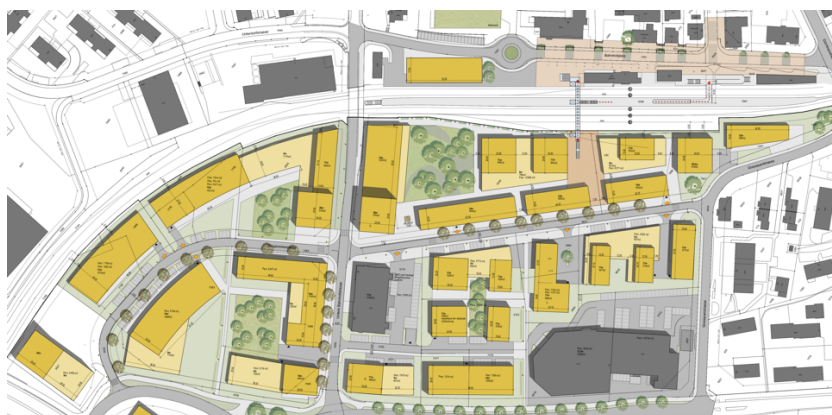


Öffentlicher Gestaltungsplan Fadwis

Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV



Auftraggeber

Gemeinde Hinwil

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG
Peter von Känel, Projektleiter
Zina Lindemann, Sachbearbeiterin
Christoph Bill, Sachbearbeiter / Projektleiter Stv.

Zusammenfassung

Übergeordnete Ziele

Beim Gebiet Fadwis handelt es sich um teilweise brachliegende Gewerbe- und Industrieflächen. Aus raumplanerischer Sicht eignet sich dieses in hohem Masse für eine Überbauung mit gemischter Nutzung (Dienstleister aller Art, Läden und Wohnen) in einer hohen baulichen Dichte. Dieses Ziel entspricht dem kantonalen ROK (Siedlungsentwicklung nach innen, Potenziale in bereits überbauter Bauzone aktivieren und erhöhen sowie zusammenhängende naturnahe Räume schonen und aktiv fördern.) Umzonen statt Neueinzonungen auf der grünen Wiese lautet die Devise. Dank der Aufwertung und Umnutzung des Gebietes Fadwis muss das Reservegebiet Lenz am Siedlungsrand der Gemeinde längerfristig nicht eingezont und überbaut werden.

Entwicklungsstrategie

Die Entwicklung des Gebietes Fadwis basiert auf einer klaren Entwicklungsstrategie. Die innere Verdichtung erfolgt gezielt am richtigen Ort im unmittelbaren Einzugsbereich des ÖV. Damit werden die Entwicklungschancen dort genutzt, wo die Voraussetzungen am besten sind.

Gestaltungsplan und Teilrevision Nutzungsplanung

Die vorliegende Planung ist mit einer Teilrevision der Nutzungsplanung verknüpft. Das Gestaltungsplangebiet wird von der Industrie- und Gewerbezone in eine Zentrumszone mit Gestaltungsplanpflicht umgezont.

Umzonung

Im Gebiet Fadwis bestehen gemäss Bauzonenstatistik des ARE 17 ha Bauzonenreserven in den Wohn- und Mischzonen. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 1.25 ha pro Jahr reichen diese Reserven theoretisch für gut 11 Jahre. Gemäss Art. 15 RPG sind die Bauzonen so festzulegen, dass sie dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre entsprechen. Die Gemeinde Hinwil verfügt somit über keine überdimensionierten Bauzonen. Die Umzonung von der Industrie- und Gewerbezone in eine Zentrumszone scheint deshalb zweckmässig und sinnvoll.

Spielraum offen lassen

Die Bebauungsstudie "Vision Fadwis 2020" dient als Grundlage für die Teilrevision der Nutzungsplanung und den Gestaltungsplan. Der Gestaltungsplan lässt Spielraum offen, damit für die nachfolgenden Planungsschritte ein genügend grosser Projektierungsspielraum besteht und auf veränderte Bedürfnisse reagiert werden kann.

