

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 23. August 1995

2554. Privater Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen, Winterthur

Am 20. März 1995 hat der Grosse Gemeinderat Winterthur dem privaten Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen zugestimmt und die Baulinie der Arbergstrasse im Bereich des Bahnareals aufgehoben. Dagegen wurden keine Rekurse erhoben. Mit Schreiben vom 28. Juni 1995 ersuchte das städtische Baupolizeiamt um die Genehmigung der Vorlage.

Der Gestaltungsplan dient der Neuüberbauung des Bahnhofareals von Winterthur Seen nach einem einheitlichen Konzept. Die Realisierung des Projekts bedingt die Aufhebung der mit RRB Nr. 2561/1963 festgesetzten Baulinie auf dem Grundstück Kat.-Nr. 3/9439 (Bahnareal). Deren Funktion wird durch die im Gestaltungsplan festgelegten Gebäude-Mantellinien übernommen.

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

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten
beschliesst der Regierungsrat:

I. Der private Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen, dem der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur am 20. März 1995 zugestimmt hat, wird genehmigt.

II. Die gleichzeitig erfolgte Aufhebung der Baulinie der Arbergstrasse im Bereich des Grundstücks Kat.-Nr. 3/9439 (Bahnareal) wird genehmigt.

III. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur, 8402 Winterthur, für sich und zuhanden der SBB (unter Beilage von zwei mit Genehmigungsvermerk versehenen Exemplaren des Gestaltungsplans), die Kanzlei der Baurekurskommissionen sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi

Privater Gestaltungsplan
Stationsareal Winterthur Seen

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

Plan 1:500

Die Grundeigentümerin:
SBB Kreisdirektion III:

Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion III
Hauptabteilung Liegenschaften
Abteilungschef *Wied*

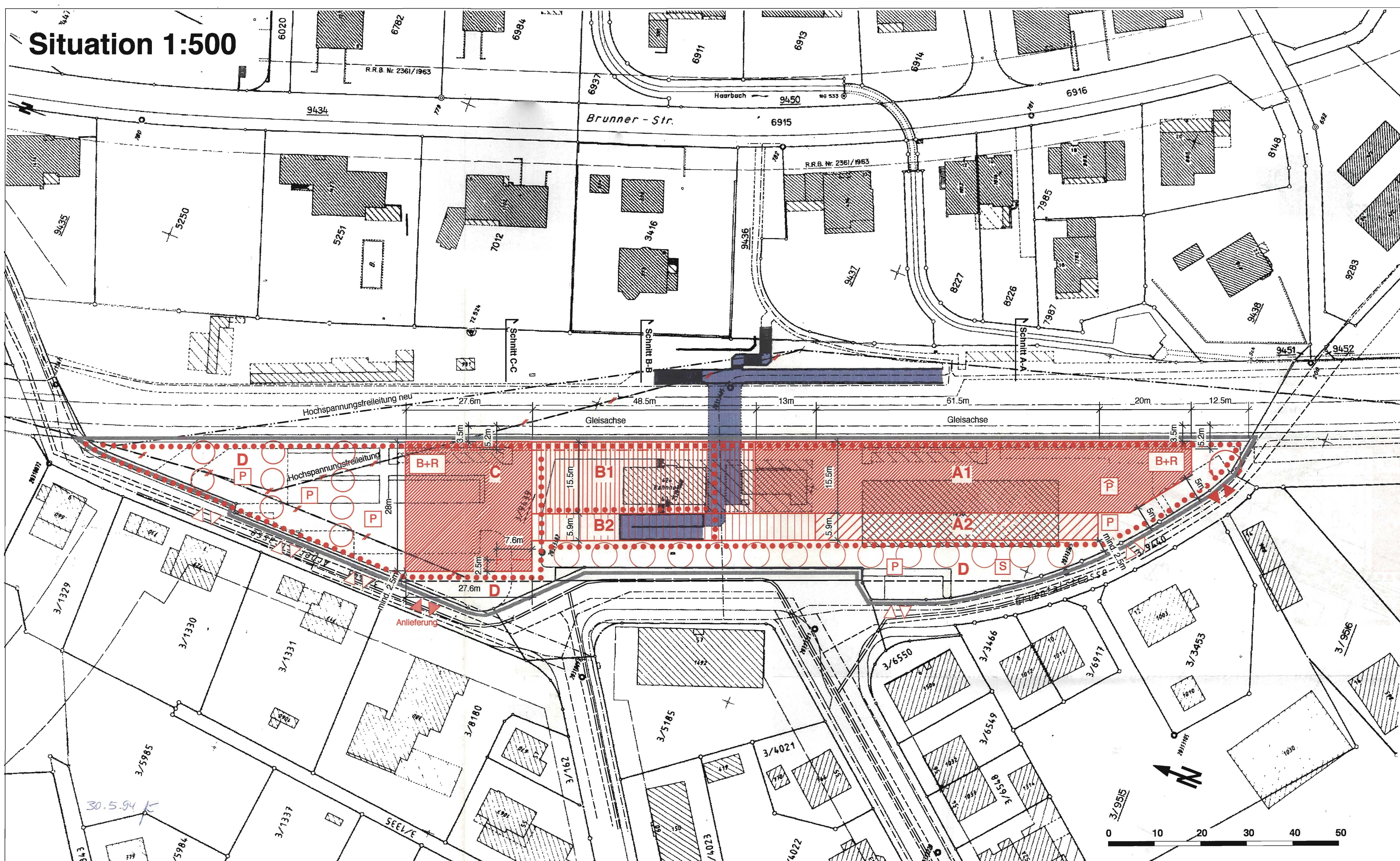
Zustimmung des Grossen Gemeinderates vom: 20. März 1995
der Präsident: *R. Bülter* der Sekretär: *Ueli*

Vom Regierungsrat am 23. Aug. 1995 mit Beschluss Nr. 2554 genehmigt.

Vor dem Regierungsrate,
der Staatschreiber: *Herr*

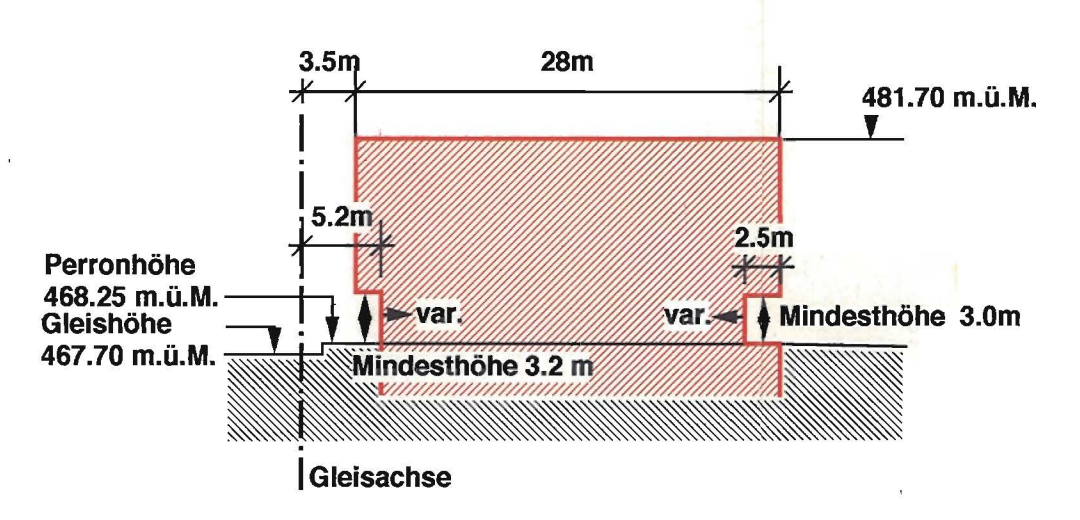


	Planpartner AG		
	M. Steiger + L. Huber dipl. Arch. ETH/SIA Planner BSP	Klausstr. 26 8034 Zürich Telefon 01 383 28 28	
Schweizerische Bundesbahnen Kreisdirektion III	Auftrag Nr. 4528	Datum: 13.05.1994	Grösse: 60 x 84 cm
	Plan Nr. 01	Gez. pa / um	4528/05/40513/Plan

