

VERFÜGUNG

vom 7. Januar 2013

Winterthur. Öffentlicher Gestaltungsplan Areal Lagerplatz und Revision der Bau- und Zonenordnung

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

Am 18. Juni 2012 hat der grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur den öffentlichen Gestaltungsplan „Areal Lagerplatz“, die Revision der Bau- und Zonenordnung und des Zonenplans sowie die Revision des Ergänzungsplans „Sulzerareal Stadtmitte“ und die Revision des Ergänzungsplans mit den Festlegungen der Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigungen des Baurekursgerichts vom 21. August 2012 und des Bezirksrats Winterthur vom 15. August 2012 keine Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 11. September 2012 ersucht die Stadt Winterthur um Genehmigung der Vorlage.

Das Areal Lagerplatz ist ein Teil des Sulzerareals Stadtmitte. Es umfasst ein über 40'000 Quadratmeter grosses Areal zwischen der Strasse «Zur Kesselschmiede» und dem Gleisareal des Hauptbahnhofs Winterthur. Gemäss rechtskräftiger Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur liegen der nördliche Teil des Areals in der Industriezone I2 und der südliche Teil in der Zentrumszone Z7 mit Gestaltungsplanpflicht. Das Areal Lagerplatz liegt gemäss kantonalem Richtplan im Zentrumsgebiet „Winterthur-Zentrum“.

Die Erschliessung des Areals erfolgt ab der Zürcherstrasse (HVS) über die Pionierstrasse und Jägerstrasse. Die maximal mögliche Anzahl Parkplätze auf dem Areal beträgt 350 Plätze, die alle mit den ortsüblichen Ansätzen zu bewirtschaften sind. In einer ersten Abschätzung wird für das Areal Lagerplatz von einem Fahrtenaufkommen von 1200 – 1600 Fahrten pro Tag (Zu- und Wegfahrten) ausgegangen.

Gemessen an der angestrebten hohen Nutzungsdichte ist die Anzahl Parkplätze sehr gering; es sind nur 50% der minimal erforderlichen Anzahl, die für die massgebende Güte-

klasse B vorgesehen ist. In einem noch zu erstellenden Mobilitätskonzept soll dargelegt werden, mit welchen Massnahmen die Mobilität (trotz der geringen Anzahl Parkplätze) sichergestellt wird und die Nutzer und Bewohner des Areals zu einem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten motiviert werden können. Mit einem entsprechenden Monitoring wird überprüft, ob die Annahmen aus dem Mobilitätskonzept zutreffen und die ergriffenen Massnahmen die gewünschte Wirkung zeigen. Bei Zielverfehlung kann die zuständige Behörde Massnahmen zur Nachbesserung des Mobilitätskonzepts verlangen.

Die Beschränkung der Anzahl Parkplätze, die Verpflichtung zum Mobilitätskonzept und das Monitoring wird begrüsst, da bereits heute die Kapazität der überkommunalen Zürcherstrasse ausgeschöpft ist.

Bei der verkehrlichen Auswirkung auf das überkommunale Strassennetz ist allerdings zu berücksichtigen, dass auf dem benachbarten Areal Werk 1 ebenfalls eine hohe Nutzungsdichte angestrebt wird und beide Areale (Werk 1 und Lagerplatz) über die Jäger- und Pionierstrasse an die Zürcherstrasse anschliessen.

Für das Areal Werk 1 soll mit Hilfe eines Fahrtenmodells das Verkehrsaufkommen auf 200 Fahrten in der Abendspitzenstunde plafoniert werden. Durch ein entsprechendes Monitoring wird die Einhaltung des vereinbarten Fahrtenkontingents überwacht, bei Zielverfehlung kann die Baubehörde weitere Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens anordnen.

Aufgrund der bisherigen Angaben wird für beide Areale von einem maximalen Fahrtenaufkommen von bis zu 350 Fahrten/Stunde (in der Abendspitze) ausgegangen. Die Fahrten werden je zur Hälfte über die LSA-geregelten Knoten Zürcher-/Jägerstrasse und Zürcher-/Pionierstrasse abgewickelt. Weiter wird davon ausgegangen, dass in den Spitzenzeiten die Kapazität der Knoten und der hoch belasteten Zürcherstrasse nicht ausreicht, dieses Fahrtenaufkommen zu bewältigen.

Eine weitere Einschränkung des Parkplatzgebots oder des zulässigen Fahrtenkontingents ist nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da beide Gestaltungspläne bereits vergleichsweise harte Restriktionen diesbezüglich vorsehen.