Öffentlicher Gestaltungsplan

Im öffentlichen Gestaltungsplan wurden die folgenden wichtigsten Konzeptelemente festgeschrieben:

- gutes städtebauliches Gesamtbild
- erhöhte gestalterische Ansprüche
- ausgewogene Durchmischung (Wohnen und Gewerbe)
- qualitativ hochwertige Freiräume
- siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung
- direkte Fusswegverbindungen und verbesserte Anbindung an den Bahnhof Hinwil
- Planungswerte in den Baufeldern A1, A2, B2 und B7
- Festlegungen zum Hochwasserschutz

Lärmschutz

In den Baufeldern A1, A2, B2 und B7 kommen die Planungswerte (PW) zur Anwendung in den übrigen Baufeldern die Immissionsgrenzwerte (IGW). Auf der Fabrikstrasse und Steigbreitestrasse sind jeweils 30er Zonen vorgesehen. Erfolgt die Temporeduktion (30 km/h) an der Fabrikstrasse bis zur Baueingabe nicht, sind lärmempfindliche Wohnräume in den Baubereichen A1, A2, B2 und B7 über Seitenfassaden oder lärmwirksame Loggien/Balkone zu belüften.

Gefahrenkarte

Gemäss Gefahrenkarte bestehen geringe bis erhebliche Hochwassergefährdung innerhalb des Gestaltungsplanperimeters. Die Schwachstellen an den beiden Bächen Wildbach und Rütibach müssen beseitigt werden. Die Wasserbauprojekte müssen vor oder spätestens mit dem Bauvorhaben realisiert werden.

Folgerung

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis eines mehrjährigen kooperativen Planungsprozesses. Durch den vorliegenden Gestaltungsplan wird eine gesicherte baurechtliche Grundlage geschaffen, auf welcher Bauprojekte nach neuen, angepassten Massstäben realisiert werden können. Ziel ist es, an dieser zentralen Lage, ein nachhaltiges, neues Quartier mit einer eigenständigen Identität und hoher gestalterischer Qualität zu ermöglichen.

Inhalt		
	1. Ausgangslage	7
	1.1 Einleitung / Anlass	7
	1.2 Historische Entwicklung	9
	1.3 Planungsbestandteile	10
	2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	11
	2.1 Kantonale Richtplanung	11
	2.2 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland	12
	2.3 Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)	12
	2.4 Regionale Richtplanung	14
	2.5 Kommunale Richtplanung	16
	2.6 Kommunale Nutzungsplanung	17
	2.7 Kommunale Inventare	18
	2.8 Leitbild 2040	19
	2.9 Verkehrsleitbild	20
	2.10 Masterplan Verkehr	21
	2.11 Unüberbaute Gebiete	23
	3. Gebietsanalyse Fadwis	27
	3.1 Heutige Situation	27
	3.2 Impressionen	28
	3.3 Veränderungsdynamik	30
	3.4 Bauliche Dichte	31
	3.5 Erschliessungssituation	32
	3.6 Übergeordnete Erschliessung	33
	3.7 Gebietspotenzial	34
	3.8 Grundeigentümerstruktur	36
	4. Bebauungsstudie	37
	4.1 Bebauungsansatz "kammförmig"	38
	4.2 Bebauungsansatz "linear"	39
	4.3 Nutzung	40
	4.4 Bebauungsstudie "Vision Fadwis 2040"	42
	4.5 Konzeptelemente im öffentlichen Interesse	43
	4.6 Mögliche Etappierung	45
	5. Abstimmung von Siedlung und Verkehr	46
	6. Teilrevision Zonenplan	50
	7. Teilrevision Bau- und Zonenordnung	51
	8. Öffentlicher Gestaltungsplan Fadwis	52
	8.1 Zweck	52
	8.2 Bestandteile und Geltungsbereich	52
	8.3 Ergänzendes Recht	53
	8.4 Gestaltung	53
	8.5 Bebauung	58
	8.6 Baumasse	62
	8.7 Nutzung	64
	8.8 Freiraum	66
	8.9 Verkehrserschliessung und Parkierung	68
	8.10 Umwelt	74
	8.11 Versorgung und Entsorgung	83
	8.12 Etappierung	84
	8.13 Schlussbestimmungen	84
	9. Vorteile des Gestaltungsplanes gegenüber der Regelbauweise	85