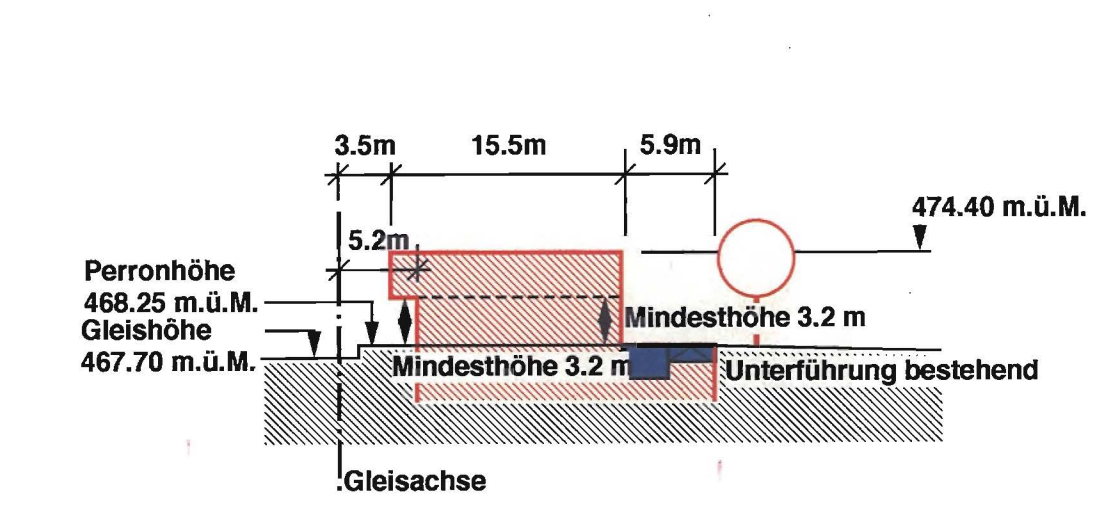


Schnitte 1:500

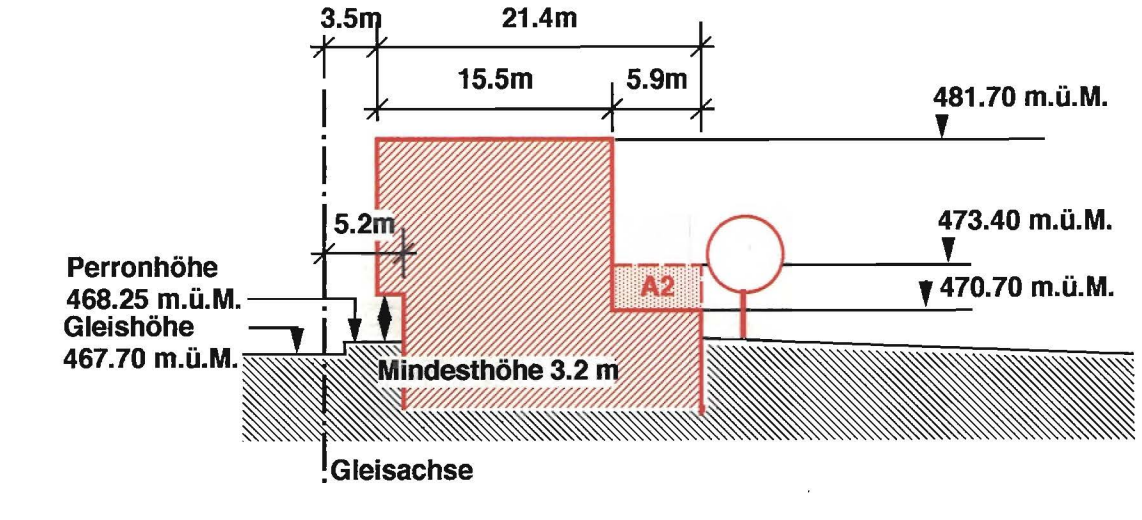
Schnitt Baubereich C



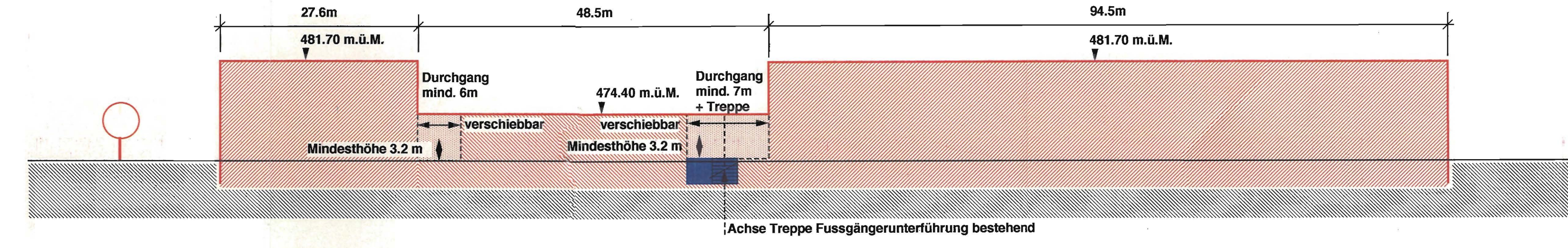
Schnitt Baubereiche B1, B2



Schnitt Baubereiche A1, A2



Längsschnitt 1:500



Legende

- Gestaltungsplanperimeter
- Arkadenbaulinie / Perronbaulinie
- Gebäudemantellinie
- Baubereiche A, B, C, D
- Oberirdische Parkierung, Lage schematisch
- Ein- und Ausfahrten oberirdische Parkierungen, Lage schematisch
- Anlieferung
- Unterirdische Parkierung, Lage schematisch
- Ein- und Ausfahrt unterirdische Parkierung, Lage schematisch
- Wendemöglichkeit
- Öffentliche Velo- und Mofaabstellplätze (Bike&Ride), Lage schematisch
- Öffentlicher Fussweg (Lage schematisch)
- Bepflanzungskonzept (Bäume schematisch)
- Spielplatz, Lage schematisch

Technische Erschliessung

- Wasser
- Kanalisation
- Gas
- Elektrizität
- Hochspannungsfreileitung (bestehend / geplant, Lage schematisch; Abstandssache für Hochbauten 8,60 m)

Information:

- Personenunterführung bestehend
- Bushaltestelle bestehend
- Strassenprojekt, Lage schematisch
- Baulinienaufhebung, in einem separaten Verfahren



Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Privater Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

Vorschriften

Die Grundeigentümerin:
SBB Kreisdirektion III:

Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion III
Hauptabteilung Liegenschaften
Abteilungschef

Wied

Zustimmung des Grossen Gemeinderates vom: **20. März 1995**
der Präsident: der Sekretär:

R. Brühwiler

lllll

Vom Regierungsrat am **23. Aug. 1995** mit Beschluss Nr. **2554** genehmigt.

Vor dem Regierungsrate,
der Staatsschreiber:

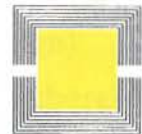
Hum



Planpartner AG

M. Steiger + L. Huber
dipl. Arch. ETH/SIA
Planer BSP

Klausstr. 26
8034 Zürich
Telefon 01 383 28 28



Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion III

Auftrag Nr. 4528

Datum: 13.05.1994

4528/05/40513/TVors

Vorschriften zum privaten Gestaltungsplan "Stationsareal Winterthur Seen"
13. Mai 1994

[4528/05/50727/8Vorschriften]

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zweck

Dieser Gestaltungsplan bezweckt eine architektonisch und städtebaulich besonders gut gestaltete Überbauung, eine rationelle und verkehrssichere Erschliessung sowie eine zweckmässige Nutzung des Stationsareals Winterthur Seen.

Art. 2 Bestandteile, Geltungsbereich

- 1 Der Gestaltungsplan setzt sich aus diesen Vorschriften und dem Plan 1 : 500 zusammen.
- 2 Der Gestaltungsplan gilt für das im Plan 1 : 500 bezeichnete Teilgebiet des Grundstücks Kat.-Nr. 3/9439.
- 3 Soweit mit dem Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt wird, gilt die Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur vom 11. März 1986.

Planungs- und Baubestimmungen

Art. 3 Empfindlichkeitsstufe

Für das Gestaltungsplangebiet ist die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV massgeblich.

Art. 4 Baubereiche

- 1 Das Gestaltungsplangebiet ist in folgende Baubereiche eingeteilt:
 - Baubereich A (Südtrakt):
 - A1 (Längsbau)
 - A2 (Sockel mit Kleinbauten)
 - Baubereich B (Zwischentrakt)
 - B1 (Stationshalle)
 - B2 (unterirdische Bauten)
 - Baubereich C (Nordtrakt)
 - Baubereich D (Aussen- und Umgebungsanlagen, Nebenbauten).
- 2 Bauten und Anlagen sind nur in den dafür bestimmten Baubereichen zulässig. Im Baubereich D sind neben Aussen- und Umgebungsanlagen nur Nebenbauten ("Besondere Gebäude") auf höchstens 5 % der Fläche des Baubereiches zulässig.

³ Einzelne oberirdische Vorsprünge sowie Beschattungs- und Fluchtbalkonstruktionen der Baubereiche A - C dürfen die Gebäudemantellinien um höchstens 2 m überragen.

Art. 5 Nutzungsmass, Gebäudeabmessungen, Geschosszahl

¹ Die massgebende Nutzfläche (mNF) darf insgesamt 5'500 m² nicht übersteigen.

² Unter der massgebenden Nutzfläche (mNF) wird die für die Ausnutzungsziffer anrechenbare Fläche in den Vollgeschossen gemäss § 255 PBG sowie zusätzlich die Fläche der Wohn- und Arbeitsräume in Dach- und Untergeschossen (Innenmass) samt den zugehörigen Erschliessungsflächen verstanden.

³ Die Gebäudeabmessungen (Länge, Breite, Höhe) werden durch die im Plan 1 : 500 bezeichneten Baubereiche, Arkaden-/Perronbaulinien und Gebäudemantellinien bestimmt.

⁴ Im Baubereich A2 darf die im Plan 1 : 500 bezeichnete Höhenkote von 473.40 m.ü.M. nur auf maximal 15% der Baubereichsfläche beansprucht werden.

⁵ Die Zahl der Voll- und Dachgeschosse wird durch die in den Schnitten (Plan 1 : 500) bezeichneten Profile bestimmt. Im Baubereich D sind keine Untergeschosse zulässig. In allen übrigen Baubereichen ist ein anrechenbares Untergeschoss zulässig.

Art. 6 Nutzweise

¹ Das Gestaltungsplangebiet ist grundsätzlich für Bahnnutzung, Wohnnutzung und höchstens mässig störende Gewerbenutzung bestimmt.

² Wohnnutzung ist nicht zulässig in den Baubereichen B und D, im Erdgeschoss des Baubereichs C sowie im an den Baubereich B anstossenden Erdgeschossteil des Baubereichs A.

³ Der Mindestwohnanteil hat 50 % der gesamthaft im Gestaltungsplangebiet vorhandenen anrechenbaren Geschossfläche zu betragen. Der Mindestwohnanteil muss erst nach Erstellung der letzten Bauetappe erfüllt sein.

Art. 7 Gestaltung, Umgebungsgestaltung

¹ Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der Umgebung im ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute städtebauliche und architektonische Gesamtwirkung erreicht wird.

² Die im Plan 1 : 500 bezeichnete Bepflanzung ist dauernd zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

³ Der im Plan bezeichnete Spielplatz ist spätestens zusammen mit dem Südtrakt (Baubereich A) zu erstellen.

Art. 8 Etappierung

Die etappenweise Ausführung der Überbauung ist grundsätzlich zulässig. Baubewilligungen dürfen jedoch nur erteilt werden, wenn der Nachweis über eine gute Gesamtgestaltung aller Etappen erbracht ist. Die Baubehörde kann zudem im Rahmen der Baubewilligung sichernde Bestimmungen bezüglich der Fertigstellung der Gesamtüberbauung erlassen.

Erschliessungsbestimmungen**Art. 9 Fussgängererschliessung**

1 Die Fussgängerverbindungen gemäss Plan sind etappierungsgerecht zu erstellen.

2 Im Bereich B1 sind zwei Durchgänge vom Bahnhofplatz zum Hausperron mit einer Mindestbreite von insgesamt 7 m (exklusive Treppe) bei der Personenunterführung, respektive von 6 m im nördlichen Teil, zu erstellen. Die Durchgänge sowie die Bereiche der Perronbaulinie haben eine minimale Höhe von 3.2 m im Licht aufzuweisen.

Art. 10 Parkierung

1 Im Gestaltungsplangebiet dürfen maximal 80 Parkplätze erstellt werden. Davon dürfen maximal 45 Parkplätze oberirdisch angelegt werden.

2 Für die Primärnutzung als P+R-Anlage (Park + Ride) sind 20 bis 30 Parkplätze der Parkplätze gemäss Abs. 1 bereitzustellen. Die Park-and-Ride-Parkplätze sind im Gestaltungsbereich D anzuordnen.

3 Für die B+R-Anlage (Bike + Ride) sind minimal 120 gedeckte Abstellplätze für Velos und Mofas bereitzustellen.

Art. 11 Versorgung

Die Wärmeversorgung hat entweder mittels Nutzung von Abwärme bzw. erneuerbaren Energieträgern oder aber mittels Erdgas, allenfalls in Kombination mit Heizöl (Zweistoffeuerung), zu erfolgen.

Schlussbestimmungen**Art. 12 Inkrafttreten**

Der Gestaltungsplan tritt mit der Publikation der Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich in Kraft.



Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Privater Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

Planungsbericht

Die Grundeigentümerin:

SBB Kreisdirektion III:

Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion III
Hauptabteilung Liegenschaften
Abteilungschef

Vom Regierungsrat am: 23. Aug. 1995
mit Beschluss Nr. 2559 genehmigt



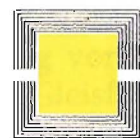
Der Staatsschreiber:



Planpartner AG

M. Steiger + L. Huber
dipl. Arch. ETH/SIA
Planer BSP

Klausstr. 26
8034 Zürich
Telefon 01 383 28 28



Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion III

Auftrag Nr. 4528

Datum: 13.05.1994

4528/05/40513/TPlaBer

**Planungsbericht (erläuternder Bericht im Sinne § 26 RPV) zum
privaten Gestaltungsplan "Stationsareal Winterthur Seen"
13. Mai 1994**

[4528/05/40513/3Pla.Bericht]

1. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

1.1 Stadtplanerische Ziele

- Ziel der Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich ist es, Arbeitsplätze an S-Bahn-Knoten und Wohngebiete rund um S-Bahn-Stationen bevorzugt zu behandeln. Der Stadtteil Seen ist in den letzten Jahren stark gewachsen und weist erheblichen Baureserven auf. Mit der angestrebten Überbauung bekommt die S-Bahn-Station die ihr zustehende Bedeutung als Siedlungsschwerpunkt. Der Stadtteil Seen erhält rund um den Bahnhof eine Struktur.
- Das an die Station angrenzende Gebiet gilt planerisch als Umstrukturierungsgebiet. In diesem Sinne muss die projektierte Überbauung bereits auf die kommende bauliche Entwicklung in diesem Gebiet Bezug nehmen und gewissermassen einen ersten Schritt in diese Richtung tun.

1.2 Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur

- Das Stationsareal Winterthur Seen liegt wie fast alle Bahnareale in Winterthur in der Reservezone und bedarf für nichtbahnbetriebliche Nutzungen einer Sondernutzungsplanung oder einer Zonenplanänderung. Für den gegebenen Fall wurde das Instrument des sog. "privaten Gestaltungsplanes" gewählt, welcher durch den Grossen Gemeinderat zu genehmigen ist und damit die Umzonung in eine Bauzone bewirkt.
- Das Areal grenzt unmittelbar an die Zonen W4G und W3 70. Das Sonnenbergquartier nordöstlich der Bahnlinie liegt in der Zone W2 55.

