



## VERFÜGUNG

vom 13. Oktober 2006

### Winterthur. Privater Gestaltungsplan „Milchküche“

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

---

Der Grosse Gemeinderat von Winterthur stimmte am 8. Mai 2006 dem privaten Gestaltungsplan „Milchküche“ zu. Gemäss Rechtskraftbescheinigung der Kanzlei der Baurekurskommissionen des Kantons Zürich vom 4. August 2006 wurden gegen diesen Beschluss keine Rechtsmittel ergriffen. Das Referendum wurde nicht ergriffen. Mit Schreiben vom 5. September 2006 ersucht das Stadtplanungsamt Winterthur um Genehmigung der Vorlage.

Der Gestaltungsplan schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die Erstellung einer städtebaulich und architektonisch gut gestalteten Überbauung des Areals nordöstlich des Bahnhofsgebäudes zwischen Bahnhofplatz und Gleisareal. Als Grundlage für den Gestaltungsplan diente das aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangene Projekt des Planungsbüros Angéll/Graham/Pfenninger/Scholl Architecture, Zürich. Der Gestaltungsplan regelt die Lage und die Abmessungen der geplanten Neubauten sowie die Erschliessung des Areals für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer). Ausserdem berücksichtigt er die geplante Velounterführung Nord unter dem Bahnareal und den vorgesehenen Ersatz für die zurzeit auf dem Areal befindlichen Veloabstellplätze.

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

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der private Gestaltungsplan „Milchküche“, dem der Grosse Gemeinderat von Winterthur am 8. Mai 2006 zugestimmt hat, wird genehmigt.

- II. Der Bauherrschaft wird für die durch die Bearbeitung dieser Verfügung entstandenen Aufwendungen separat Rechnung gestellt.

Zustelladresse (zur Weiterleitung an die Grundeigentümerschaft):

Metron Raumentwicklung AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg

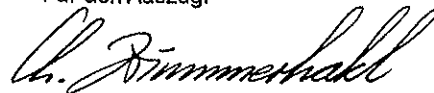
(Bitte überprüfen Sie die Richtigkeit der Zustelladresse. Ohne Ihren Gegenbericht innert 20 Tagen gehen wir davon aus, dass die Zustelladresse korrekt und zudem identisch mit der Rechnungsadresse ist).

Staatsgebühr	Fr.	696.00	
Ausfertigungsgebühr	Fr.	48.00	
<hr/>			
Total	Fr.	744.00	(Konto 8300.43100000 Auftrag 83120.40.210)

- III. Der Stadtrat Winterthur wird eingeladen, Dispositiv Ziffer I gemäss §§ 6 und 89 PBG öffentlich bekannt zu machen.
- IV. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur (unter Beilage von sieben Dossiers), an die Kanzlei der Baurekurskommissionen (unter Beilage von einem Dossier), sowie an das Amt für Raumordnung und Vermessung (unter Beilage von zwei Dossiers).

Zürich, den 13. Oktober 2006  
060889/Obl/Zst

**ARV Amt für  
Raumordnung und Vermessung**  
Für den Auszug:

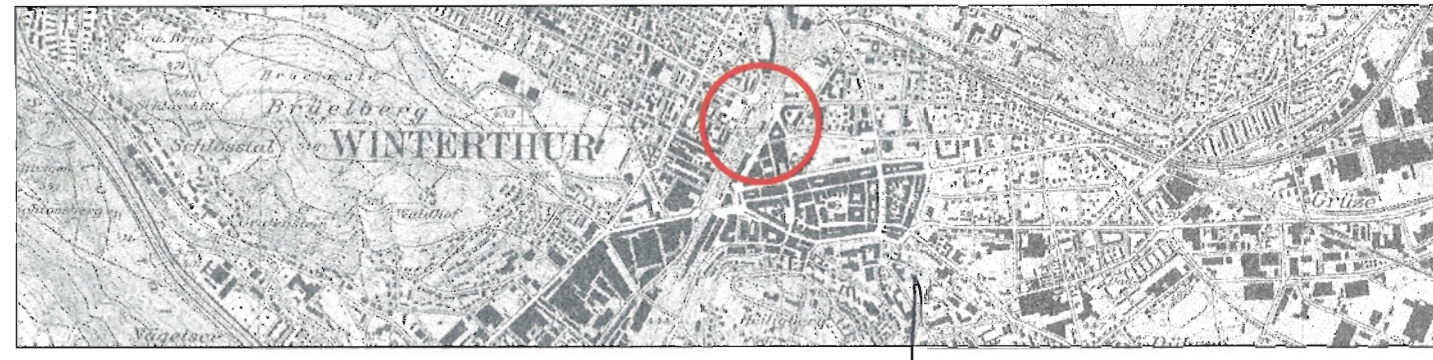




# Privater Gestaltungsplan "Milchküche"

Exemplar der Gemeinde

gemäss § 85 ff PBG  
Mit Zustimmung des Grossen Gemeinderates  
Bestandteile des Gestaltungsplanes bilden:  
Situationsplan 1 : 500  
Gestaltungsplanvorschriften



Festgesetzt durch die SBB AG Bern  
Immobilien, Portfolio-Management, 8021 Zürich

Unterschriften

Zürich, den 09.01.2006

Im Amtsblatt ausgeschrieben am

Zustimmung des Grossen Gemeinderates vom

8. MAI 2006

Der Präsident

Der Sekretär

A. Faurerheller

Von der Baudirektion  
genehmigt am: 13. Okt. 2006

BDV Nr. 153106

Für die Baudirektion

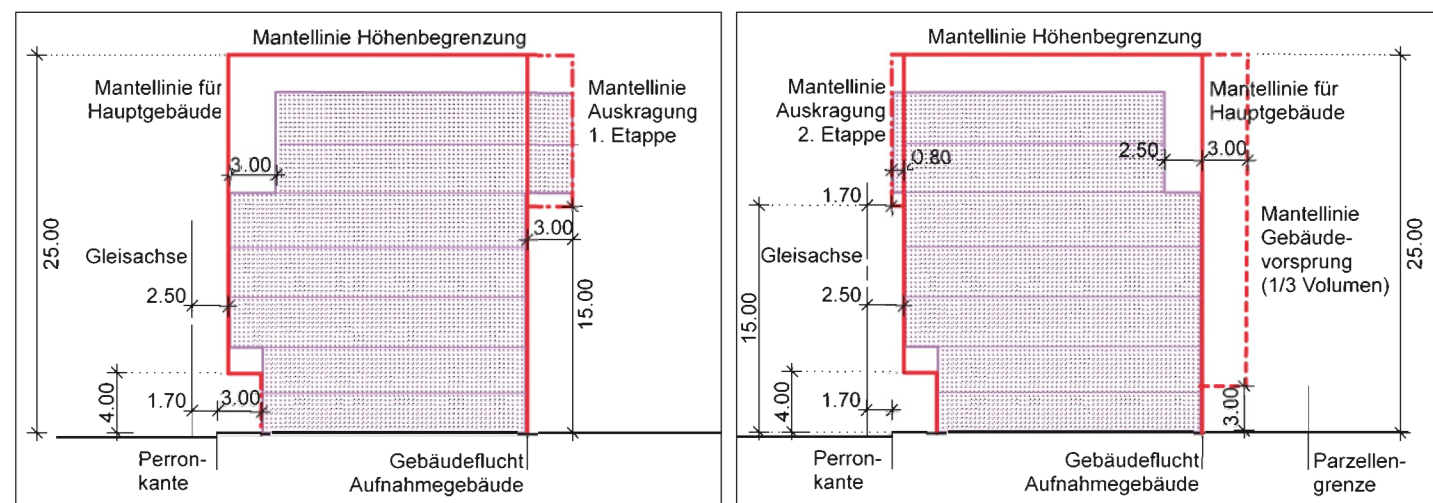
Auftraggeber

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

**metron**

Projekt-Nr. 41-964C  
Datei planbestGPGP\_01\_V16.ppt  
Plan-Nr. 1  
Format 84/60  
Gez./Geprüft MAB/BS  
Erstelldatum 22.12.2005

Planung Metron Raumentwicklung AG Stahtrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch



Schemaschnitt 1. Etappe

Schemaschnitt 2. Etappe

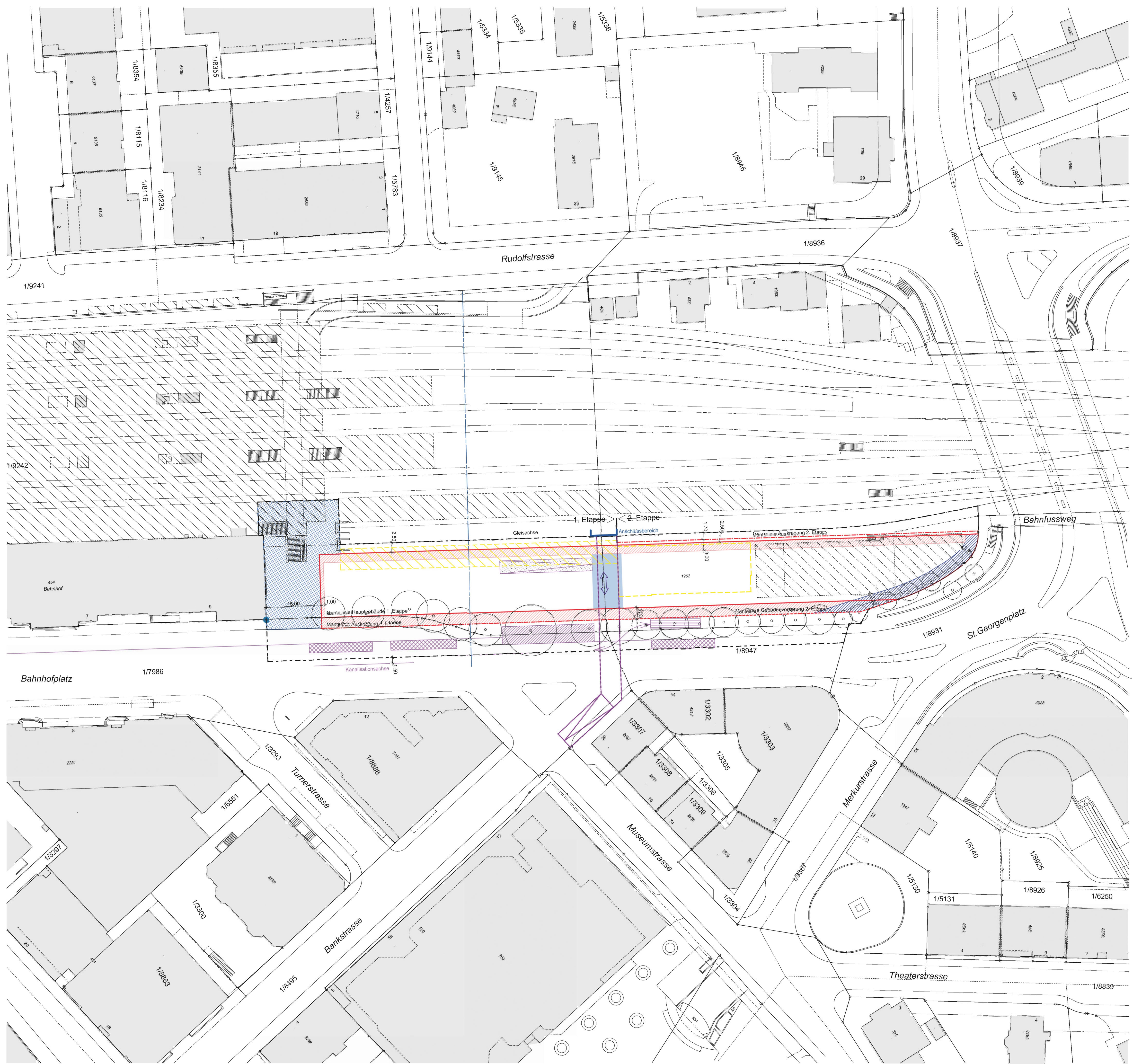
## Legende

### Genehmigungsinhalt

- Gestaltungsplanperimeter
- Mantellinie für Hauptgebäude / Höhenbegrenzung
- Mantellinie für Auskrägung 1. Etappe und 2. Etappe
- Mantellinie Gebäudevorsprung 2. Etappe
- Freihaltebereich im Erdgeschoss
- Öffentliche Fuss- und Velowegverbindung zum Bahnfussweg
- Bereich für Durchgang im Erdgeschoss
- Bereich Überdachung, Auf- und Abgänge

### Orientierungsinhalt

- Unterirdischer Relaisraum
- Betriebsgebäude Milchküche / Perrondach 1
- Anschlussbereich Veloquerung Nord
- Messpunkt
- Geplante Velounterführung
- Geplante Bushaltestelle
- Bereich für Parkierung Kurzzeitparkplätze
- Bereich für Erschliessung Velostation
- Bereich für Anlieferung
- Geplante Dückerteilung, Kanalisation
- Bestehende Bäume





# Privater Gestaltungsplan "Milchküche"

gemäss § 85 ff PBG

## Gestaltungsplanvorschriften

Mit Zustimmung des Grossen Gemeinderates  
Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplanes:

- Gestaltungsplan 1:500
- Gestaltungsplanvorschriften

Festgesetzt durch SBB AG Bern  
Immobilien, Portfolio-Management, 8021 Zürich

Unterschriften

Zürich, den 09.01.2006

Im Amtsblatt ausgeschrieben am

Zustimmung des Grossen Gemeinderates vom

8. MAI 2006

Der Präsident:

Der Sekretär

Genehmigung Baudirektion

Von der Baudirektion  
genehmigt am: 13. Okt. 2006

BDV Nr. 153106

Für die Baudirektion

Auftraggeber

 SBB CFF FFS

metron

Metron Raumentwicklung AG  
Stahlrain 2, Postfach, CH-5201 Brugg  
Telefon 056 460 91 11  
Fax 056 460 91 00  
Info@metron.ch

# **Inhaltsverzeichnis**

<i>Allgemeine Bestimmungen</i>	3
§ 1 <i>Zweck</i>	3
§ 2 <i>Bestandteile des Gestaltungsplanes</i>	3
§ 3 <i>Perimeter</i>	3
§ 4 <i>Verhältnis zur Bauordnung und übergeordnetem Recht</i>	3
<i>Bebauung</i>	3
§ 5 <i>Grundmasse</i>	3
§ 6 <i>Mantellinien und Freihaltebereich</i>	4
§ 7 <i>Etappierung und Realisierung</i>	4
§ 8 <i>Bereich für Durchgang im Erdgeschoss</i>	5
§ 9 <i>Velostation</i>	5
§ 10 <i>Architektonische Gestaltung</i>	5
§ 11 <i>Technisch oder betrieblich bedingte Bauten</i>	5
§ 12 <i>Bereich für Überdachung, Auf- und Abgänge</i>	6
§ 13 <i>Bahnhof-Parkhaus</i>	6
<i>Erschliessung und Parkierung</i>	6
§ 14 <i>Anlieferung und Entsorgung</i>	6
§ 15 <i>Parkierung</i>	6
§ 16 <i>Öffentliche Fuss- und Velowegverbindungen</i>	6
§ 17 <i>Erschliessung Velostation</i>	6
<i>Aussenraum</i>	7
§ 18 <i>Freiraum</i>	7
<i>Schlussbestimmungen</i>	7
§ 19 <i>Inkrafttreten</i>	7

## **Allgemeine Bestimmungen**

### **§ 1 Zweck**

<sup>1</sup> Für das Areal „Milchküche“ beim Bahnhof Winterthur wird ein privater Gestaltungsplan gemäss § 85 ff BPG festgesetzt.

<sup>2</sup> Der Gestaltungsplan bezweckt, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen für eine städtebaulich und architektonisch gut gestaltete und funktionale Überbauung auf dem Gebiet „Milchküche“ in Winterthur. Er soll zudem eine wirtschaftliche Nutzung sowie eine etappenweise Entwicklung des Planungsgebietes ermöglichen.

*Zweck*

### **§ 2 Bestandteile des Gestaltungsplanes**

<sup>1</sup> Verbindlich sind folgende Bestandteile:

- Gestaltungsplan 1:500 (GP)
- Gestaltungsplanvorschriften

*Bestandteile des Gestaltungsplanes*

<sup>2</sup> Der Planungsbericht dient der Erläuterung der technischen Inhalte und des Verfahrens.

### **§ 3 Perimeter**

Der Gestaltungsplanperimeter ist im Plan bezeichnet.

*Perimeter*

### **§ 4 Verhältnis zur Bauordnung und übergeordnetem Recht**

<sup>1</sup> Soweit der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, gilt die Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur von der Baudirektion genehmigt mit BDV-Nr. ARV/369 vom 28. März 2001. Das übergeordnete Recht bleibt vorbehalten.

*Verhältnis zur Bauordnung und übergeordnetem Recht*

<sup>2</sup> Im ganzen Gestaltungsplanperimeter ist die Empfindlichkeitsstufe III massgebend.

## **Bebauung**

### **§ 5 Grundmasse**

<sup>1</sup> Zulässig sind 6 Vollgeschosse, 1 anrechenbares Untergeschoss und 1 Dachgeschoss über Flachdächern.

*Geschosszahl*

<sup>2</sup> Es sind nur Flachdächer und flachgeneigte Pultdächer mit max. 10% Neigung erlaubt.

*Gebäudehöhe*

<sup>3</sup> Die max. Gebäudehöhe beträgt 25 Meter.

<sup>4</sup> Die maximal zulässige Gebäudehöhe für Hochbauten darf in allen Bereichen nur durch technisch bedingte Dachaufbauten überschritten werden.

## **§ 6 Mantellinien und Freihaltebereich**

### **1 Mantellinie für Hauptgebäude:**

Der Baubereich für Hauptgebäude kann unter Einhaltung der übrigen GP-Bestimmungen, insbesondere betreffend Freihaltebereich und Durchgang im EG, vollflächig bebaut werden.

*Mantellinien*

### **2 Mantellinie Auskragung erste Etappe, Seite Bahnhofplatz:**

Ab einer Gebäudehöhe von 15 m ist im Rahmen der Mantellinie ein Gebäudevorsprung mit einer maximalen Länge von insgesamt 54 m erlaubt. Die gegenüberliegende, nicht auskragende Fassade (bahnseitig) der jeweiligen auskragenden Obergeschosse ist von der Hauptgebäudefassade um 3 m zurückzusetzen.

### **3 Mantellinie Auskragung zweite Etappe, Seite Geleise:**

Ab einer Gebäudehöhe von 15 m ist im Rahmen der Mantellinie ein Gebäudevorsprung mit einer maximalen Länge von insgesamt 73 m erlaubt. Die gegenüberliegende, nicht auskragende Fassade (bahnhofplatzseitig) der jeweiligen auskragenden Obergeschosse ist von der Hauptgebäudefassade um 2.5 m zurückzusetzen.

### **4 Mantellinie Gebäudevorsprung zweite Etappe, Seite Bahnhofplatz:**

In der 2. Etappe kann unter der Voraussetzung einer überzeugenden städtebaulichen und architektonischen Lösung ein Gebäudevorsprung mit einem Volumen von maximal einem Drittel des innerhalb der „Mantellinie Gebäudevorsprung“ theoretisch möglichen Gesamtvolumens realisiert werden.

### **5 Mantellinie Höhenbegrenzung:**

Das Gebäudevolumen wird nach oben durch die Mantellinie Höhenbegrenzung begrenzt. Unterhalb dieser Höhenbegrenzungslinie ist die Geschossanordnung und Volumenordnung im Rahmen der übrigen GP-Bestimmungen frei. Die Höhenbegrenzungslinie darf nur durch technisch bedingte Dachaufbauten überschritten werden. Massgebend für die Höhenbegrenzung ist der im Plan bezeichnete Messpunkt.

**6** Der Freihaltebereich im Erdgeschoss ist als Arkade für den Fussverkehr zu gestalten. Die Arkaden können kommerziell genutzt werden, soweit der Fussverkehr nicht beeinträchtigt wird.

*Freihaltebereich im EG*

**7** Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind unterirdische Bauten erlaubt.

*Unterirdische Bauten*

## **§ 7 Etappierung und Realisierung**

**1** Die zeitlich gestaffelte Realisierung von Hoch- und Tiefbauten in zwei Etappen ist im Rahmen der übrigen Bestimmungen des Gestaltungsplanes möglich. Die erste Etappe liegt zwischen Aufnahmegebäude und Betriebsgebäude Milchküche.

*Realisierung*

**2** Teilrealisierungen müssen sich gut ins Gesamtbild einfügen.

*Teilrealisierung*

**3** Während der Zeit der Realisierung kann der Stadtrat oberirdische Parkplätze, Provisorien, z.B. in Bezug auf die Erschliessung von Gebäuden, sowie andere Bauten gemäss PBG § 220 befristet bewilligen.

*Provisorische Bauten*

## **§ 8 Bereich für Durchgang im Erdgeschoss**

<sup>1</sup> Innerhalb des im Plan bezeichneten Bereichs ist im Erdgeschoss ein freier Durchgang für die Erschliessung des Perrons 1 sowie als Zugang für eine allfällige Rampe in die unterirdische Velostation offen zu lassen. Im Falle der etappenweisen Realisierung ist der Durchgang bereits im Rahmen der ersten Etappe zu realisieren.

*Bereich für  
Durchgang im  
Erdgeschoss*

<sup>2</sup> Die Mindestbreite beträgt bei einer alleinigen Nutzung durch FussgängerInnen 4.5 Meter. Bei einer Mitbenutzung durch Velos (Erschliessung Velostation) ist bei der Erstellung der 2. Etappe eine Durchgangsbreite von 8 Metern im Erdgeschoss einzuhalten. Statische Abstützungen sind erlaubt.