10. Mehrwertausgleich	87
11. Auswirkungen	88
12. Ablauf und Mitwirkungsverfahren	91
13. Mitwirkung	92
13.1 Öffentliche Auflage und Anhörung	92
13.2 1. Kantonale Vorprüfung	93
13.3 2. Kantonale Vorprüfung	94
13.4 3. Kantonale Vorprüfung	100
Anhang	103

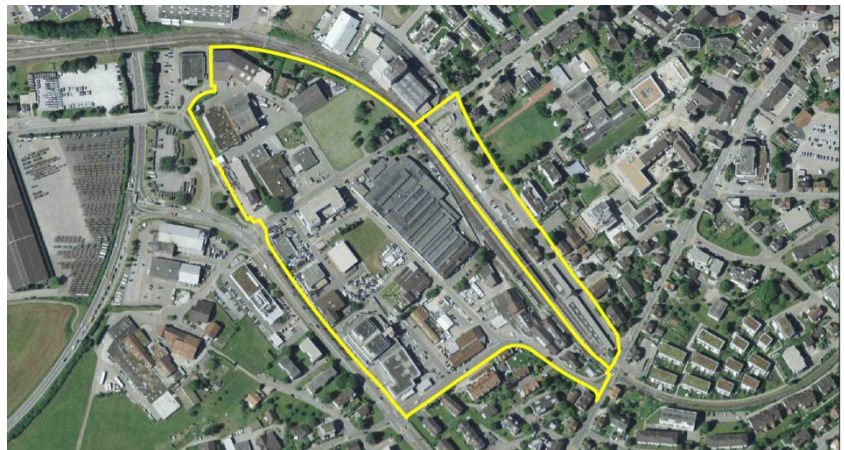
1. Ausgangslage

1.1 Einleitung / Anlass

Bauliche Veränderungen zeichnen sich im Umfeld des Bahnhofs ab

Das Gebiet südwestlich des Bahnhofs von Hinwil ist aufgrund seiner hervorragenden Erschliessungsqualität mit dem ÖV (S14 und ab Wetzikon S5/S15/S3 sowie Buslinien 869, 870, 872 und 875) ein erstrangiges Entwicklungsgebiet. Dementsprechend machen sich die Gemeinde, Investoren und Entwickler über die teilweise brachliegenden Gewerbe- und Industrieflächen Gedanken. Aus raumplanerischer Sicht eignet es sich in hohem Masse für Überbauungen mit gemischter Nutzung (Dienstleister aller Art, Läden und Wohnen) in einer hohen baulichen Dichte. Das Bahnhofareal ist eine wichtige Visitenkarte des Orts für Ankommende und Abreisende. Mit der Umgestaltung des Bahnhofvorbereichs und des Bushofs ist vor geraumer Zeit ein wichtiger Schritt zur Aufwertung des öffentlichen Raums erfolgt. Zusätzliches Aufwertungspotenzial ist aber immer noch vorhanden. Auf dem südwestlich vom Bahnhof gelegenen Areal Fadwis (siehe Abbildung unten) zeichnen sich starke Veränderungen ab. Das Areal der ehemaligen Traktorenfabrik steht für eine neue Nutzung zur Disposition. Weitere sehr zentral gelegene Grundstücke in Bahnhofsnähe könnten mittelfristig nachziehen. Aber auch in der unmittelbaren Umgebung liegen noch weitere Entwicklungsfelder brach und werden zu wenig inspirierend genutzt.

