

Öffentlicher Gestaltungsplan  
Areal Lagerplatz

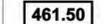
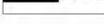
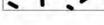
Situationsplan  
Originalmassstab 1:500

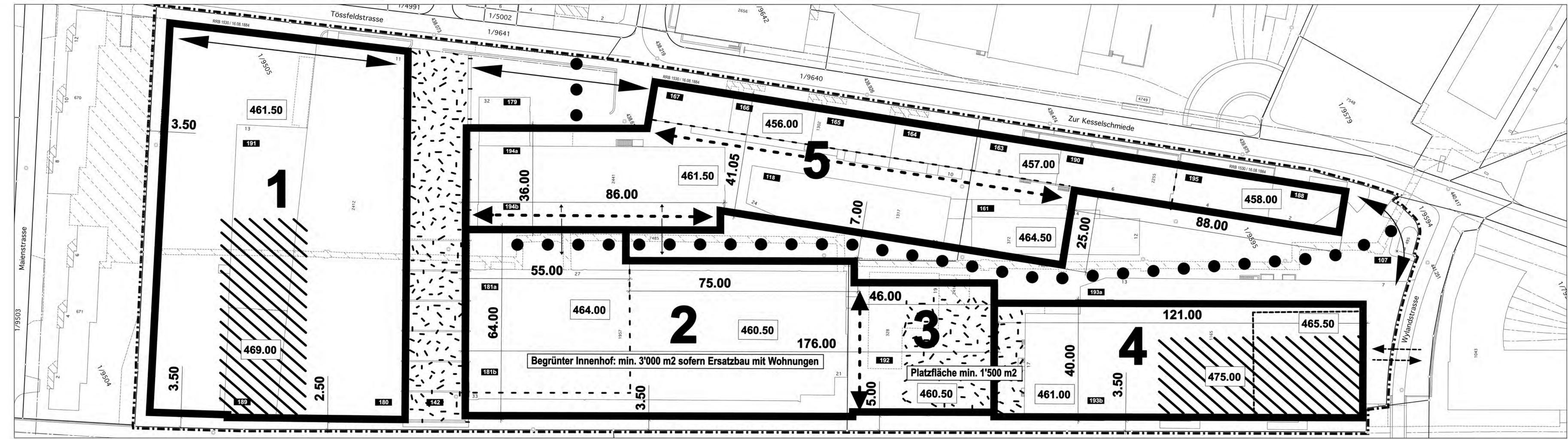
Vom Grossen Gemeinderat festgesetzt am 18. Juni 2012

Der Präsident: *[Signature]*  
Der Ratsschreiber: *[Signature]*

Von der Baudirektion genehmigt am: -7. Jan. 2013

Für die Baudirektion: *[Signature]*  
BDV Nr. 3/13

-  Geltungsbereich
-  Baufelder für Hauptgebäude
-  Bereich Aufstockung Halle 193
-  Hochhäuser zulässig
-  max. Gebäudehöhe (Kote m.ü.M.)
-  Freihaltung Zwischenräume (min. 7 Meter / Gebäudeabstand)
-  Arealzufahrten (Anordnungsspielraum)
-  Option Zufahrt Tiefgarage über Kat. Nr. 7990
-  Arealinterne Erschliessung (MIV, Anlieferung, Langsamverkehr)
-  Baufeldgrenzen / Teilbaufeldgrenze
-  Plätze



## **VERFÜGUNG**

**vom 7. Januar 2013**

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

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

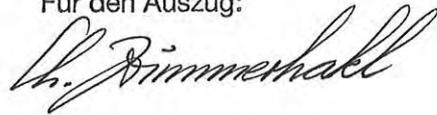
Die Baudirektion v e r f ü g t :

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

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

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

Amt für  
Raumentwicklung  
Für den Auszug:





Öffentlicher Gestaltungsplan  
Areal Lagerplatz

# Bestimmungen

Vom Grossen Gemeinderat festgesetzt am 18. Juni 2012

Der Präsident:

Der Ratschreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am: **-7. Jan. 2013**

Für die Baudirektion:

## 1. Zweck

Der Gestaltungsplan "Areal Lagerplatz" bezweckt

- die Sicherstellung der Überbauung nach den in Art. 50ff BO (Grundordnung für das Sulzer-Areal Stadtmitte) festgelegten Grundsätzen;
- die Gewährleistung eines attraktiven Freiraums;
- die Festlegung der Erschliessung (Mobilität/Verkehr, Versorgung und Entsorgung).

## 2. Bestandteile und Geltungsbereich

Bestandteile

1. Der Gestaltungsplan besteht aus diesen Bauvorschriften und dem Situationsplan 1:500.

Geltungsbereich

2. Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans ist im zugehörigen Situationsplan festgelegt.

## 3. Verhältnis zur kommunalen Bau- und Zonenordnung

Wo der Gestaltungsplan nicht anderes bestimmt, sind die Vorschriften der jeweils gültigen Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur massgebend.

## 4. Erhaltung von Gebäuden

Silhouette

1. Zum Gleiskörper hin hat die Silhouette in der Höhe gestaffelt in Erscheinung zu treten (gemäss öffentlich-rechtlichem Vertrag über die bauliche Weiterentwicklung des Sulzer-Areals Stadtmitte vom 16. September 2003).

Bestehende Gebäude

2. Gebäude die erhalten oder weitergenutzt werden und sich mit den Baufeldern des Gestaltungsplans nicht decken, können saniert, umgebaut und erweitert sowie im Rahmen der zonengemässen Nutzweise umgenutzt werden. Massvolle Erweiterungen ausserhalb der Mantellinien sind zulässig.

## 5. Neu- und Umbauten

Mantellinien und  
Gebäudehöhen

1. Neu- und Umbauten sind im Rahmen der Mantellinien und der festgelegten Gebäudehöhen zulässig. Die Mantellinien dürfen mit einzelnen technisch bedingten Aufbauten und nicht witterungsgeschützten Aussentreppen durchstossen werden. Zwischen Gebäuden im Baufeld 2 und Baufeld 5 ist ein minimaler Abstand von 7 Metern einzuhalten. Im bezeichneten Bereich darf die bestehende Halle aufgestockt werden, wobei Art. 5.3 vorbehalten bleibt.

Geschosszahlen

2. Die Geschosszahl ist innerhalb der Mantellinien frei. Beschränkungen der Gebäudehöhe aufgrund der Baulinien sind zu beachten (§ 278 f. PBG).

Hochhäuser

3. Hochhäuser sind in den bezeichneten Bereichen zulässig. Zur Sicherstellung der Qualität der Hochhäuser sind internationale Konkurrenzverfahren, nach den allgemein anerkannten Regeln, durchzuführen.

Gebäude ausserhalb der  
Baufelder

4. Zusätzliche pavillonartige, eingeschossige Hauptgebäude und offene Hallen, die der Belebung des Areals dienen, und Nebengebäude dürfen auch ausserhalb der Baufelder erstellt werden. Die überbaute Fläche darf insgesamt maximal 1'500 m<sup>2</sup> ausserhalb der Baufelder beanspruchen. Die bestehenden offenen Hallen der Gebäude 142 und 192 sind nicht anzurechnen.
5. Innerhalb des Areals darf ein Parkhaus mit einer Grundfläche von maximal 500 m<sup>2</sup> überbaute Fläche und einer maximalen Gebäudehöhe bis zur Kote 461.50 m ü. M. errichtet und betrieben werden. Die überbaute Fläche des Parkhauses ist der überbauten Fläche gemäss Art. 5.4 anzurechnen. Das Parkhaus hat sich gut in den Aussenraum und die Bebauungsstruktur einzufügen. Es ist so zu platzieren, dass es optimal erschlossen werden kann und die Platzbildung gewährleistet bleibt.
6. Das Parkhaus ist spätestens bis ein Jahr nach Betriebsaufgabe zurückzubauen.

Unterirdische Gebäude

7. Für unter dem gewachsenen Boden liegende Gebäude und Gebäudeteile sind die Baufeldbegrenzungen nicht massgebend. In den bezeichneten Platzbereichen und in den Werkleitungskorridoren sind unter dem gestalteten Boden liegende Gebäude und Gebäudeteile unzulässig. Zulässig ist eine unterirdische Verbindung zwischen Tiefgaragen unter dem Platz "Lagerplatz". Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen müssen in die Gebäude integriert werden.

## 6. Nutzung

Anrechenbare  
Geschossflächen

1. Anrechenbare Geschossflächen sind alle dem Wohnen, Arbeiten und sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen unter Einschluss der zugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume sowie gewerblich genutzte Lagerflächen samt inneren Trennwänden.

Gesamtnutzfläche

2. Es sind maximal folgende anrechenbaren Geschossflächen zulässig:

Baufeld	anrechenbare Geschossflächen
1	26'600 m <sup>2</sup>
2	21'600 m <sup>2</sup>
3	7'000 m <sup>2</sup>
4	15'000 m <sup>2</sup>
5	22'500 m <sup>2</sup>
Total	max. 92'700 m <sup>2</sup>

Nutzungstransfers

3. Die anrechenbaren Geschossflächen dürfen zwischen den Baufeldern verschoben werden, die Gesamtfläche von 92'700 m<sup>2</sup> darf dabei jedoch nicht überschritten werden. Durch Nutzungstransfers darf die zulässige Geschossfläche eines Baufeldes um maximal 10% erhöht werden. Diese Beschränkung entfällt, wenn in einem Baufeld Hochhäuser entstehen. Im Baufeld 5 darf die Geschossfläche nicht durch Nutzungstransfers erhöht werden.

Besondere Nutzungen

4. Der maximale Wohnanteil beträgt 35%.
5. Die publikumsorientierten Nutzungen sind in der Regel in den Erdgeschossen anzuordnen.

## 7. Umgebung

Freiräume

1. Die Freiräume sind wichtige identifikationsstiftende Elemente. Sie müssen eine gute gestalterische Qualität aufweisen und den verschiedenen Nutzungsansprüchen, insbesondere des Fuss- und Radverkehrs, gerecht werden.

Plätze

2. In den Baufeldern 3 und/oder 4 ist ein Platz "Lagerplatz" von min. 1'500 m<sup>2</sup> zu schaffen. Dieser muss die gesamte Baufeldtiefe umfassen. Der Durchblick von der internen Erschliessungsachse zum Gleisfeld muss gewährleistet sein.

- |               |  |
|---------------|--|
| Innenhof      | <ol style="list-style-type: none"><li>3. Der bezeichnete Bereich östlich des Baufeldes 1 "Forum" ist als verkehrsfreier Platz, ausgenommen Notzufahrt und Anlieferung, herzurichten. Eine Platzüberdachung ist zulässig. Die Kranbahn ist zu erhalten.</li><li>4. Die Plätze sind nutzungs offen zu gestalten. Die Anordnung von mobilen Velo-Abstellplätzen ist zulässig.</li><li>5. Sofern im Bau Feld 2 ein Ersatzneubau mit Wohnnutzung erfolgt, ist ein begrünter Innenhof von min. 3'000 m<sup>2</sup> zu erstellen.</li></ol> |
| Dachbegrünung | <ol style="list-style-type: none"><li>6. Flachdächer oder flach geneigte Steildächer sind extensiv zu begrünen, soweit sie nicht begehbar sind oder der Nutzung der Sonnenenergie dienen.</li></ol>  |

## 8. Gestaltung

- |               |  |
|---------------|--|
| Anforderungen | <p>Die Überbauung hat den Anforderungen gemäss § 71 PBG zu entsprechen. Bauten haben sich am industriellen Charakter zu orientieren.</p> |
|---------------|--|

## 9. Verkehrserschliessung

- |                        |   |
|------------------------|---|
| Fuss- und Radwege      | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die arealinternen Erschliessungsstiche und die Verbindung über den Platz "Forum" zur Tössfeldstrasse sind als öffentlich zugängliche Fuss- und Radwegverbindungen anzulegen.</li></ol>   |
| Velo-Abstellplätze     | <ol style="list-style-type: none"><li>2. Für die Bemessung der minimalen Anzahl Velo-Abstellplätze ist die Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen der Baudirektion Kanton Zürich vom Oktober 1997 massgebend. Für Beschäftigte und Bewohner sind die Velo-Abstellplätze bei Neubauten und Ersatzbauten in den Gebäuden, in der Regel im Erdgeschoss, anzuordnen. Abstellplätze im Freiraum sind gedeckt und mit Abschliessvorrichtungen zu errichten. Sie sind nahe der Gebäudezugänge anzuordnen und müssen sich in das Freiraumkonzept integrieren.</li></ol> |
| Erschliessungsstrassen | <ol style="list-style-type: none"><li>3. Das Areal ist über den Strassenbügel Pionierstrasse - Zur Kesselschmiede - Jägerstrasse sowie über die Tössfeldstrasse erschlossen.</li></ol>  |

- Arealinterne Erschliessung
4. Die Erschliessung des Areals für den Privatverkehr (MIV) hat über die im Situationsplan schematisch dargestellten Erschliessungsstiche mit den Anschlüsse an die Strasse "Zur Kesselschmiede" zu erfolgen. Die Breite beträgt mindestens 6 Meter. Die Zu- und Wegfahrt zum und vom Bau-  
feld 1 über die Tössfeldstrasse ist zulässig. Die Erschlies-  
sung des Baufeldes 4 kann wahlweise auch über das  
Grundstück Kat. Nr. 1/7990 mittels einer Unterquerung der  
Wylandstrasse erfolgen.
- Motorrad-Abstellplätze
5. Für Motorräder sind ausreichend Abstellplätze bereitzustel-  
len. Die Anzahl darf 10% der für Personenwagen minimal  
erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.
- Auto-Abstellplätze
6. Der Grenzbedarf der Abstellplätze berechnet sich nach der  
Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kom-  
munalen Erlassen der Baudirektion Kanton Zürich vom  
Oktober 1997.
7. Bis zur Erreichung von 200 Parkplätzen, dürfen maximal  
die Minimalwerte (minimaler Pflichtbedarf) der für die zum  
Zeitpunkt der Erstellung der Parkplätze geltenden Güte-  
klasse erstellt werden. Übersteigt die Parkplatzzahl 200  
dürfen maximal die Hälfte der Minimalwerte erstellt werden.  
Massgebend für die Berechnung in diesem Fall ist die Ge-  
samtzahl der Abstellplätze, minimal sind jedoch 200 Ab-  
stellplätze zulässig.
8. Im Gestaltungsplanbereich dürfen gesamthaft maximal 350  
Abstellplätze erstellt werden.
9. Auf dem Areal sind genügend Parkplätze für das Car-  
Sharing zur Verfügung zu stellen.
10. Der Zeitpunkt der Errichtung und die Dimensionierung von  
neuen unterirdischen Parkieranlagen sind freigestellt.  
In Betrieb genommen werden dürfen die neuen Auto-Ab-  
stellplätze aber nur in dem Umfang, wie parkplatzberech-  
tigte Nutzungen realisiert sind. Mit der Bewilligung einer  
neuen Parkieranlage ist die Zahl der zulässigen Park-  
plätze für das gesamte Areal zu ermitteln und umzusetzen.  
Im gesamten Gestaltungsplanperimeter darf die jeweils zu-  
lässige Auto-Abstellplatzzahl um maximal 50 Plätze über-  
oder unterschritten werden, die Gesamtzahl von 350 Auto-  
Abstellplätzen darf jedoch nicht überschritten werden. Der  
Gebrauch von überzähligen neuen Parkplätzen zu Parkie-  
rungszwecken ist durch bauliche Massnahmen zu ver-  
hindern.
11. Neu erstellte Auto-Abstellplätze sind mit Ausnahme von  
einzelnen Abstellplätzen für Behinderte und Car-Sharing  
unterirdisch oder in Gebäuden als Sammelparkierungs-  
anlagen anzuordnen.

- Bewirtschaftung der Auto-  
Abstellplätze
- Mobilitätskonzept
- Fahrtenmodell
12. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Parkierungsanlagen sind alle baulichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für eine Ausfahrtsdosierung zu treffen.
  13. Im ganzen Geltungsbereich des Gestaltungsplans dürfen weder für Bewohner noch für Beschäftigte und Kunden unentgeltlich Auto-Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Für die Bewirtschaftung müssen mindestens kostendeckende und ortsübliche Ansätze festgelegt werden.
  14. Es ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen, das mindestens die folgenden Inhalte umfasst:
    - Ziele
    - Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot und erwarteter Parkplatz-Nachfrage
    - Parkplatzbewirtschaftung
    - Information/Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs
    - Nachfragegerechtes Car-Sharing-Angebot
    - Monitoring
    - Massnahmen, sofern die Ziele mit dem Mobilitätskonzept nicht erreicht werden
  15. Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben, spätestens aber ein Jahr nach Rechtskraft des Gestaltungsplans, der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen. Bei wesentlichen Änderungen ist es anzupassen.
  16. Es kann ein Fahrtenmodell vereinbart und gesichert werden. Von den Bestimmungen zu den Auto-Abstellplätzen darf abgewichen werden, soweit mit der Fahrtenlimite gewährleistet ist, dass die Anforderungen einer nachhaltigen, energieeffizienten Erschliessung erfüllt bleiben und die Strassenkapazitäten nicht negativ beeinflusst werden.

## 10. Versorgung und Entsorgung

- Werkleitungen
- Wärmeversorgung
1. Die Durchleitungsrechte für die erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen werden der Stadt Winterthur unentgeltlich eingeräumt.
  2. Für beheizte Gebäude besteht eine Anschlusspflicht an den öffentlichen Wärmeverbund. Solange der bestehende Wärmeverbund mit fossilen Energieträgern betrieben wird, sind dezentrale Ergänzungen mit thermischen Solaranlagen zulässig.

Stromerzeugung

3. Fotovoltaische Anlagen sind zulässig.

Entwässerung

4. Der Stadtentwässerung Winterthur ist spätestens bis 2 Jahre nach Rechtskraft dieses Gestaltungsplanes ein Entwässerungskonzept für das gesamte Areal einzureichen. Grundlage bildet das öffentliche Kanalnetz gemäss dem Entwässerungskonzept des GEP 2003. Bei den künftigen Bauvorhaben wird die Stadtentwässerung die komplette Erneuerung der dazugehörigen Liegenschaftenentwässerung und die Anpassung ans das Entwässerungskonzept verlangen. Ferner sind der hydraulische und bauliche Zustand sowie die Dichtheit der privaten Sammelkanäle zu überprüfen und gegebenenfalls die entsprechenden Massnahmen zu ergreifen (Ersatz, Sanierung).

## 11. Umwelt

Energie

1. Bei Neubauten sind mindestens die Anforderungen gemäss dem Standard Minergie®-P (aktuelle Ausgabe) zu erfüllen.
2. Bei bestehenden Gebäuden sowie Anbauten und Aufstockungen gelten die gesetzlichen Anforderungen. Die Etappierung der wärmedämmtechnischen Gebäudesanierung und Abweichungen davon sind abhängig von der Eingriffsintensität sowie Sanierungsart und sind jeweils gebäude-spezifisch im Baubewilligungsverfahren festzulegen.

Lärmschutz

3. Gegen die Bahnlinie hin, ist eine geschlossene Überbauung oder ein durchgehender baulicher Lärmschutz (Kote Oberkante min. 442.00 m ü. m.) zwingend. Die Sichtbezüge gemäss Art. 7.2 müssen gewahrt bleiben.
4. In den Baufeldern 1, 2, 3 und 4 dürfen an der Fassade zur Bahnlinie hin keine Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume angeordnet werden. Bei den seitlichen Lüftungsfenstern und bei Attikageschossen sowie bei den restlichen relevanten Empfangspunkten sind die zusätzlichen Massnahmen im Baubewilligungsverfahren festzulegen. Die Fläche von lärmabgewandten Lüftungsfenster muss mindestens 5% der Bodenfläche betragen.
5. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III der Lärmschutzverordnung ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Bei Wohnungen sind bei mindestens einem lärmempfindlichen Wohnraum die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II einzuhalten.

## Störfallvorsorge

6. Innerhalb eines Bereiches von 50 Meter ab der Gleisachse des arealnächsten Bahngleises sind bei Neubauten geeignete Massnahmen zur Störfallvorsorge umzusetzen, soweit diese wirtschaftlich und technisch verhältnismässig sind. Die Anforderungen gemäss Art. 8 sind zu erfüllen.

## Übergangslösungen

### 12. Etappierung

1. Bei etappenweiser Umnutzung und Zwischennutzungen der einzelnen Baufelder kann der Stadtrat unter sichernden Nebenbestimmungen den jeweiligen Verhältnissen angepasste Übergangslösungen bewilligen.
2. Das Freiraumkonzept ist entsprechend dem Fortschritt der baulichen Umnutzung umzusetzen, wobei dem Freiraum und dem Abbau der oberirdischen Abstellplätze gegenüber der baulichen Umnutzung eine Vorrangstellung zukommt. Die gemäss Berechnung nach Art. 9.6 überzähligen, bestehenden Abstellplätze sind ebenfalls etappenweise aufzuheben.

## Inkrafttreten

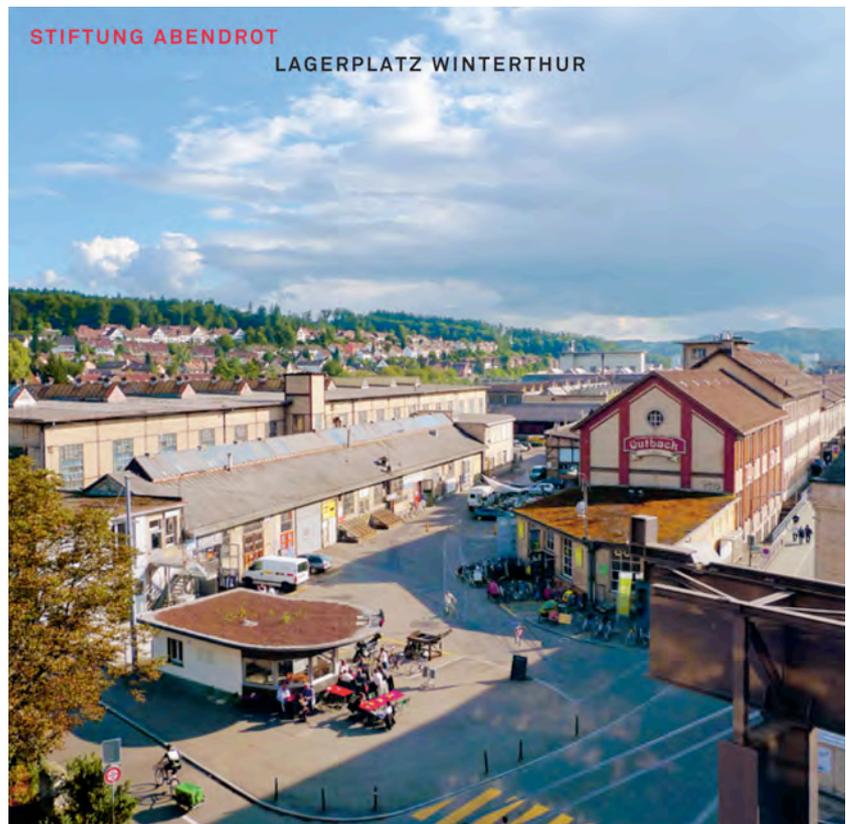
### 13. Schlussbestimmungen

Der Gestaltungsplan "Areal Lagerplatz" tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung in Kraft.

## Gestaltungsplan Areal Lagerplatz

# Erläuterungen

gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG



- Auftraggeber
- Stiftung Abendrot
- Begleitung
- Barbara Buser, Stiftung Abendrot
  - Michael Hauser, Stadtbaumeister Winterthur
  - Eric Honegger, Stiftung Abendrot
  - Klara Kläusler, Stiftung Abendrot
  - Dr. Fridolin Störi, Leiter Baupolizeiamt
  - Mark Würth, Leiter Stadtentwicklung
- Bearbeitung
- Stadt Winterthur:  
Nicolas Perrez, Amt für Städtebau  
Raffael Noesberger, Amt für Städtebau
  - Boesch Architekten GmbH:  
Elisabeth Boesch
  - Schneider Studer Primas GmbH:  
Franziska Schneider
  - Suter • von Känel • Wild • AG:  
Reto Wild

## Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Ziele	4
1.2 Nutzungsplanung	4
2. Grundlagen	5
3. Entwicklungsprozess	6
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	11
4.1 Zweck (Art. 1)	11
4.2 Bestandteile / Geltungsbereich (Art. 2)	11
4.3 Verhältnis zur kommunalen Bau- und Zonenordnung (Art. 3)	11
4.4 Erhaltung von Gebäuden (Art. 4)	12
4.5 Neu- und Umbauten (Art. 5)	12
4.6 Nutzung (Art. 6)	15
4.7 Umgebung (Art. 7)	16
4.8 Gestaltung (Art. 8)	16
4.9 Verkehrserschliessung (Art. 9)	17
4.10 Versorgung und Entsorgung (Art. 10)	22
4.11 Umwelt (Art. 11)	23
4.12 Etappierung (Art. 12)	26
5. Auswirkungen	27

# 1. Einleitung

## 1.1 Ziele

Im Rahmen der Umnutzung der Sulzerareale Stadtmitte wird angestrebt, dass sich das Areal Lagerplatz als Teil eines urbanen, bahnhofnahen Mischquartiers entwickeln kann. Von besonderer Bedeutung ist die Anordnung der Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen, Verkauf, Freizeit und Sport, Wohnungen usw.) und die Einbindung der Option ZHAW ins Gesamtgefüge. Es sollen Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie Wohnungen mit grosser Attraktivität geschaffen werden können. Es sind nutzungsflexible Erdgeschosse (Verkaufsflächen, Dienstleistungen, Gastronomie, Wohnateliers, Werkstätten usw.) vorzusehen.

Das städtebauliche Konzept wird aus dem Bestand heraus entwickelt und erlaubt ein schrittweises Umsetzen und Vorschreiten im Transformationsprozess.

Mit der Umzonung und dem Gestaltungsplan wird das Areal entsprechend den Zielsetzungen überbaubar.

## 1.2 Nutzungsplanung

### Bau- und Zonenordnung

Das Areal Lagerplatz liegt in der Zentrumszone Z5. Die für die Öffentlichkeit relevanten Eckwerte werden in der Bau- und Zonenordnung (BZO) durch den Grossen Gemeinderat festgelegt. Die Grundeigentümer erarbeiten arealweise Gestaltungspläne aus. Damit wird das planungsrechtliche Grundmuster für das Sulzerareal Stadtmitte (Zentrumszonen mit Gestaltungsplänen) weitergeführt.

### Verfahren Gestaltungsplan

Der öffentliche Gestaltungsplan, bestehend aus Situationsplan und Bestimmungen, wird während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Der Gestaltungsplan wird durch den Grossen Gemeinderat festgesetzt und öffentlich publiziert (30-tägige Rekursfrist). Danach wird er durch die Baudirektion genehmigt.

## 2. Grundlagen

Kantonaler Richtplan  
(31. Januar 1995)

Das Sulzer-Areal Stadtmitte liegt gemäss kantonalem Richtplan in einem Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung. In dieser sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage soll eine urbane Mischnutzung mit hoher Dichte realisiert werden.

Kommunaler Richtplan  
(6. / 27. April 1998)

Im kommunalen Richtplan sind keine Anlagen eingetragen, die das Areal Lagerplatz direkt betreffen. Die Festlegung "Gleisanschluss" ist bei Gelegenheit aus dem Richtplan zu streichen (separate Revisionsvorlage kommunaler Richtplan an den Grossen Gemeinderat).

Öffentlich-rechtlicher  
Vertrag über die bauliche  
Weiterentwicklung des  
Sulzer-Areals Stadtmitte,  
Winterthur  
(16. September 2003)

Zwischen der Stadt, dem Kanton, den Heimatschutzverbänden und den Grundeigentümerinnen wurde am 16. September 2003 ein Vertrag über die bauliche Weiterentwicklung des Sulzer-Areals Stadtmitte (Schutzvertrag) unterzeichnet. Basis des Vertrages bildet der Schlussbericht der Arbeitsgruppe "Erhaltung Sulzer-Areal Stadtmitte".

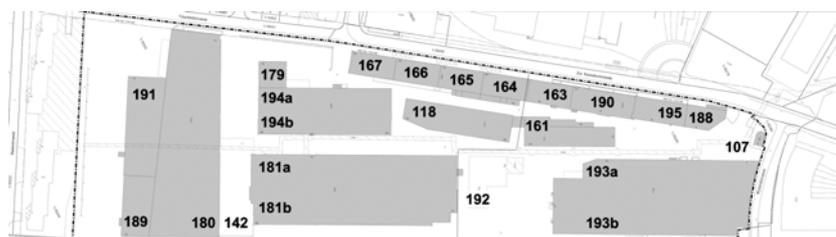
Gemäss dem öffentlich-rechtlichen Vertrag sind im Areal Lagerplatz keine Schutzobjekte bezeichnet. In der Ziffer 3.6 ist zum Lagerplatz-Areal aber Folgendes umschrieben:

---

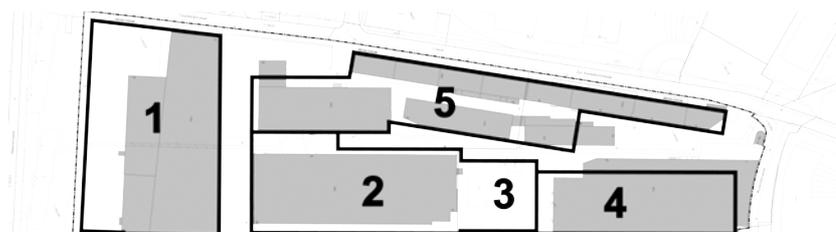
Auf dem Lagerplatz-Areal gilt für den in der Zentrumszone Z7 gelegenen Teil Gestaltungsplanpflicht. Entlang des SBB-Areals sind im Rahmen des noch zu erarbeitenden Gestaltungsplans Bauten unter Übernahme der bestehenden Volumen zu erstellen. Dies gilt auch für den in der Industriezone I2 gelegenen Teil des Areals.

---

Gebäudenummerierung



Baufelder gemäss  
Situationsplan



### 3. Entwicklungsprozess

#### Konkurrenzverfahren 2008 (Testplanung)

Die Stadt Winterthur und die vormaligen Grundeigentümer (Sulzer Immobilien AG und Die Post) führten eine Testplanung für eine Entwicklungsstrategie im Areal Lagerplatz durch. Es war ein umfassendes Gesamtkonzept für das Areal Lagerplatz aufzuzeigen. Innerhalb des Areals Lagerplatz war im Rahmen des Gesamtkonzeptes die Möglichkeit der Erweiterung der Zürcher Hochschule Winterthur (ZHAW) nachzuweisen.

#### Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium der Testplanung bestand aus folgenden Fachpersonen:

Stadt Winterthur: Ernst Wohlwend, Stadtpräsident

Die Post: Manfred Jakob, Leiter Projektmanagement  
Alex von Teufenstein, dipl. Architekt ETH

Sulzer Immobilien AG: Martin Schmidli, Geschäftsführer  
Walter Muhmenthaler, dipl. Architekt ETH

Kanton Zürich: Christoph Hänssler, Baudirektion

Fachleute: Martin Spühler, dipl. Architekt BSA/SIA  
Beat Jordi, dipl. Architekt BSA/SIA  
Guido Hager, dipl. Landschaftsarch. BSLA

Experten  
Stadt Winterthur: Reto Bieli, Denkmalpflege  
Michael Hauser, Stadtbaumeister  
Dr. Fridolin Störi, Leiter Baupolizeiamt  
Mark Würth, Stadtentwicklung

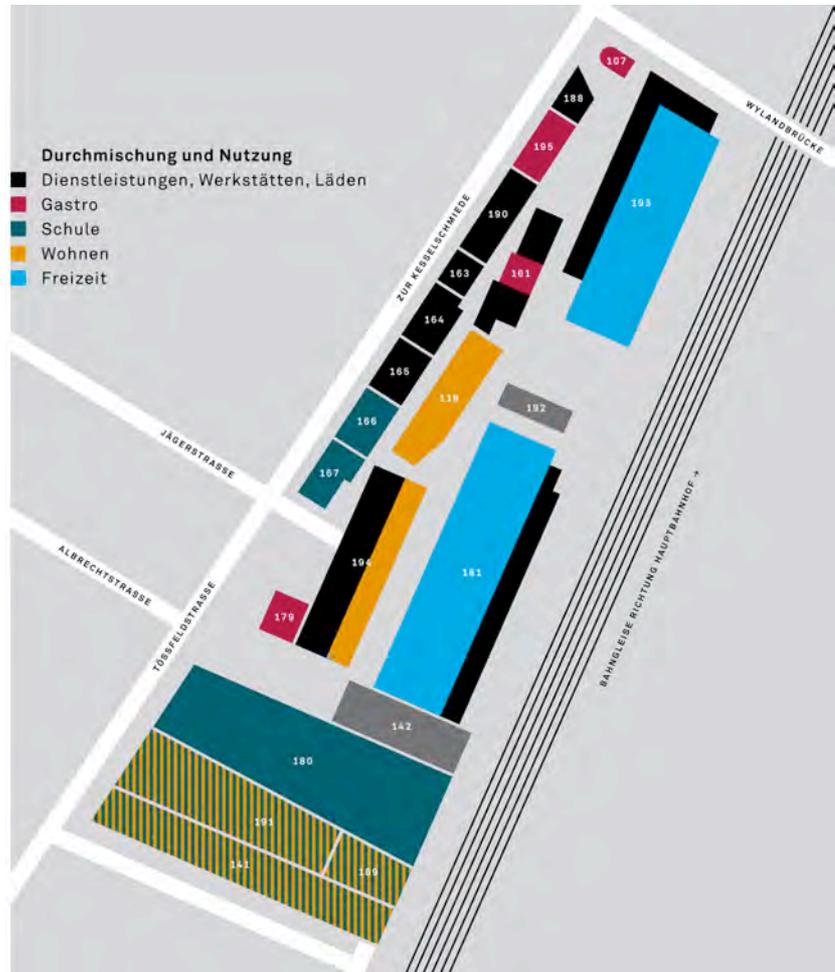
#### Städtebauliches Konzept 2009

Im Anschluss an die Testplanung erfolgte die Vertiefung des Konzeptes in Zusammenarbeit mit Boesch Architekten GmbH. Das aus der Testplanung resultierende städtebauliche Konzept ist in einem eigenständigen Dokument beschrieben.



Nutzungskonzept  
Stiftung Abendrot

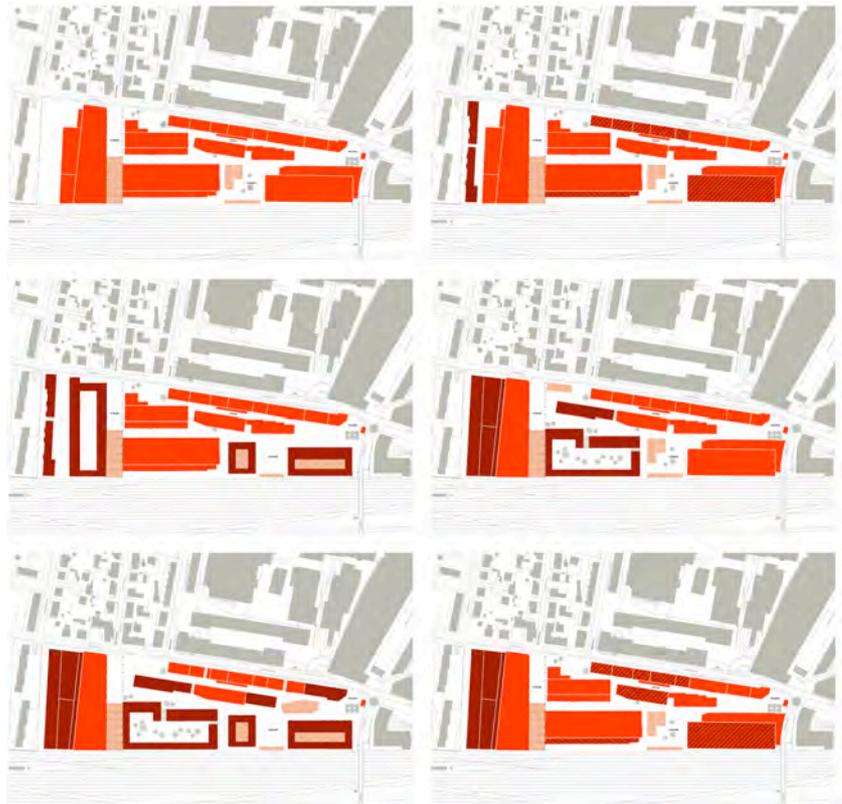
Die neue Eigentümerin Stiftung Abendrot hat im Rahmen einer Zukunftskonferenz für den Zeithorizont bis 2020 ein Nutzungskonzept für das Areal erstellt. Es sieht vorläufig keine Abbrüche vor und geht neben der Bebauung und Nutzung auch auf den Betrieb des Areals ein.



## Städtebauliches Konzept 2010

Als Reaktion auf das Nutzungskonzept und die veränderten Rahmenbedingungen durch den Eigentümerinnenwechsel hat die Boesch Architekten GmbH das städtebauliche Konzept angepasst und auf die neuen Bedürfnisse ausgerichtet. Insbesondere legt es die verschiedenen Entwicklungsstände und -szenarien dar.

## Bebauungskonzept

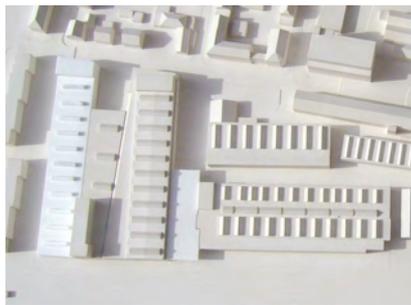


## Projektentwicklungen

Auf der Basis des Gesamtkonzeptes ist die Grundeigentümerin zwischenzeitlich für einzelne Bereiche am Entwickeln von Projekten.

### Baufeld 1

Im Baufeld 1 sind Neubauten mit Gewerbe- und / oder Wohnnutzung möglich. Die Möglichkeit der geschlossenen Bauweise entlang der Bahngleise ist vor allem für Wohnnutzungen von Vorteil (Lärmbelastung). Bebauungsbeispiele:



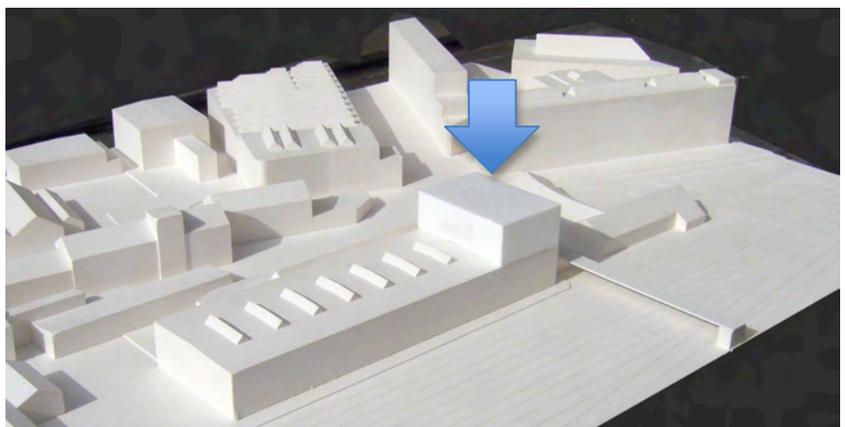
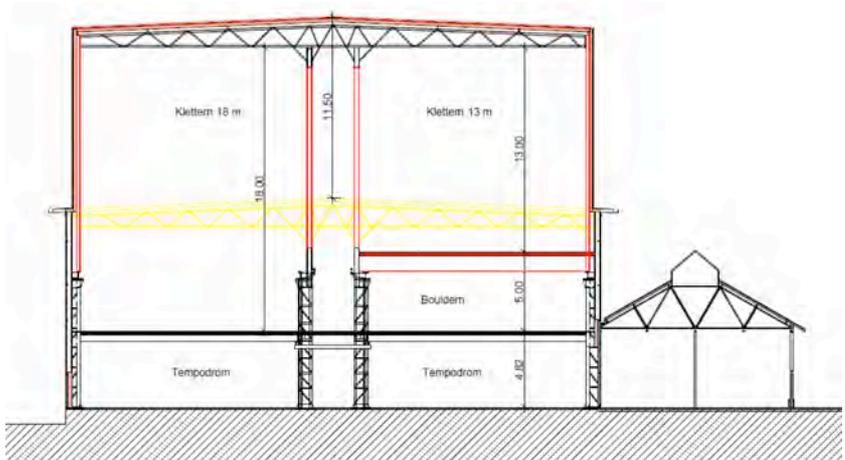
Gewerbehalle oder Schulnutzung



Gewerbehalle / Schulnutzung mit Wohnen oder Wohnhof mit z.B. Wohnteliers im Erdgeschoss

### Baufeld 4

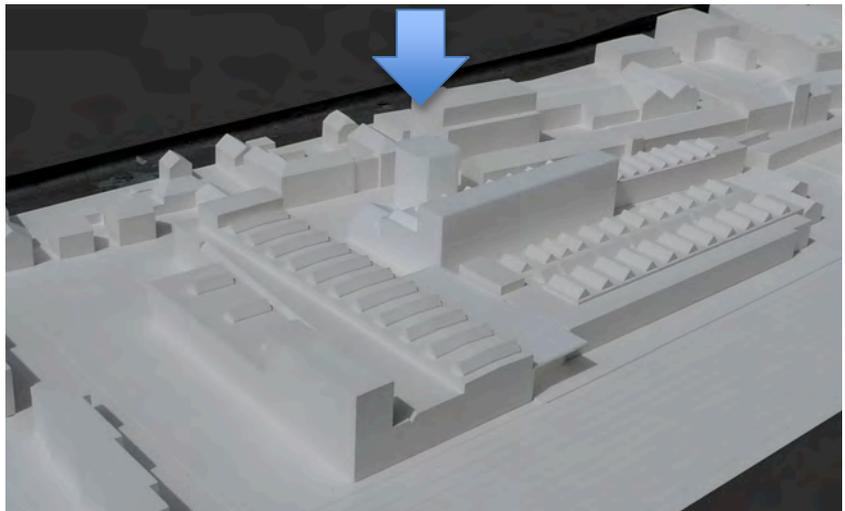
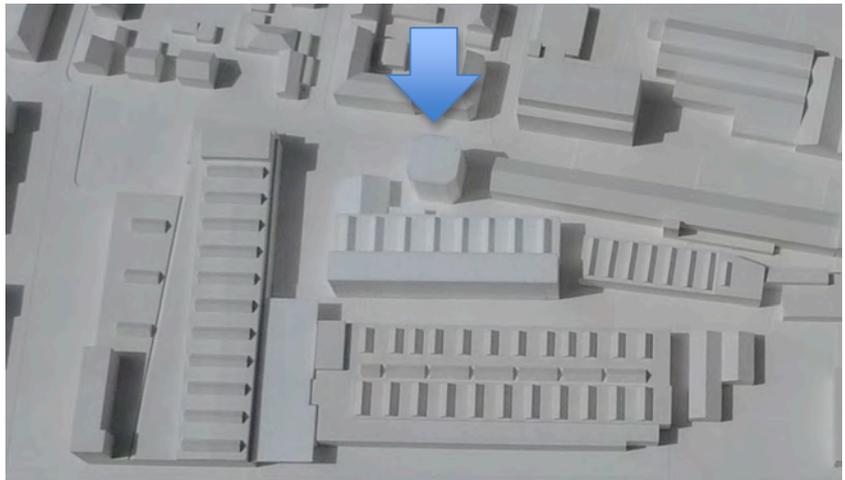
Im Baufeld 4 ist eine Aufstockung auf rund 25 Meter vorgesehen.



Parkhaus

Im Areal kann eine oberirdische Parkieranlage erstellt werden. Durch diese Anlage kann das Areal weitgehend verkehrsfrei gemacht werden. Geprüft wurden verschiedene Lösungen. Am geeignetsten erscheint der Standort im Bereich des Baufeldes 5 (Halle 194). Die maximale Höhenkote beträgt 461.50 m.ü.M, d.h. die gleiche Höhe wie im angrenzenden Baufeld.

Parkierananlage, Halle 194 mit  
Aufstockung (Wohnen)



## 4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Gestaltungsplan  
(Sondernutzungsplan)

Wie in der BZO gefordert, wird für das Areal Lagerplatz ein Gestaltungsplan aufgestellt. Das städtebauliche Konzept Boesch Architekten GmbH, das dem Gestaltungsplan zugrunde liegt, dient der Wegleitung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

### 4.1 Zweck (Art. 1)

Der Zweckartikel orientiert sich am entsprechenden Zonenzweck, welcher in der Bauordnung der Stadt Winterthur in Artikel 50 umschrieben ist.

### 4.2 Bestandteile / Geltungsbereich (Art. 2)

Bestandteile

Der Gestaltungsplan besteht aus den Bestimmungen und dem Situationsplan 1:500.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist bereits im Zonenplan festgelegt und wird im Situationsplan parzellenscharf definiert. Er umfasst den im Ergänzungsplan Sulzer Stadtmitte bezeichneten Bereich Areal Lagerplatz (Parzellen Kat. Nr. 1/9505 und 1/9595).

### 4.3 Verhältnis zur kommunalen Bau- und Zonenordnung (Art. 3)

Die baurechtliche Grundordnung für das Sulzerareal Stadtmitte vom 3. Oktober 2000 (erstmalige Genehmigung durch den Regierungsrat am 16. März 1994 mit RRB 762/1994) resp. die übrigen Bestimmungen der jeweils gültigen Bauordnung bilden die Basis des Gestaltungsplans. In den Bestimmungen werden in erster Linie Präzisierungen resp. Abweichungen dieser Bestimmungen festgelegt.

## 4.4 Erhaltung von Gebäuden (Art. 4)

### Arealcharakteristik

Die Testplanung hat aufgezeigt, dass durch Übernahme der Fussabdrücke und der Prinzipien der Volumenverteilung im Areal räumlich, strukturell und thematisch an die industrielle Vergangenheit angeknüpft werden kann und die industrielle Tradition gewahrt bleibt. Insbesondere ist auch der Silhouette zum Gleiskörper hin Beachtung zu schenken. Neben der horizontalen Staffelung (Gebäudezwischenräume) ist auch eine vertikale Staffelung vorzunehmen.

### Bestehende Gebäude

Das Areal hat keinen definierten Endzustand sondern es entwickelt sich in flexiblen Schritten aus dem Bestand heraus. Aus diesem Grund ist es auch möglich, unterschiedlich viele Gebäude bestehen zu lassen, sie umzunutzen, umzubauen oder allenfalls zu ersetzen. Eine Pflicht zur Erhaltung von Bauten wird aber aufgrund des Schutzvertrages, der explizit auf eine Festlegung von Schutzobjekten im Areal Lagerplatz verzichtet, nicht festgelegt.

Es werden Umnutzungen und Umbauten der bestehenden Bauten zugelassen. Die Neubaubereiche sind auf die heutigen Bebauungen abgestimmt, sodass Bestandesbauten bis zur Neubebauung des Baubereiches bestehen bleiben und weiter genutzt werden können.

## 4.5 Neu- und Umbauten (Art. 5)

### Grundmasse

Die Grundmasse, zum Teil in Art. 46 und 53a Abs. 1 BZO festgelegt, werden für jedes im Situationsplan näher definierte Bau-  
feld separat festgelegt. Insgesamt wird auf dem Areal eine Dichte von 200% nicht überschritten.

### Mantellinien (Baufelder)

Durch die Baufelder wird die aus der Testplanung resultierte städtebauliche Struktur gesichert. Die Abmessungen der Bau-  
felder orientieren sich am städtebaulichen Entwicklungskonzept der Testplanung. Gleichzeitig wird mit der Festlegung der Bau-  
felder der Freiraum definiert.

Gegenüber Nachbargrundstücken ist § 270 Abs. 2 PBG zu beachten. Diese primär aus wohngygienischen Gründen festgelegte Bestimmung gilt aber nicht gegenüber dem – nicht überbaubaren – Bahngrundstück. Die Baufelder stehen hinter der Baubegrenzungslinie (3.50 Meter ab Grundstücksgrenze zur SBB).

Zwischen den Baufeldern 2 und 5 und den Baufeldern 2 und 3 ist ein minimaler Gebäudeabstand von 7 Metern einzuhalten.

Bebauungsspielraum

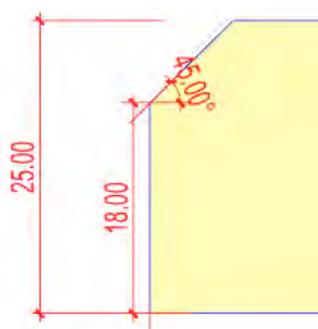
Die Abgrenzungen der Baufelder, der Gebäudehöhen und der Innenhoffläche wurden so gewählt, dass für die Projektierung ein angemessener Spielraum besteht (§ 83 Abs. 2 PBG).

Hauptgebäude

Die Hauptgebäude dürfen nur innerhalb der Mantellinien erstellt werden. Die Begrenzungslinien der Baufelder dürfen durch Vorsprünge im Rahmen von § 260 Abs. 3 PBG nicht überschritten werden. Bei Abweichungen ist im Rahmen von § 220 PBG die Erteilung einer Ausnahmegewilligung möglich. Die bestehende Halle 193 darf im Rahmen im bezeichneten Bereich auf die Kote 465.50 m ü. M. aufgestockt werden. Im Rahmen von Art. 5.3 darf bis zur Kote 475.00 m ü. M. gebaut werden.

Gebäudehöhen und  
Geschosszahlen

Massgebend für die volumetrische Erscheinung des Areals sind die Gesamthöhen, welche mit dem Gestaltungsplan differenziert festgelegt werden. Auf eine Festlegung von Geschosszahlen kann verzichtet werden. Die Baulinie entlang der Tössfeldstrasse verpflichtet zu einer volumetrischen Staffelung im Baufeld 1. Diese Rückversetzung ermöglicht die Rücksichtnahme auf Wohnbauten entlang der Tössfeldstrasse. Die Beschränkung der Gebäudehöhen in Zusammenhang mit den Baulinien (§ 278 ff. PBG) ist demzufolge einzuhalten, dies gilt jedoch nicht gegenüber den Geleiseanlagen.



Schemaschnitt  
(zulässige Gebäudehöhen)

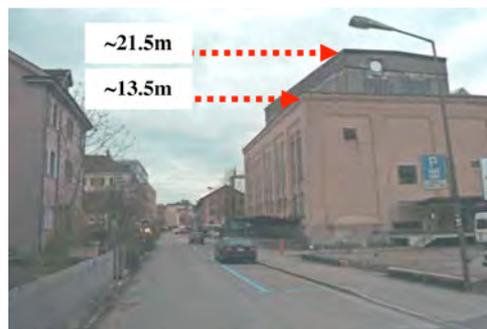


Foto Tössfeldstrasse, Baufeld 1  
(Bestand)

## Hochhäuser

In den Baufeldern 1 und 4 sind Gebäude mit einer Gebäudehöhe über 25 Meter in den im Situationsplan bezeichneten Bereichen zugelassen. In der Testplanung wird dargelegt, dass nur in diesen Bereichen Hochhäuser städtebaulich vertretbar sind. In den Hochhausbereichen sind im Situationsplan entsprechende Höhenkoten eingetragen.

Zugunsten einer überdurchschnittlichen Qualität der Hochhäuser sind Konkurrenzverfahren nach sia-Norm 142 (z.B. Projektwettbewerb) vorgeschrieben. Sie sichern ein Projekt, das als Lösung der gestellten Aufgabe überzeugt und so für eine hochstehende städtebauliche Qualität des Areals bürgt. Für Gebäude bis 25 Meter Gebäudehöhe in den Hochhausbereichen sind keine Konkurrenzverfahren erforderlich.

Gemäss § 284 Abs. 4 PBG darf die Nachbarschaft durch Schattenwurf nicht wesentlich beeinträchtigt werden (vgl. § 30 ABV). Der Schattenwurf ist deshalb innerhalb des Konkurrenzverfahrens resp. des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen.

## Gebäude ausserhalb der Baufelder

Neben Besonderen Gebäuden (§ 273 PBG: nicht für den dauernden Aufenthalt bestimmte Kleinbauten) dürfen zur Belegung des Areals pavillonartige eingeschossige Hauptgebäude ausserhalb der Baufelder gemäss dem wegleitenden städtebaulichen Konzept erstellt werden. Die Grundfläche (überbaute Fläche nach § 256 PBG) dieser speziellen Bauten wird begrenzt, damit die Offenheit der Freiräume gewährleistet bleibt. Die beiden bestehenden offenen Hallen können erhalten bleiben.

Die Geschossfläche dieser Gebäude muss nicht an die Geschossfläche gemäss Tabelle "Grundmasse" angerechnet werden, da diese das Areal belebenden Gebäude speziell gefördert werden sollen. Eine Begrenzung ergibt sich durch die Beschränkung der zulässigen Grundfläche dieser Bauten.

## Unterirdische Gebäude

Unterirdische Gebäude, namentlich Tiefgaragen, dürfen grundsätzlich auf der gesamten Grundstücksfläche erstellt werden. Ausgenommen bleiben der Baulinienbereich entlang der Tössfeldstrasse und der Strasse "Zur Kesselschmiede" sowie die Freiraumbereiche auf denen Bäume gepflanzt werden sowie die Werkleitungskorridore.

Zur Erreichung einer hohen Aussenraumqualität sind die Ein- und Ausfahrten in der Regel innerhalb der Gebäudevolumen anzulegen.

## 4.6 Nutzung (Art. 6)

### Anrechenbare Geschossflächen

Die zulässige Ausnützungsziffer ist in Art. 46 BZO pro Gestaltungsplanbereich definiert. Die maximale Geschossfläche auf dem Areal Lagerplatz wird wie in den Gestaltungsplänen im Sulzerareal Zürcherstrasse 1-3 über die gesamte, zulässige anrechenbare Geschossfläche geregelt, welche in Anlehnung an § 255 PBG definiert wurde. Sie ist den einzelnen Baufeldern zugeordnet. Anrechenbar sind nur Gebäude in den Baufeldern 1 bis 5. Gebäude ausserhalb der Baufelder werden separat behandelt. Die vorgeschlagene Geschossfläche innerhalb der Baufelder entspricht einer Ausnützungsziffer von 200% (bei der Grundstücksfläche des Areal Lagerplatz von 46'361 m<sup>2</sup> ergibt sich eine Geschossfläche von maximal 92'722 m<sup>2</sup>). Die maximal zulässige Geschossfläche wird abgerundet. Die Geschoss- und Grundfläche für Gebäude ausserhalb der Baufelder darf maximal 1'500 m<sup>2</sup> betragen und wird nicht angerechnet.

### Nutzungstransfers

Um die nötige Flexibilität für die Detailprojektierung zu gewährleisten, kann die Geschossfläche zwischen den Baufeldern verschoben werden. Um jedoch eine zu hohe Dichte zu vermeiden, wird die maximale Erhöhung der zulässigen Geschossfläche in einem Baufeld auf 10% begrenzt. Sofern ein Hochhaus in einem Baufeld erstellt wird, ist ein höherer Nutzungstransfer in dieses Baufeld möglich. In den Baufeldern 5a und 5b ist eine Erhöhung der zulässigen Geschossfläche unerwünscht. Aus diesem Grunde darf auf diese Baufelder keine Nutzung übertragen werden.

### Besondere Nutzungen

Für eine funktionierende Zentrumszone ist eine gute Durchmischung der verschiedenen Nutzungen wichtig.

### Anteil publikumsorientierte Nutzungen

Für ein belebtes Areal sind publikumsorientierte Nutzungen sehr erwünscht. Diese tragen zur Belebung und damit unter anderem auch zur Sicherheit des Areals bei. Im Art. 53 Abs. 1 lit c) ist der Anteil an publikumsorientierte Nutzungen von mindestens 10% geregelt. Die publikumsorientierten Nutzungen sind örtlich zu konzentrieren. Infolge der etappenweisen Realisierung kann sich eine phasenweise Unterschreitung des Minimalanteils ergeben.

### Wohnanteil

Die Nicht-Wohnnutzungen (Arbeit, Bildung usw.) stehen im Areal Lagerplatz im Vordergrund und dürfen durch die Wohnnutzung nicht konkurrenziert werden. Deshalb wird ein maximaler Wohnanteil festgelegt.

## 4.7 Umgebung (Art. 7)

### Freiräume

Massgebend für die Gestaltung der Freiräume ist das städtebauliche Konzept. Die darin beschriebenen Typologien sind umzusetzen. Bei der Projektierung und im Bewilligungsverfahren ist ein Lichtkonzept unter Berücksichtigung des von der Stadtbehörde verabschiedeten Gesamtkonzepts "Stadtlicht Winterthur" vorzulegen. Der Wirkung der Stadtkante als Teil des Gleisraums und des Stadteingangs ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Baufeld 2 ist im Rahmen eines Ersatzneubaus ein begrünter Innenhof von minimal 3'000 m<sup>2</sup> zu realisieren. Bei Bauten mit Wohnnutzungen sind Spiel- und Ruheflächen zu schaffen. Die Bereiche zur Bahnlinie hin sind im Sinne der ökologischen Vernetzung zu gestalten.

### Dachgestaltung

Die Vorgaben zur Dachgestaltung dienen dazu, die Bebauung ökologisch nachhaltig zu gestalten und den Energiebedarf der Gebäude zu einem Teil selber zu decken. Die begrünten Flächen können auch zu Retentionszwecken genützt werden.

## 4.8 Gestaltung (Art. 8)

### Anforderungen

Mit dem Gestaltungsplan werden – davon ausgehend, dass die Bauprojekte die an eine Arealüberbauung gestellten Anforderungen erfüllen müssen – gegenüber der Regelbauweise erhöhte Anforderungen gestellt. Die Überbauung hat den Anforderungen gemäss § 71 PBG zu entsprechen. Zusätzlich haben Bauten, Anlagen und Umschwung auf die bauliche Umgebung Bezug zu nehmen. So ist die Tradition der industriellen Nutzbauten in der Gebäude- und Freiraummaterialisierung aufzunehmen. Auch die Charakteristik der grosszügigen Massstäblichkeit ist zu berücksichtigen. Weiter ist auf den Bezug zwischen den Nutzungen im Areal und dem Gleisfeld zu achten. Die Bebauung im Baufeld 1 ist so zu wählen, dass ein angemessener Auftakt entsteht.

### Beurteilungsgrundlage

Um den städtebaulichen Ansprüchen zu genügen (Art. 50 BZO), ist für die Beurteilung einzelner Bauvorhaben das städtebauliche Konzept des Teams Boesch Architekten vom September 2010 wegleitend.

## 4.9 Verkehrserschliessung (Art. 9)

### Grundsatz

Das innerstädtische Areal ist mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen. Schwerpunktartig ist eine Erschliessung mit Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr zu fördern resp. zu unterstützen. Die Anlagen und der Betrieb im Handlungsfeld der Grundeigentümerin sind laufend möglichst attraktiv zu halten (Miteinbezug von Innovationen).

### Fuss- und Radwege

Das allgemein zugängliche Fuss- und Radwegnetz ist gemäss den schematischen Angaben im Situationsplan (Arealerschliessung) und den Aussagen zur Freiraumgestaltung anzulegen. Die öffentliche Zugänglichkeit der einzelnen Wegverbindungen ist mittels Dienstbarkeit (inkl. Kostenregelung) zu sichern.

### Velo-Abstellplätze

Aufgrund der zentralen Lage in der Velostadt Winterthur sind genügend – in der Regel gedeckte – Velo-Abstellplätze mit Abschliessvorrichtungen zu schaffen. Bei einer allfälligen Aufhebung der kantonalen Wegleitung sind die jeweils gültigen Gesetzesgrundlagen anzuwenden, soweit diese strenger als die Wegleitung sind. Andernfalls ist weiterhin die Wegleitung anzuwenden. Die Velo-Abstellplätze für Besucher sind an leicht zugänglichen Orten anzuordnen.

Zu einer sicheren Aufbewahrung der Velos für Bewohner sind Velo-Abstellplätze bei Neubauten und Ersatzbauten in den Gebäuden, wenn möglich im Erdgeschoss, anzuordnen. Eine angemessene Anzahl der Veloabstellanlagen ist mit Aufladevorrichtungen für e-Bikes auszurüsten.

### Öffentlicher Verkehr

Das Areal ist mit den Buslinien 1, 4, 5, 7 und 11 gut erschlossen. Die Fusswegdistanz zum Hauptbahnhof Winterthur beträgt maximal 1 Kilometer (max. 15 Minuten Gehweg). Der Grosse Gemeinderat hat am 29. August 2011 den dreieinhalbjährigen Versuchsbetrieb zur Verdichtung und Optimierung des Fahrplanes der Buslinie 11 beschlossen, die neu vom HB über die Untere Vogelsangstrasse - Storchenbrücke - Tössfeld - Zentrum Töss geführt werden soll. Damit wird das Lagerplatzareal im südlichen Bereich noch besser erschlossen. In 1-2 Jahren wird zudem die Linie 4 neu über die Untere Vogelsangstrasse geführt, wodurch bei der Wylandbrücke eine zusätzliche Haltestelle erstellt wird.

Der Grosse Gemeinderat hat in seinem Beschluss vom 29. August 2011 auch verlangt, dass der Stadtrat bis Mitte 2014 eine Vorlage zur verbesserten öV-Erschliessung des Gebietes Sulzerareal-Tössfeld (einschliesslich Haltestelle Tössfeld) erarbeiten lässt. Für eine optimale Erschliessung mit dem öV ist eine Linienführung auf der Strasse "Zur Kesselschmiede" und der Tössfeldstrasse anzustreben. Im Linienkonzept 2018 von Stadtbus ist eine solche Linienführung vorgesehen. Sie führt nach heutigem Planungsstand über die Pionierstrasse - Zur Kesselschmiede - Tössfeldstrasse und weiter Richtung Eichliacker und Dättnau. Die Linie soll im Gegenrichtungsverkehr geführt werden. Für die Umsetzung sind noch etliche bauliche und verkehrsorganisatorische Massnahmen nötig (Reduktion blaue Zone Parkplätze, Gewährleistung Fahrbahnstabilität). Zum heutigen Zeitpunkt sind diese Punkte noch nicht geklärt.

#### Übergeordnetes Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz weist Kapazitätsengpässe auf. Mit der sehr restriktiven Abstellplatzregelung wird Abstellplatzzahl gegenüber heute trotz dichter Bauweise sogar reduziert. Damit nimmt die Fahrtenzahl ab, respektive erhöht sich höchstens in geringem Mass.

#### Erschliessungsstrassen

Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über den Bügel Pionierstrasse - Zur Kesselschmiede - Jägerstrasse, welcher an die Zürcherstrasse anschliesst. Der Knoten Jägerstrasse / Zürcherstrasse ist stärker belastet als der Knoten Pionierstrasse / Zürcherstrasse. Lenkende Massnahmen können jedoch keine ergriffen werden.

Die Zu- und Wegfahrt der ZHAW erfolgt direkt über die Tössfeldstrasse resp. über die Strasse "Zur Kesselschmiede". Die Zufahrt zum Baufeld 4 kann allenfalls auch über das Areal der SBB erfolgen.

#### Arealinterne Erschliessung

Die Erschliessung des Areals mit Privatverkehr (MIV) erfolgt über den im Situationsplan schematisch dargestellten "Erschliessungsbügel" oder über zwei separate Erschliessungsstiche mit Wendepunkten. Die Anschlüsse an die Tössfeldstrasse und Strasse "Zur Kesselschmiede" haben in den im Situationsplan bezeichneten Bereichen zu erfolgen. Die genaue Lage der Anschlüsse, die Fahrbahnführung und die Ausgestaltung werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für die Erschliessung festgelegt (spätestens im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens für Hochbauten). Optional ist auch eine Erschliessung via unterirdischer Querung der Wylandstrasse von der Parzelle Kat. Nr. 1/7990 möglich. Die Zahl der Arealzugänge soll sich dadurch jedoch nicht erhöhen.

Für den Güterumschlag (Ver- und Entsorgung) sind arealintern, abseits der Haupterschliessung für den Langsamverkehr, ausreichende Umschlagsflächen zu erstellen.

Erstellung und Eigentum  
Erschliessung

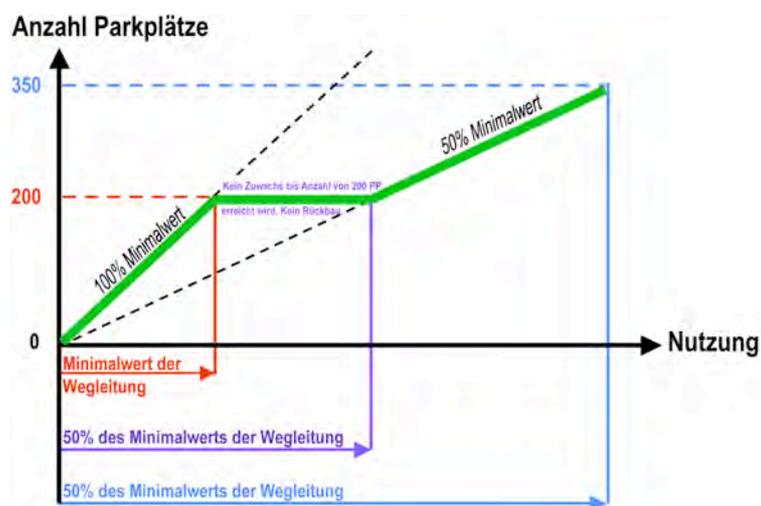
Die arealinternen, öffentlich zugänglichen Erschliessungsstiche sind durch die privaten Eigentümer zu erstellen. Die Stadt Winterthur beabsichtigt nicht, die Strasse zu übernehmen.

Motorrad-Abstellplätze

Für Motorräder und Roller sind ebenfalls ausreichend Abstellplätze bereitzustellen.

Auto-Abstellplätze

Für die Parkplatzberechnung ist die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen der Baudirektion vom Oktober 1997 massgebend (allfällige Revisionen sind unbeachtlich). Die Maximalzahl wird bei 50% der Minimalzahl der jeweils massgebenden Güteklasse (2010: Güteklasse B) festgelegt. Dieser Wert leitet sich von der vorhandenen Strassenkapazität ab. Bis zur Erreichung von 200 Abstellplätzen kann 100% der Minimalzahl erstellt werden.



Im Gestaltungsplan wird zudem eine maximale Anzahl Auto-Abstellplätze festgelegt. Die 350 Abstellplätze sind anhand der maximalen Geschossflächen (unter Annahme eines Nutzungsmixes), insbesondere aber aufgrund der begrenzten Strassenkapazität (Zürcherstrasse) hergeleitet. Der Gesamtrahmen von 350 Abstellplätzen darf auch bei der Erstellung neuer unterirdischer Parkieranlagen nicht überschritten werden.

Bei den Abstellplätzen sind die Voraussetzungen für die Einrichtung von Aufladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Ein angemessenes Angebot an Aufladegeräten ist bereits im Rahmen einer ersten Realisierungsetappe bereitzustellen.

	<p>Die Stadt Winterthur kann die Anschlusspflicht für eine Integration der Parkierungsanlagen in ein übergeordnetes Parkleitsystem verlangen.</p>
Bewirtschaftung der Auto-Abstellplätze	<p>Für die Auto-Abstellplätze sind im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Gebühren resp. Mietzinsen zu erheben. Diese richten sich nach den Kosten der Parkplätze (Vollkostenrechnung) und dürfen nicht unter den ortsüblichen, an Marktverhältnissen orientierten Ansätzen liegen.</p>
Mobilitätskonzept	<p>Zentrale Voraussetzung für die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sowie die Reduktion der Minimalanzahl von Auto-Abstellplätzen ist ein funktionierendes Mobilitätskonzept. Insbesondere ist zu vermeiden, dass Parkausweichverkehr auf dem öffentlichen Grund entsteht.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Mobilitätskonzept:</b> Plausible Herleitung und theoretischer Nachweis, warum weniger Parkplätze beansprucht werden und Massnahmen wie dies sichergestellt werden kann.</li><li>2. <b>Monitoring:</b> Praktischer Nachweis, dass die Aussagen im Mobilitätskonzept auch zutreffen.</li><li>3. <b>Massnahmen</b> bei Zielverfehlung: Eingriffsmöglichkeiten, sofern das Mobilitätskonzept nachgebessert werden muss.</li></ol>
Massnahmen	<p>Mit den Massnahmen des Mobilitätskonzeptes sollen die Verkehrsteilnehmenden zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten motiviert werden. Das Ziel ist ein bewussterer Umgang mit dem Verkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Informationen über alle Mobilitätsformen, wie zum Beispiel Infostelen für den ÖV</li><li>• Lenkungsmassnahmen (Anreize und Zwang), um vermehrt die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu benutzen, wie Car-Sharing, Serviceleistungen für Velo, Mobilitätsangebot für ÖV (z.B. Abonnement im Mietzins enthalten), Verzichtserklärung Auto im Mietvertrag usw.</li></ul>
Monitoring	<p>Im Monitoring werden die Nutzung der Parkfelder und die Ein- und Ausfahrten der Anlagen überprüft. Im Rahmen des Monitorings berichtet die Grundeigentümerschaft der Baubehörde der Stadt Winterthur jährlich mindestens über die nachstehenden Angaben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bewirtschaftung der Parkplätze (Vermietung und Mietzinsen, Gebühren usw.)</li><li>• Belegungsgrad der Parkierungsanlagen</li><li>• Ein- und Ausfahrtszahlen bei Parkierungsanlagen (pro Stunde)</li></ul>

- Aktivitäten bezüglich Information
- Auslastung Car-Sharing

Die Baubehörde prüft und bewilligt das Monitoring. Die Kosten gehen zu Lasten der Grundeigentümerin. Die Baubehörde kann eine Ausdehnung der Periodizität der Berichterstattung erlauben.

#### Massnahmen bei Zielverfehlung

Wird im Monitoring erkannt, dass sich eine anhaltende über dem vorhandenen Abstellplatzangebot liegende Nachfrage zeigt, kann die Baubehörde nach Anhörung der Grundeigentümerschaft bedarfsgerecht beispielsweise die folgenden Massnahmen anordnen:

- Erhöhung der Parkgebühren
- Verbesserung der Information und Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs
- Einführung einer Ausfahrtdosierung bei den Parkieranlagen resp. restriktivere Ausfahrtdosierung

#### Fahrtenmodell

vgl. auch Leitfaden Fahrtenmodell  
(Tiefbauamt der Stadt Zürich,  
Januar 2007)

Ziel des Fahrtenmodells ist eine wirtschaftlich, umweltmässig und verkehrsplanerisch optimale Nutzung von Parkplätzen. Mit dem Fahrtenmodell wird das Verkehrsaufkommen gesteuert, indem festgelegt wird, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Areal maximal auslösen darf. Die Verknüpfung mit der zulässigen Anzahl Auto-Abstellplätzen ist gegeben, da diese die Basis zur Berechnung der zulässigen Fahrtenzahl bildet. Die Anzahl und Nutzung der Parkplätze ist nicht vorgeschrieben. Das Fahrtenmodell ermöglicht somit Flexibilität bei der Parkplatzbewirtschaftung innerhalb eines vorgegebenen Fahrtenplafonds (Fahrtenlimite).

Die Fahrtenzahl errechnet sich aus drei Faktoren:

- der Anzahl bewilligungsfähiger Parkplätze
- dem nutzungsspezifischen Verkehrspotenzial (SVP) der einzelnen Parkplätze, die aus Erfahrungswerten und Forschungen abgeleitet werden.
- den vorhandenen Strassenkapazitäten und den Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird das Fahrtenkontingent festgelegt. Dem Fortschritt der Umnutzung entsprechend, kann das Fahrtenkontingent etappenweise in Form von Teilplafonds in Anspruch genommen werden.

#### Abschätzung Fahrtenzahl

Da die Nutzung noch nicht definiert ist, kann die Anzahl Fahrten bei der Ausschöpfung der möglichen 350 Parkplätze nur grob abgeschätzt werden. Bei einem spezifischen Verkehrspotenzial von 3.5 bis 4.6 Fahrten pro Tag und Parkplatz sind rund 1'200 bis 1'600 Fahrten pro Tag zu erwarten.

Das Fahrtenmodell ist durch eine Organisation sicherzustellen. Betriebsysteme und Fahrtenzahlen sind durch eine unabhängige Stelle zu prüfen. Bei einer Überschreitung der Fahrtenlimite müssen die Grundeigentümerinnen Korrekturmassnahmen umzusetzen. In Frage kommen sowohl betriebliche als auch bauliche Massnahmen zur Eingrenzung des Verkehrsvolumens. In letzter Konsequenz ist eine Abgabe zu entrichten.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird das Fahrtenkontingent festgelegt. Dem Fortschritt der Umnutzung entsprechend, kann das Fahrtenkontingent etappenweise in Form von Teilplafonds in Anspruch genommen werden.

Wissens-Transfer

Die Abteilung Raum- und Verkehrsplanung (Amt für Städtebau) setzt sich dafür ein, dass die Grundeigentümerin bei der Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung auf das Wissen der Stadtpolizei zurückgreifen kann.

## 4.10 Versorgung und Entsorgung (Art. 10)

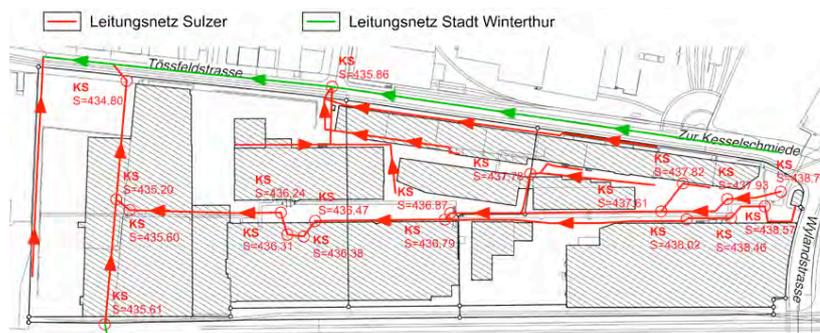
Werkleitungen

Die Werkleitungen sind grösstenteils bestehend und werden spezifisch erneuert und ergänzt. Die Werkleitungsführung und die Freiraumgestaltung sowie die unterirdischen Gebäudeteile (Tiefgaragen) werden im Rahmen der Projektierung aufeinander abgestimmt.

Entwässerung

Das Areal wird gemäss GEP im Mischsystem entwässert. In der Strasse „Zur Kesselschmiede“ und der Tössfeldstrasse sind Abwasserleitungen vorhanden. Das Abwasser gelangt über einen arealinternen Kanal gesammelt in die öffentliche Leitung in der Tössfeldstrasse. Die Gebäude entlang der „Zur Kesselschmiede“ werden über einen Sammelkanal in die Leitung in der Jägerstrasse entwässert. Südlich des Gebäudes 180 führt eine Leitung (Entwässerung SBB-Areal) quer durch das Areal. Der hydraulische und bauliche Zustand sowie die Dichtheit der öffentlichen und privaten Kanäle sind nicht bekannt.

Heutige Leitungen



Entwässerungskonzept	<p>Grundlage bildet eine Prüfung der bestehenden Kanäle bezüglich des hydraulischen und baulichen Zustands (u.a. Dichtheit). Das Entwässerungskonzept hat die Nutzung und Entwässerung der Dach-, Platz- und Strassenflächen inkl. Abwasserentsorgung bzw. -vorbehandlung aufzuzeigen. Basis bildet dabei das GEP 2003.</p> <p>Das Entwässerungskonzept ist der Stadtentwässerung Winterthur innert 2 Jahren nach Rechtskraft des Gestaltungsplanes zur Bewilligung zu unterbreiten.</p>
Umsetzung	<p>Die Umsetzung des Entwässerungskonzeptes erfolgt schrittweise. Im Rahmen der einzelnen Baubewilligungen für Umbauten von Gebäuden und Gebäudeteilen sowie bei Ersatz- und Neubauten werden die Massnahmen im Einzelfall durch die Stadtentwässerung bestimmt.</p>
Wärmeversorgung	<p>Um die Effizienz des öffentlichen Wärmeverbundes zu gewährleisten, besteht eine Anschlusspflicht. Solange der bestehende Wärmeverbund mit fossilen Energieträgern betrieben wird, sind dezentrale Ergänzungen mit thermischen Solaranlagen zulässig. Solche thermischen Anlagen sind der Bewilligungspflicht unterstellt.</p>
Stromerzeugung	<p>Um auf dem Areal einen Beitrag zu einer ökologisch nachhaltigen Energieversorgung zu liefern, ist das Errichten von Fotovoltaischen Anlagen zulässig. Fotovoltaische Anlagen können unabhängig von Standort des Gebäudes gemäss den technischen Vorbehalten der Sicherheitsanforderungen des Stadtwerks erstellt werden.</p>

## 4.11 Umwelt (Art. 11)

Energie	<p>Der Gestaltungsplan verlangt gemäss der Praxis der Stadt verschärfte Energievorschriften. Die Verschärfung wird anhand der im Minergie®-P-Standard gestellten Anforderungen definiert. Es gilt die jeweils gültige Ausgabe. Damit wird ein Beitrag zur Energieeffizienz geleistet. Die Wärme des Wärmeverbunds gilt im Zusammenhang als CO<sub>2</sub>-neutral. Aufgrund des Betriebes des Wärmeverbundes mit nicht erneuerbarer Energie, kann keine Zertifizierung erreicht werden.</p>
Lärmschutz	<p>Im Lärmgutachten des Büros Mühlebach vom 22.11.2007 wird die Lärmsituation dargelegt.</p>

Mit dem Gestaltungsplan wird sichergestellt, dass an Orten mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes keine Lüftungsfenster lärmempfindlicher Wohnräume erstellt werden dürfen. Um möglichst gute Wohnsituation zu erzielen, werden teilweise erhöhte Anforderung (IGW ES II) die über das gesetzliche Minimum hinausgehen festgelegt.

Auf den örtlichen Ausschluss von Wohnen wird verzichtet, da mit den entsprechenden Massnahmen (z.B. lärmabgewandte Lüftung durch schmale Wohnungsgrundrisse ermöglichen) die Vorschriften der Lärmschutzverordnung erfüllt werden können. Die genauen Massnahmen können erst aufgrund der konkreten Projekte im Baubewilligungsverfahren festgelegt werden. Zudem ist entlang der Bahnlinie eine geschlossene Überbauung Pflicht. Eine geschlossene Überbauung bedeutet eine durchgehende Fassade im Bereich der Mantellinie und die Gebäudehöhe muss so gewählt werden, dass eine namhafte Lärmreduktion im Arealinnern resultiert. Damit wird vermieden, dass übermässiger Lärm ins Innere des Areals dringt.

Dort wo der Lärmschutz nicht durch Bauten erfolgt, ist ein baulicher Lärmschutz zu erstellen. Die Erhaltung der Sichtbezüge zum Gleisfeld ist ein zentrales Anliegen aus der Testplanung. Gemäss Richtprojekt wurde der Lärmproblematik mit der Massnahme der Orangerie begegnet.

#### Altlasten

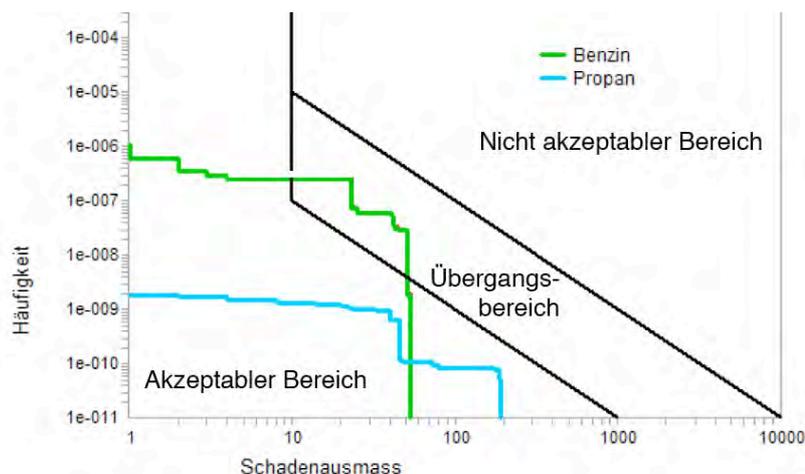
Das Areal ist im Kataster der belasteten Standorte verzeichnet. Es liegen detaillierte Altlastenuntersuchungen vor. Das Grundwasser wird seit 1990 überwacht. Im Zusammenhang mit Um- und Neubauten oder definitiven Umnutzungen sind im Rahmen der Bewilligungsverfahren die gemäss AWEL notwendigen Berichte und Konzepte bereitzustellen.

#### Störfallvorsorge

Das Ziel der Störfallvorsorge besteht darin, die von den Anlagen und Transportachsen ausgehenden Risiken für die Umgebung mit verhältnismässigen Massnahmen zu vermindern.

Mit dem Inkrafttreten der Störfallverordnung (StFV) am 1. April 1991 wurden die methodischen Hilfsmittel für eine einheitliche Risikobewertung bereitgestellt. Das Areal Lagerplatz liegt im 50 Meter Bereich im so genannten Übergangsbereich. Gestützt auf Art. 3 RPG und Art. 3 RPV (u.a. Schutz von Wohngebieten vor lästigen Einwirkungen) ist eine Interessenabwägung zwischen den divergierenden Zielsetzungen vorzunehmen.

Wahrscheinlichkeit/Ausmass-  
Diagramm (AWEL 2011)



Mit den Massnahmen soll das Ausmass der infolge eines Störfalls entstehenden Einwirkungen auf die Bevölkerung zu minimiert werden. Die geeigneten Massnahmen hängen stark von der jeweiligen konkreten Situation ab, weshalb die aufgezählten möglichen Massnahmen nicht im Sinne einer Rangordnung zu verstehen sind. Zu prüfen sind insbesondere folgende Massnahmen:

- Vermeidung von Nutzungen für Personengruppen und Aktivitäten ohne hinreichende Möglichkeiten für Selbst- und Fremddrettung
- Schaffung von kurzen und von den Gleisen abgewandten Fluchtwegen
- Platzierung der Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten möglichst bahnabgewandt und möglichst hoch über dem Boden
- Ausbildung des unmittelbar neben den Gleisen verlaufende Landstreifen zur Verminderung der Ausbreitung bzw. zur Zurückhaltung des Gefahrgutes
- Vermeidung von Gebäudeöffnungen wie Tiefgarageneinfahrten, Kanälen und dergleichen
- Verstärkung der Fassaden gegen die Bahnlinie hin

Aufgrund der innerstädtischen Lage (raumplanerisch erwünschte Verdichtung an den zentralen Orten mit Mischnutzung) und der denkmalpflegerischen Ziele fallen verschiedene Massnahmen ausser Betracht, unter anderen die Platzierung der Gebäude möglichst weit vom Gleise weg, die bahnseitige Anordnung von sekundären Nutzungen, wie z. B. Neben-, Technik-, oder Lagerräume, und Parkhäuser sowie die Minimierung der Fassadenöffnungen zur Bahnlinie hin.

## Übergangslösungen

### 4.12 Etappierung (Art. 12)

Die Umnutzung des Areals wird in Abhängigkeit des jeweiligen Flächenbedarfs in Etappen erfolgen. Die schrittweise Entwicklung ist mit Übergangslösungen zu unterstützen. Mögliche Ansätze und Lösungen für heikle Bereiche wurden im städtebaulichen Konzept dargelegt. Die qualitativen und quantitativen Regelungen sind sinngemäss einzuhalten.

## 5. Auswirkungen

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird Folgendes erreicht:

Städtebau	Es wird sichergestellt, dass städtebaulich hochstehende Lösungen realisiert werden können unter gleichzeitiger Erlebbarkeit der industriellen Tradition des Areals Lagerplatz.
Nutzung	Es werden die Voraussetzungen geschaffen, damit sich eine urbane Mischnutzung mit der entsprechenden Nutzungsverteilung entwickeln kann.
Freiraum	Mit dem Freiraumkonzept wird ein tragfähiges Grundgerüst für die Gestaltung attraktiver Aussenräume geschaffen.
Erschliessung	Die Erschliessungsflächen werden minimal gehalten. Das Verkehrskonzept unterstützt das Regime der Koexistenz (Mischflächen MIV / Langsamverkehr).
Umwelt	<p>Die hohe bauliche Dichte an dieser sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage und der höhere Energiestandard leisten einen Beitrag zur Verminderung der Umweltbelastung.</p> <p>Die Nutzungen werden so angeordnet, dass die Lärmwerte entlang des Bahntrassees eingehalten werden können.</p>
Stadtentwicklung	Es werden die baurechtlichen Grundvoraussetzungen zur Umnutzung eines der Schlüsselareale in der Stadtmitte von Winterthur geschaffen. Damit wird der schrittweise Umnutzungsprozess unterstützt, von welchem wichtige wirtschaftliche Impulse ausgehen.