Die Leistungsfähigkeit der Zürcherstrasse muss daher über entsprechende Massnahmen an den betroffenen Knotenpunkten und auf der Zürcherstrasse selber sichergestellt werden.

Über das Grünzeitangebot der Einmündungen Pionier- und Jägerstrasse in die Zürcherstrasse ist der aus den Arealen ausfahrende Verkehr so zu steuern bzw. zu dosieren, dass der stetige Verkehrsfluss und die Buspriorisierung auf der Zürcherstrasse auch in den Spitzenzeiten gewährleistet sind. Die Möglichkeit für Dosierungsmassnahmen (auch unmittelbar an den Arealausfahrten) ist in beiden Gestaltungsplänen bereits verankert, die allfällige Umsetzung dieser Massnahmen liegt in der Verantwortung der Stadt Winterthur.

Aus verkehrlicher Sicht weit problematischer sind die Abbiegeströme, welche als Linksabbieger aus der Zürcherstrasse in die Jägerstrasse oder Pionierstrasse abbiegen. Aufgrund der zusätzlichen Fahrten in die Areale Werk 1 und Lagerplatz besteht die Gefahr, dass die Linksabbiegestreifen nicht ausreichend lang sind und infolge dessen ein Rückstau auf die durchgehende Fahrbahn entsteht, der den Verkehrsablauf und die Buspriorisierung auf der Zürcherstrasse – vor allem in der Abendspitze – stark beeinträchtigt.

In den derzeit laufenden Planungen der Stadt Winterthur zur Umgestaltung der Zürcherstrasse und den Massnahmen für den öV-Hochleistungskorridor Linie 1, ist die oben angesprochene Problematik in beiden Projekten als neue Randbedingung angemessen zu berücksichtigen und es sind geeignete Massnahmen zu entwickeln, damit auch in Zukunft der Verkehrsfluss und die Buspriorisierung auf der Zürcherstrasse gewährleistet ist. Das Amt für Verkehr ist in beiden Projekten involviert und wird seine Anliegen betreffend der Zürcherstrasse dort einbringen.

Die verkehrlichen Auswirkungen aufgrund der Entwicklung des Gestaltungsplangebiets Lagerplatz sind – insbesondere unter Berücksichtigung der angrenzenden Entwicklungsgebiete – nicht unerheblich, sind jedoch im Rahmen der Möglichkeiten innerhalb des Gestaltungsplangebiets bereits stark reduziert. Weitergehende Massnahmen sind an den Knotenpunkten zur Zürcherstrasse und auf der Zürcherstrasse selber zu treffen und können nicht mit dem Gestaltungsplan gesichert werden.

Entlang des Perimeters verläuft als störfallrelevante Anlage die Eisenbahn (ca. 768'000 Jahrestonnen Gefahrgut). Im Bericht nach Art. 47 RPV wird knapp aber korrekt auf den Aspekt der Störfallvorsorge eingegangen.

In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan Areal Lagerplatz werden für Neubauten im Konsultationsbereich Schutzmassnahmen zur Störfallvorsorge verlangt. Diese sind in den jeweiligen Baubewilligungsverfahren festzulegen. Die Baugesuche sind daher dem AWEL zur Beurteilung einzureichen.

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 (Massnahme V4b) verlangt, bei der Festsetzung oder Genehmigung von Richt- und Nutzungsplänen sicherzustellen, dass die Siedlungsentwicklung auf die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr abgestimmt ist. Damit sollen das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs begrenzt und die Siedlungsgebiete vor übermässigen Immissionen geschützt werden.

Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten und es ist sicherzustellen, dass neue Verkehrsbedürfnisse insgesamt nicht zu einer überproportionalen Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen.

Damit das kantonale Modalsplit-Ziel (50% des Verkehrszuwachses soll durch den öV übernommen werden) erreicht werden kann, muss in Agglomerationsgebieten, die ein hohes Umsteigepotential besitzen, ein überdurchschnittlich hoher Modalsplit angestrebt werden. Laut dem Agglomerationsprogramm 2. Generation für Winterthur und Umgebung soll im Zentrum Winterthur Mitte das Verkehrswachstum (fast) vollständig durch den öffentlichen und Langsamverkehr übernommen werden.