Gebiet Fadwis und Bahnhofareal beinhalten grosses Aufwertungspotenzial



Brachliegende Arealflächen

In der Schweiz schlummert ein Potenzial von rund 17 Mio. Quadratmetern ungenutzter Industriefläche. Das Dekret des haushalterischen Umgangs mit dem Boden wird immer noch zu wenig vehement verfolgt. So wächst pro Sekunde die Siedlungsfläche um einen Quadratmeter. Tatsache ist aber, dass die Siedlungsfläche stärker wächst als die Bevölkerung. Im Zuge der Deindustrialisierung hat sich die Industrie aus dem urbanen Raum zurückgezogen und an die Peripherie verlagert.

Umnutzungserschwerisse

Die Hindernisse für eine Um- bzw. Neunutzung einer Industriebrache sind im schweizerischen Mittel zu 60 % einer mangelnden Nachfrage durch Neunutzer zuzuschreiben und zu 30 % unpassenden planerischen Rahmenbedingungen. Jede dritte Industriebrache liegt in der Schweiz in der Industriezone. Diese Zone schränkt das Umnutzungspotenzial stark ein. Es sind nur wenige Beispiele bekannt, wo die Nachfolgenutzung ausschliesslich industriellen Charakter aufweist.

Entwicklungsplanung baurechtlich sicherstellen

Die vorliegende Planung, welche mit der Bebauungsstudie (vgl. Kapitel 4) startete, soll für das Gebiet neue Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen. Ziel ist es, durch den vorliegenden Gestaltungsplan eine gesicherte baurechtliche Grundlage zu schaffen, auf welcher Bauprojekte nach neuen, angepassten Massstäben realisiert werden können, die den Bedürfnissen der betroffenen Eigentümer und der Gemeinde Hinwil sowie der Region entsprechen.

Gebiet Fadwis als Ergänzung zur historischen Dorfmitte

Das Gebiet Fadwis als Einkaufs- und Arbeitsplatzgebiet soll keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung zu den Dienstleistungen im eher historisch und kleinmassstäblich geprägten Gebiet der Dorfmitte darstellen, welches zwischen der Post und dem Restaurant Hirschen liegt. Es soll als Wohn- und Arbeitsraum mit einer nahen Anbindung zum ÖV einen eigenständigen Charakter erhalten. Der Bahnhof übernimmt dabei eine Scharnierfunktion und vermittelt zwischen den Gebieten. Eine Umgestaltung und Neuorganisation des Bahnhofplatzes als Bindeglied ist daher unumgänglich.

1.2 Historische Entwicklung

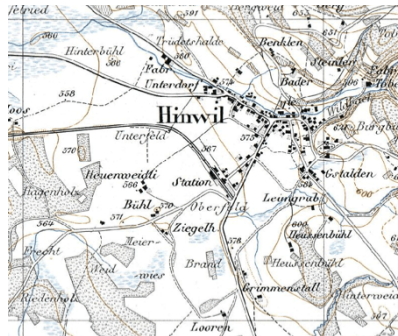
Historische Entwicklung des Gebiets Fadwis

Die Gemeinde Hinwil ist seit dem 3.5.1876 mit der Eröffnung der Bahnstrecke Effretikon–Hinwil an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen. Im Zuge der Anbindung an den öffentlichen Verkehr setzte um die Jahrhundertwende ein Bevölkerungswachstum ein und neue Arbeitsplätze wurden geschaffen. Als beliebter Gewerbe- und Industriestandort mit eigenem Autobahnanschluss wurde ein engmaschiges und leistungsfähiges Strassennetz geschaffen. Das Gebiet Fadwis befindet sich einerseits direkt beim Bahnhof Hinwil und andererseits nahe beim Autobahnanschluss Betzholz. In wenigen Fahrminuten ist zudem der Autobahnanschluss Uster Ost erreichbar.

