos und Mofas ermittelt. Da sich die Nachfrage bei einer Verbesserung des Parkierungsangebots jeweils erhöht, ist die ermittelte Nachfrage um 15 bis 25 Prozent nach oben zu korrigieren.

Für Veloabstellplätze von Mitarbeitenden sind die Voraussetzungen für die Erstellung von Lademöglichkeiten für Elektrovelos zu schaffen (Stromanschluss).

## **4.8 Umwelt (Ziffer 8)**

### **Wärmebedarf**

Abs. 1

Neubauten sind so auszurüsten, dass sie einen möglichst geringen Heizwärmebedarf aufweisen. Die VZO bezieht ihren Wärmebedarf für Heizenergie und Warmwasser seit Kurzem über einen lokalen Wärmeverbund, welcher mit Holzschnitzel betrieben wird.

### **Energie**

Abs. 2

Für Neubauten von Büros und Wohnungen sind die Energiewerte des Minergie-P oder Minergie-A-Standards einzuhalten. Die Minergie-Baustandards wurden 2023 weiterentwickelt. Gegenüber den geänderten kantonalen Energievorschriften ist der aktuelle Minergie-Standard strenger. Zusätzlich zum Verbrauch für Heizung, Warmwasser, Lüftung und Klimatisierung berücksichtigt Minergie auch den Bedarf für Beleuchtung, Geräte und allgemeine Gebäudetechnik. Quantifiziert wird dieser gewichtete Gesamtenergiebedarf durch die Minergie-Kennzahl. Zudem sind bei Neubauten für den Heizwärmebedarf absolute Grenzwerte definiert (Minergie-P:  $70\% Q_{H,li\ MuKEr}$ , Minergie-A:  $90\% Q_{H,li\ MuKEr}$ ).

### **Lärmempfindlichkeitsstufe**

Abs. 3

Das Planungsgebiet liegt in der dreigeschossigen Wohnzone/65, wobei mässig störendes Gewerbe zulässig ist. Das Areal gilt als erschlossen und überbaut. Entsprechend gelten die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III.

### **Lichtimmissionen**

Abs. 4

Übermässige Beleuchtung hat erhebliche negative Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen. Sie soll daher gemäss den Empfehlungen von Bund und Kanton möglichst vermieden werden. Zu beachten

ist zudem die SIA-Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum».

Grundsätze zur Begrenzung von  
 Lichtemissionen



Quelle: Bundesamt für Umwelt

**Altlastensanierung**  
 Abs. 1

#### 4.9 Versorgung und Entsorgung (Ziffer 9)

Die Bestimmung bezieht sich auf den im Kataster der belasteten Standorte eingetragenen Betriebsstandort (siehe Kapitel 2.3). Gemäss Art. 3 der Altlastenverordnung dürfen belastete Standorte durch die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen nur verändert werden, wenn

- a. sie nicht sanierungsbedürftig sind und durch das Vorhaben nicht sanierungsbedürftig werden; oder
- b. ihre spätere Sanierung durch das Vorhaben nicht wesentlich erschwert wird oder sie, soweit sie durch das Vorhaben verändert werden, gleichzeitig saniert werden.

**Ver- und Entsorgung**  
 Abs. 2

Für die geplante Umrüstung auf Elektrobusse ist voraussichtlich eine neue Versorgungsleitung (Mittelspannung) erforderlich. Die Bestimmung regelt, dass die Kosten allfälliger Leitungsverlegungen zulasten des Verursachers gehen.

**Gestaltungsanforderungen bei  
 Etappierung**

#### 4.10 Etappierung (Ziffer 10)

Die Bauten und Anlagen können in Etappen realisiert werden. Für die einzelnen Etappen gelten die Gestaltungs- und Einordnungsanforderungen gemäss Ziffer 3 Abs. 1.

## 4.11 Schlussbestimmung (Ziffer 11)

### Inkrafttreten

Abs. 1

Der Gestaltungsplan tritt erst in Kraft, nachdem die kantonale Genehmigung in Rechtskraft erwachsen ist, d. h. nach Abschluss eines allfälligen Rekursverfahrens.

### Aufhebung bisheriger Gestaltungsplan

Abs. 2

Zeitgleich mit Inkrafttreten des Gestaltungsplans VZO wird der bisherige Gestaltungsplan aus dem Jahre 1988 ausser Kraft gesetzt.

## 4.12 Vergleich mit bisherigem Gestaltungsplan

### Unterschiede zwischen neuem und bisherigem Gestaltungsplan

Die wesentlichen Unterschiede zwischen dem neuen und bisherigen Gestaltungsplan sind nachfolgend aufgeführt.

Thema	Neuer Gestaltungsplan	Bisheriger Gestaltungsplan
<b>Bebauung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Baubereich A2</li> <li>- Baubereich A3</li> <li>- Baubereich B</li> <li>- Baubereich C</li> <li>- Ausnützung, Anzahl Gebäude</li> <li>- Nutzungstransfer</li> <li>- Dachform und -begrünung</li> <li>- Klein- und Anbauten</li> <li>- Unterirdische / Unterniveaubauten</li> <li>- Terrainveränderungen</li> </ul>	Erweiterung nach Norden Max. Höhenkote 503.0 m ü.M. Erweiterung auf total 1'720 m <sup>2</sup> aGF 1 Baubereich für Überdachung Definition max. zulässige aGF und Anzahl Gebäude Möglichkeit für Nutzungstransfers Ökologisch wertvolle Dachbegrünung Auch ausserhalb Baubereiche zulässig Auch ausserhalb Baubereiche zulässig Nur untergeordnete Terrainveränderungen zulässig	Bestehendes Volumen Max. Höhenkote 499.0 m ü.M. Bestehendes Gebäude 2 Baubereiche für Überdachung Gemäss Abgrenzung Baubereiche Keine Regelung Mit Rasen und niedrigem Gebüsch Keine Regelung Begrenzung auf Baubereiche Keine Regelung
<b>Nutzung</b>	Je nach Baubereich unterschiedlich (höchstens mässig störendes Gewerbe, Wohnen etc.)	Je nach Geschoss unterschiedlich (Gewerbenutzung, Nebenräume, Einstellhalle, Wohnungen, Verwaltung)
<b>Freiraum</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grünflächen</li> <li>- Spielplatz, Private Gärten</li> </ul>	Flächen im Situationsplan; laufende Überprüfung, wie Grünfläche erweitert und zusätzliche Bäume gepflanzt werden können Keine Regelung	Flächen im Situationsplan Gemeinschaftlicher Aufenthalts- und Spielplatz auf Hallendach; private Gärten bei Wohnungen im EG
<b>Erschliessung und Parkierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundstück Kat. Nr. 1014</li> <li>- Anzahl Autoabstellplätze</li> <li>- Unterirdische Autoabstellplätze</li> </ul>	Erschliessung über VZO-Areal Max. 100 PP Mind. die Hälfte der PP für Beschäftigte und Bewohner unterirdisch	Keine Regelung Im Situationsplan bezeichnet, im UG ca. 30 PW Ca. 30 PW

- Oberirdische Autoabstellplätze	Im Situationsplan bezeichnet, mittels sicherer Beläge zu gestalten und wenn möglich zu begrünen	Im Situationsplan bezeichnet
- Elektromobilität	Autoabstellplätze für Dienstfahrzeuge mit Ladeinfrastruktur ausrüsten	Keine Regelung
- Veloabstellplätze	Nach VSS-Norm 40 065; Erstellung von Lademöglichkeiten für Mitarbeitende	Veloständer für Wohnungen und Verwaltung
<b>Umwelt</b>		
- Wärmebedarf, Energie	Neubauten mit möglichst geringem Heizwärmebedarf, nach Minergie-P oder Minergie-A-Standards	Keine Regelung
- Lichtimmissionen	Auf notwendiges Minimum beschränken	Keine Regelung

## 5 AUSWIRKUNGEN

### 5.1 Siedlung und Verkehr

#### Ortsbauliche Eingliederung

Die mit dem Gestaltungsplan ermöglichten baulichen Erweiterungen sind insgesamt bescheiden. Sie ordnen sich gut in den ortsbaulichen Kontext ein, zumal in der westlich angrenzenden Gewerbezone ähnliche Kubaturen mit Flachdächern vorherrschend sind. Zudem wird das inventarisierte ehemalige Stationsgebäude, welches mit dem Gestaltungsplan in seiner äusseren Erscheinung unter Schutz gestellt wird, durch die Bauvorhaben in seiner Wirkung nicht geschmälert.