<sup>3</sup> Innerhalb dieses Durchganges dürfen keinerlei Anlagen wie Möblierungen, kommerzielle Nutzungen, Billetautomaten, Werbetafeln, Treppen und Rampen erstellt werden.

## **§ 9 Velostation**

<sup>1</sup> Auf dem Areal sind mindestens 1'500 Veloabstellplätze zu realisieren, welche zum überwiegenden Teil der Bahnkundschaft zur Verfügung gestellt werden. Bei einer etappenweisen Realisierung müssen in der ersten Etappe min. 900 Veloabstellplätze erstellt werden. Im Bereich der zweiten Etappe müssen sowohl bei einem Abbruch des Dienstgebäudes als auch bei der Realisierung der zweiten Etappe 600 Veloabstellplätze erstellt werden. Während der einzelnen Bauetappen müssen ungefähr 600 Veloparkplätze zur Verfügung stehen.

*Velostation*

<sup>2</sup> Im Rahmen der Bauabwicklung müssen die heute bestehenden Veloabstellplätze durch Provisorien ersetzt werden. In Zusammenarbeit mit der Stadt Winterthur ist ein entsprechendes Ablaufkonzept zu erarbeiten.

<sup>3</sup> Aus Sicherheitsaspekten ist die Velostation grosszügig und übersichtlich zu dimensionieren und während den Bahnbetriebszeiten betreut. Von Vorteil ist eine Bewachung und eine Kombination mit Dienstleistungen für den gesamten Mobilitätsbereich.

## **§ 10 Architektonische Gestaltung**

<sup>1</sup> Die Bauten, Anlagen und Aussenräume sind so zu gestalten, dass sie hinsichtlich Massstäblichkeit, Proportionen und Gliederung der Bauvolumen, Formensprache sowie Materialisierung und Farbgebung eine überdurchschnittliche Qualität aufweisen und eine vorzügliche Gesamtwirkung über das ganze Gebiet erzielen. Dies gilt insbesondere für die etappenweise Realisierung.

*Architektonische  
Gestaltung*

<sup>2</sup> Grosse architektonische Sorgfalt muss auf den Gebäudeabschluss gegenüber dem Aufnahmegebäude, die Eingangssituation zum Bahnhof und den nordöstlichen Gebäudeabschluss gelegt werden.

*Abschluss West  
und Ost*

<sup>3</sup> Material-, Farbkonzept und Umgebungskonzept sind von der Bauherrschaft mit dem Baugesuch einzureichen und im Rahmen des Baubewilligungsverfahren zu beurteilen.

## **§ 11 Technisch oder betrieblich bedingte Bauten**

<sup>1</sup> Die Erstellung von technisch oder betrieblich bedingten Bauten oder Vorrichtungen (z.B. Bus- und Perrondächer, Trafostation, Bauten des öffentlichen Verkehrs und dgl.) ist im ganzen Gestaltungsplanperimeter zulässig, soweit sie architektonisch gut gestaltet sind und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

*Technisch oder  
betrieblich be-  
dingte Bauten*

<sup>2</sup> Im ganzen Gestaltungsplangebiet sind bahntechnische Installationen (Automaten für Fahrkarten, Sitzbänke und dgl.), Rampen sowie Vordächer zulässig.

*Bahntechnische  
Installationen,  
Rampen und  
Vordächer*

### **§ 12 Bereich für Überdachung, Auf- und Abgänge**

<sup>1</sup> Innerhalb des im Plan bezeichneten Bereichs sind grosszügige Überdachungen sowie Auf- und Abgänge (Treppen, Rampen, Lifte) in die Personenunterführung Nord sowie auf das Parkdeck zulässig.

*Bereich für  
Überdachung,  
Auf- und Abgän-  
ge*

<sup>2</sup> Es ist darauf zu achten, dass die Zugänglichkeit des Perrons 1 für Pikettfahrzeuge und allgemeine Unterhaltsarbeiten sowie für Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge in diesem Bereich gewährleistet ist.

### **§ 13 Bahnhof-Parkhaus**

Die neue Überbauung kann in geeigneter Weise an das bestehende Parking über den Geleisen angeschlossen werden.

*Bahnhof-  
Parkhaus*

## **Erschliessung und Parkierung**

### **§ 14 Anlieferung und Entsorgung**

Die Anlieferung und Entsorgung erfolgt über den Bahnhofplatz-Nord. Sie muss für jede Etappe gewährleistet sein.

*Anlieferung*

### **§ 15 Parkierung**

<sup>1</sup> Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters müssen oberirdisch mind. 9 Kurzzeit-Parkplätze (inkl. Standplätze für Polizei) im Bereich der ersten Etappe zur Verfügung stehen.

*Parkierung*

<sup>2</sup> Im Aussenraumkonzept (vgl. § 18) ist die Möglichkeit für oberirdische Velo-Kurzzeitparkplätze auszuweisen.

### **§ 16 Öffentliche Fuss- und Velowegverbindungen**

<sup>1</sup> Die im Plan bezeichnete öffentliche Fuss- und Velowegverbindung vom Bahnfussweg zum Bahnhofplatz muss in einer stützenfreien Mindestbreite von 3.5 m dauernd sichergestellt und freigehalten werden.

*Öffentliche  
Fuss- und Weg-  
verbindungen*

<sup>2</sup> Der Zugang zur Personenunterführung Nord ist auf attraktive Art und Weise zu gewährleisten.

### **§ 17 Erschliessung Velostation**

<sup>1</sup> Die Haupteerschliessung der Velostation hat über befahrbare Rampen zu erfolgen. Die Zufahrt ab Bahnhofplatz muss für jede Etappe gewährleistet sein.

*Erschliessung  
Velostation*

<sup>2</sup> Für die geplante direkte Veloerschliessung aus Richtung Dreieckplatz sowie für die geplante Veloquerung ist im Untergeschoss ein Durchgangsbereich von 5.5 m für die Zirkulation und Durchfahrt freizuhalten. Innerhalb dieses Durchganges dürfen keinerlei Anlagen wie Möblierungen, kommerzielle Nutzungen, Billetautomaten, Werbetafeln, Treppen und Rampen erstellt werden.

*Durchgangsbereich Untergeschoss*

<sup>3</sup> Angrenzend an den Durchgangsbereich ist die Zugänglichkeit der Untergeschosse und der Velostation zu gewährleisten.

<sup>4</sup> Es ist eine unterirdische Fussgängerverbindung von der Velostation zur Personenunterführung Nord sicher zu stellen.

## **Aussenraum**

### **§ 18 Freiraum**

<sup>1</sup> Für die Einreichung des Baugesuchs ist ein Aussenraumkonzept mit Klärung der Vorfahrt, Erschliessung, Publikumsbereiche und Baumstandorten zu erstellen.

*Freiraum*

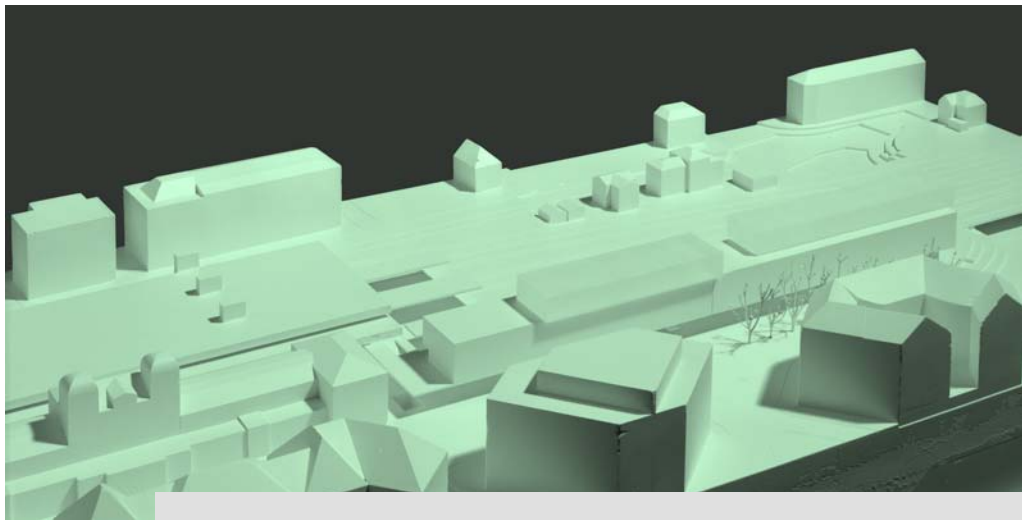
<sup>2</sup> Nach Möglichkeit ist ein Teil des Baumbestandes zu schonen. Im Aussenraumkonzept ist zu definieren, welche Bäume erhalten werden und wo allenfalls neue Bäume zu pflanzen sind.

## **Schlussbestimmungen**

### **§ 19 Inkrafttreten**

Der Gestaltungsplan tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der kantonalen Genehmigung in Kraft.

*Inkrafttreten*



***Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Privater Gestaltungsplan „Milchküche“  
Winterthur***

***Planungsbericht***

15. November 2004

**Auftraggeber**



*Schweizerische Bundesbahnen SBB*

*SBB AG; Bern*

*Immobilien, Portfolio-Management, 8021 Zürich*

**Bearbeitung**

*Beat Suter*

*Regula Schneider*

*Nathalie Mil*

*Monika Saxer*

*dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU*

*dipl. Architektin ETH/SIA*

*Raumplanerin HTL/FSU*

*dipl. Architektin ETH, Verkehrsplanerin*

*Metron Raumentwicklung AG*

*Postfach 253*

*Stahlrain 2*

*CH 5201 Brugg*

*T 056 460 91 11*

*F 056 460 91 00*

*info@metron.ch*

*www.metron.ch*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>2</b>
1.1 Entwicklung Bahnareale	2
1.2 Bauordnung mit Zonenplan	2
1.3 Perimeter	3
1.4 Bedeutung im Siedlungsgefüge	3
<b>2 Bebauungskonzept und Aussenräume</b>	<b>4</b>
2.1 Bebauungskonzept	4
2.2 Auswirkungen auf das Ortsbild	4
2.3 Aussenräume	4
<b>3 Projekt und Nutzung</b>	<b>5</b>
3.1 „Leiterkonzept“ Stadtmitte	5
3.2 Vorgesehene Nutzung	5
3.3 Etappierung	5
3.4 Ausnützung und Volumen	6
<b>4 Erschliessung und Parkierung</b>	<b>7</b>
4.1 Erschliessung	7
4.2 Koordination Bahnhofplatz	7
4.3 Fuss- und Veloverkehr	7
4.4 Parkierung und Kurzzeitparkplätze	10
4.5 Genereller Entwässerungsplan	11
<b>5 Gestaltungsplanvorschriften</b>	<b>12</b>
5.1 Allgemeine Bestimmungen	12
5.2 Mantellinien	12
5.3 Freihaltebereich im Erdgeschoss	13
5.4 Bereich für Durchgang Erdgeschoss	13
5.5 Technisch oder betrieblich bedingte Bauten	13
5.6 Überdachungen, Auf- und Abgänge	13
5.7 Freiraum / verlangtes Aussenraumkonzept	14
<b>6 Immissionen</b>	<b>15</b>
6.1 Lärm	15
6.2 Schwingungen und Körperschall	15
<b>7 Anhang</b>	<b>16</b>

## **1 Ausgangslage**

### **1.1 Entwicklung Bahnareale**

Die Bahnareale in der Stadtmitte Winterthur, welche für bahnfremde Nutzungen zur Verfügung stehen, werden schrittweise neuen, attraktiven, zentrumsgerichten Nutzungen zugeführt. Nach der erfolgreichen Realisation des Projektes „Stadttor“ beabsichtigt die SBB AG auf dem Areal „Milchküche“ einen weiteren Realisierungsschritt.