1.3 Konkurrenzverfahren als Grundlage für den Gestaltungsplan

- Auf der Grundlage einer "Nutzungsstudie (1991)" hat die SBB einen "Studienauftrag (1992)" an vier Bearbeitungsteams erteilt. Anschliessend wurde ein Projekt überarbeitet (Überbauungsnachweis; 1993). Aufgrund der Ideen des Konkurrenzverfahrens legt der Gestaltungsplan die Randbedingungen für eine künftige Überbauung fest, welche günstige Voraussetzungen (Städtebau, Nutzungsanordnung) für die Entwicklung eines künftigen Projekts bieten (vgl. Anhang 4: Illustration).

1.4 Privater Gestaltungsplan "Stationsareal Winterthur Seen" mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

- Der Gestaltungsplanperimeter umfasst den zur Überbauung vorgesehen südwestlichen Teil der Bahnparzelle Kat. Nr. 3/9439; das Gleisfeld und die gegenüberliegende Parzellenseite sind nicht Bestandteil.

Die angestrebte, aber noch nicht vorliegende Mutation zwischen Stadt/SBB/Dritten im Zusammenhang mit der neu erstellten Personenunter-

führung und der Bushaltestelle wird keine materiellen Auswirkungen auf den Gestaltungsplan haben.

- Soweit der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, gilt die Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur vom 11. März 1986¹. Diese Festlegung erlaubt zweckmässig einfache Vorschriften und gewährt eine hohe Rechtssicherheit insbesondere im Hinblick auf die laufende Revision der Bau- und Zonenordnung, deren Ergebnis noch nicht in allen Belangen abzusehen ist.

Vorgehendes kantonales Recht und Bundesrecht bleiben vorbehalten.

2. KONZEPT

2.1 Städtebaulich-architektonische Anforderungen

- Mit zwei Baukörpern (Südtrakt, Nordtrakt) entlang den Gleisen und einem niedrigen Zwischentrakt ist ein einprägsamer und räumlich differenzierter Ort mit einem attraktiven Bahnhofplatz zu schaffen.

Entsprechend der städtebaulichen Bedeutung des Stationsareals ist eine einheitliche Gesamtwirkung mit einem grosszügigen, hohen Gestaltungsgrad anzustreben.

Eine weite Zäsur in der Sichtachse der Kanzleistrasse erlaubt einen Dialog mit dem östlich ansteigenden Sonnenbergquartier. Auf die Hinterdorfstrasse ist mit einem präzise situierten Nordtrakt (Kopfbau) zu reagieren. Der Südtrakt (Längsbau) soll die Überbauung in südöstlicher Richtung öffnen, wo in der unmittelbaren Nachbarschaft eine grössere Wohnüberbauung erstellt werden soll.

- Dank der S-Bahn, zwei Buslinien, dem bestehenden Strassennetz und dem Ortskern Seen in Gehdistanz (vollständige Quartiersversorgung) ist die Überbauung siedlungsplanerisch vorzüglich angebunden.
- Für eine etappierte Realisierung bestehen vielfältige Möglichkeiten. Das unzeitgemässe Bahnhofgebäude und der Gewerbeschuppen werden entsprechend dem Bauvorgang abgebrochen. Es ist Ziel, die gesamte Überbauung zu realisieren. Die neue Personenunterführung und die Bushaltestelle können ohne Anpassungen weiterverwendet werden.

2.2. Überbauungsnachweis (vgl. Anhang 2)

- Der Überbauungsnachweis "Überarbeitung Studienauftrag Stationsareal Winterthur Seen vom April 1993²" hat Richtliniencharakter. Er hat den Charakter einer qualitativen Messlatte für die behördliche Beurteilung der städtebaulich-architektonischen Qualität im Baubewilligungsverfahren. Im Rahmen der Vorschriften und bei einer vergleichbar hohen Qualität sind grundsätzlich auch andere Projekte zulässig.

¹ Die angestrebte Überbauung entspricht der Zone W4G laut BZO 1986.

² Der Überbauungsnachweis (vgl. Anhang 2) wäre in dieser Form bewilligungsfähig.

3. NUTZUNG / ERSCHLIESSUNG

3.1 Bauliche Dichte / Gebäudemantellinien

- Die Landfläche des Gestaltungsplangebiets beträgt 6066 m². Die zulässige massgebende Nutzfläche (mNF) in Voll-, Dach- und Untergeschossen von 5'500 m² ergibt eine Ausnutzungsziffer von rund 90 %¹.
- Die Gebäudemantellinien² erlauben einen angemessenen Anordnungsspielraum für die Bauvolumen und die zulässigen Nutzflächen unter Berücksichtigung der angestrebten städtebaulichen Ordnung³. Die Geschosszahl wird durch die Gebäudemantellinien bestimmt (vgl. auch Anhang 3).
- Die maximalen Gebäudelängen und -breiten sind mit den Baubereichen definiert. In den Baubereichen A - C sind die Grenzabstände frei. Im Baubereich D gelten für besondere Gebäude die Abstände laut PBG. Im Gebiet des Gestaltungsplanes ist das Zusammen- und Näherbauen zulässig.
- Die Baulinie der Arbergstrasse wird mit einem separaten Verfahren aufgehoben.

3.2 Nutzweise

- Die Struktur bietet ein hohes Mass an Nutzungsflexibilität.
- Der Mindestwohnanteil beträgt 50% und muss erst nach der Erstellung der letzten Etappe erfüllt sein. Im zentralen Erdgeschossbereich sind Wohnnutzungen nicht zulässig. Der Gestaltungsplan erlaubt unterschiedliche Wohnungsgrössen. Entsprechend der vorzüglichen Erreichbarkeit der Arbeitszentren von Winterthur und Zürich und der abwechslungsreichen Bahnhoflage stehen kleinere und mittlere Wohnungen (Werkstätige, Seniorenhaushalte) im Vordergrund; Familienwohnungen sind möglich.
- Der Anordnungsspielraum der Erd- und allfälliger Untergeschossnutzungen (zB. Schalter, Kiosk, Laden, Restaurant, Gewerbe, Praxis, Büro) wurde weit gefasst, damit die angestrebte Nutzungsdurchmischung durch ein flexibles Angebot gefördert werden kann. Bahnbetriebliche Nutzungen sind den anderen Gewerbenutzungen⁴ gleichgestellt.

3.3 Erschliessung und Parkierung

- Der Gestaltungsplan sichert ein dichtes Fusswegnetz auf dem Areal. Entlang der Arbergstrasse und parallel zur Grüentalstrasse sind Fusswege vorgesehen. Eine Arkadenbaulinie (Erdgeschossbaulinie) im Nordtrakt sichert genügend Fussgängerraum zur bestehenden Bushaltestelle.

¹ Hinweis: Die Vergleichs-AZ über die gesamte Stationsareal (14'559 m², inkl. Gleisfläche und gegenüberliegende Abstandsfläche) beträgt weniger als 40%.

² Die Gebäudemantellinien sind mit den Baubereichsflächen und Höhenkoten laut Plan 1 : 500 definiert; der Überbauungsnachweis ist mit einem zweckmässigen Spielraum mitberücksichtigt.

³ Hinweis: In den Baubereichen A - C sind besondere Gebäude und andere Kleinbauten im Rahmen der Bestimmungen (Mantelflächen, Gesamtwirkung) der betreffenden Baubereiche zulässig.

⁴ Gewerbenutzungen: Gewerbe-, Handels-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe

- Die Zugänglichkeit zum Hausperron¹ wird mit zwei Durchgängen im Zwischentrakt und einem Fussweg entlang dem Gleisfeld gesichert. Das Hausperron wird mit einer Perronbaulinie (Erd- und Untergeschossbaulinie) definiert. Die Gebäudemantellinien erlauben eine gedeckte Wartezone entlang der gesamten Überbauung. Eine allfällige Perrondachergängung bis zur Perronkante kann mit dem Plangenehmigungsverfahren der SBB bewilligt werden.
- Es sind mind. 120 Abstellplätze B+R für Velos und Mofas bereitzustellen. Eine grössere Anlage beim Nordtrakt und eine ergänzende Anlage im Südtrakt erlauben eine optimale Zugänglichkeit (gute Verteilung des Angebots, kurze Wege).
- Die Erschliessung für den Individualverkehr erfolgt via Kanzlei- und Hinterdorfstrasse von der Arberg- und Grüntalstrasse. Die Strassen- und Knotenkapazitäten sind ausreichend und erfordern keine Anpassungen. Die genaue Lage der Zu- und Wegfahrten sowie die Strassenraumgestaltung legt die Baubewilligung fest.
- Die Parkierungsanlage zwischen der Arbergstrasse und den Gleisen dient der Primärnutzung P+R (Park + Ride). Sekundärnutzungen der Parkplätze, insbesondere Besucher- und Kundenparkplätze, welche die Mindestzahl der 20 erforderlichen P+R-Parkplätze laut Art. 10 Abs. 2 überschreiten sowie Doppelnutzungen namentlich in Randstunden sind zulässig. Die Erschliessung der Parkierungsanlage erfolgt von der Arbergstrasse mit mehreren Zu- und Wegfahrten. Der bestehende Parkplatz wird teilweise zu verlegen und neu zu organisieren sein.
- Die Sammelgarage (Sockel der Baubereiche A1 und A2) wird mit einer Rampe, welche mehrheitlich im Baubereich A1 liegen wird, erschlossen. Der Gestaltungsplan sichert die nötigen Flächenanteile für einen allfällig notwendigen Kehrplatz am Ende der Grüntalstrasse.
- Der Gestaltungsplan und der Überbauungsnachweis zeigen als Informationsinhalt die Möglichkeit einer beidseitigen Verlängerung des Bahnhofplatzes. Die Flächen ausserhalb der verlängerten Busanlegekante erlauben bei Bedarf eine grosszügigere Platzgestaltung, wobei auf die Anlieferungsmöglichkeit beim Nordtrakt und auf die Kurzparkplätze (zwischen Bushaltestelle und Spielplatz) Rücksicht zu nehmen ist.
- Die Parkplatzzahl und -bewirtschaftung ist aufgrund der jeweils gültigen Fahrzeugabstellplatzverordnung zu ermitteln, wobei entsprechend der hohen Erschliessungsgüte mit öffentlichem Verkehr höchstens 80 Parkplätze² erstellt werden dürfen, wovon 20 - 30 als P+R-Anlage (Primärnutzung) bereitzustellen sind und max. 45 Parkplätze oberirdisch angelegt werden dürfen.

¹ Das Perron entlang dem Stationsgebäude wird als Hausperron bezeichnet.

² Die Obergrenze für Parkplätze hat keine Beschränkung der Nutzung gemäss Art. 5 und 6 zur Folge.

4. UMGEBUNGSGESTALTUNG

4.1 Übersichtlichkeit

- Bei der Gebäudestellung, Erschliessung, Parkierung und Aussenraumgestaltung ist grosses Gewicht auf die Übersichtlichkeit zu legen (Sicherheit, Auffindbarkeit).

4.2 Umgebungsgestaltung

- Der Bahnhofplatz öffnet sich Richtung Grüntalstrasse. Mit Vorgärten auf dem Garagesockel sind bei allfälligen Erdgeschosswohnungen geschützte Vorzonen zum zurückversetzten Fussweg zu schaffen.
- Der Kinderspielplatz zwischen dem Fussweg und der verkehrsberuhigten Grüntalstrasse ist von allen Wohnungen gut einsehbar. Die Mindestfläche beträgt 225 m². Der Kinderspielplatz ist spätestens mit dem Südtrakt zu erstellen.
- Die Bäume entlang der Bushaltestelle sind zu Erhalten und Richtung Grüntalstrasse zu ergänzen. Der Parkplatz im nördlichen Arealteil ist mit Baumreihen senkrecht zum Gleisfeld zu begrünen.
- Besondere Gebäude im Baubereich D (Aussen- und Umgebungsanlagen, Nebenbauten; zB. Veloständer) sind der Überbauungsstruktur anzupassen.
- Ausserhalb der Baubereiche A - C sind keine unterirdischen Bauten zulässig, was soweit zweckmässig nichtversiegelte Flächen erlaubt.

5. UMWELT

5.1 Lärmschutz (vgl. Anhang 1)

- Das Gebiet wird der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Gemäss Lärmmessung (Bahn- und Strassenlärm) können mit entsprechenden Massnahmen in der weiteren Projektierung an sämtlichen Orten die geforderten Lärmschutzwerte eingehalten werden.

5.2 Ver- und Entsorgung

- Die Überbauung ist an das bestehende Gasnetz anzuschliessen. Die Wärmeversorgung hat mittels Erdgas (allenfalls Zweistoffeuerung), Nutzung von Abwärme oder erneuerbaren Energieträgern zu erfolgen.
- Wegen dem lehmigen Baugrund ist es nicht möglich, das im Planungsgebiet anfallende Meteorwasser versickern zu lassen.
- Für die Bewirtschaftung der anfallenden Abfälle ist die Abfallverordnung der Stadt Winterthur massgebend.

ANHANG 1: LÄRMGUTACHTEN

Lärnmachweis gemäss Art. 30 Lärmschutzverordnung vom 15. 12. 1993 (LSV)¹:

- vgl. folgende Seiten

Verfasser:

- SBB Kreisdirektion III,

R. Keller, dipl. Natw. ETH, Bauabteilung III, Ingenieurbau / Umwelt

Zürich, 19. 8. 1993

¹Das Lärmgutachten basiert auf der Annahme, dass es sich beim vorliegenden Gestaltungsplan um eine Einzonung mit der Nachweispflicht der Planungswerte handelt. Es könnte aber auch argumentiert werden, dass das Bahnareal Winterthur Seen eigentlich keine Reservezone sondern eine "Verkehrszone" ist und dementsprechend eine Umzonung vorliegen könnte mit der Nachweispflicht der Immissionsgrenzwerte für eine gemischte Nutzung.

Lärmnachweis zum
"Privaten Gestaltungsplan Stationsareal Winterthur Seen"

1. Einleitung

Die SBB beabsichtigen, die Grundlagen für eine spätere Überbauung des Stationsareals Winterthur Seen in Form eines Gestaltungsplanes zu schaffen. Gemäss Art. 30 der Lärmschutzverordnung vom 15. 12. 1986 (LSV) muss für den Gestaltungsplan der Nachweis erbracht werden, dass die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden können.

2. Grenzwerte

Das Gestaltungsplangebiet liegt in der Wohn - und Gewerbezone mit der Empfindlichkeitsstufe III. Die entsprechenden Planungswerte sind sowohl für Strassen als auch für Eisenbahnlärm am Tag bei 60 dB, in der Nacht bei 50 dB. Für Betriebsräume (zB Büros, Läden) gelten nur die Tageswerte, die bei 65 dB liegen. Die Planungswerte sind in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume, wo diese gemäss Gestaltungsplan erstellt werden dürfen, einzuhalten.

3. Lärmbelastung

3.1 Strassenlärm

Die relevanten Lärmquellen sind die Kanzleistrasse und die Arbergstrasse. Die Grüntalstrasse ist lediglich eine Siedlungszufahrt und muss deshalb nicht weiter untersucht werden.

Die entsprechenden Emissionen und Immissionsberechnungen wurden uns von der Stadt Winterthur zur Verfügung gestellt (Beilage 1). Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung liegen an sämtlichen Orten die Immissionen um mindestens 5 dB unter den Planungswerten.

3.2 Eisenbahnlärm

Die Emissionen sind in der Beilage 2 dargestellt. Da die S 12 nur bis Winterthur Seen fährt, ist die Belastung ab Seen Richtung Sennhof deutlich geringer. Ferner ist zu beachten, dass der Verkehr hauptsächlich auf dem Gleis 1 (am nächsten zum AG) abgewickelt wird. Die Emissionen wurden nicht mit reduzierter Streckengeschwindigkeit berechnet. Erfahrungen bei anderen ähnlichen Bahnhöfen zeigen aber, dass die effektiven Emissionen rund 2 bis 3 dB tiefer liegen.

Mit diesen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Immissionen (Berechnung erfolgte mit dem Grobverfahren zur Bestimmung von Eisenbahnlärm, Schriftenreihe Umweltschutz Nr. 114):

	Immissionen in dB(A)	
	tags	nachts
Baubereich A1:		
- Bahnseite	< 55	< 43
Baubereich C1:		
- Bahnseite 2m ab SOK	62	50
4m ab SOK	62	50
7m ab SOK	60	48
- Nordost- resp. Südwest- Seite	< 60	< 50

Die Planungswerte sind mit Ausnahme des Baubereichs C1 (Bahnseite), wo die Überschreitungen je nach Höhe über SOK bis zu 2 dB (für Betriebsräume jedoch keine Überschreitungen!) betragen, überall eingehalten.

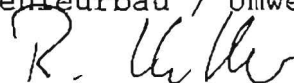
Um für den Baubereich C1 für die Geschosse EG und 1.OG (Bahnseite) die Planungswerte einzuhalten, sind folgende Massnahmen denkbar:

- es sind nur Betriebsräume zu bauen oder
- bei Wohnnutzung sind nur lärmunempfindliche Räume wie zB. Küche, Bad, WC, Treppenhaus oder Abstellräume gegen die Bahnseite zu orientieren oder
- lärmempfindliche Räume, die gegen die Bahn orientiert sind, müssen auch Fenster auf die Nordost - oder Südwestseite aufweisen. Aus wohngygienischen Gründen empfehlen wir aber, keine Wohnräume gegen die Bahnseite hin zu realisieren.

4. Schlussfolgerung

Sofern eine der im Kapitel 3.2 vorgeschlagenen Massnahmen in der weiteren Projektierung berücksichtigt wird, können an sämtlichen Orten die geforderten Planungswerte eingehalten werden. Aus Sicht Lärmschutz ist somit der Gestaltungsplan zu bewilligen.

Bauabteilung Kreis III
Ingenieurbau / Umwelt



Zürich, 13. 4. 1994

R. Keller, dipl. Natw. ETH

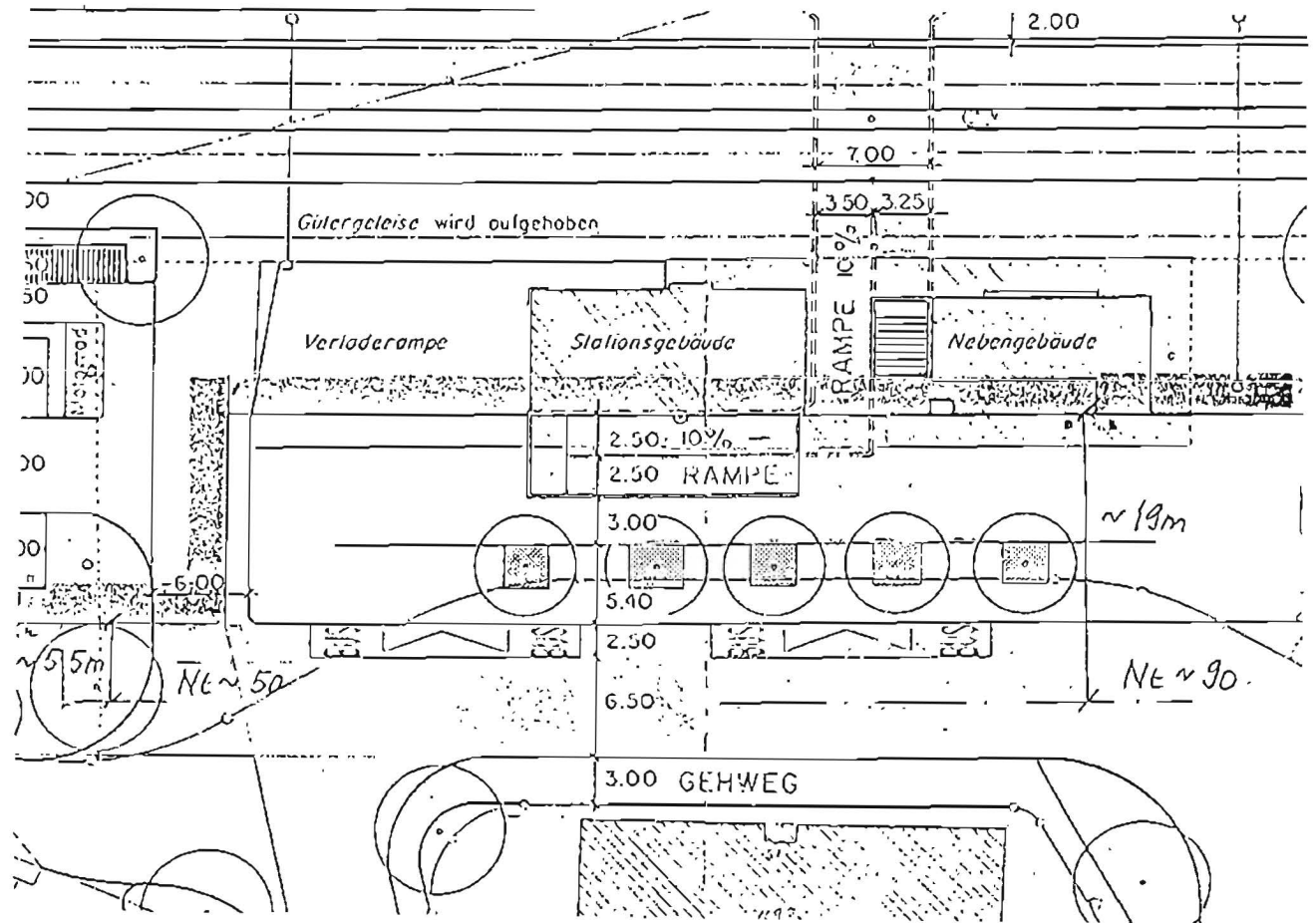
Lärmmittlung

Strasse : KANZLEISTRASSE

Nr. Überbauung Station Seen

Geschwindigkeit v		50
PW		
Mofas		
LW		
MR		
Total	N_L	90
Anteil LW+MR	η	8
Steigung	p	0
Abstand	a	19
Höhe	h	6
Aspektwinkel	ϕ	170
Belag		0
Bebauung		
Anseite	b_1	0.8
Gegenseite	b_0	0.3
L_r	\sim	55 dB

Grenzwert "Wohnen" : 60 dB



Beilage 1

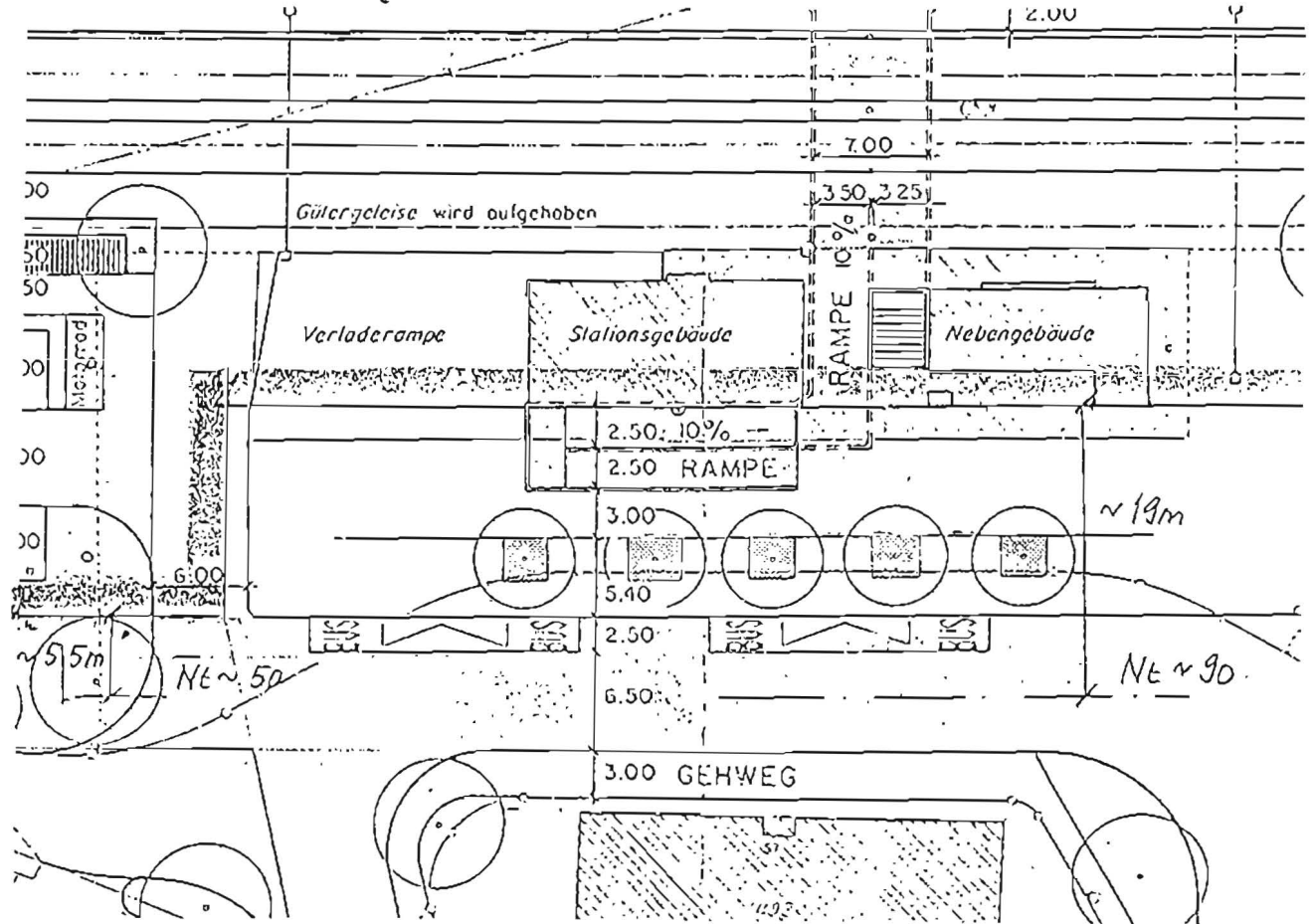
Lärmmittlung

Strasse : ARBERGSTRASSE

Nr. Überbauung Station Jeen

Geschwindigkeit v		50
PW		
Mofas		
LW		
MR		
Total	N_L	50
Anteil LW+MR	η	3
Steigung	p	0
Abstand	a	5.5
Höhe	h	6
Aspektwinkel	ϕ	180
Belag		0
Bebauung		
Anseite	b_i	0.4
Gegenseite	b_o	0.3
L_r	n	53 dB

Grenzwert "Nolmen" : 60dB



Baudepartement Winterthur
Verkehrsplanungsabteilung

14.7.93 / M

1EMISSIONSKATASTER > >> Version : 1991 << <0

1Winterthur Gröze - Winterthur Seen (Mitte AG)

Beilage 2

Normverkehrsemissionen tags (6-22.00 Uhr)

Kategorie	Züge/h	km/h		<--Teil- und Gesamtlänge der Züge-->			Leg, z dBA
		v_max	v_eff	Lok <---Reisezüge---	Güterz	Total	
				D	K	G	
RR-K	2.09	100	90	16	+ 104		= 120
RR-D	2.00	100	90	27	+ 143		= 170
GZ-NAH	0.15	90	72	18		+ 51	= 69
DZ	0.08	90	72	16		+ 69	= 85
LZ	0.07	90	72	16			= 16

Summe der Teilemissionen = 74.6

Züge tags = 70

Korrekturwert (gemäss LSV) K1 = -5.5

Gesamtemission (Lr in 1m) Lr,e = 69.1

Normverkehrsemissionen nachts (22-6.00 Uhr)

Kategorie	Züge/h	km/h		<--Teil- und Gesamtlänge der Züge-->			Leg, z dBA
		v_max	v_eff	Lok <---Reisezüge---	Güterz	Total	
				D	K	G	
RR-K	0.60	100	90	16	+ 104		= 120
RR-D	0.75	100	90	27	+ 143		= 170
GZ-NAH	0.09	90	72	18		+ 51	= 69
DZ	0.16	90	72	16		+ 69	= 85

Summe der Teilemissionen = 70.3

Züge nachts = 13

Korrekturwert (gemäss LSV) K1 = -12.9

Gesamtemission (Lr in 1m) Lr,e = 57.4

1EMISSIONSKATASTER > >> Version : 1991 << <0

1Winterthur Seen - Sennhof-Kyburg
(Pi.Hz AG)

Normverkehrsemissionen tags (6-22.00 Uhr)

Kategorie	Züge/h	km/h		<--Teil- und Gesamtlänge der Züge-->			Leg, z dBA
		v_max	v_eff	Lok	Reisezüge	Güterz Total	
				D	K	G	
RR-K	2.09	80	72	16	+ 104		= 120
GZ-NAH	0.14	70	56	18			+ 51 = 69
DZ	0.16	70	56	16		+ 70	= 86
LZ	0.07	70	56	16			= 16

Summe der Teilemissionen = 70.2

Züge tags = 39

Korrekturwert (gemäss LSV) K1 = -8.0

Gesamtemission (Lr in 1m) Lr,e = 62.1

Normverkehrsemissionen nachts (22-6.00 Uhr)

Kategorie	Züge/h	km/h		<--Teil- und Gesamtlänge der Züge-->			Leg, z dBA
		v_max	v_eff	Lok	Reisezüge	Güterz Total	
				D	K	G	
RR-K	0.60	80	72	16	+ 104		= 120
GZ-NAH	0.08	70	56	18			+ 51 = 69

Summe der Teilemissionen = 64.7

Züge nachts = 5

Korrekturwert (gemäss LSV) K1 = -15.0

Gesamtemission (Lr in 1m) Lr,e = 49.7

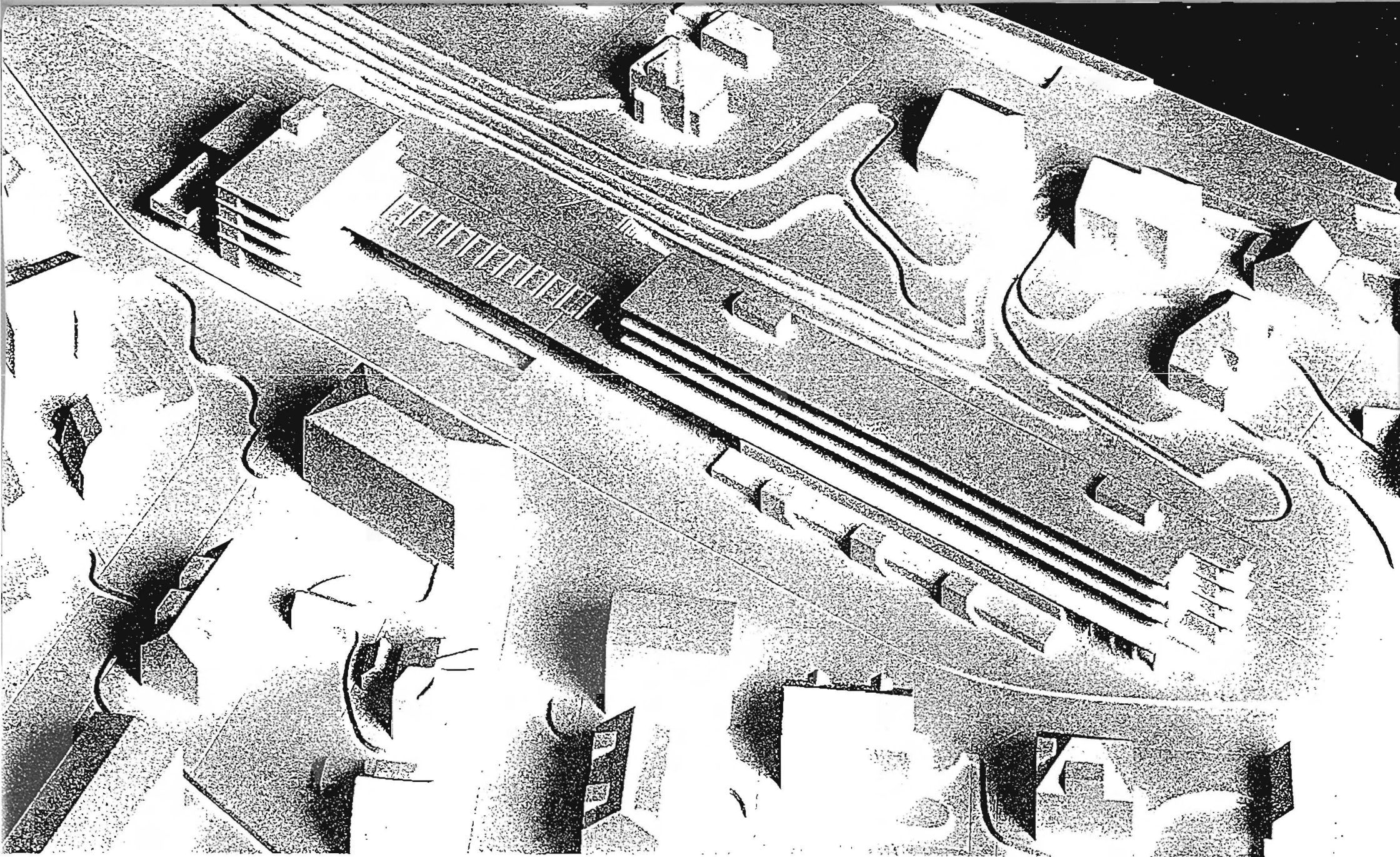
ANHANG 2: ÜBERBAUUNGSNACHWEIS

"Überarbeitung Studienauftrag Stationsareal Winterthur Seen vom April 1993"

- *vgl. folgende Seiten*

Verfasser/-in:

- Frank und Regula Mayer
Architekten ETH/SIA
Wartstrasse 18
8400 Winterthur



UEBERBAUUNG STATIONSAREAL WINTERTHUR SEEN

UEBERARBEITUNG APRIL 1993

FRANK UND REGULA MAYER

Zwei viergeschossige Gebäude längs und quer zu den Gleisen, welche mit einem eingeschossigen Zwischentrakt verbunden sind, formulieren einen einprägsamen und gut gefassten Ort. Der räumlich differenzierte Bahnhofplatz mit Schalter, Läden und Gewerbe im zentralen Bereich öffnet sich in Richtung der zu erwartenden Neubebauung. Die weite Zäsur in der Sichtachse der Kanzleistrasse erlaubt einen Dialog mit dem östlich ansteigenden Sonnenbergquartier. Auf die Hinterdorfstrasse wird mit dem präzise situierten Nordtrakt reagiert.

Für die Etappierung bestehen vielfältige Möglichkeiten. Dabei steht die Realisierung des südlichen Wohntraktes im Vordergrund. Vor Abbruch des alten Aufnahmegebäudes können so die neuen Betriebsräume erstellt werden. Die Erstellung des Mitteltraktes setzt provisorische Lösungen für Kiosk und WC-Anlagen voraus, was aber in Kauf genommen werden kann. Der Nordtrakt ist unabhängig realisierbar.