Mit dem Planungsvorhaben kann die bauliche Dichte und Arbeitsplatzdichte auf dem Areal erhöht werden, was im Einklang mit dem raumplanerischen Ziel der haushälterischen Bodennutzung steht.

Die gemäss Gestaltungsplan geforderte Entsiegelung von oberirdischen Aussenparkplätzen wird zudem einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten und die Kanalisation entlasten.

#### Verkehrliche Auswirkungen

Die mit dem Gestaltungsplan neu ermöglichten Büroflächen entsprechen ca. 15 bis 20 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Das Gebiet ist durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen (Güteklasse C), zumal sich die Bushaltestelle direkt auf dem Areal befindet. Zusätzliche Parkplätze sind nicht vorgesehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Grossteil der zusätzlichen Beschäftigten den öffentlichen Verkehr benutzen wird, sodass kein Mehrverkehr daraus entstehen wird.

### 5.2 Umwelt

#### Treibhausgasemissionen

Mit dem Gestaltungsplan werden die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen geschaffen, welche den Betrieb und Unterhalt von Elektrobussen im Busdepot Grüningen ermöglicht. Durch die Elektrifizierung der gesamten Busflotte, welche auch die Umrüstung der Busdepots in Wetzikon und Rüti sowie des Bushofs Meilen erfordert, können grosse Mengen an Treibhausgasemissionen eingespart werden.

Eine Studie aus dem Jahr 2020<sup>1</sup>, welche im Auftrag des Kantons und der Stadt Zürich entstanden ist, vergleicht Gesamtökobilanzen verschiedener Antriebsarten von Bussen. Gemäss der Studie emittiert ein Dieselbus heute über den gesamten Lebenszyklus (Life Cycle Assessment, LCA) rund 4 bis 7-mal so viele Treibhausgase wie ein 2020 gebauter Elektro- oder Brennstoffzellenbus, der mit dem VBZ-Strommix betrieben wird. Auch mit dem Schweizer Durchschnittstrom (CH-Strommix) liegen die gesamthaften Treibhausgasemissionen

<sup>1</sup> Bus-Antriebe im Vergleich: Eine Ökobilanz. Ergänzung zur Studie «Umweltauswirkungen von Fahrzeugen im urbanen Kontext» Bern, Villigen, Zürich, 28. August 2020

eines Elektrobusses noch rund 2 bis 3-mal niedriger als diejenigen eines Dieselmotors (siehe Tabelle).

Treibhausgasemissionen-Vergleich von 2020 gebauten Bussen

Fahrzeug	Herstellungsjahr	Strom Herstellung	Treibhausgasemissionen (kg CO <sub>2</sub> eq / km)	Vergleich Dieselmotors
Trolleybus, 18m, Elektrisch	2020	CH-Strommix	0.500	31%
	2020	VBZ-Strommix	0.231	14%
Bus, 18m, Diesel	2020	N/A	1.625	100%
Bus, 18m, Diesel Hybrid	2020	N/A	1.440	89%
Bus, 18m, Elektrisch	2020	CH-Strommix	0.617	38%
Depotlader	2020	VBZ-Strommix	0.379	23%
Bus, 18m, Elektrisch	2020	CH-Strommix	0.488	30%
Zwischenlader	2020	VBZ-Strommix	0.250	15%
Bus, 18m, Brennstoffzelle	2020	N/A	1.029	63%
	2020	N/A	0.371	23%

Tabelle INFRAS, PSI, Quantis.

Einsparpotenzial von rund 7'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Die Werte gemäss Tabelle erlauben eine Grobabschätzung des jährlichen Einsparpotenzials über den gesamten Lebenszyklus der Busse. Im Jahr 2022 legten die VZO-Busse gesamthaft 7'119'000 Kilometer zurück. Bei einem ausschliesslichen Betrieb mit Gelenkbussen (18 m) hätten die Dieselmotors Treibhausgasemissionen von ca. 11'568 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente erzeugt, die Elektrobuse (Depotlader mit CH-Strommix) aber nur ca. deren 4'392 Tonnen. Das Einsparpotenzial im Jahr 2022 wäre somit bei rund 7'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten gelegen.

Weitere umweltrelevante Auswirkungen

Auch hinsichtlich des Lärmschutzes schneiden Elektrobuse deutlich besser ab als Dieselmotors. Weitere umweltrelevante Auswirkungen (Stickoxid, Feinstaub, Rohstoffe etc.) können der Studie entnommen werden.

### Nichtionisierende Strahlung

Im Zuge der Aufrüstung des Busdepots für den Betrieb von Elektrobussen ist auf dem Areal der VZO ein grösserer Ausbau elektrischer Systeme notwendig. Diese beinhalten eine eigene Trafostation und Infrastruktur für die Ladeeinrichtungen der Fahrzeuge.

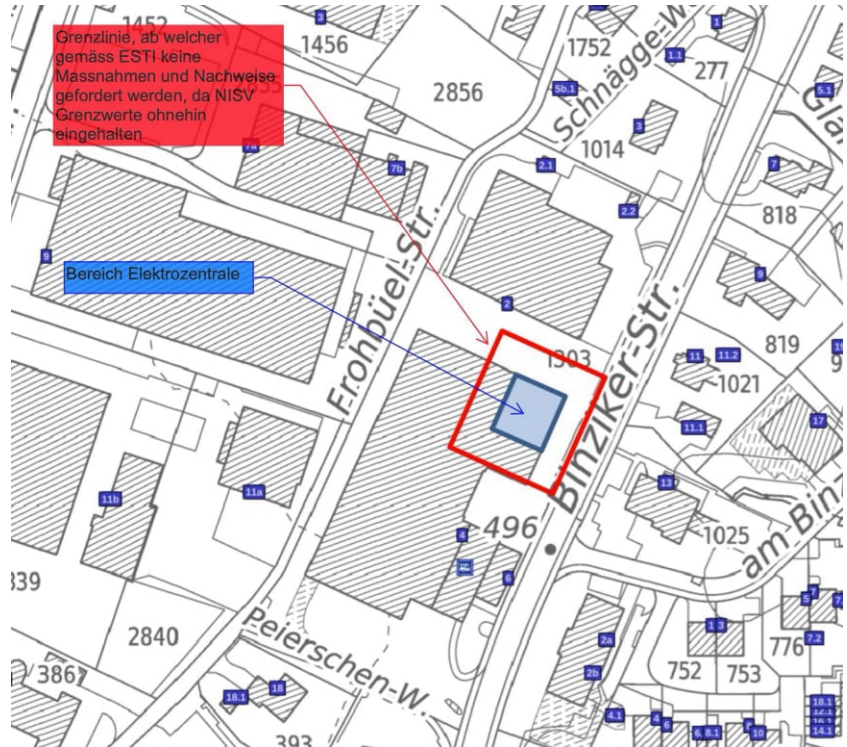
Die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) regelt die Begrenzung von Strahlung elektrischer Anlagen. Konkret müssen für Orte mit empfindlicher Nutzung die Immissionsgrenzwerte und für neue elektrische Anlagen der Anlagegrenzwert von 1 Mikrottesla eingehalten werden.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist die Einhaltung der massgeblichen Grenzwerte nachzuweisen. Das eidgenössische Starkstrominspektorat (ESTI) wird für die entsprechende Plangenehmigung zuständig sein. Untersuchungen der IBG Engineering AG haben ergeben, dass die Grenzwerte in einem Abstand von maximal 9 m ganz sicher eingehalten werden können. Genauere Angaben können erst im Rahmen des Bauprojekts aufgezeigt werden.