In der letzten Zonenplanrevision wurde das Gebiet „Milchküche“ der viergeschossigen Zentrumszone mit Gestaltungsplanpflicht Z4GP zugewiesen. Der Gemeinderat hat der Revision Anfang Oktober 2000 einstimmig zugestimmt. Die neue Bau- und Nutzungsordnung (BZO) ist seit dem 1. Mai 2001 in Kraft.

Die SBB AG beabsichtigen die Neunutzung in eigener Regie zu realisieren. Als Grundlage der Bebauung ist zwingend ein Gestaltungsplan erforderlich. Gestützt auf das gemeinsame Interesse von SBB und Stadt an einer zentrumsgerichten Nutzung des Areals und infolge der vielfältigen Verknüpfung mit dem Bahnhofplatz, dem Bahnhof und den städtebaulichen Anforderungen erfolgt die Planung in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Winterthur.

Wichtige Rahmenbedingungen bilden die geplante Veloquerung Nord und der Ersatz für die derzeitigen Veloabstellplätze auf dem Areal. Das angestrebte Ziel ist eine optimale und flexible Kombination der Veloabstellanlagen, der Bahnhofzugänge und der optionalen Veloquerung.

Im Rahmen eines Studienauftrages mit 6 Planerteams wurde im Dezember 2001 ein Konzept für eine städtebaulich und architektonisch gut gestaltete sowie wirtschaftlich überzeugende Neuüberbauung gemäss den vorgegebenen Nutzungsvorstellungen der SBB AG gesucht. Dabei wurden die komplexen Rahmenbedingungen wie auch die städtebaulich anspruchsvolle Situation berücksichtigt. Das Projekt der Angéllil / Graham / Pfenninger / Scholl Architecture, Zürich wurde vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Der vorliegende Gestaltungsplan wurde auf der Grundlage dieses zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projektes, in enger Zusammenarbeit mit den Projektverfassern, erarbeitet.

Als Plangrundlage dient der amtliche Katasterplan ergänzt mit bahntechnischen Angaben der SBB.

### **1.2 Bauordnung mit Zonenplan**

Der Gestaltungsplanperimeter liegt hauptsächlich in der viergeschossigen Zentrumszone mit Gestaltungsplanpflicht (Z4GP, ES III) und der sechsgeschossigen Zentrumszone (Z6,

ES III). In den Zentrumszonen mit Gestaltungsplanpflicht sollen neue, städtebaulich und architektonisch gut gestaltete und funktionsfähige Zentrumsbereiche geschaffen werden.

## **1.3 Perimeter**

Der Perimeter des Gestaltungsplanes bezieht neben der SBB Parzelle auch Teile des Bahnhofplatzes mit ein. Damit können die folgenden Schnittstellenfragen integriert werden:

- Städtebaulicher Übergang zum Aufnahmegebäude, Zugang PU Nord, Erschliessung Bahnhofparking
- Erschliessung Perronanlagen
- Zugang Wülflingerunterführung
- Koordination mit Projekt Bahnhofplatz (Perimeter orientiert sich mit einem Abstand von 1.5 m an der Achse der Kanalisation Bahnhofplatz)
- Koordination mit Option Veloquerung und Erschliessung Dreiecksplatz
- Koordination mit dem generellen Entwässerungsplan.

## **1.4 Bedeutung im Siedlungsgefüge**

Das Gebiet „Milchküche“, welches das nördlichste Glied der Bahnhofüberbauung (Warenhaus EPA, Stadttor und Aufnahmegebäude) bildet, liegt an einer städtebaulich exponierten Lage. Südlich wird das Gebiet durch den Bahnhofplatz, nördlich durch die Gleisanlagen begrenzt. Das Areal ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtmitte Winterthur und insbesondere des Bahnareals. Von spezieller Bedeutung sind:

- der Umgang mit dem angrenzenden denkmalgeschützten Aufnahmegebäude,
- die Attraktivität der Bahnhofzugänge und die Qualität der Erschliessung
- die sorgfältige volumetrische und gestalterische Einpassung in die Gesamtsituation.

Auf dem Gebiet sind heute ca. 1000 Veloabstellplätze vorhanden, die direkt vom Bahnhofplatz und via Bahn Fussweg erschlossen sind.

## **2 *Bebauungskonzept und Aussenräume***

### **2.1 *Bebauungskonzept***

Der Gestaltungsplan stützt sich auf das im Studienauftrag erfolgreiche Projekt der Angélil / Graham / Pfenninger / Scholl Architecture, Zürich. Der Gestaltungsplan übernimmt die wesentlichen städtebaulichen Rahmenbedingungen wie Baufluchten, Volumetrie und qualitative Anforderungen. Für die weitere Projektierung besteht ein angemessener Spielraum.

Auf der Schnittstelle von Bahnareal und alter Stadt wird für diesen speziellen Ort ein einfach gegliedertes und klar positioniertes Gebäude entwickelt. Das zurückversetzte Erdgeschoss wird gegliedert durch verschiedene Zugänge und Räume mit publikumsorientierten Nutzungen. Darüber liegt ein einfaches, dreigeschossiges Volumen für Dienstleistungsnutzungen. Zwei versetzte, doppelgeschossige Bauvolumen auf dem Dach prägen das Gebäude und geben ihm Eleganz und Ausstrahlung. Der wichtige öffentliche Raum vor dem Bahnhof wird bis in die Mitte des Gebäudes verlängert, was der Intensität der Nutzung des Strassenraumes durch die Fussgänger und der topographischen Situation der Strasse entspricht. Durch das Absetzen des Neubaus vom Aufnahmegebäude wird der wichtige Zugang zu den Geleisen freigehalten und die städtebauliche Dominanz des Aufnahmegebäudes gewahrt.

### **2.2 *Auswirkungen auf das Ortsbild***

Die Überbauung „Milchküche“ schliesst eine wichtige, zentrale Lücke in der städtebaulichen Struktur der Stadt Winterthur. Mit dem grosszügigen Neubau im Bereich der „Milchküche“ wird die bisherige Restfläche städtebaulich präsent. Der Bahnhofplatz weitet sich aus und wird damit grosszügiger. Das Aufnahmegebäude wird zu der – seiner Bedeutung entsprechenden – Mitte der Bahnhofbauten. Zusätzlich ergänzt der Neubau einerseits die Gruppe der Kopfbauten um den St. Georgenplatz. Andererseits bildet das nördliche Ende des Gebäudes auch einen Auftakt der Bahnhofbauten aus dem Blickwinkel der Zugreisenden.

### **2.3 *Aussenräume***

Die Aussenräume sind geprägt von den Zugängen zu Bahn, Bus, Velostation und den verschiedenen Nutzungen im Gebäude. Der Bereich zum Bahnhofplatz wird in Kontinuität zu den Platzbereichen vor dem Stadttor und dem Aufnahmegebäude gestalterisch fortgeführt. Die Gestaltung der Aussenräume nimmt entsprechend einen städtischen Charakter auf. Die Baumreihe im nördlichen Bereich markieren den Übergang vom Bahnhofplatz zum St. Georgenplatz.

### **3 Projekt und Nutzung**

#### **3.1 „Leiterkonzept“ Stadtmitte**

Die Vorgabe des „Leiterkonzeptes“ gemäss dem Rahmenplänen Stadtmitte und Bahn Areal werden wie folgt umgesetzt:

- die Sicherstellung der Fusswegverbindungen in der Achse Bahnhofplatz sowie entlang und zu den Geleisen
- eine attraktive Vorzone zu Personenunterführung Nord / Bahnhofplatz
- optimale Nutzungsanordnung in der Lage zwischen Bahnhofplatz und Bahnareal
- vorzügliche Umsteigebeziehungen Bus / Bahn / Velo
- Anbindung an Bahnfussweg und Wüflingerunterführung.

#### **3.2 Vorgesehene Nutzung**

Auf den vorgesehenen 6 Vollgeschossen, dem Dachgeschoss und den beiden Untergeschossen der ersten Etappe sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- Erdgeschoss: vorwiegend publikumsorientierte Nutzungen, insb. Verkaufsflächen
- Obergeschosse und Dachgeschoss: Dienstleistungen (Wohnen wird an diesem Standort nicht favorisiert, ist jedoch nicht ausgeschlossen.)
- Untergeschosse: Velostation, Lager, Erschliessung.

Die Nutzung der zweiten Etappe ist noch nicht näher bestimmt.

#### **3.3 Etappierung**

Vorgesehen ist die Realisierung in zwei Etappen. Das Gesamtvolumen wird im Bereich der geplanten Veloquerung in zwei Bauabschnitte geteilt. Die Realisierung der ersten Etappe wird von der SBB AG kurzfristig verfolgt. Die zweite Etappe hängt einerseits von der Aufrechterhaltung des heutigen Betriebsgebäudes „Milchküche“ ab und andererseits von wirtschaftlichen Aspekten. Die erste Bauetappe muss für eine beschränkte Zeit als eigenständiges Gebäude bestehen können und sich somit ins städtebauliche Gesamtbild einfügen.

### 3.4 Ausnützung und Volumen

Die zulässige Ausnützung ergibt sich aus den im Gestaltungsplan festgesetzten Mantellinien, dem Freihaltebereich im Erdgeschoss und der Anzahl zulässiger Geschosse. Das Nutzungsmass innerhalb der Mantellinien ist frei.

Unterirdische Bauten sind im ganzen Gestaltungsplanperimeter erlaubt.

Die folgenden Schemaschnitte dienen dem besseren Verständnis der Umsetzung der Höhen und des Profils.

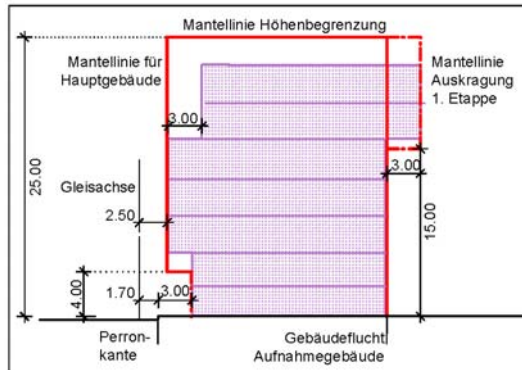


Abb: Schemaschnitt 1. Etappe

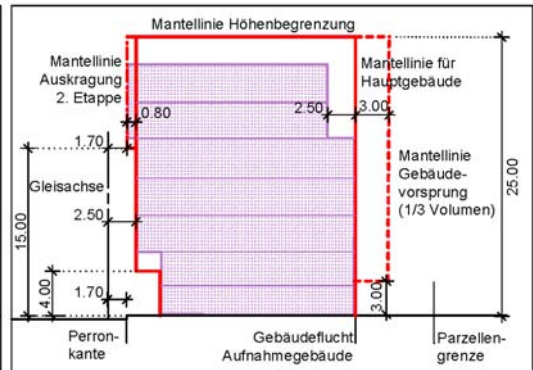


Abb: Schemaschnitte 2. Etappe

## **4 Erschliessung und Parkierung**

### **4.1 Erschliessung**

Das Gebiet „Milchküche“ wird vom Bahnhofplatz her erschlossen. Für den Fuss- und Veloverkehr besteht eine zusätzliche Erschliessung über den Bahnfussweg. Diese weist eine stützenfreie Mindestbreite von 3.5 m aus. Vor dem Gebäude und in der Arkade gibt es eine direkte Längsverbindung mit zentralem Zugang zum Perron. Entlang dem Bahnhofplatz besteht eine weitere Längsverbindung sowie die Bereiche für die Bushaltestellen.

Das Areal ist an 2 bestehende und an 1 geplante Querverbindung angeschlossen:

- Personenunterführung Nord (PU Nord): Zugang im Erdgeschoss und im Untergeschoss
- Wülflingerunterführung
- Option Veloquerung Nord.

Die Anlieferung erfolgt ebenfalls über den Bahnhofplatz und ist bei einer Etappierung für jede Etappe zu gewährleisten. Der entsprechende Nachweis muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erbracht werden.

### **4.2 Koordination Bahnhofplatz**

Der Bahnhofplatz soll vor dem Areal „Milchküche“ gemäss der laufenden Realisierung zwischen Post und Aufnahmegebäude in nächster Zukunft durch die Stadt umgestaltet werden. Der aktuelle Planungsstand (Bushaltestellen) ist als Orientierungsinhalt im Plan eingezeichnet. Bei der Realisierung muss eine enge Zusammenarbeit stattfinden und die Projekte miteinander koordiniert werden. Bushaltestellen (Stadt) und Kurzzeitparkplätze (SBB AG) werden nebeneinander angeordnet. Im gegenseitigen Einverständnis können die notwendigen Platzansprüche optimal ausgenutzt werden. (vgl. Skizzen im Anhang).

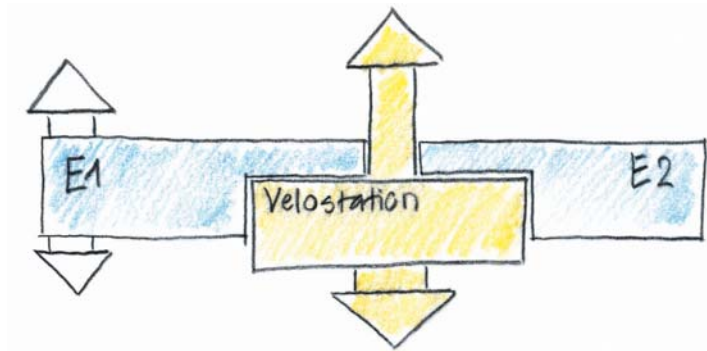
### **4.3 Fuss- und Veloverkehr**

#### **Fussverkehr**

- Längsbeziehungen: Arkade und Vorzone entlang Gebäude, Fussgängerachse Bahnhofplatz, Anbindung an Bahnfussweg
- Querbeziehungen:  
PU Nord, Wülflingerunterführung, Option Veloquerung Nord

## **Veloerschliessung**

Der Veloverkehr kommt hauptsächlich aus der Bank- und Museumsstrasse, sowie über den Bahn Fussweg zum Milküchenareal. Die Nachfrage nach gut erschlossenen Veloabstellplätzen in diesem Bereich ist gross. Der Anschlussbereich, der von der Stadt geplante Veloquerung Nord ist als Orientierungsinhalt im Plan eingezeichnet. Die neuen Veloabstellplätze müssen auch an eine spätere Velounterführung mit direkten Perronzugängen angeschlossen werden können.



*Abb: Die Velostation stellt als Prinzip einen eigenständigen Teil dar. Die Etappierung des Gebäudes ist mit der Velostation gut möglich.*

## **Velostation**

Die Velostation muss den Anforderungen an attraktive Veloabstellplatzanlagen entsprechen. Die Anlage ist gut erreichbar und komfortabel auszugestalten. Aus Sicherheitsaspekten ist die Velostation grosszügig und übersichtlich zu dimensionieren. Von Vorteil ist eine Bewachung kombiniert mit Dienstleistungen für den gesamten Mobilitätsbereich. Eine Anordnung der Veloabstellplätze in Untergeschossen bedarf einer erhöhten Aufmerksamkeit in der Projektierung, damit die Akzeptanz für eine solche Anlage gegeben sein wird. Die Untergeschosse sind mittels Lichtschächten natürlich zu belichten.

Verschiedene Varianten wurden untersucht und beurteilt. Im Anhang des Berichtes sind zwei mögliche Varianten (Varianten 1 und 2c) aufgezeigt. Diese dienen als Orientierung bei der weiteren Bearbeitung.

### *Variante 1*

In Variante 1 ist keine Erweiterung des Untergeschosses (UG) vorgesehen. Die Platzverhältnisse sind eher eng. Der Korridor im Untergeschoss ist zu einem Drittel belichtet. Die erdgeschossigen Veloabstellplätze im nördlichen Teil (Etappe 2) werden räumlich abgehängt und funktionieren nur mit einer neuen Unterführung. Eine direkte UG-Erschliessung ab dem Dreieckplatz ist eine Bedingung für ein attraktives 2. Untergeschoss.

### *Variante 2c*

In Variante 2c wird das Untergeschoss in Richtung Bahnhofplatz um 3.2 Meter erweitert. Die Anordnung der Veloabstellplätze wird in der 1. und 2. Etappe dadurch übersichtlich und grosszügig. Der UG-Korridor wird zu drei Viertel natürlich belichtet. Eine direkte UG-Erschliessung ab dem Dreieckplatz ist eine Bedingung für ein attraktives Untergeschoss.

Entgegen dem Projekt aus dem Studienauftrag gibt es durch die Anordnung der Lichtschächte eine Verschiebung der Kommerzflächen. Es resultiert mehr Fläche im Erdgeschoss, jedoch an weniger zentraler Lage.

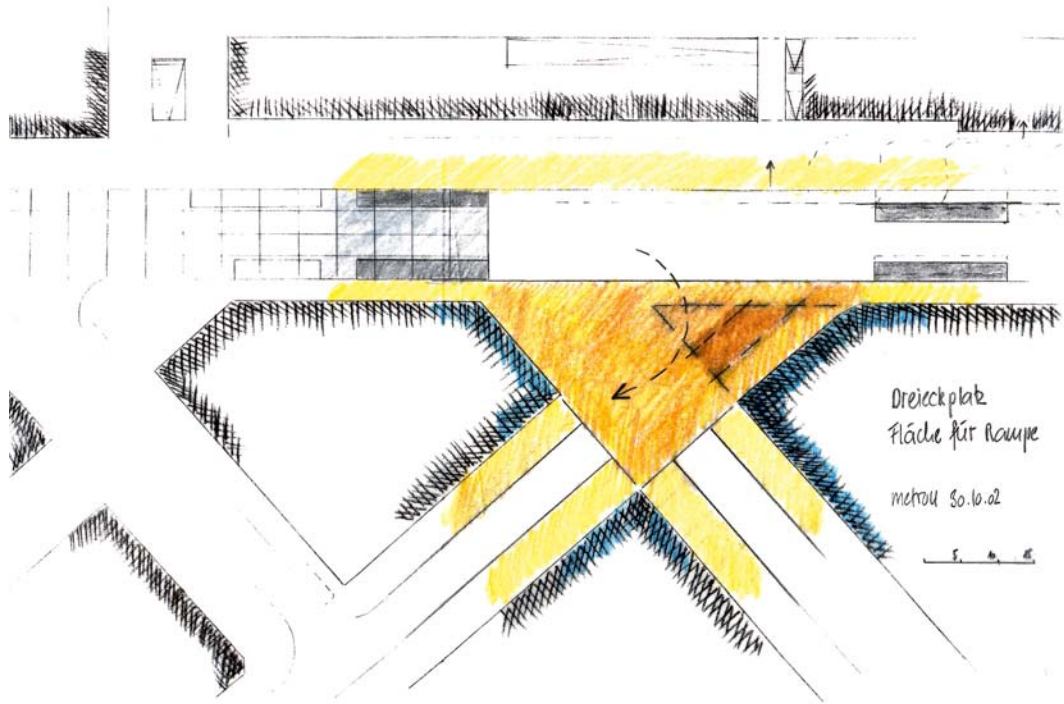
Die Varianten zeigen, dass rund 1500 Veloabstellplätze eine realistische Grösse für eine attraktive Velostation ist. Die hohe Anzahl Veloabstellplätze wird durch die Anordnung von Doppelparkern erreicht. Bei guter Bewirtschaftung ist diese Anordnung möglich. In der ersten Etappe müssen mindestens 900 Veloabstellplätze erstellt werden. Zu berücksichtigen ist, dass der Platzbedarf für die Bewirtschaftung in den Varianten noch nicht ermittelt wurde.

Die Veloabstellplätze werden zur Hälfte vom ZVV und je zu einem Viertel von SBB und Stadt Winterthur finanziert.

### ***Erschliessung aus Dreieckplatz***

Abgestimmt auf die Option einer Veloquerung Nord ist vom „Dreieckplatz“ eine Rampe mit anschliessender Unterquerung des Bahnhofplatzes als direkte Erschliessung ins 2. Untergeschoss möglich. Diese Verbindung kann später als Veloquerung weitergeführt werden. Der Anschlussbereich ist im Plan eingezeichnet. Vorerst ist sie sinnvoll, um die neue Velostation (und den Zugang zum Bahnhof durch das UG) optimal zu erschliessen und die Akzeptanz der Velostation entscheidend zu verbessern. Die Realisierung der Zufahrt vom Dreieckplatz liegt im Kompetenzbereich der Stadt. Die SBB AG würde eine kombinierte Realisierung mit dem Projekt „Milchküche“ begrüßen.

Aus städtebaulichen und funktionalen Gründen ist der Platzbedarf für entweder eine steile Rampe oder eine Stossrampe gegeben. Von den Fachstellen der Stadt Winterthur wird die Rampe bevorzugt.



### **Fazit Velostation**

Die Velostation auf dem Milchküchenareal kann wesentlich optimiert werden, wenn die Anlage im Untergeschoss erweitert wird (Variante 2c).

Die unterirdische Erschliessung ab dem Dreieckplatz als erste Teilrealisation der Veloquerung durch die Stadt würde die besten Voraussetzungen schaffen für eine komfortable Veloerschliessung und Velostation.

Die Kombination von Variante 2c und Erschliessung ab Dreieckplatz wird seitens Fachplaner dringend empfohlen.

### **4.4 Parkierung und Kurzzeitparkplätze**

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters werden die heute vorhandenen 10 Kurzzeitparkplätze in etwa wieder ersetzt (9 Normalparkplätze, 1 Smartparkplatz). Die Anordnung der Parkplätze muss mit den Winterthurer Verkehrsbetriebe (WV), bzw. den Bushaltestellen koordiniert werden.

Es entstehen keine neuen Langzeitparkplätze innerhalb des Gestaltungsplanperimeters. Die Parkplätze des Parkhaus über den Geleisen können mitbenutzt werden. Eine direkte oder zumindest sehr kurze Fussgängererschliessung von der „Milchküche“ zum Parkhaus wird ermöglicht und realisiert.

Im Rahmen des verlangten Aussenraumkonzeptes ist die Möglichkeit für oberirdische Velo-Kurzzeitparkplätze zu prüfen.

#### **4.5 Genereller Entwässerungsplan**

Bei der Erarbeitung des „Generellen Entwässerungsplanes der Stadt Winterthur“ hat sich ergeben, dass eine Verbindung zwischen dem Bahnhofplatz und der Rudolfstrasse im Bereich der ersten Etappe erforderlich ist. Diese ist als Dücker unterhalb des Gebäudes vorgesehen. Die voraussichtliche Kanalachse ist als Orientierungsinhalt im Plan eingezeichnet. Bei der weiteren Projektierung und vor allem für die Bauausführung ist diesem Anliegen entsprechend Rechnung zu tragen. Die Bauherrschaft wird aufgefordert, zur Lösung der noch offenen Fragen rechtzeitig mit der Stadtentwässerung Kontakt aufzunehmen.

## **5 Gestaltungsplanvorschriften**

### **5.1 Allgemeine Bestimmungen**

Im Gestaltungsplan wird zwischen Genehmigungsinhalt und Orientierungsinhalt unterschieden. Die als Genehmigungsinhalt bezeichneten Elemente sind verbindlich. Sie legen den Spielraum, innerhalb welchem sich ein Projekt bei der Baueingabe bewegen darf, fest. Die im Orientierungsinhalt aufgeführten Elemente zeigen informelle Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und Planungsabsichten. Sie dienen vorab in der Projektierung durch die SBB AG und in der Projektbeurteilung durch die Stadt als Information und Koordinationsbasis.

### **5.2 Mantellinien**

Die Mantellinie für Hauptgebäude und die Mantellinie Höhenbegrenzung definieren das maximal zulässige Volumen des Gebäudes. Es ist möglich, die Hochbauten auf oder hinter die Mantellinien zu setzen.

Die Mantellinien für auskragende Gebäudeteile (Mantellinie Auskragung 1. und 2. Etappe) ermöglichen die aus dem Studienauftrag hervorgegangene spezielle volumetrische Gestaltung. Die auskragenden Obergeschosse (ab einer Gebäudehöhe von 15 m) dürfen jeweils nur auf einer Seite des Gebäudes auskragen (in der ersten Etappe auf die Seite des Bahnhofplatz bis zu 3 m; in der zweiten Etappe auf die Seite der Geleise bis 0.8 m). Auf der nicht auskragenden Seite springt die Fassade von der Hauptgebäudefassade um 3 m (1. Etappe) resp. 2.5 m (2. Etappe) zurück. Eine Längenbeschränkung auf die Bahnhofplatz-Seite sowie zu den Geleisen definiert den möglichen Spielraum.

Das Aufnahmegebäude mit hoher denkmalpflegerischer Priorität weist städtebaulich eine klare Präsenz auf. Die Mantellinie im südlichen Teil (Seite Bahnhofplatz) nimmt für die erste Etappe die Flucht des Aufnahmegebäudes auf, damit der Neubau nicht dominant in Erscheinung tritt. In der zweiten Etappe ist ein teilweiser Vorsprung des Gebäudes möglich (Mantellinie Gebäudevorsprung 2. Etappe). Mit diesem Vorsprung kann ein städtebaulicher Abschluss des Bahnhofplatzes angedeutet werden. Unterstützt wird die Wichtigkeit des Aufnahmegebäudes dadurch, dass das neue Gebäude oberirdisch nicht an das Aufnahmegebäude angebaut werden darf, wird ein Abstand von 15 m eingehalten. Somit entsteht zwischen den beiden Gebäuden ein attraktiverer Platz.

Entlang den Geleisen ermöglicht der Abstand von 2.5 Meter zur Gleisachse den Bahnbetrieb während der Bauzeit aufrecht zu erhalten.

Im nordöstlichen Teil des Gestaltungsplanperimeters wurde die Mantellinie auf die Parzellengrenze gesetzt. In diesem Bereich liegt unterirdisch der Relaisraum. Aus statischen Gründen kann der Neubau nicht direkt auf den Relaisraum aufgebaut werden. Somit braucht es Stützen, die möglicherweise bis auf die Parzellengrenze gelangen. Im Bau-

bewilligungsverfahren ist insbesondere auf die architektonische Ausformulierung zu achten.

Für die Untergeschosse gibt es keine zusätzliche Begrenzungen, sie sind im ganzen Gestaltungsplanperimeter zulässig.

### **5.3 Freihaltebereich im Erdgeschoss**

Der Freihaltebereich im Erdgeschoss, wie Perron und Arkade, gewährleisten den Betrieb der Geleise, die Fussgängerbeziehungen sowie die Aufenthaltsbereiche.

### **5.4 Bereich für Durchgang Erdgeschoss**

Damit eine direkte Erschliessung von der Museumsstrasse zum Gleis 1 gewährleistet ist, braucht es im Erdgeschoss einen grosszügigen Fussgängerdurchgang. Der Durchgang weist eine minimale Breite von 4.5 Meter auf. Die Breite ist abhängig von der Gebäudetiefe. Der Durchgang muss auch für Piktetfahrzeuge rückwärts befahrbar sein.

Dieser Bereich wird auch als mögliche Erschliessung der Velostation im Plan gekennzeichnet. Wird der Durchgang für beide Nutzergruppen (Velofahrende und Fussgänger) beansprucht, braucht es eine Mindestbreite von 5.5 Meter. Innerhalb dieser Flächen dürfen keine Anlagen (Treppen und Rampen) erstellt werden.

Im zweiten Untergeschoss muss der Raum für die Veloquerung und die erforderlichen angrenzenden Erschliessungszonen gewährleistet werden.

### **5.5 Technisch oder betrieblich bedingte Bauten**

Für den Bahnhof- und Busbetrieb sind technisch oder betrieblich bedingte Bauten wie zum Beispiel Wartehäuschen, Perrondächer, Vordächer, Bahnautomaten unerlässlich. Somit sind solche Anlagen im ganzen Gestaltungsplanperimeter erlaubt. Die Art der Gestaltung soll Bezug nehmen auf die Gestaltung des Bahnhofplatzes.

### **5.6 Überdachungen, Auf- und Abgänge**

Für den Bahnhof- und Busbetrieb sind Überdachungen sowie Auf- und Abgänge von Personenunterführung zum Erdgeschoss sowie zur Velostation unerlässlich. Somit sind solche Anlagen im ganzen Gestaltungsplanperimeter erlaubt.

### **5.7 Freiraum / verlangtes Aussenraumkonzept**

Wie bereits erwähnt wird der Bahnhofplatz in nächster Zeit umgestaltet. Die Gestaltung des Dreiecks Bankstrasse/Museumsstrasse ist von grosser Bedeutung. Damit die Koordination zwischen den Projektträgern SBB und Stadt Winterthur gewährleistet ist, braucht es ein übergreifendes Aussenraumkonzept, welches die Vorfahrt, Erschliessung, Publikumsbereiche und Baumstandorte klärt und definiert. Heute weist das Areal des Gestaltungsplanes eine Baumreihe auf, die das Bild des öffentlichen Freiraums prägen. Innerhalb des Aussenraumkonzeptes wird insbesondere auch der teilweise Erhalt oder Ersatz der Bäume behandelt.

## **6 Immissionen**

### **6.1 Lärm**

Das Lärmgutachten mit den entsprechenden Schlussfolgerungen liegt dem Planungsbericht bei und bildet einen integrierten Bestandteil.

Für die Zentrumszone mit Gestaltungsplanpflicht Z4GP gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III (65 dB(A) am Tag und von 55 dB(A) in der Nacht.

Dem Lärmschutz muss bei der Projektentwicklung besondere Beachtung geschenkt werden. Für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sind die notwendigen baulichen oder betrieblichen Massnahmen zu treffen. Insbesondere für die bahnseitig gelegenen Räume sind entsprechende Lärmschutzmassnahmen vorzusehen.

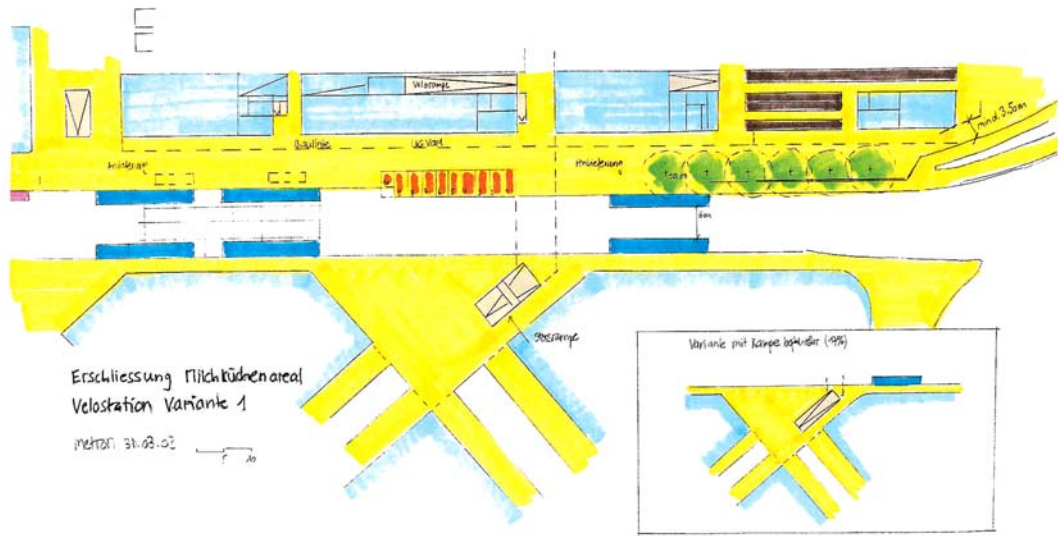
Lassen sich mit verhältnismässigen baulichen und gestalterischen Massnahmen die Immissionsgrenzwerte nicht einhalten, ist eine Baubewilligung gestützt auf Art. 31 Abs. 2 LSV nur mit kantonaler Zustimmung möglich. Da an der im Gestaltungsplan vorgesehenen Nutzung namhafte städtebauliche Interessen bestehen, ist eine Zustimmung für ein lärmässig gut konzipiertes Vorhaben grundsätzlich auch bei überschrittenen Immissionsgrenzwerten möglich. Lärmempfindliche Räume sind in diesem Fall mit einer Lüftung auszurüsten. Die Schalldämmung der Aussenbauteile hat gemäss Art. 32 Abs. 2 LSV verschärften Anforderungen zu entsprechen.

### **6.2 Schwingungen und Körperschall**

Die Bewegung und die Durchfahrt der Züge lösen möglicherweise unangenehm in Erscheinung tretende Schwingungen aus. Entsprechende statische Überlegungen und die konsequente Trennung von Baukörpern sind im Bauprojekt zu integrieren.

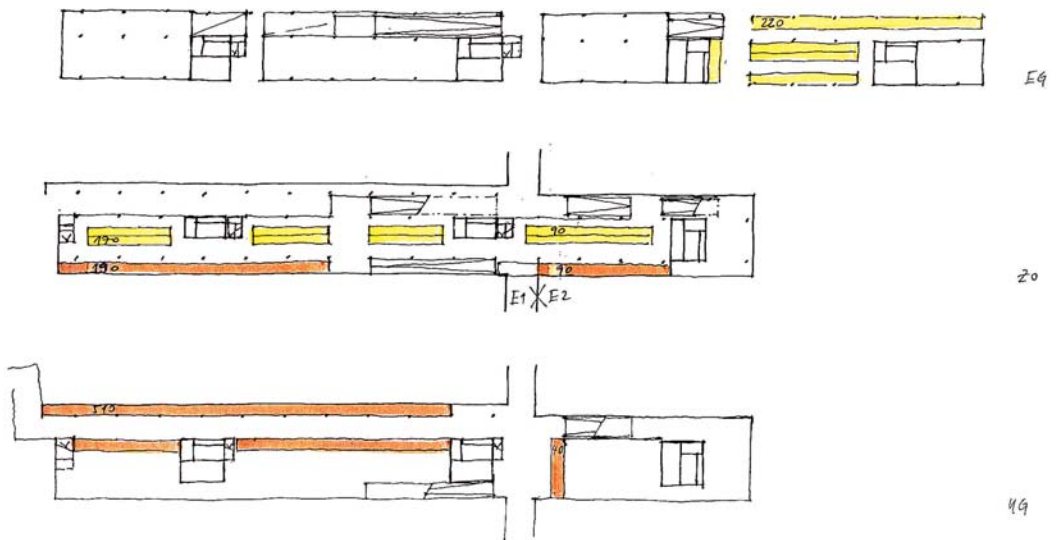
# 7 Anhang

## Velostation Variante 1, normales Untergeschoss



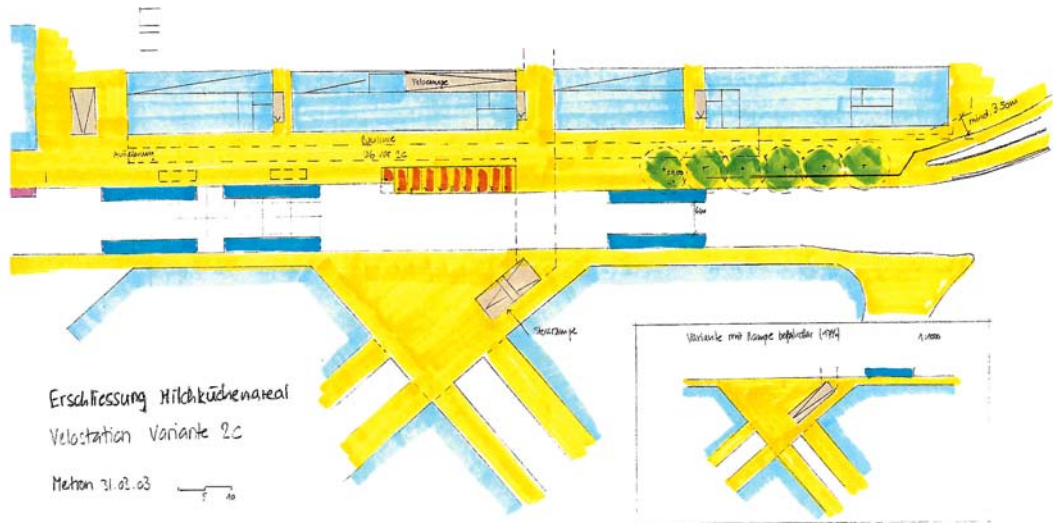
V1 - Veloplätze			
	1. Etappe	2. Etappe	gesamt
Eg		220	220
Z0	360	180	540
UG	510	40	550
Total	870	440	1310

Einzelparkes 
  Doppelparkes



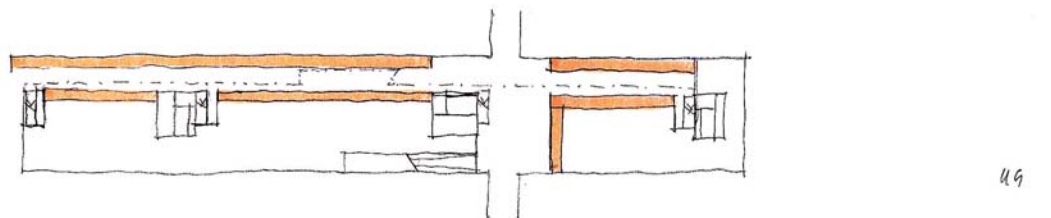
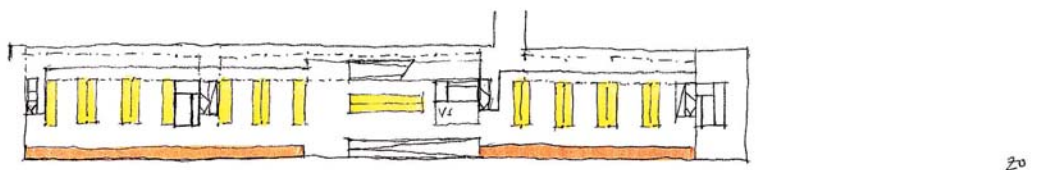
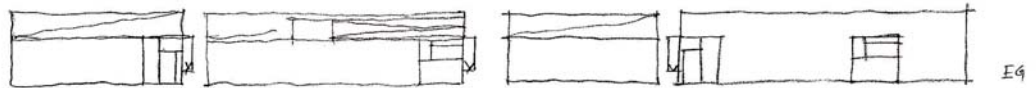
A4PS / 280303  
21.04.03 REV.

**Velostation Variante 2c, erweitertes Untergeschoss**

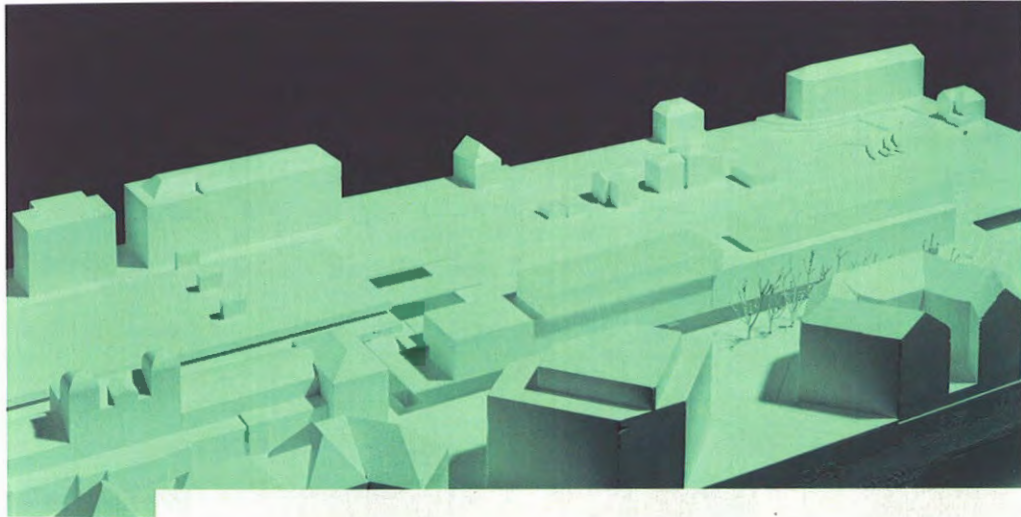


V2c	Veloparkplätze		Gesamt
	1. Etappe	2. Etappe	
EG	-	-	-
Z0	400	270	670
UG	570	240	810
<b>Total</b>	<b>970</b>	<b>510</b>	<b>1480</b>

Einzelparkier 
  Doppelparkier



AAPS/280303



**Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Privater Gestaltungsplan „Milchküche“  
Winterthur**

**Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen**

15. November 2004

**Auftraggeber**



*Schweizerische Bundesbahnen SBB*

*SBB AG, Bern*

*Immobilien, Portfolio-Management Zürich*

**Bearbeitung**

*Beat Suter*

*dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU*

*Metron Raumentwicklung AG*

*T 056 460 91 11*

*Postfach 253*

*F 056 460 91 00*

*Stahlrain 2*

*info@metron.ch*

*CH 5201 Brugg*

*www.metron.ch*

## **1 Gestaltungsplan und Einwendungsverfahren**

### **1.1 Verfahrensstand**

Gestützt auf den durch den Grossen Gemeinderat am 3. Oktober 2000 festgesetzten und durch den Regierungsrat am 28. März 2001 genehmigten Zonenplan und die darin definierte Zone Z4 mit Gestaltungsplanpflicht haben die SBB den privaten Gestaltungsplan Milchküche erarbeitet.

Mit Stadtratsbeschluss vom 10. März 2004 wurde das Stadtplanungsamt beauftragt, die öffentliche Planaufgabe durchzuführen.

Die Pläne und Akten lagen ab Freitag, 23. April 2004, während 60 Tagen vom Tag der öffentlichen Bekanntgabe an gerechnet, in der Kanzlei des Baupolizeiamtes und im Sekretariat des Stadtplanungsamtes zur öffentlichen Einsichtnahme auf.

Während der Auflagefrist ging am 23. Juni 2004 eine Einwendung des VCS und der IG Velo Winterthur, Postfach 2508, 8401 Winterthur, ein.

### **1.2 Behandlung der Einwendung**

Der Private Gestaltungsplan Milchküche wird durch die SBB aufgestellt und danach dem Grossen Gemeinderat zur Zustimmung vorgelegt.

Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplanes ist es somit auch die SBB, welche die eingegangenen Einwendungen geprüft und eine Einigungsverhandlung durchgeführt hat. Die Einwendungsverhandlung mit den Vertretern des VCS und der IG Velo, Kurt Egli und Bernhard Fiedler, fand am 30. August 2004 in Winterthur statt.

Die Einwendungsverhandlung wurde durch die Stadtplanung begleitet. Seitens Stadt sind somit die Informationen zu den Fragen der übergeordneten Verkehrskonzeption und den Schnittstellen zu den städtischen Projekten Veloquerung und Bahnhofplatz direkt in die Verhandlungen eingeflossen.

## 2 Behandlung der Einwendung

**Ergebnis der Einwendungsverhandlung vom 30. August 2004 mit:**

*VCS und IG Velo Winterthur*

vertreten durch Kurt Egli und Bernhard Fiedler

*SBB AG*

vertreten durch Kurt Greuter, Ueli Rüeeggsegger und Beat Suter, Metron Raumentwicklung AG (Verhandlungsleitung)

*begleitet durch die Stadt Winterthur*

vertreten durch Ruedi Haller, Hanspeter Hulmann und Helen Bisang

<b>Anträge</b>	<b>Vorschlag für Änderung des GP</b>	<b>nicht berücksichtigt</b>												
<p>zu § 8.2 Durchgang im EG</p> <p>Die Mindestbreite soll 8.0 m anstelle 5.5 m betragen, davon sind 5.5 m absolut freizuhalten</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung:</p> <p>§ 8.3</p> <p>Innerhalb dieses Durchganges dürfen <b>keinerlei Anlagen wie Möblierungen, kommerzielle Nutzungen, Billetautomaten, Werbetafeln, Treppen und Rampen erstellt werden.</b></p>	<p>Seitens VCS/IGV ist ein möglichst breiter Durchgang wichtig. Seitens SBB wird auf das Anliegen durch die konsequente Freihaltung des Durchgangsbereichs reagiert. Eine Verbreiterung auf über 5.5 m wird insbesondere aus Platzgründen abgelehnt.</p>												
<p>zu § 9.1 Velostation</p> <p>Nach der Erstellung der 1. Etappe müssen auf dem Areal der 2. Etappe mind. 400 VP angeboten werden.</p> <p>Bei Abbruch des Dienstgebäudes sind auf dem Areal der 2. Etappe mindestens 600 VP anzubieten.</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung:</p> <p>§ 9.1</p> <p>Auf dem Areal sind mindestens 1500 Veloabstellplätze zu realisieren. Bei einer etappenweisen Realisierung müssen in der ersten Etappe min. 900 Veloabstellplätze erstellt werden. <b>Im Bereich der zweiten Etappe müssen sowohl bei einem Abbruch des Dienstgebäudes als auch bei der Realisierung der zweiten Etappe 600 Veloabstellplätze erstellt werden.</b> Während der einzelnen Bauetappen müssen ungefähr 600 Veloparkplätze zur Verfügung stehen."</p>	<p>Ohne Abbruch des Dienstgebäudes ergibt sich im Areal der 2. Etappe keine zweckmässige Anordnung eines Veloparkings mit 400 VP. Hingegen ist die Zusatzregelung für den Abbruch des Dienstgebäudes möglich.</p> <p>Mit der Zusatzregelung ergibt sich die folgende Entwicklung der Veloparkplätze:</p> <table> <tr> <td>Heute:</td> <td>600 VP</td> </tr> <tr> <td>1. Etappe:</td> <td>900 VP</td> </tr> <tr> <td>(plus Bestand</td> <td>100 VP)</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>ca. 1000 VP</td> </tr> <tr> <td>2. Etappe:</td> <td>plus 600 VP</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>1500 VP</td> </tr> </table>	Heute:	600 VP	1. Etappe:	900 VP	(plus Bestand	100 VP)	Total	ca. 1000 VP	2. Etappe:	plus 600 VP	Gesamt	1500 VP
Heute:	600 VP													
1. Etappe:	900 VP													
(plus Bestand	100 VP)													
Total	ca. 1000 VP													
2. Etappe:	plus 600 VP													
Gesamt	1500 VP													

<b>Anträge</b>	<b>Vorschlag für Änderung des GP</b>	<b>nicht berücksichtigt</b>
<p>zu § 15 Die 9 Kurzzeitparkplätze sollen inkl. Polizei- und Taxistandplätze gelten.</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung: § 15.1 Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters müssen oberirdisch mind. 9 Kurzzeit-Parkplätze <b>(inkl. Standplätze für Polizei)</b> im Bereich der ersten Etappe zur Verfügung stehen.</p>	<p>Die vorgeschlagene Zusatzregelung wird aufgenommen, umfasst aber nur die Parkplätze der Polizei, da im Raum Milchküche keine Taxistandplätze vorgesehen sind.</p>
<p>zu § 15 Es sind mind.30 Kurzzeitparkplätze für Velos auszuscheiden</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung: § 15.2 <b>Im Aussenraumkonzept (vgl. § 18) ist die Möglichkeit für oberirdische Velo-Kurzzeitparkplätze auszuweisen.</b></p>	<p>Die verbindliche Ausscheidung von Velo-Kurzzeitparkplätzen im GP ist aus Sicht der SBB sowohl in der Detaillierung als auch in der Realisierbarkeit unzweckmässig. Mit der Zusatzregelung in § 15.2 wird jedoch die Anordnungsmöglichkeit sicher gestellt.</p>
<p>zu § 16.1 Die öffentliche Fuss- und Velowegverbindungen soll in einer Mindestbreite von 5.5 m sichergestellt werden.</p> <p style="text-align: right;"><b>4.0*</b></p>	<p>Vereinbarte Ergänzung: § 16.1 Die <b>im Plan bezeichnete</b> öffentliche Fuss- und Velowegverbindung vom Bahn Fussweg zum Bahnhofplatz muss in einer stützenfreien Mindestbreite von <del>3.5</del> <b>dauernd</b> sichergestellt <b>und freigehalten</b> werden.</p>	<p>Seitens VCS/IGV ist der Querschnitt des Bahn Fussweges bereits heute mit 3.5 m zu gering dimensioniert und auf dem GP Areal sollte daher ein breiterer Querschnitt gesichert werden.</p> <p>Seitens SBB entspricht die Mindestbreite von 3.5 m den Normen und dem realisierten Querschnitt am Bahn Fussweg und es wäre somit unverhältnismässig einen grösseren Querschnitt zu verlangen.</p> <p>Die Verbindung wird in den Bestimmungen (§16.1) aber besser geschützt und zudem im Plan bezeichnet.</p>

\*Gemäss Beschluss des GGR vom 8.5.2006

<b>Anträge</b>	<b>Vorschlag für Änderung des GP</b>	<b>nicht berücksichtigt</b>
<p>zu § 16.2 Auch für den Zugang PU Nord sollen attraktive Mindestmasse festgelegt werden.</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung: § 16.2 Der Zugang zur Personenunterführung Nord ist auf <b>attraktive Art und Weise</b> zu gewährleisten.</p>	<p>Von der Festlegung eines Mindestmasses wird abgesehen, damit für die Gestaltung des neuen Zugangs ein genügender Spielraum offen bleibt.  Hingegen wird eine qualitative Zielsetzung in die Bestimmungen aufgenommen.</p>
<p>zu § 16.3 Vom Bahn Fussweg zum Perron 1 soll ein direkter Zugang erstellt werden und der Perron 1 soll für Velos befahrbar sein.</p>	<p>Keine Änderung</p>	<p>Aus technischen Gründen und Sicherheitsbestimmungen der SBB ist diese Forderung für Velos nicht umsetzbar. Hingegen wird auch seitens SBB ein direkter Zugang für Fussgänger angestrebt. Da die Lösung aber eine Anpassung des Relaisraum-Zugangs erfordert, wird im GP von einer verpflichtenden Bestimmung abgesehen.</p>
<p>zu § 16.3 Die Mindestbreite für die Veloverbindung entlang der 2. Etappe soll 5.0 m betragen</p>	<p>Keine Änderung</p>	<p>vgl. dazu die Begründung für die Einwendung zu § 16.1</p>
<p>zu § 17.1 Die Erschliessung der Velostation hat über befahrbare Velorampen</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung: § 17.1 Die Haupteerschliessung der Velostation hat über <b>befahrbare</b> Rampen zu erfolgen. Die Zufahrt ab Bahnhofplatz muss für jede Etappe gewährleistet sein.</p>	

<b>Anträge</b>	<b>Vorschlag für Änderung des GP</b>	<b>nicht berücksichtigt</b>
<p>zu § 17.2 Im UG ist der Durchgangsbereich auf 8.0 m zu verbreitern</p>	<p>Vereinbarte Ergänzung: § 17.2 Für die geplante direkte Veloerschliessung aus Richtung Dreieckplatz sowie für die geplante Veloquerung ist im Untergeschoss ein Durchgangsbereich von 5.5 m für die Zirkulation und Durchfahrt freizuhalten. <b>Innerhalb dieses Durchganges dürfen keinerlei Anlagen wie Möblierungen, kommerzielle Nutzungen, Billetautomaten, Werbetafeln, Treppen und Rampen erstellt werden.</b></p>	<p>Seitens VCS/IGV ist ein möglichst breiter Durchgang wichtig. Seitens SBB wird auf das Anliegen durch die konsequente Freihaltung des Durchgangsbereichs reagiert. Eine Verbreiterung auf über 5.5 m wird insbesondere aus Platzgründen abgelehnt.</p>
<p>zu § 17 Mit der ersten Etappe ist eine Fussgängerverbindung ab Perron 3 bis 9 und eine Velo-Verbindung ab Rudolfstrasse zu erstellen.</p>	<p>Keine Änderung</p>	<p>Die Veloquerung ist ein Projekt der Stadt Winterthur und nicht der SBB. Die Veloquerung befindet sich zudem ausserhalb des Perimeters. Im Gestaltungsplan sind hingegen alle Vorkehrungen für eine Realisierung getroffen.</p>

### 3 *Weiteres Vorgehen*

Sie SBB haben im September 2004 den aufgrund der Einwendungsverhandlung angepassten Gestaltungsplan freiwillig nochmals den Einwendern vorgelegt.

Der vorliegende Bericht ist Teil des Gestaltungsplandossiers.

Im Auftrag der Schweizerischen Bundesbahnen SBB

Metron Raumentwicklung AG



Beat Suter

Brugg, 15. November 2004