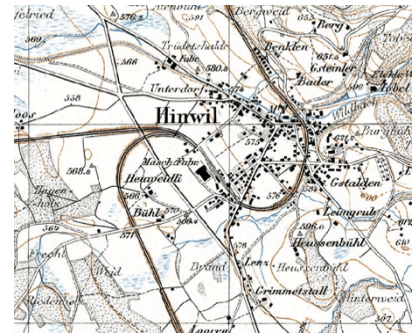
Links: Dufourkarte Erstausgabe, 1845–1865



Links: Siegfriedkarte, 1880



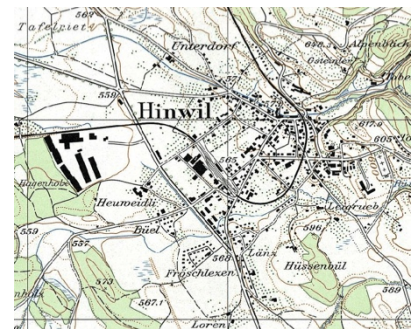
Rechts: Siegfriedkarte, 1930



Links: Dufourkarte, Letztausgabe, 1939



Rechts: Alte Landeskarte, 1956–1965



Links: Historische Gewässerkarte des Kantons Zürich, Stand 1991

Rechts: Aktuelle Situation



Ort mit zwei Gesichtern

Die Kartenausschnitte verdeutlichen den Wandel vom Dorf zur beschaulichen Kleinstadt am Fuss des Bachtels. Besonders prägend sind die markanten Industrie- und Gewerbebauten (Einkauf) im Westen des Siedlungsgebiets sowie die vielfältig gewachsenen Verkehrsbeziehungen. Auffallend ist auch die Zweiteilung Hinwils in einen feinkörnig gewachsenen Dorfteil mit klarem Zentrum und in die vorerwähnte verkehrsgeprägte Einkaufsmeile. Das Gebiet Fadwis stellt südwestlich des Bahnhofs einen Ausläufer der beiden Ortsteile dar. Das Gebiet konnte jedoch bislang keinen eigenständigen Charakter entwickeln und funktioniert heute mangels fehlender städtebaulicher Ideen nicht als eigenständiges Bindeglied im Spannungsfeld der vorhandenen Mischnutzung.

1.3 Planungsbestandteile

Planungspaket

Die vorliegende Planung bezieht sich auf den öffentlichen Gestaltungsplan. Die Teilrevision der Nutzungsplanung wird in einer separaten Vorlage, welche an die gleiche Gemeindeversammlung gebracht wird, umgesetzt. Sie ist inhaltlich jedoch direkt mit dem Gestaltungsplan verknüpft. Die Bestandteile der einzelnen Planungsinstrumente sind folgende:

Bestandteile der Teilrevision
Nutzungsplanung (separate Vorlage)

- Bau- und Zonenordnung
- Zonenplan 1:5000
- Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV

Bestandteile des öffentlichen
Gestaltungsplans

- Situation 1:500
- Bestimmungen
- Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Kantonale Richtplanung

Leitlinien des Regierungsrates für künftige Entwicklungen

Als Entscheidungsgrundlage für künftige Nutzungen im Gebiet Fadwis sind im Rahmen der kantonalen Richtlinien folgende Entwicklungsschwerpunkte anzustreben:

- Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstruktur ist sicherzustellen und zu verbessern.
- Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.



Urbane Wohnlandschaft



Hinwil gehört gemäss dem kantonalen Raumordnungskonzept zu den urbanen Wohnlandschaften, in denen u.a. folgender Handlungsbedarf besteht:

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktivieren und erhöhen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Arbeitsplätze erhalten und deren Lageoptimierung fördern
- Öffentliche Begegnungsräume schaffen
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten
- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern

Richtplankarte

Im kantonalen Richtplan wird für das Gebiet Fadwis der Polizeiposten (J) hervorgehoben. Eine weitere Gebiets-Festlegung ist die Bahnlinie und der dazugehörige Bahnhof Hinwil. Abgesehen vom Siedlungsgebiet lassen sich für das Gebiet Fadwis aus der Richtplankarte keine weiteren Inhalte ableiten.