Keine Auswirkungen auf angrenzende Wohnnutzungen

Die geplante Erweiterung der Büroflächen (Baubereich A2) wird möglicherweise von Strahlungsimmissionen betroffen sein. Die angrenzenden Wohnnutzungen liegen deutlich weiter entfernt von der geplanten Strahlungsquelle. Grundsätzlich nimmt die Strahlenbelastung mit zunehmendem Abstand stark ab, weshalb die Wohnnutzungen nicht von Strahlungsimmissionen betroffen sein werden. Weitere Angaben können der Beilage 1 entnommen werden.

Geplante Elektrozentrale (Baubereich A3) und Grenzlinie, ab welcher die massgeblichen Grenzwerte sicher eingehalten sein werden



Quelle: IBG Engineering AG

### Lokalklima

Tag (PET) Nacht (Lufttemp.)	Median [°C]	Max. [°C]	Wirk- bereich [m]
Rasen statt Asphalt	-3,6 -0,4	-6,6 -0,7	2-4 2-3
Rasen statt Pflasterung / Chaussierung	-3,0 -0,9	-5,5 -1,3	2-4 2-3
Pflasterung / Chaussierung statt Asphalt	-2,4 -0,2	-4,1 -0,4	2-4 2-3
Rasengitter statt Asphalt	-2,2 -0,2	-4,0 -0,4	2-4 2-3
extensive Dachbegrünung (2 m über Grund)	-0,8 -0,8	-1,5 -1,1	2-4 2-4
intensive Dachbegrünung (2 m über Grund)	-1,1 -1,2	-2,5 -1,4	2-4 2-4
intensive Dachbegrünung / Dachgarten (2 m über Dach)	-3,1 -0,3	-6,6 -0,4	2-4 2-4
Baum auf Rasen	-4,2 -0,6	-8,7 -1,2	7-20 2-6
Pergola auf Asphalt	-3,7 -0,3	-6,0 -0,8	2-3 2-3
Baum auf Asphalt	-2,3 -0,2	-4,5 -0,5	7-20 2-6
Fassadenbegrünung	-4,8 -1,3	-6,6 -1,7	4-14 2-4

Kennwerte Tag / Nacht für ausgewählte Situationen (Quelle: Fachplanung Hitzeminderung, Stadt Zürich (Hrsg.), Zürich, 2020)

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrads ist das Gestaltungsplangebiet bereits heute hitzebelastet. Die bestehenden asphaltierten Verkehrs- und Erschliessungsflächen wurden auf ihre Notwendigkeit überprüft. Dabei zeigte sich, dass eine Reduktion nicht möglich ist. Die Massnahmen zur Verbesserung des Lokalklimas fokussieren sich daher auf die nicht durch Busse genutzte Fläche und die Gebäudehülle. Folgende Massnahmen werden im Gestaltungsplan verbindlich verankert:

- Entsiegelung und Begrünung der oberirdischen Parkplätze
- Erhalt der bestehenden Grünflächen, Hecken und Bäume
- Verbot der Unterbauung von Grünflächen
- Ökologisch wertvolle Dachbegrünung

Die Entsiegelung und Begrünung der oberirdischen Parkplätze bewirkt gemäss der Fachplanung Hitzeminderung der Stadt Zürich am Tag im Mittel eine Absenkung der tatsächlich empfundenen Temperatur (PET) um 2.2 °C (siehe Tabelle). Der Erhalt der bestehenden Grünflächen, Hecken und Bäume sowie das Verbot der Unterbauung von Grünflächen sichern die heute bereits etablierten Strukturen und gewährleisten die Versickerungsleistung und das Wachstum der bestehenden Bäume. Die zukünftigen Dachbegrünungen auf den Baubereichen A2 und A3 werden voraussichtlich extensiv erfolgen, damit eine Kombination mit Solaranlagen möglich ist. Gemäss der Fachplanung Hitzeminderung wird damit auf dem bodennahen Niveau immerhin eine Temperaturreduktion von 0.8 °C im Mittel erzielt. Wesentlich grösser ist aber der Effekt über dem Dachniveau. Sie verbessert damit auch die Aufenthaltsqualität auf der bestehenden Dachterrasse. Dachbegrünungen weisen zudem Vorteile durch verringerten Niederschlagsabfluss auf und erhöhen dank dem kühlenden

Effekt in Kombination mit Solaranlagen die Stromproduktion im Sommerhalbjahr.

Die stärksten Beiträge zur Verbesserung des Lokalklimas würden eine Erweiterung der Grünflächen, zusätzliche Bäume sowie eine Fassadenbegrünung bringen. Im Mittel bewirken sie am Tag eine Absenkung der tatsächlich empfundenen Temperatur um 3.6 °C (Rasen statt Asphalt), 2.3 °C (Baum auf Asphalt), 4.2 °C (Baum auf Rasen) respektive 4.8 °C (Fassadenbegrünung).

Eine Erweiterung der Grünflächen und zusätzliche Bäume wären nur auf Kosten der oberirdischen Parkplätze möglich. Eine Reduktion der Anzahl Parkplätze wurde geprüft und verworfen. Die Erweiterung der Grünflächen und die Pflanzung zusätzlicher Bäume werden im Gestaltungsplan aber als Prüfauftrag verankert (Art. 6 Abs. 2) und sind somit bei späteren betrieblichen Veränderungen erneut auf ihre Machbarkeit zu prüfen.

Eine Fassadenbegrünung wäre insbesondere an West- und Ostfassaden wirksam. Die entsprechenden Fassaden sind aber durch Parkplätze, Parkplatzzufahrten respektive Fassadenöffnungen belegt. Insgesamt sind diesbezüglich noch zu viele Fragen offen, weshalb auf eine Verankerung im Gestaltungsplan verzichtet wird.

## **Störfallvorsorge**

Das Gestaltungsplanareal liegt innerhalb des Konsultationsbereichs des Betriebs Sherwin-Williams Company (The Valspar). Die Risikorelevanz des Planungsvorhabens ist daher gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE (2022) zu klären. Der Referenzwert zur Risikorelevanz innerhalb des Konsultationsbereichs beträgt 125 Personen. Dieser Wert dürfte bereits heute klar überschritten sein, weshalb das Planungsvorhaben als «risikorelevant» gilt.