In den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung zum Sulzerareal Stadtmitte sind in Abstimmung mit den Zielen des Agglomerationsprogramms ein entsprechend hoher öV-Anteil festzulegen sowie ein Controlling und korrigierende Massnahmen bei Nichterreichen des Modalsplit-Ziels vorzusehen. Im Hinblick auf die anzustrebende Verkehrsumlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel sowie zur vorsorglichen Vermeidung von Verkehrsemissionen sind das Parkplatzangebot entsprechend zu beschränken und öffentlich zugängliche Parkplätze lenkungswirksam zu bewirtschaften (nutzungsgebunden und gebührenpflichtig degressiv ab der ersten Minute).

Die festgelegten Beschränkungen des Parkplatzangebots (Ziff. 9.6 bis 9.10 der Bestimmungen) und die Möglichkeit eines Fahrtenmodells (Ziff. 9.14 der Bestimmungen) sind als vorsorgliche Massnahmen zur Erreichung des kantonalen und städtischen Modalsplit-Ziels sowie zur Vermeidung von Verkehrsemissionen zu begrüssen. Ebenso sind die Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung (Ziff. 9.13 der Bestimmungen) und für ein Mobilitätskonzept (Ziff. 14 der Bestimmungen) zu begrüssen. Im noch zu erarbeitenden Mobilitätskonzept gemäss Ziff. 9.14 sind jedoch in Abstimmung mit dem kantonalen und städtischen Modalsplit-Ziel ein Modalsplit-Ziel festzulegen sowie ein Controlling und korrigierende Massnahmen bei Nichterreichen dieses Ziels vorzusehen.

Die vorgesehene Anschlusspflicht an den bestehenden fossil betriebenen Wärmeverbund (Ziff. 10.2 der Bestimmungen) ist aus energieplanerischer Sicht nur dann sinnvoll, wenn das Gebiet Lagerplatz innert nützlicher Frist an das Wärmenetz der Kehrichtverbrennungsanlage angeschlossen wird – wie in dem sich derzeit in Überarbeitung befindenden kommunalen Energieplan vorgesehen. Die energieplanerischen Absichten werden daher als erwähnenswert erachtet.

Grundsätzlich sind erhöhte energetische Anforderungen wie der Minergie-P-Standard bei Neubauten (Ziff. 11.1 der Bestimmungen) zu begrüssen. Gemäss Erläuterungsbericht (Kap. 4.11) kann der Minergie-P-Standard mit der Anschlusspflicht an den mit fossiler Energie betriebenen Wärmeverbund nicht erreicht werden. Der bereits in der Vorprüfung (anfangs 2011) bemängelte Widerspruch zwischen den Bestimmungen und dem Erläuterungsbericht ist weiterhin nicht gelöst. Indessen gibt es Beispiele, dass eine Zertifizierung nach Minergie-P-Standard auch mit fossiler Beheizung möglich ist.

In den schwer verständlich formulierten energetischen Anforderungen für bestehende Bauten (Ziff. 11.2 der Bestimmungen) sind keine Verschärfungen gegenüber der Regelbauweise zu erkennen. Der Erläuterungsbericht gibt hierzu auch keine klärenden Hinweise. Die Aussagen in den Erläuterungen, Kap. 4.11 Abschnitt Energie, sind entsprechend den Erwägungen zu prüfen.

Die Akten, bestehend aus dem Situationsplan Mst. 1:500, den Bestimmungen und dem erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zum Gestaltungsplan je datiert vom 18. Juni 2012, die Revision der Bau- und Zonenordnung und des Zonenplans je datiert vom 18. Juni 2012 sowie die Revision des Ergänzungsplans „Sulzerareal Stadtmitte“, die Revision des Ergänzungsplanes mit den Festlegungen der Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV und die Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV je datiert vom 18. Juni 2012, sind vollständig.

Die Vorlage ist rechtmässig, zweckmässig und angemessen (§ 5 PBG).

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der öffentliche Gestaltungsplan "Areal Lagerplatz" und die Revision der Bau- und Zonenordnung, welchen der grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur am 18. Juni 2012 zugestimmt hat, werden genehmigt.

- II. Die Stadt Winterthur wird eingeladen, Dispositiv I gemäss §§ 6 und 89 PBG öffentlich bekannt zu machen und nach Eintritt der Rechtskraft die Änderungen in der amtlichen Vermessung nachführen zu lassen.
- III. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur (unter Beilage von vier Dossiers), an das Verwaltungsgericht (unter Beilage von einem Dossier), an das Baurekursgericht und an das Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von je zwei Dossiers) sowie an die Stadt Winterthur, Departement Bau, Vermessungsamt, Technikumstrasse 81, 8402 Winterthur (Nachführungsstelle).

Zürich, den 7. Januar 2013
121620/EIE/STM

Amt für
Raumentwicklung
Für den Auszug:

