

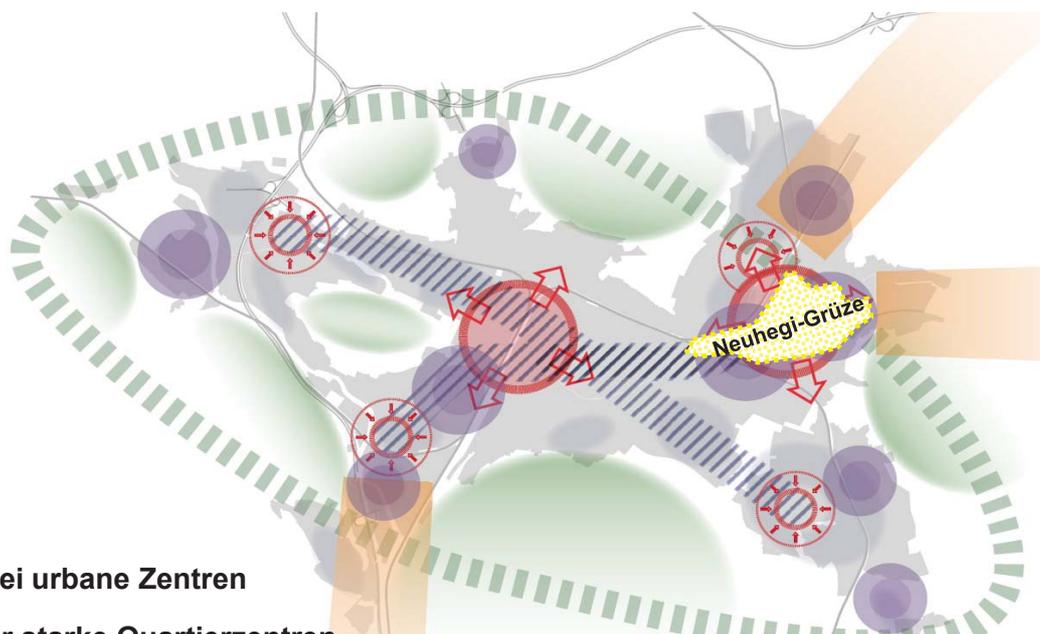
Steuerung der Mobilität durch planerische Massnahmen in Neuhegi-Grüze, Winterthur

Fritz Zollinger, Stadtentwicklung Winterthur

Und wir bewegen uns doch!
Metron-Tagung, 7. November 2013

STADTENTWICKLUNG
Fachstelle Stadtentwicklung

Winterthur auf dem Weg zur bipolaren Stadt



- Zwei urbane Zentren
- Vier starke Quartierzentren
- Verknüpfung mit leistungsfähigen und stadtverträglichen "Urban Boulevards"

Neuhegi-Grüze, das grösste Entwicklungsbiet Winterthurs

- ca. 100 ha, Teil eines Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung seit 1997
- Sitz internationaler High-Tech Firmen (z.B. Europasitz Zimmer, Mori/DMG, Wärtsilä) sowie Produktionsstandort (z.B. Stadlerail)
- Planungszone seit Juli 2010 (bis Juli 2014)
- Parlament diskutiert Gesamtpaket mit neuen Planungsinstrumenten voraussichtlich am 9. Dezember
- 2/3 der Fläche auch zukünftig I-Zone
- Flächenpotentiale gemäss Planung für mind. 10'000 AP und ca. 4'000 EW
- Angrenzend an Einkaufszentrums-/Fachmarktgebiet Grüzefeld

Ein dichter urbaner Stadtteil für Arbeiten, Wohnen und Freizeit



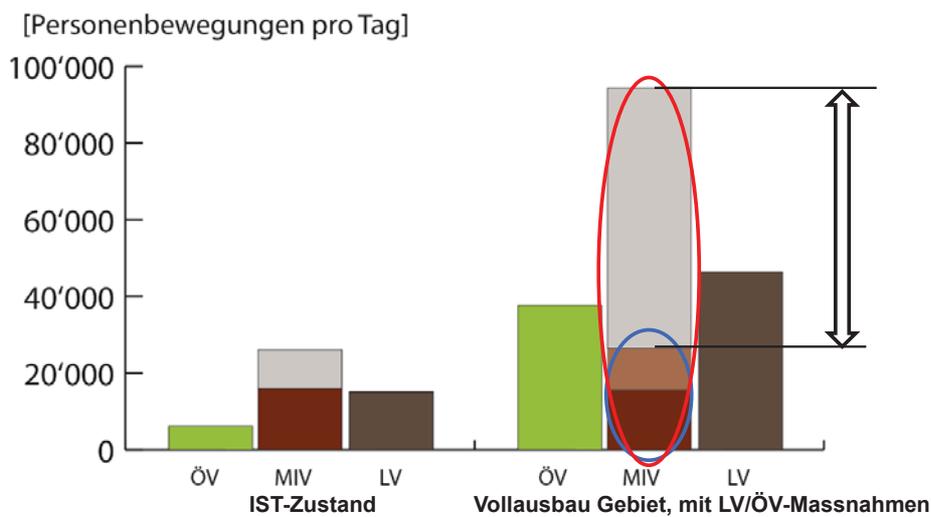
Neuhegi-Grüze: Ein Blick in die Zukunft



Und wir bewegen uns doch! Metron-Tagung, 7. Nov. 2013

Seite 5

Max. 30% des Neuverkehrs via MIV als ambitioniertes Modalspliziel

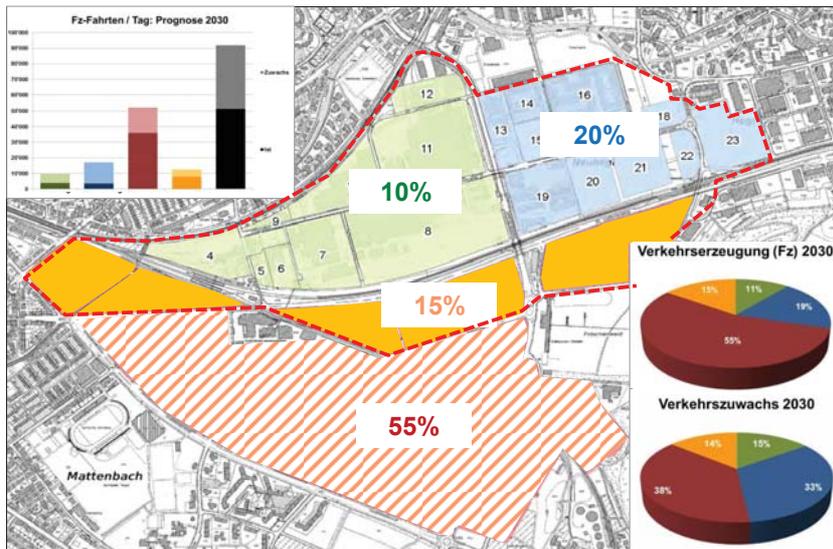


-  Theoretische MIV-Personenbewegungen aus PP
-  Theoretische MIV-Personenbewegungen aus Nutzung
-  Überhang MIV-Personenbewegungen, beschränkende Massnahmen zwingend

Und wir bewegen uns doch! Metron-Tagung, 7. Nov. 2013

Seite 6

Verkehrsentwicklung im Mischgebiet als grosse Herausforderung

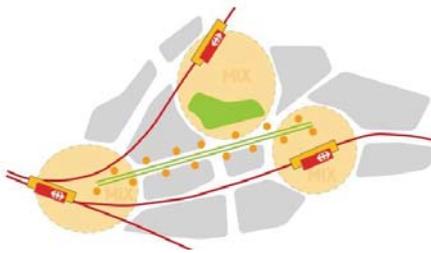


- **Modellrechnung: Vollausbau ohne Massnahmen ausserhalb Neuhegi-Grüze**
- **I-Zone Grüzefeld (Fachmarktgebiet) wesentlicher Treiber der Mobilität in Spitzenstunde**

Die vier Säulen des Massnahmenbündels im Bereich Mobilität



(Raum-)Planerische Massnahmen sind am effizientesten



Abstimmung Nutzungsschwerpunkte auf Bahnhöfe
 ➔ Richt-/Zonenplan



Stadt der kurzen Wege in Bahnhofsumfeldern
 ➔ Gestaltungsplan



Nutzungseinschränkungen I-Zone
 ➔ Ergänzungsplan

Mobilitätsmanagement



Pflicht zu Mobilitätskonzept je Baufeld
 ➔ Gestaltungsplan ➔ Ergänzungsplan (noch offen)

Infrastrukturmassnahmen als wichtige Säule im Gesamtkonzept

Öffentlicher Verkehr



ÖV-Hochleistungskorridore



Querung und ÖV-Knoten Grüze

Langsamverkehr



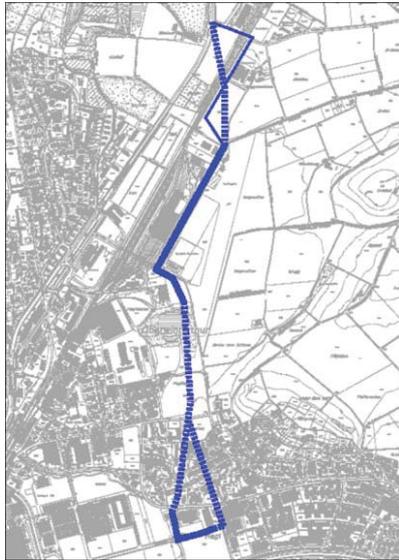
Velobahnen



Dichtes Velo- und Fusswegnetz

Infrastrukturmassnahmen auch für den MIV unumgänglich

Motorisierter Individualverkehr



Neue Zentrumserschliessung

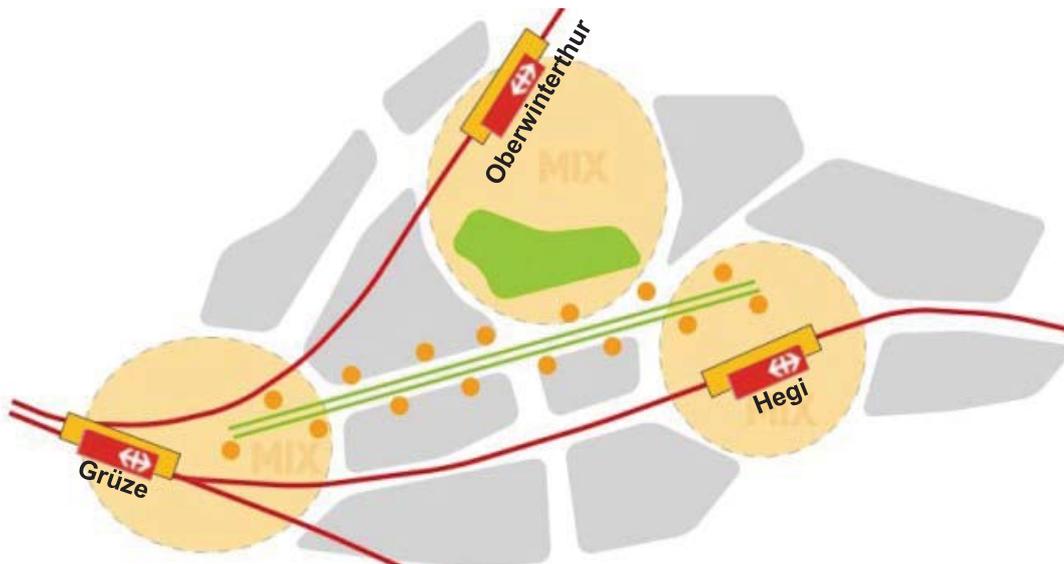
Verkehrsmanagement: Massnahmen ruhender Verkehr



- Parkplatzverordnung mit Reduktionsgebieten
- Anpassung Güteklassen aufgrund ÖV-Verbesserung

(Raum-)Planung

S-Bahn-Stationen als Eingangspforten und Entwicklungsmotoren



- Wichtige Funktion als Eingangspforten ins Gebiet sowie als Verknüpfungspunkte für Langsamverkehr mit umliegenden Stadtquartieren
- Jeweils spezifische Rolle aufgrund unterschiedlicher Lage und Umfeld

Grüze: "Stadt der kurzen Wege" um eine neue Verkehrsdrehscheibe



- Querungsbauwerk für Bus und LV, Verkehrsdrehscheibe Bus/Bahn
- Öffentlicher Gestaltungsplan für Umfeld Bahnhof
- Hohe Dichten (AZ bis 220%, Hochhäuser)
- Nutzungsmischung: Z-Zone, max. 50% Wohnanteil, publikumsorientierte EG-Nutzungen



Hegi: Planerische Voraussetzungen für die "Stadt der kurzen Wege"

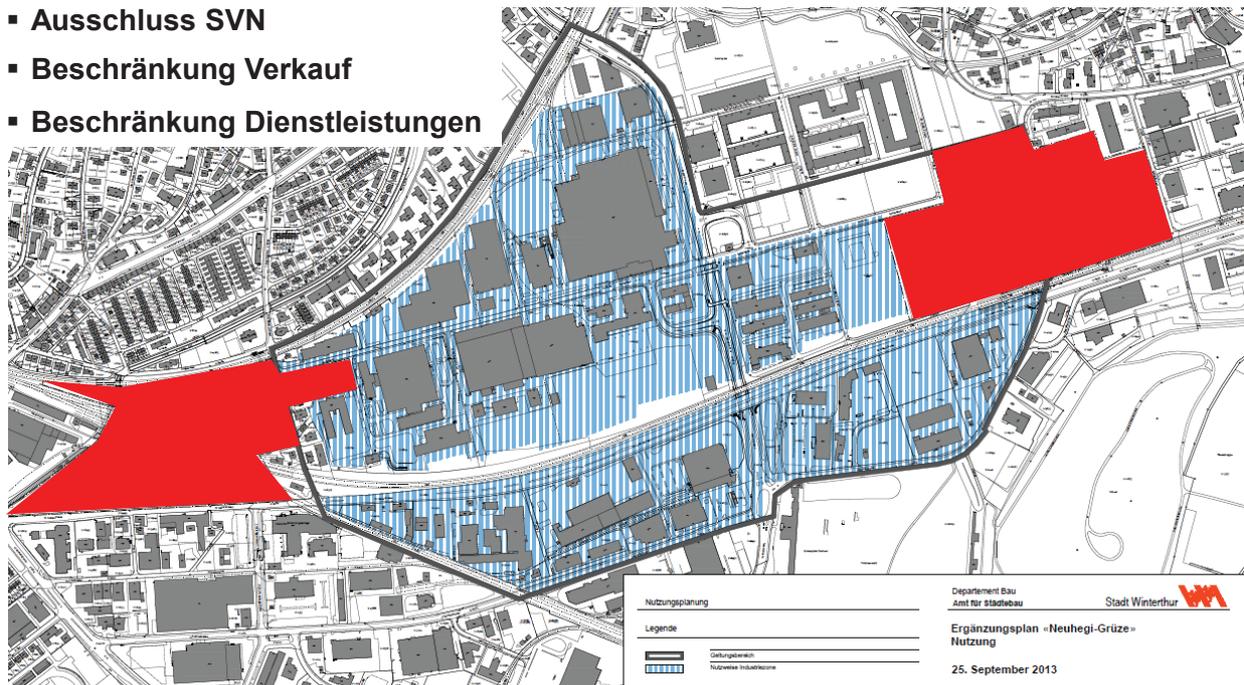


- Attraktive öffentliche Freiräume, eingebunden in LV-Netz inkl. Zugänge zur S-Bahn-Station
- Öffentlicher Gestaltungsplan für Umfeld S-Bahnstation
- Nutzungsmischung: Z-Zone, max. 50% Wohnanteil, publikumsorientierten EG-Nutzungen



Industriezone auch zukünftig als dominierende Nutzung

- Ausschluss SVN
- Beschränkung Verkauf
- Beschränkung Dienstleistungen



Ausschluss "Stark Verkehrserzeugender Nutzungen" (SVN)

Art. 2 *Ausschluss SVN*

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- a) für diese Nutzungen pro Hektare massgeblicher Grundfläche gemäss § 259 PBG mindestens 120 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen oder
 - b) für diese Nutzungen über zehn Fahrten pro 100 m² massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen oder
 - c) der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.
- ³ Nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen mit höchstens 50 Abstellplätzen für Personenwagen für Verkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen.

Nutzungseinschränkungen in der I-Zone zur Verkehrsvermeidung

Art. 3 *Beschränkung Verkaufsflächen*

[REDACTED]

Art. 4 *Nutzweise Industriezone*

¹ Die Industriezone ist in erster Linie für die Ansiedlung industrieller und gewerblicher Betriebe der Produktion bestimmt.

² Zulässig sind ferner betriebs- und unternehmenszugehörige Verwaltungs-, Forschungs- und technische Räume sowie [REDACTED] (Maschinenbau, Mechatronik, ICT, Cleantech, Medizintechnik).

[REDACTED]

Mobilitätsmanagement

Pflicht zu Mobilitätskonzepten für alle Neubauten

Art. 12 Mobilitätskonzept

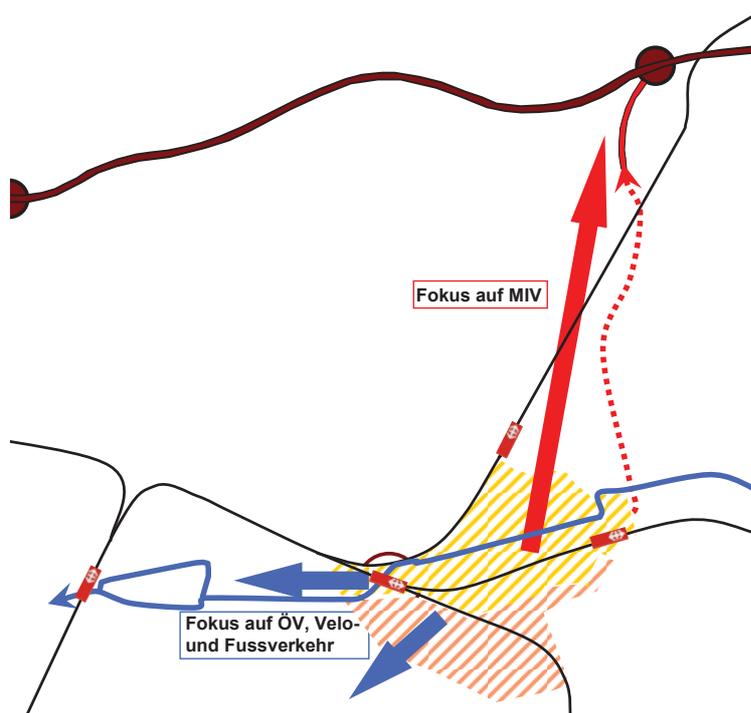
 Darin sollen Massnahmen aufgezeigt werden, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

² Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf einem Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.

- **In Gestaltungsplänen unbestritten, in I-Zone politisch umstritten**

Infrastruktur-Bauten und -Massnahmen

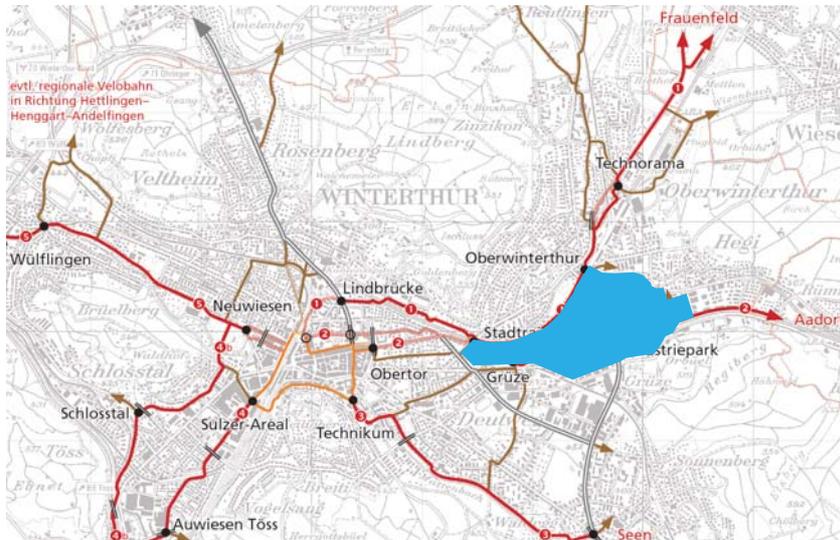
Gebietserschliessung nur mit allen Verkehrsträgern möglich