Vollzugsbehörde für stationäre Betriebe wie bei der Sherwin-Williams Company ist die Störfallfachstelle des Kantons (Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge im AWEL). Gemäss Abklärung der Fachstelle lässt die aktuelle Risikolage keine schwere Schädigung im Sinne der Störfallvorsorge (Schadenausmass ab zehn Todesopfern) erwarten. Dies ist auch mit dem geplanten Planungsvorhaben nicht zu erwarten, zumal keine empfindlichen Einrichtungen mit erschwerter Evakuierbarkeit von Personen (wie z.B. Kindergärten, Schulen, Altersheime, Gefängnisanstalten) und auch keine zusätzlichen Wohnnutzungen vorgesehen sind. Das Risiko wird daher auch in Zukunft als tragbar beurteilt. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der kantonalen Fachstelle im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt, Massnahmen in die Gestaltungsplanbestimmungen aufzunehmen. Bei Bedarf wird die VZO freiwillige Objektschutzmassnahmen treffen (z.B. Anordnung Fluchtwege, erhöhter Feuerwiderstand exponierter Fassaden und Fenster). Bereits geplant ist die Ausstattung des unterirdischen Reifenlagers und der Buseinstellhalle mit einer Sprinkleranlage. Weiter ist zu erwähnen, dass die VZO über einen Notfallplan verfügt.

## 6 ABLAUF UND MITWIRKUNG

### 6.1 Vorprüfung

#### Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung

Der private Gestaltungsplan wurde gestützt auf § 87a PBG Ende Mai 2024 dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Im Vorprüfungsbericht vom 16. Juli 2024 beurteilt das ARE den privaten Gestaltungsplan im Grundsatz positiv. Gleichzeitig wurden einzelne Anträge und Empfehlungen – unter anderem zur Regelung der Anzahl Autoabstellplätze und zur Verbesserung der Aussenraumgestaltung und des Lokalklimas – formuliert. Die Anträge und Empfehlungen sind in den überarbeiteten Gestaltungsplan eingeflossen.

### 6.2 Öffentliche Auflage und Anhörung

#### Ergebnisse der öffentlichen Auflage

Der Gemeinderat hat am 18. Juni 2024 den privaten Gestaltungsplan zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung im Sinne von § 7 PBG verabschiedet. Die Unterlagen wurden vom 24. Juni bis 23. August 2024 öffentlich aufgelegt.

Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Es sind keine Einwendungen eingegangen.

#### Anhörungsergebnisse

Die Vorlage wurde den Nachbargemeinden und der Region Zürcher Oberland (RZO) zur Anhörung unterbreitet.

Die Gemeinden Bubikon und Egg sowie die RZO nehmen den Gestaltungsplan ohne Änderungsanträge zur Kenntnis. Die RZO begrüsst die Umrüstung auf Elektrobusse. Die übrigen Nachbargemeinden haben auf eine Stellungnahme verzichtet.

### 6.3 Zustimmung und Genehmigung

#### Gemeindeversammlung

Der private Gestaltungsplan VZO wird der Gemeindeversammlung vom 3. Dezember 2024 zur Zustimmung gemäss § 86 PBG unterbreitet.

#### Genehmigung und Inkrafttreten

Nach der Zustimmung ist der private Gestaltungsplan von der Baudirektion zu genehmigen. Die Genehmigung ist durch die Gemeinde zu publizieren (§ 5 Abs. 3 PBG). Anschliessend läuft eine 30-tägige Rekursfrist.

Der private Gestaltungsplan VZO wird mit der Rechtskraft der kantonalen Genehmigung respektive nach deren Publikation durch die Gemeinde verbindlich.

## **ANHANG**

Anhang 1: Nachweis anrechenbare Geschossflächen

Anhang 2: VZO, Busdepot Grüningen: Massnahmen zum Schutz vor  
nichtionisierender Strahlung

Anhang 3: Grunddienstbarkeit Fuss- und Fahrwegrecht SP Art. 945,  
Grundbuchauszug

## Nachweis anrechenbare Geschossflächen

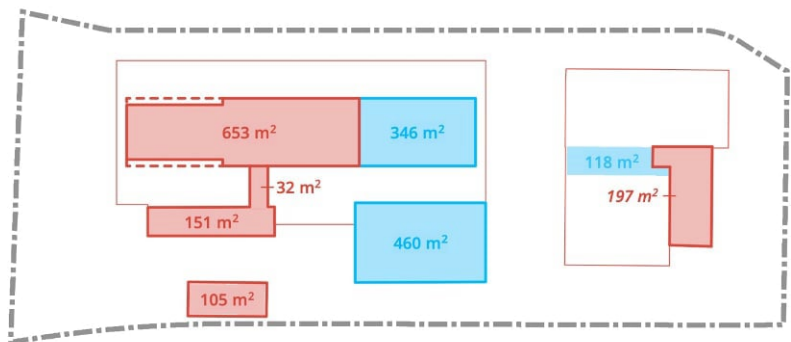
Anrechenbare Geschossfläche im EG

Bestand: 4'555 m<sup>2</sup>  
Geplant: 0 m<sup>2</sup>



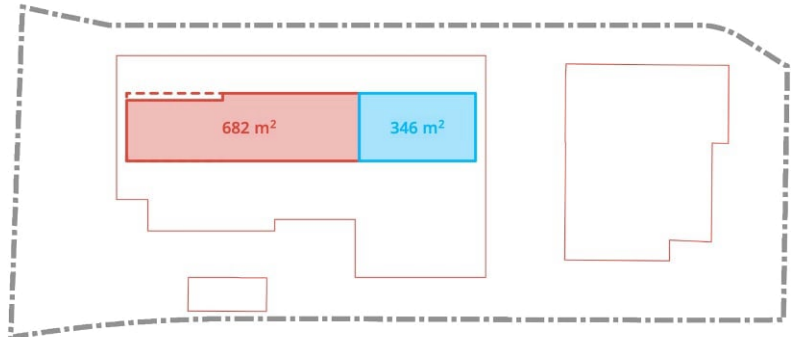
Anrechenbare Geschossfläche im 1. OG

Bestand: 1'138 m<sup>2</sup>  
Geplant: 924 m<sup>2</sup>



Anrechenbare Geschossfläche im 2. OG

Bestand: 682 m<sup>2</sup>  
Geplant: 346 m<sup>2</sup>



Anrechenbare Geschossfläche Bestand: 6'375 m<sup>2</sup>  
Anrechenbare Geschossfläche geplant: 1'270 m<sup>2</sup>  
Anrechenbare Geschossfläche total: 7'645 m<sup>2</sup>  
Anrechenbare Grundstücksfläche: 10'412 m<sup>2</sup>  
Ausnutzungsziffer Bestand: 61 %  
Ausnutzungsziffer total: 73 %



**IBG VERBINDET  
MENSCH  
UND TECHNIK**

## VZO, Busdepot Grüningen

### Massnahmen zum Schutz vor nichtionisierender Strahlung

#### 1 Einleitung

Im Zuge der Aufrüstung des Busdepots für den Betrieb von Elektrobussen ist auf dem Areal der VZO ein grösserer Ausbau elektrischer Systeme notwendig. Diese beinhalten eine eigene Trafostation und Infrastruktur für die Ladeeinrichtungen der Fahrzeuge.

In Summe ergibt sich ein beachtlicher Leistungsbedarf, welcher transformiert und auf die Ladestellen im Depot verteilt werden muss.