Die sehr übersichtliche Fahrerschliessung (P+R, Velo, Anlieferung, Bus/Kurzparkplätze, Eigenparkierung) findet ihre konsequente Ergänzung in der sehr einfach und wirtschaftlich gelösten Tiefgarage (Sicherheit, natürliche Belichtung, Baustruktur).

Die Aussenräume sind präzise definiert und erlauben eine vielfältige und optimale Nutzung. Interessant - auch in Bezug auf die weiträumigen Fussgängerverbindungen - ist der Vorschlag, das Trottoir der Grüentalstrasse bis an die neue Gebäudeflucht zurückzuverlegen.

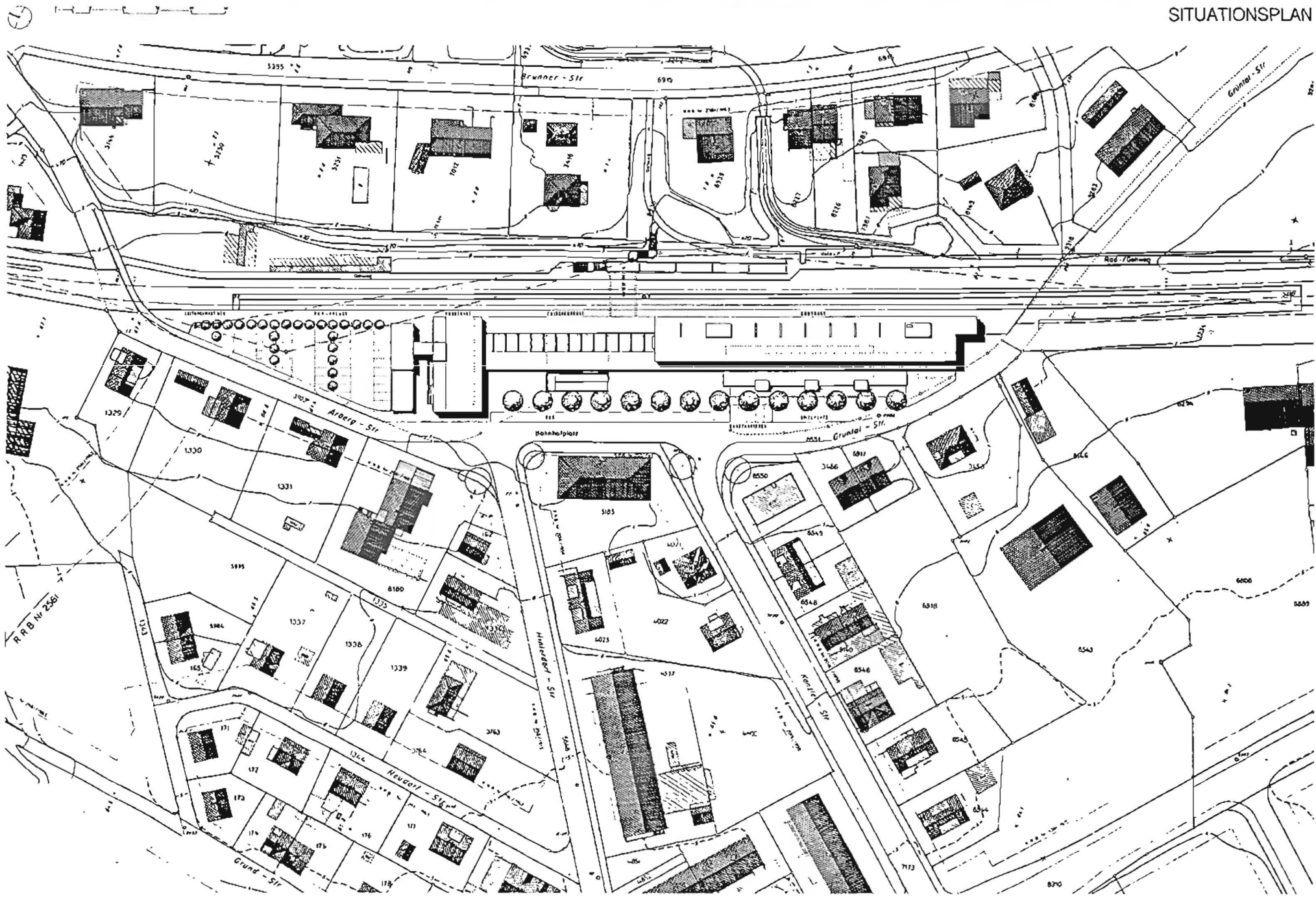
Beim Südtrakt gewährleistet die aufgezeigte Gebäudestruktur ein Maximum an Nutzungsflexibilität, sowohl für unterschiedliche Wohnungstypen, als auch für allfällige Geschäftsräume. Das Erdgeschoss ermöglicht schöne Familienwohnungen mit direkt zugeordneten Aussenräumen.

Auch der Nordtrakt bietet mit seiner Gebäudeerschliessung ein hohes Mass an Nutzungsflexibilität. Der nordseitig angegliederte, eigenständige, zweigeschossige Baukörper erweitert die Nutzungsmöglichkeiten auf interessante Art und steht vermittelnd zwischen dem neuen Bahnhof und bestehenden Nachbarbauten.

Die Architektursprache und die kubische Ausgestaltung zeichnen sich durch gute Proportionen und eine einheitliche Gesamtwirkung aus. Die Grosszügigkeit und der hohe Gestaltungsgrad entsprechen der städtebaulichen Bedeutung der Bahnhofüberbauung.

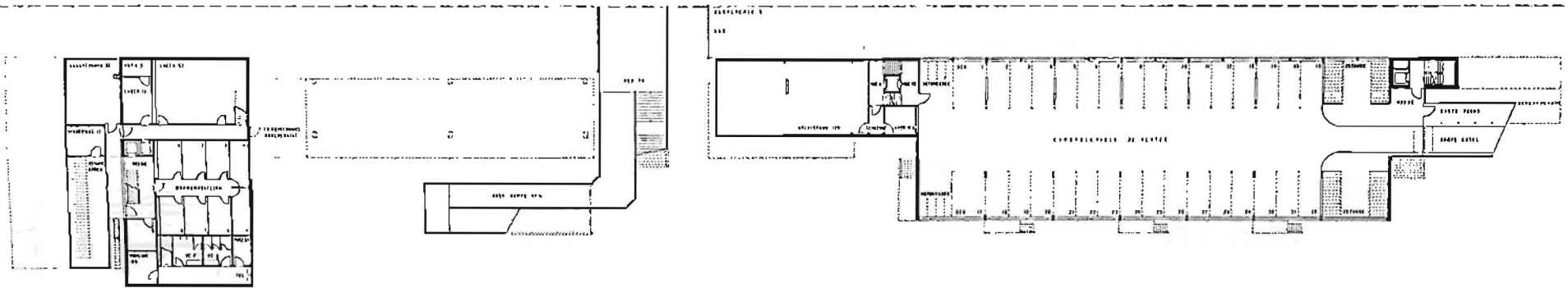
Gesamthaft haben die Verfasser ein sehr sorgfältig erarbeitetes Projekt vorgelegt. Viele Einzelfragen sind bereits mit Amtsstellen und Fachleuten abgeklärt. Das Projekt bietet damit eine verlässliche Grundlage für die Ausarbeitung eines Gestaltungsplanes.

Es ist Zielsetzung, die Ueberbauung ganz zu realisieren. Die Etappierung ist nötig wegen bahnbetrieblicher Funktionen und ergibt sich auch aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen und konjunkturellen Lage.

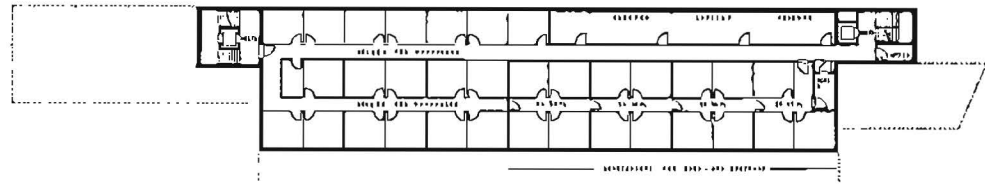


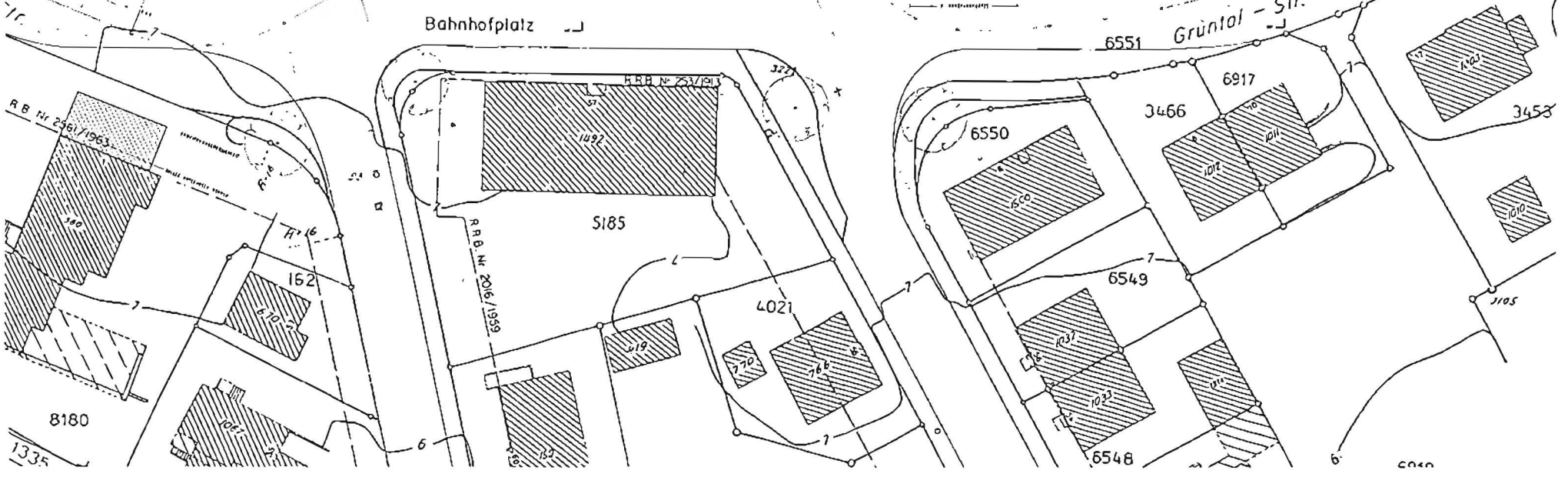
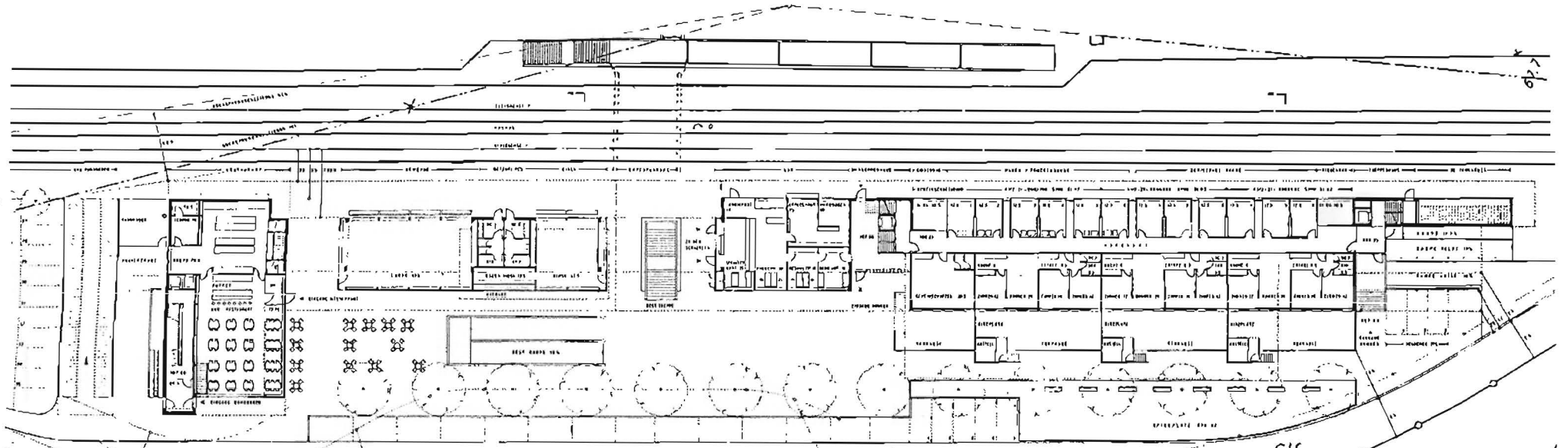


GRUNDRISS 1. UNTERGESCHOSS



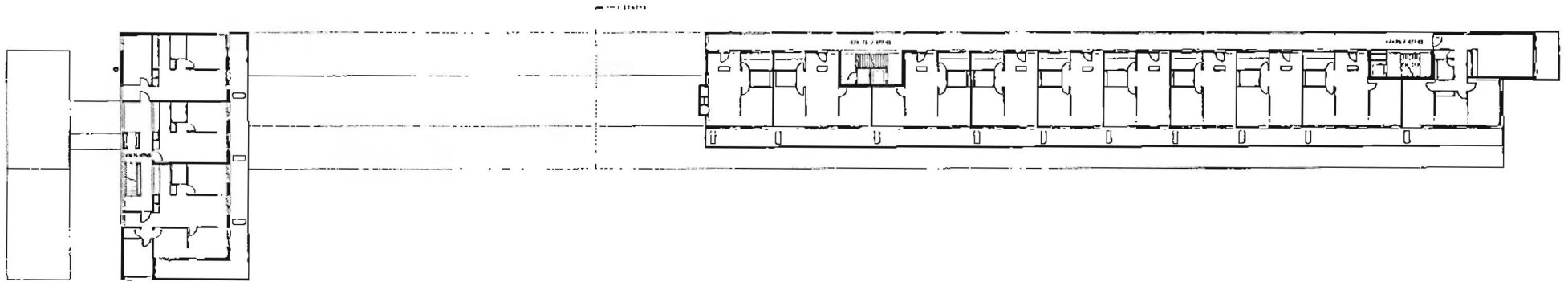
GRUNDRISS 2. UNTERGESCHOSS



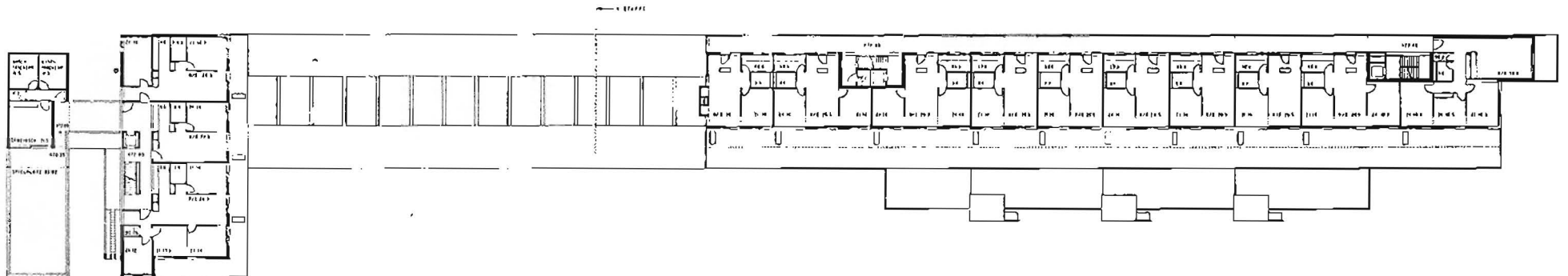




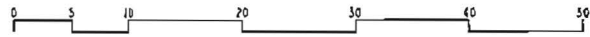
GRUNDRISS 2./3. OBERGESCHOSS



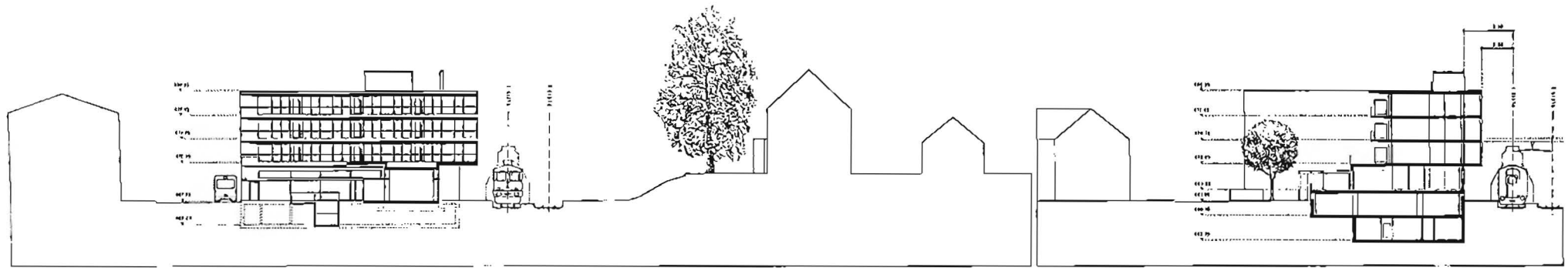
GRUNDRISS 1. OBERGESCHOSS



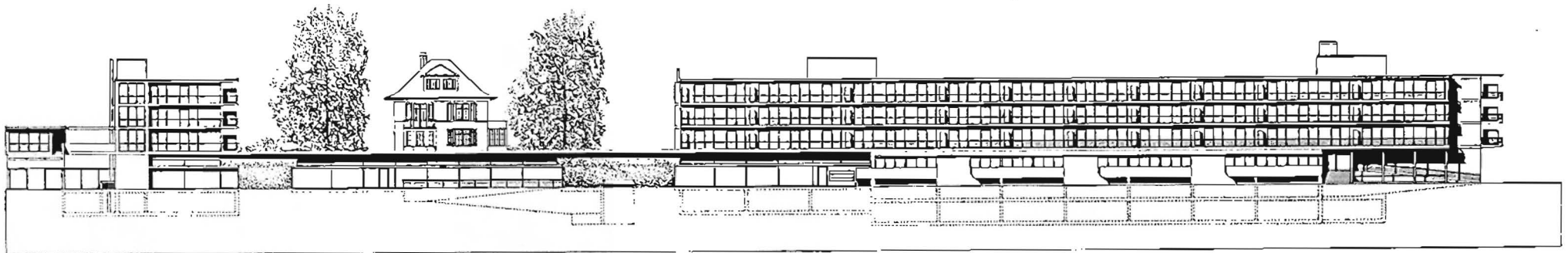
SCHNITT A - A



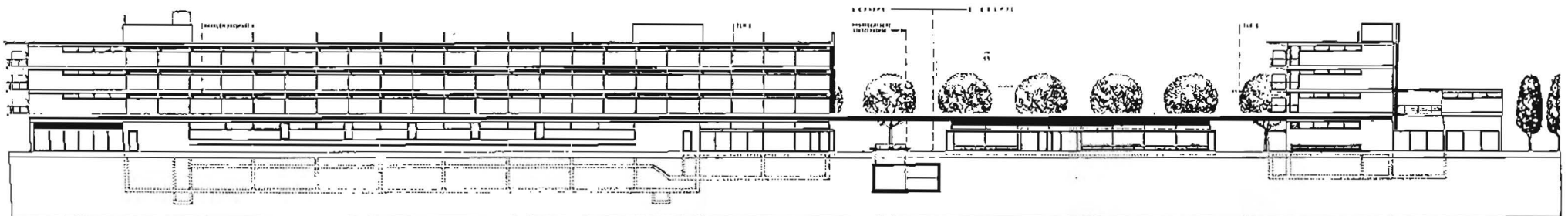
SCHNITT B - B



ANSICHT SÜD - WEST



ANSICHT NORD - OST



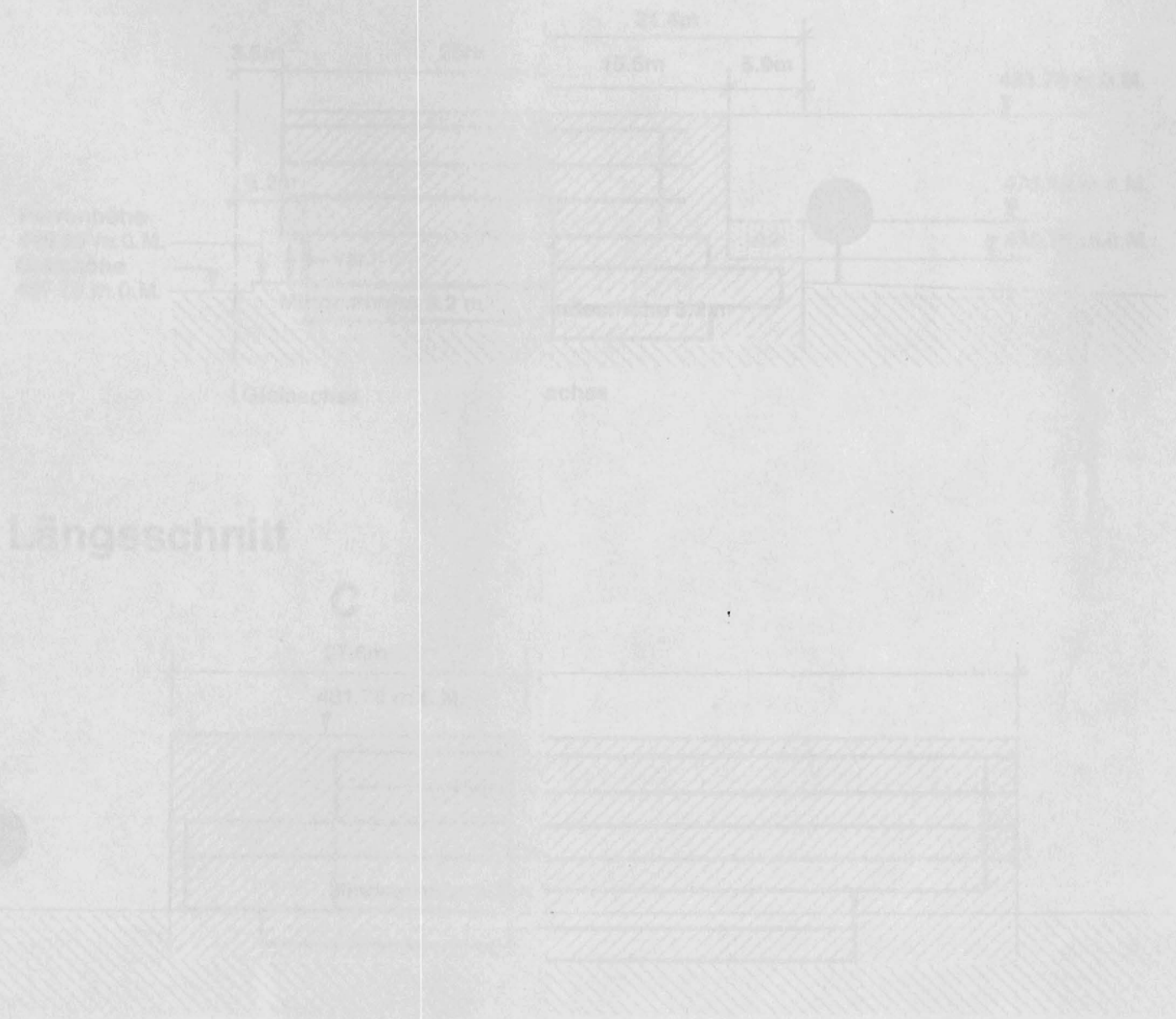
ANHANG 3: GEBÄUDEMANTELLINIEN / ÜBERBAUUNGS- NACHWEIS

Überlagerung der Gebäudemantellinien (vgl. Plan 1 : 500 und Vorschriften) und des Überbauungsnachweises (vgl. Anhang 2)