Alle Infrastrukturvorhaben gem. Aggloprogramm 2 notwendig:

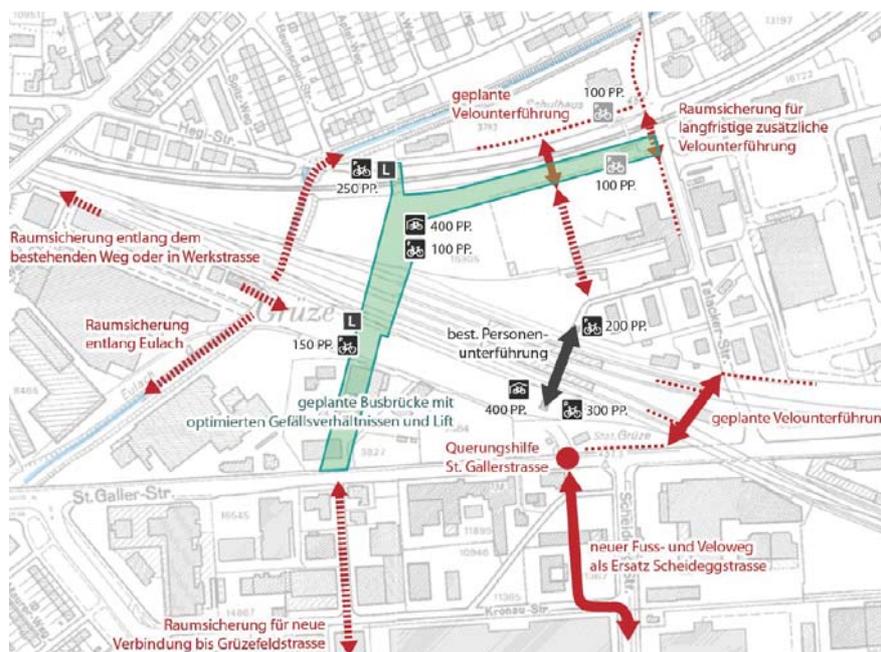
- Querung Grüze/ÖV-Hochleistungskorridor
- Verbesserungen LV (Velo-bahnen, Fusswegnetz)
- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Velo- und Fussverkehrswege: Attraktiv, direkt und sicher



- Velobahnen bündeln Veloverkehr (je Quartier eine Velobahn /attraktive Zubringer)
- Genügend und gut zugängliche Abstellplätze bei Bahnhöfen
- Attraktive öff. Räume, Zugänge und Nutzungen im Umfeld der Bahn-Stationen

Raumsicherung für den Langsamverkehr im Umfeld Bahnhofs Grütze



Raumsicherung für:

- neue Verbindungen
- Veloparkierung
- attraktive Durchwegung

Fazit

Entwicklung in Neuhegi-Grüze braucht und erzeugt Bewegung!

- **Starke Verdichtung eines gemischten Gebietes und hoch gesteckte Modalsplitziele kann zu Zielkonflikten führen**
- **Funktionierendes Verkehrssystem im Vollausbau und Wunsch nach kurzfristiger Ansiedlung von Industrie-/Gewerbebetrieben kann zu Zielkonflikten führen**
- **Nur umfassendes "Gesamtpaket" an Massnahmen wirkungsvoll**
- **Wirkung vor allem in Kombination druck- und anreizbasierter Massnahmen und in der konsequenten Umsetzung**
- **(Raum-)Planerische Massnahmen zur Verhinderung von Mobilitätserzeugung am effektivsten und kostengünstigsten**
- **Neue, intelligent geplante MIV-Infrastrukturen können als Teil eines Gesamtpaketes sinnvoll sein (z.B. MIV-Reduktion auf best. Strassen zur Busbevorzug)**
- **Weitergehende Massnahmen machbar, aber politisch kaum mehrheitsfähig**

Besten Dank für die Aufmerksamkeit

Fritz Zollinger
Stadtentwicklung Winterthur
Oberter 32
8402 Winterthur
fritz.zollinger@win.ch