Der Betrieb elektrischer Anlagen ist von Begleiterscheinungen wie elektrischem Feld und elektromagnetischer Strahlung betroffen. Diese Emissionen sind abhängig von:

- Abstand zu den Strahlungsquellen
- Höhe der elektrischen Leistung
- Aufbau und Anordnung von Komponenten wie z.B. Transformatoren oder Kabel

Der Schutz der Umgebung – Menschen und Tiere – ist der VZO ein zentrales Anliegen. Deshalb hat sich das Projektteam schon frühzeitig dem Thema angenommen und dieses bereits bei der Konzeption der notwendigen Ausbauten berücksichtigt.

#### 2 Gesetzliche Grundlagen Schweiz

Seit dem 1. Februar 2000 ist in der Schweiz die Bundesverordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung SR 814.710 (NISV) in Kraft. Sie hat zum Zweck, Menschen vor schädlicher oder lästiger nichtionisierender Strahlung, erzeugt von ortsfesten elektrischen Anlagen, zu schützen.

Darin werden Immissionsgrenzwerte (IGW) und zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung ein Anlagegrenzwert (AGW) festgelegt. Die Immissionsgrenzwerte müssen überall eingehalten werden, wo sich Menschen aufhalten können. Der Anlagegrenzwert muss bei elektrischen Anlagen an Orten mit empfindlicher Nutzung eingehalten werden.

#### 3 Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN)

Als Orte mit empfindlicher Nutzung gelten Orte, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten, sowie öffentliche oder private, raumplanungsrechtlich festgesetzte Kinderspielplätze. Auch Arbeitsplätze, welche mehr als 2.5 Tage pro Woche belegt sind, selbst wenn dies nicht ausschliesslich durch ein und dieselbe Person der Fall ist, gelten als Orte mit empfindlicher Nutzung.

Weiter muss der Anlagegrenzwert bei unbebauten Flächen, auf denen Orte mit empfindlicher Nutzung entstehen können, eingehalten werden.

## 4 Massnahmen Projekt VZO

Die VZO ist bestrebt, nicht nur die gesetzlichen Mindestanforderungen einzuhalten, sondern durch sinnvolle Massnahmen eine optimierte Gesamtsituation für alle Beteiligten zu erreichen.

Um die Emissionen zu begrenzen wird unter anderem Folgendes berücksichtigt:

- Standort der Elektroinfrastruktur mit entsprechendem Abstand zu Aufenthaltsorten der Bevölkerung, Wohn- und Gewerbenutzungen
- Anordnung und Erdung der betreffenden Komponenten nach Gesichtspunkten der elektromagnetischen Verträglichkeit EMV
- Einsatz von strahlungsarmen Transformatoren und Niederspannungskabeln, welche bereits durch ihren Aufbau nur reduzierte Strahlung abgeben.
- Anordnung der Niederspannungs-Verteilungen nicht in der Einstellhalle, sondern an der Decke des Untergeschosses. Damit wird die Umgebung nochmals besser geschützt.
- Simulation der emittierten Strahlungswerte durch einen Spezialisten mit entsprechender Software, in der Planungsphase. Die getroffenen Massnahmen können so bereits vor der Ausführung auf ihre Wirksamkeit überprüft und allfällig nochmals verbessert werden.
- Weiteres, wie z.B. Abschirmung der Elektrozentralen und Kabelwege mittels Blechschutzhülle soweit technisch und wirtschaftlich sinnvoll

Durch diese Vorkehrungen wird einerseits bereits die Entstehung unerwünschter Strahlung innerhalb der Elektroinfrastruktur eingedämmt. Zudem werden auftretende Emissionen in den entsprechenden Räumlichkeiten und Anlagen zurückgehalten, abgeschirmt und durch Erdung neutralisiert.

Somit sind umliegende Wohn - und Gewerbebezonen ausserhalb des Einflussbereichs elektromagnetischer Strahlungen, welche mit dem Betrieb der Elektrobus-Infrastruktur einhergehen.

Sowohl benachbarte Grundstücke, die Bevölkerung Grüningens, als auch das Personal der VZO werden durch die Umrüstung des Depots auf Elektrobusse nicht von schädlicher Strahlung berührt.

Ausgabe: 26.03.2024 / std

## SP Art. 945

### Grunddienstbarkeit

### Fuss- und Fahrwegrecht

zugunsten

Grüningen

Kataster 1014

Blatt 1151

zulasten

Grüningen

Kataster 1303

Blatt 1148

-----

Der Eigentümer von

Kataster 1303

gestattet dem Eigentümer von

Kataster 1014

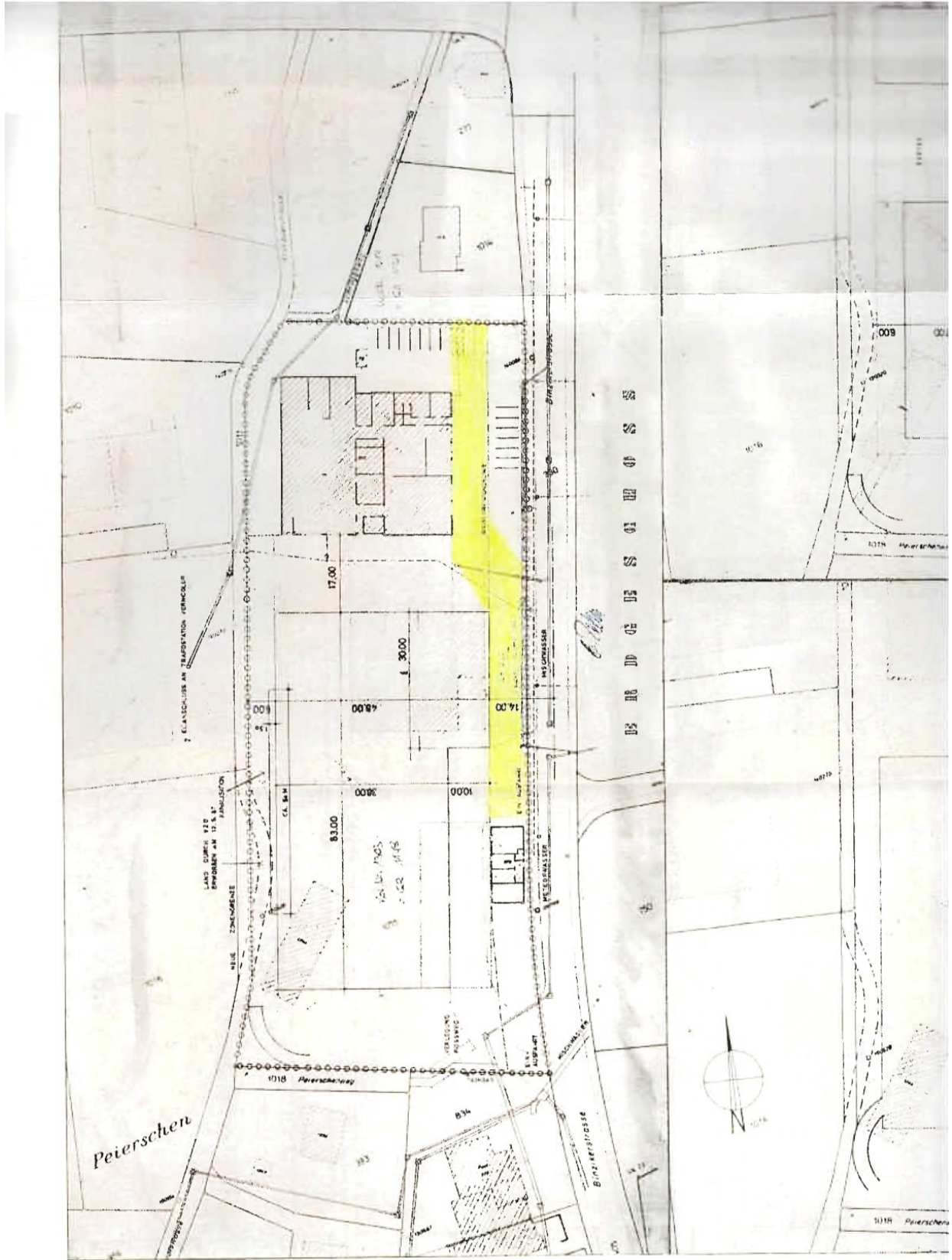
das Fuss- und Fahrwegrecht über den im Plan Verz. Nr. 3908 gelb bemalten Teil des belasteten Grundstückes.