- vgl. folgende Seite

SBB		Planungszweck AD	
SBB Kreisregion III		in: Station + L. Winterthur	
		vgl. Anh. STABIA	
		Plan Nr. 83P	
Blatt Nr. 2	Dat. 11.08.1998	Gr. 24 x 46 cm	Obj. 24.71m


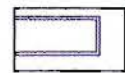
Schnitt Baubereich C - Laubbereiche A1, A2



Gebäudemantellinien / Überbauungsnachweis

Schnitte 1:500

Legende

-  Gebäudemantellinien
-  Überbauungsnachweis



Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Privater Gestaltungsplan
Stationsareal Winterthur Seen
mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

Gebäudemantellinien /
Überbauungsnachweis

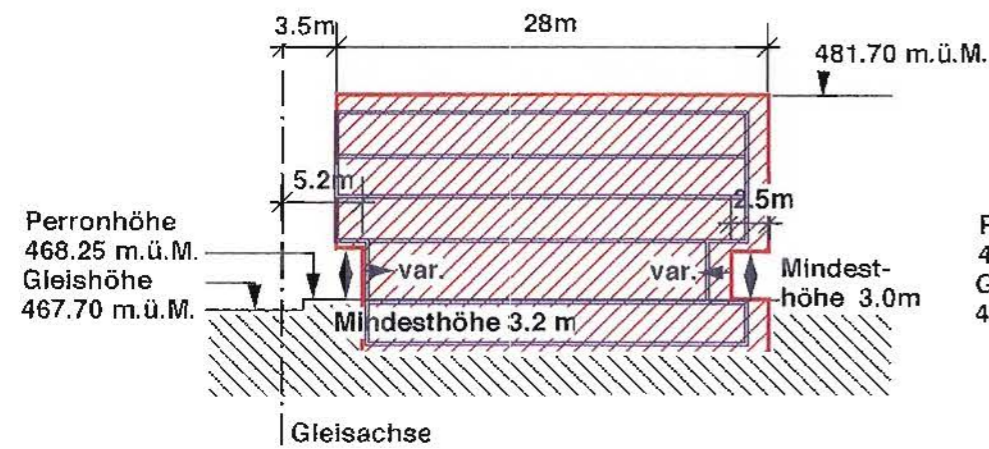
 **SBB**
SBB Kreisdirektion III

Planpartner AG
M. Steiger + L. Huber
dipl. Arch. ETH/SIA
Planer BSP

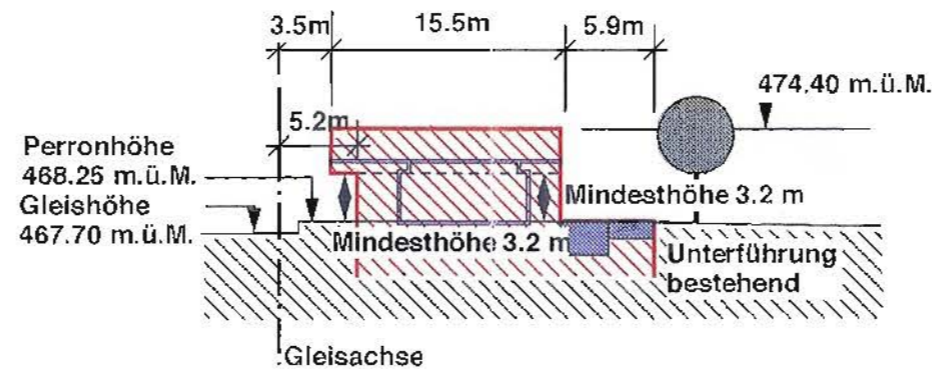
Klausstr. 26
8034 Zürich
01 383 28 28

Plan Nr. 2 | Dat.: 13.05.1994 | Gr.: 30 x 42 cm | Gez. pa / um | 4528/05/40513/Plan

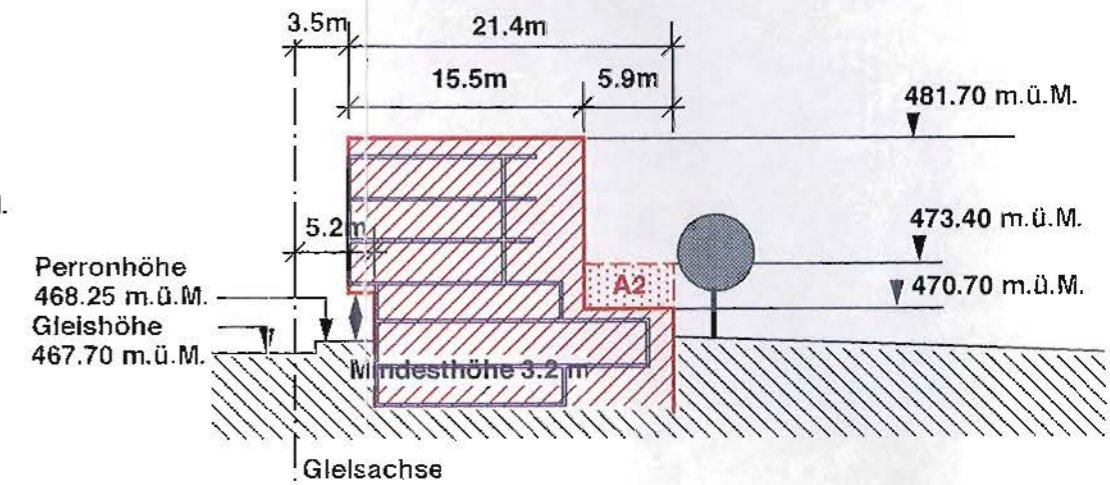
Schnitt Baubereich C



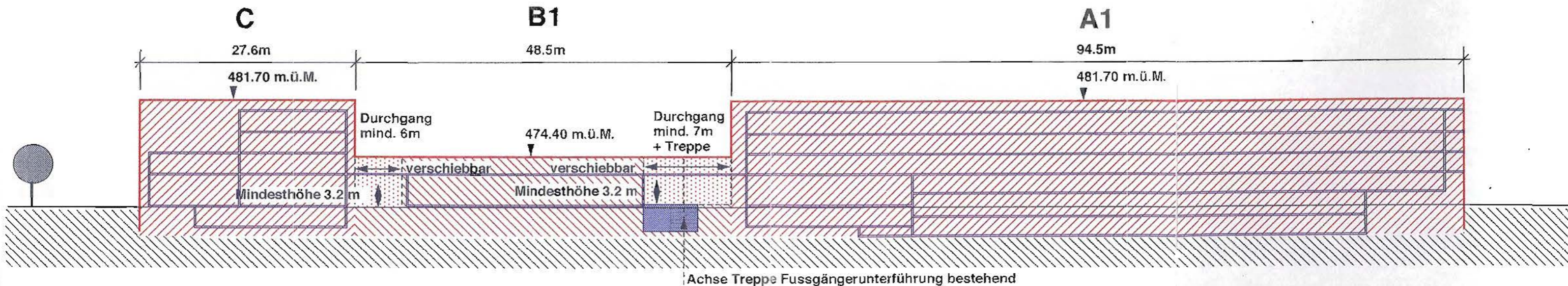
Schnitt Baubereiche B1, B2



Schnitt Baubereiche A1, A2



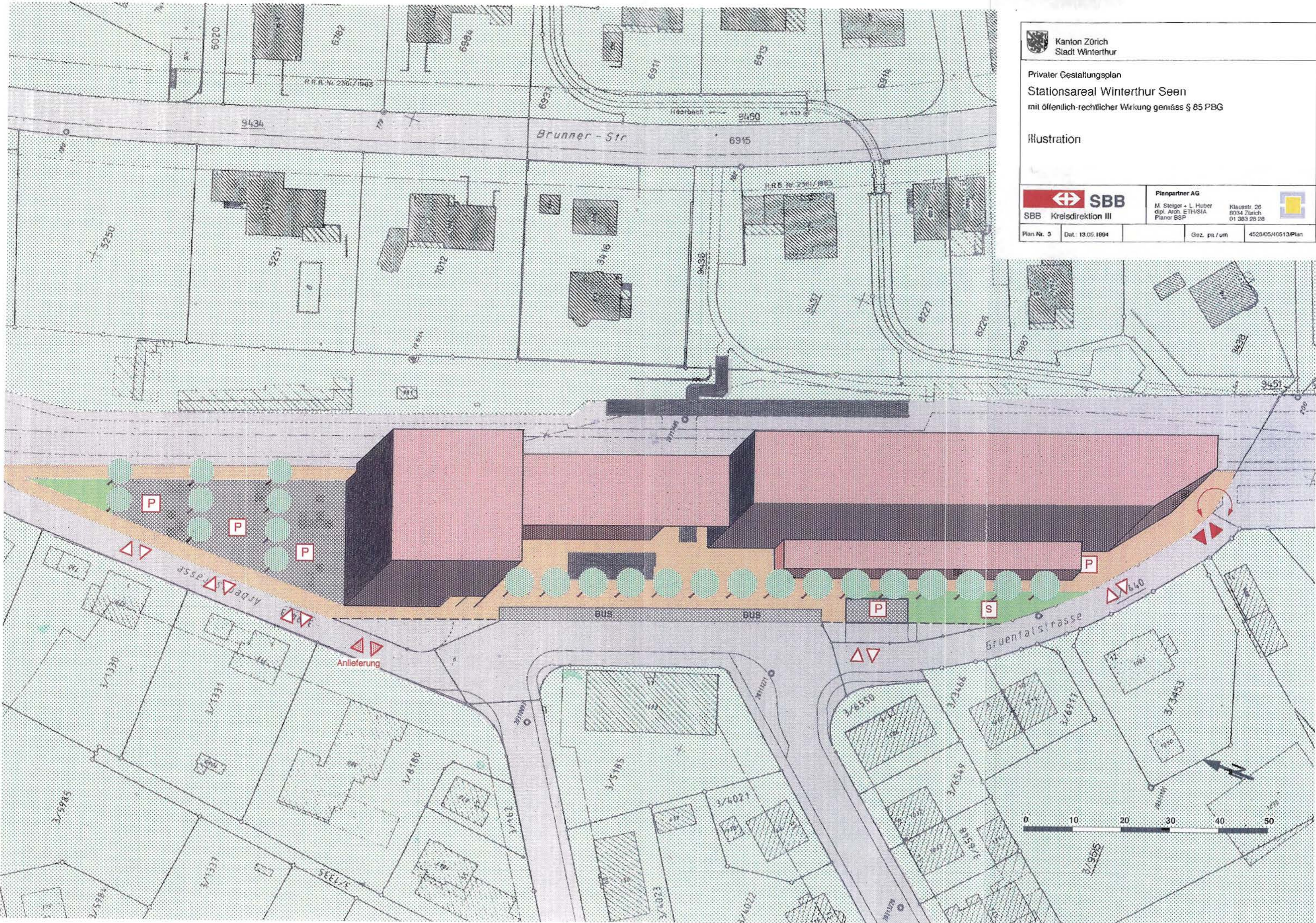
Längsschnitt



ANHANG 4: ILLUSTRATION

Perspektivische Darstellung der Gebäudemantelkörper und des Umraumes (Lage schematisch; die Gebäudemantelkörper stellen kein Architekturprojekt dar):

- *vgl. folgende Seite*




 Kanton Zürich
 Stadt Winterthur

Privater Gestaltungsplan
Stationsareal Winterthur Seen
 mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

Illustration


SBB
 SBB Kreisdirektion III

Planpartner AG
 M. Steiger - L. Huber
 dipl. Arch. ETH/ISA
 Planer BSP

Klausstr. 26
 8034 Zürich
 01 383 28 28

Plan Nr. 3 Dat. 13.05.1994 Gez. ps / um 4528/05/0513/Plan