Kantonaler Richtplan vom 24.3.2014
Roter Kreis = Gebiet Fadwis



2.2 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Gebiet Fadwis stärkt Hinwil
als Regionalzentrum

Auf regionaler Ebene wurde am 30.5.2012 das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland vom Amt für Verkehr verabschiedet.

In das Agglomerationsprogramm wurde mit der Nummer S2c das Massnahmenpaket "Masterplanung Zentrumsentwicklung Hinwil" mit folgender Begründung aufgenommen: "attraktive, multifunktionale Regionalzentren sind essenzieller Teil der Siedlungsstrategie und Voraussetzung für die "Lebendigkeit" der Region".

Die Entwicklung zu einem Regionalzentrum könnte unterstützt werden durch die städtebauliche und funktionale Verknüpfung des Gebiets Fadwis mit dem Bahnhof, der siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs und der Verdichtung im Bahnhofsgelände.

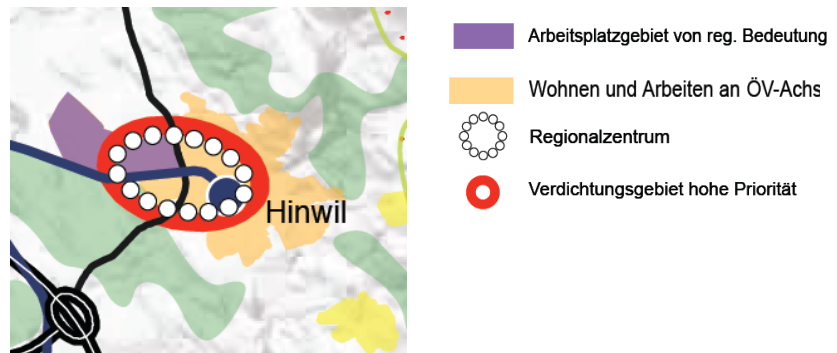
2.3 Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK)

Hinwil ist Regionalzentrum

Hinwil wird im Regio-ROK als Regionalzentrum aufgeführt. "Regionalzentren weisen eine bedeutende Konzentration zentralörtlicher Einrichtungen auf. Diese umfassen insbesondere Güter oder Dienstleistungen aus den Sektoren Verwaltung, Bildung, Kultur, Gesundheitswesen und Detailhandel. Regionalzentren übernehmen damit für die gesamte Region wichtige Funktionen." (Auszug aus dem Regio-ROK). Mit den zukünftigen Bebauungsmöglichkeiten des Gebiets Fadwis und den bereits etablierten Nutzungen im Dorfkern wird diesem Anspruch Rechnung getragen.

Seitens der Gemeinde Hinwil wird versucht, dass die heutigen industriellen Nutzungen nicht aufgehoben werden, sondern in ihrem Flächenanspruch beibehalten oder kompensiert werden können. Im öffentlichen Gestaltungsplan Fadwis wird zum Erhalt und zur Weiterentwicklung von Gewerbe ein minimaler Gewerbeanteil festgelegt. Reine Wohnzonen entstehen mit der vorliegenden Planung keine und weitere Umzonungen der angrenzenden Industrie- und Gewerbebezonen in Wohn- oder Mischzonen sind nicht vorgesehen.

Auszug aus dem Regio-ROK 2011



Zielsetzungen Leitbild Regio-ROK

Folgende Zielsetzungen sind im Regio-ROK aufgeführt:

- Stärkung und Förderung der Dorfzentren, Sicherstellung der Grundversorgung.
- Der massvollen, wirtschaftlichen Entwicklung in allen Gemeinden der Region ist Rechnung zu tragen.
- Stärkung der regionalen Zentren. Diese weisen ein breites Angebot an Gütern, Dienstleistungen, Kultur und Bildung auf.
- Förderung des kontinuierlichen und gezielten Wachstums von Wohnraum und Arbeitsplätzen bei gleichzeitigem Erhalt der kompakten Siedlungsstrukturen.
- Optimale Ausnützung der bestehenden Infrastruktur (Strassen, öffentlicher Verkehr, Ver- und Entsorgung, Schulraum, öffentliche Bauten und Anlagen).
- Steigerung der Attraktivität.

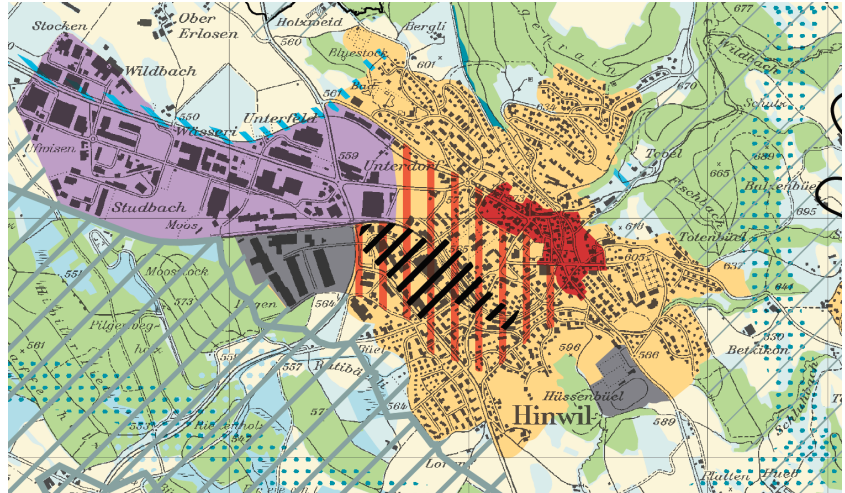
Es darf davon ausgegangen werden, dass die oben aufgeführten Zielsetzungen für das Gebiet Fadwis zutreffen.

2.4 Regionale Richtplanung

Regionaler Richtplan (RRB Nr. 1266 / 2018)

Im rechtskräftigen Regionalen Richtplan ist im Gebiet Fadwis eine hohe bauliche Dichte festgelegt. Zudem ist das Gebiet als Zentrumsgebiet gekennzeichnet.

Kantonal bestehend geplant	Regional bestehend geplant	Siedlung
		Siedlungsgebiet
		Zentrumsgebiet
		Schutzwürdiges Ortsbild
		Gebiet zur Erhaltung der Siedlungsstruktur
		Arbeitsplatzgebiet
		Mischgebiet
		Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
		Hohe bauliche Dichte
		Niedrige bauliche Dichte
		Gebiet für verkehrsintensive Einrichtungen
		Stand- / Durchgangsort für Fahrende



Anschlüsse ans
übergeordnete Netz sind
sichergestellt

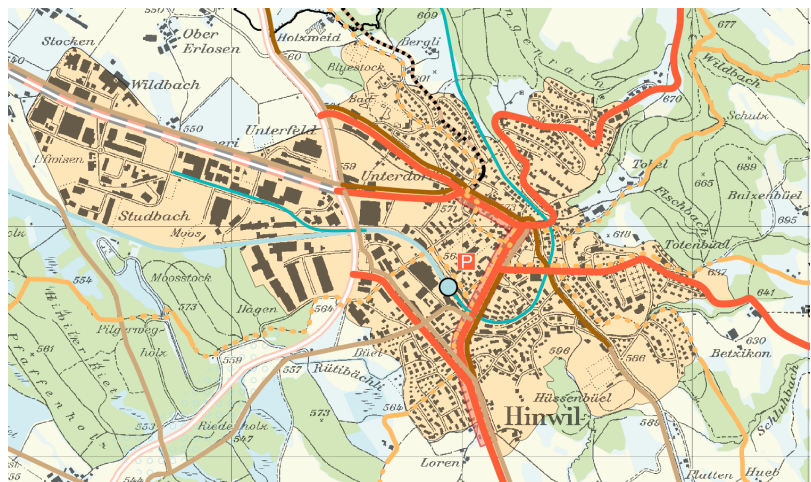
Mit der Ueberlandstrasse führt eine leistungsfähige Staatsstrasse dem südwestlichen Rand des Gebiets Fadwis entlang. Mit dieser Strasse kann der quartierfremde Verkehr weitgehend ausserhalb des Gebiets geführt werden.