Sämtliche Unterhaltskosten gehen zulasten des belasteten Grundeigentümers.

Grüningen, 02.10.1987

Beleg Grüningen 1987 Nr. 205 mit Plan (Planakten Nr. 3908)

coll. ...



3908

PLANUNG

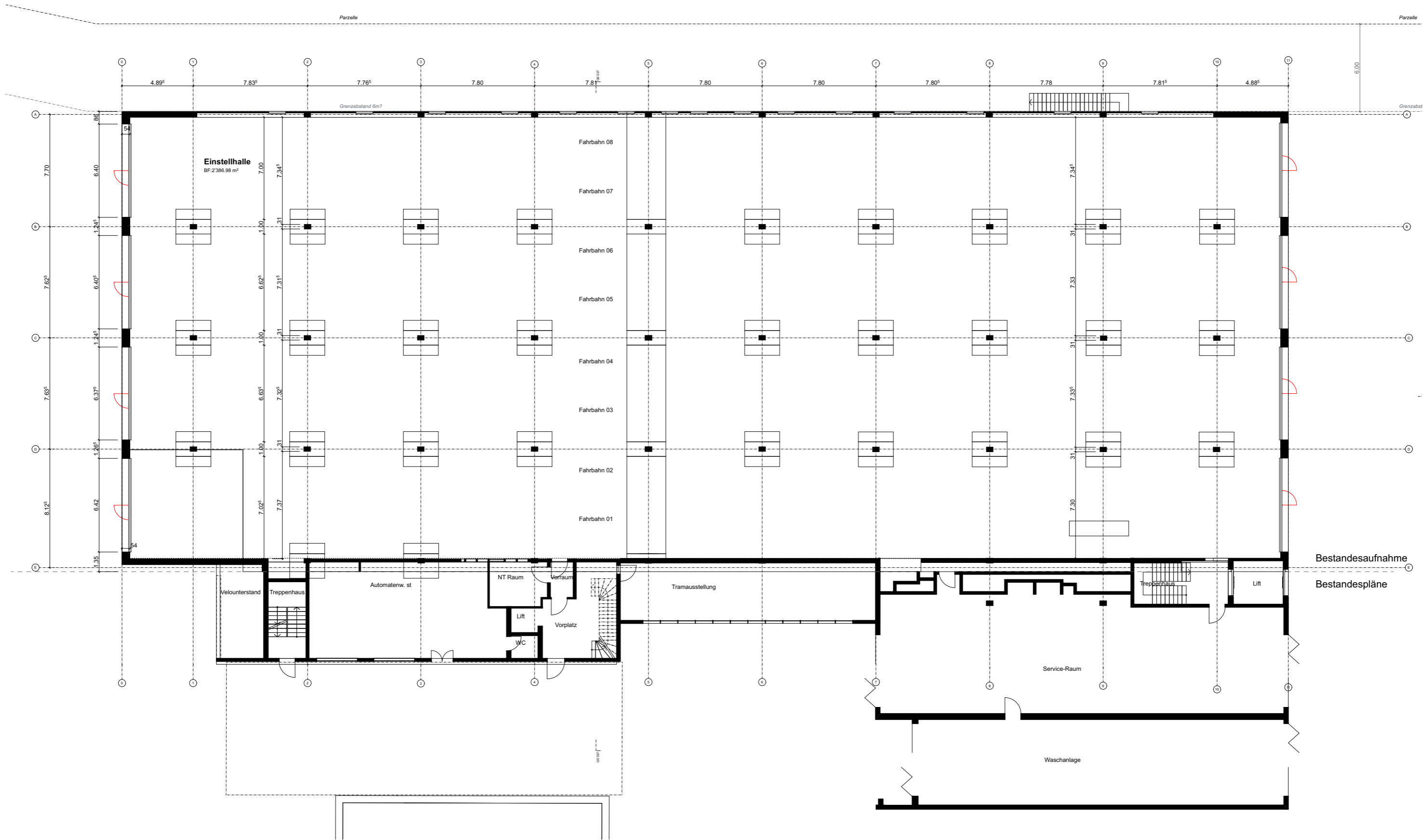
A N  
 B N

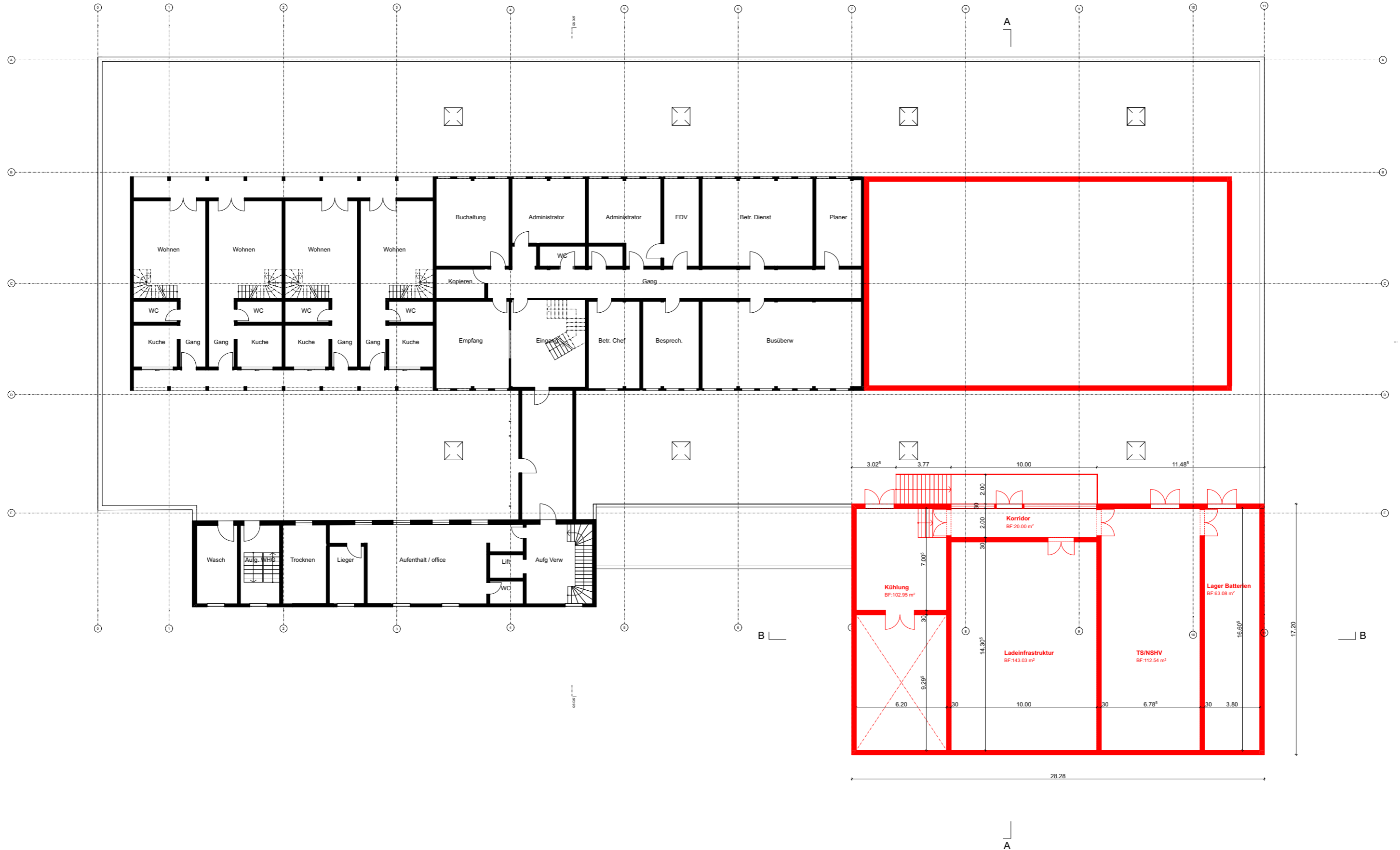
1:500

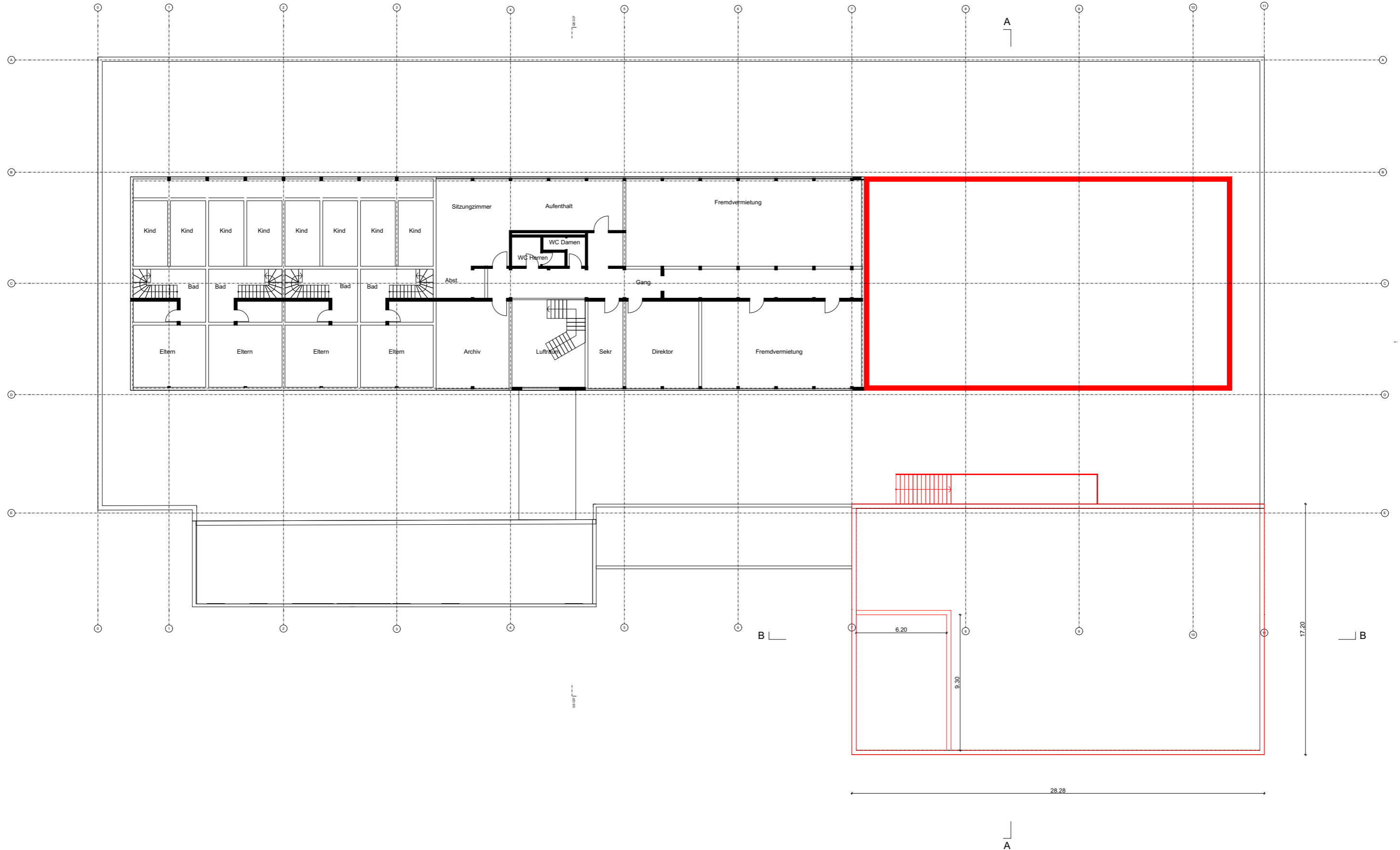
HEBER

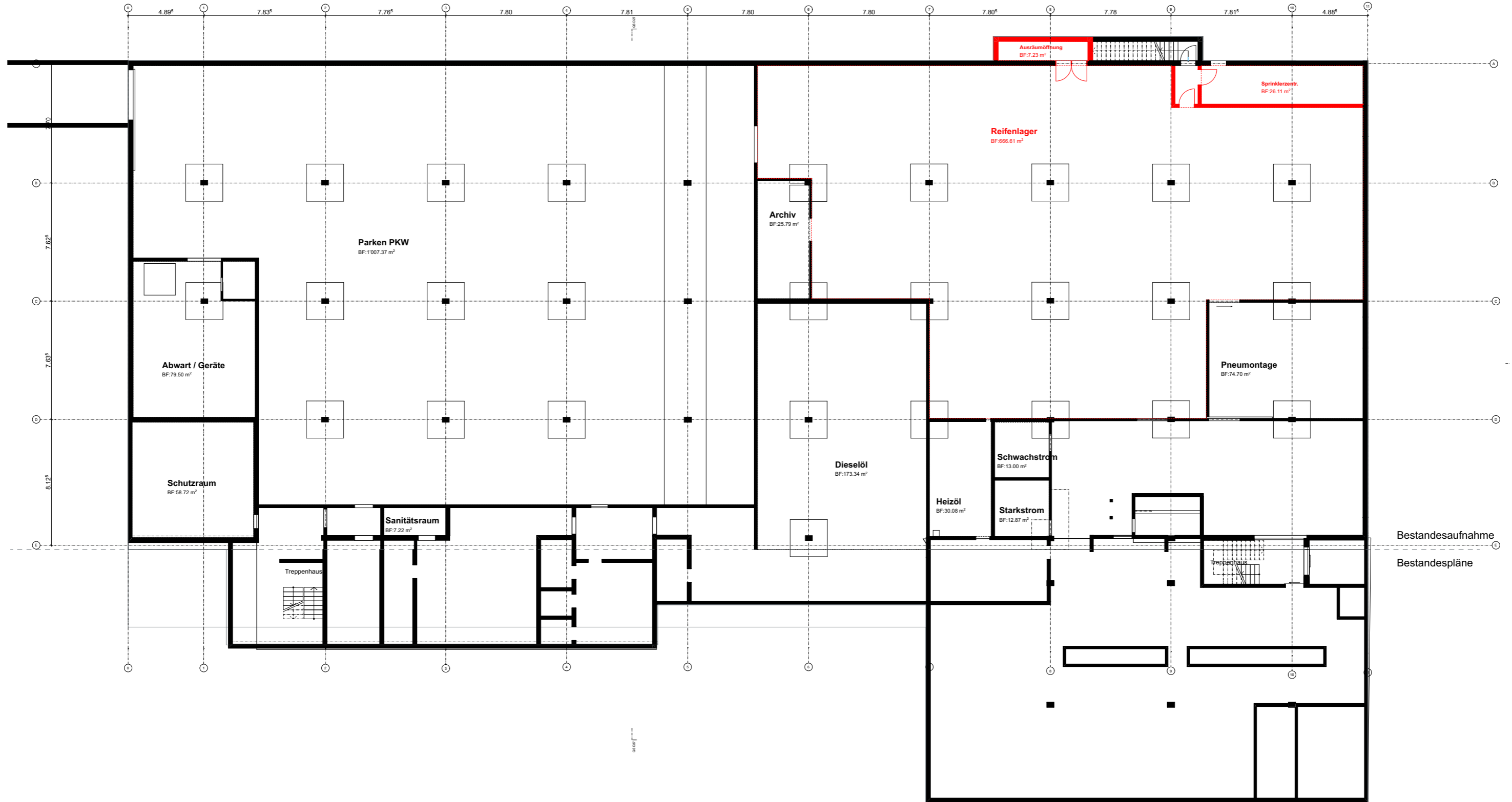
NEHMIST

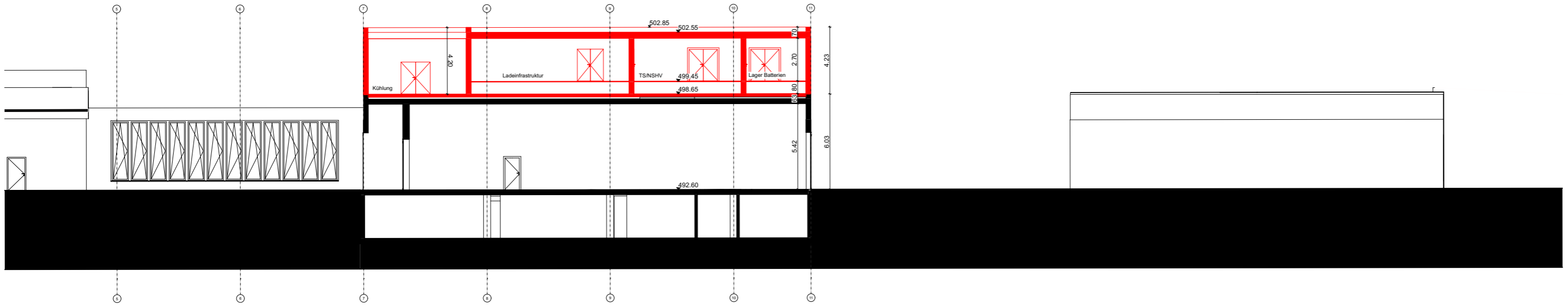
1:500



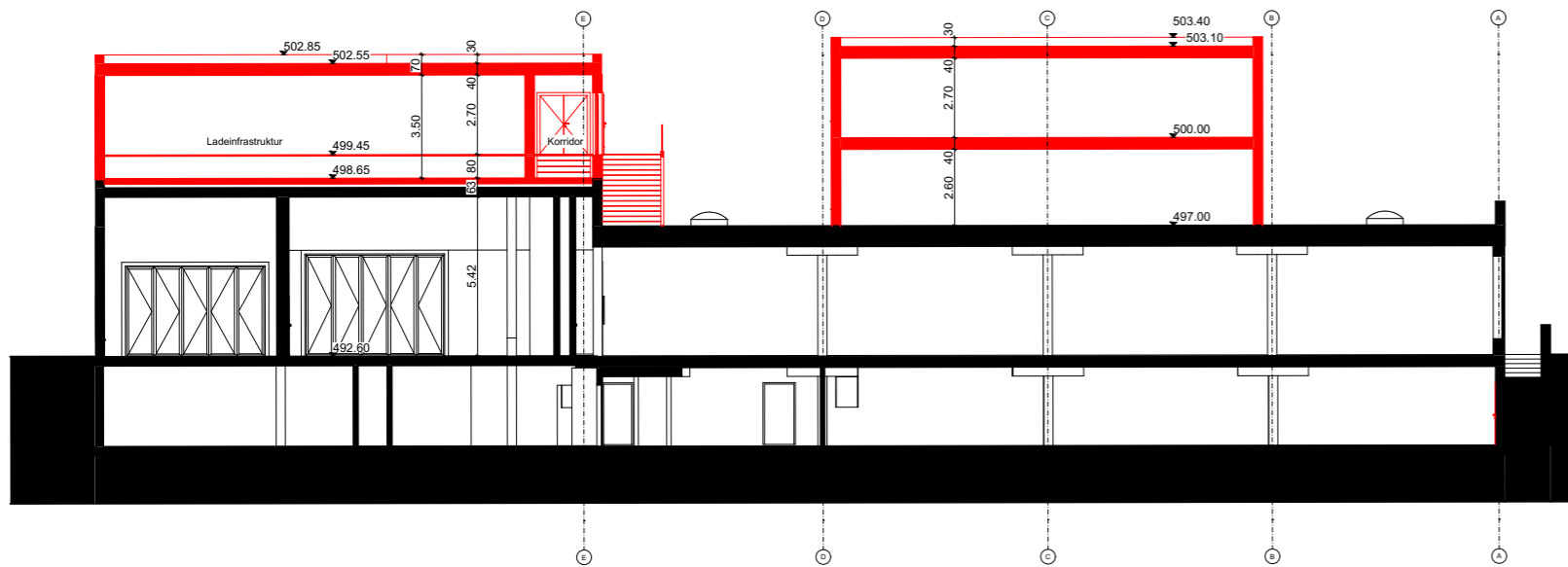








Schemaschnitt B



Schemaschnitt A



**Rubrik:** Raumplanung  
**Unterrubrik:** Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung  
**Publikationsdatum:** KABZH 26.06.2025  
**Öffentlich einsehbar bis:** 26.06.2028  
**Meldungsnummer:** RP-ZH02-0000002948

**Publizierende Stelle**  
Gemeinde Grüningen, Stedtligass 12, 8627 Grüningen

## **Privater Gestaltungsplan "VZO", Bekanntmachung des Inkrafttretens, Grüningen**

**Angaben zum Inhalt:**

Der von der Gemeindeversammlung am 3. Dezember 2024 festgesetzte Private Gestaltungsplan "VZO" wurde durch die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.

**Beschluss-/Verfügungsnummer:** KS-0028/25

**Beschluss-/Verfügungsdatum:** 23.04.2025

**Gerichtliche Entscheidungsinstanz:**

Baurekursgericht des Kanton Zürich

**Angaben zur Auflage:**

Die Genehmigung wurde am 30. April 2025 öffentlich bekannt gemacht. Gemäss Rechtskraftbescheinigung des Baurekursgerichts vom 24. Juni 2025 sind dagegen keine Rechtsmittel ergriffen worden. Der Private Gestaltungsplan "VZO" tritt somit am Tag nach Erscheinen dieser Publikation in Kraft.

**Kontaktstelle:**

Gemeinde Grüningen  
Stedtligass 12  
8627 Grüningen