Parallel zur Ueberlandstrasse befindet sich im Weiteren ein regionaler Radweg, wie auch entlang der Gossauerstrasse am westlichen Perimeterrand.

Über die Untere Bahnhofstrasse verläuft zudem ein bestehender regionaler Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag. Dieser führt zum Bahnhof und Bushof hinwil.

Verkehr

Kantonal bestehend geplant	Regional bestehend geplant	Verkehr
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Verbindungsstrassen
		Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Umgestaltung Strassenraum
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse
		Tunnel Hauptverkehrsstrasse
		Tunnel Verbindungsstrasse
		Variante / zu prüfende Linienführung
		Anschluss
		Parkierungsanlage
		Roadroute von nationaler Bedeutung
		bei Ersatz aufzuhörender Radweg
		Radweg
		Fuss- / Wanderweg
		Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag
		bei Ersatz aufzuhörender Fuss- / Wanderweg
		Bustrasse
		Wichtige Haltestelle

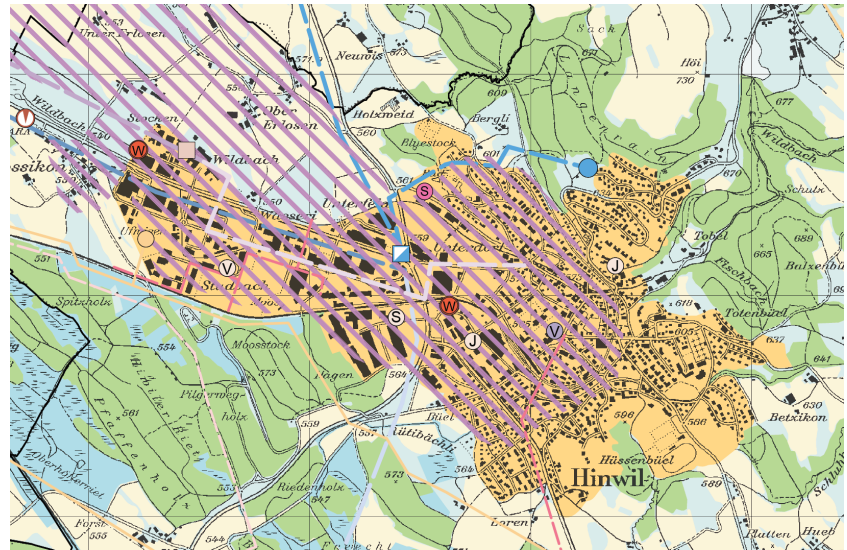


Nutzung des Fernwärmenetzes

Karte Versorgung, Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen

Kantonal bestehend	Regional bestehend	Regional geplant	
○	○	○	Versorgung, Entsorgung
□	□	□	Grundwasserschutzgebiet
○	○	○	Grundwasserfassung
○	○	○	Reservoir
○	○	○	Stufenpumpwerk
—	—	—	Wassertransportleitung
—	—	—	Materialgewinnungsgebiet
○	○	○	Unterwerk
○	○	○	Windkraftwerk
—	—	—	Hochspannungsleitung
—	—	—	Höchstspannungsleitung
—	—	—	Kabelleitung
—	—	—	Heizkraftwerk
—	—	—	Fernwärmehauptleitung
—	—	—	Prioritätsgebiet für rohrliniengebundene Energieträger
—	—	—	Gasverteilzentrale
—	—	—	Gastransportleitung ≤ 5 Bar
—	—	—	Gastransportleitung > 5 Bar
—	—	—	Stehantlager
○	○	○	Kommunikationsanlage
○	○	○	Kehrrichtverbrennungsanlage
○	○	○	Deponie
○	○	○	Abwasserreinigungsanlage
○	○	○	Regenbecken
—	—	—	Schutz- oder Mischwasserleitung

Das Gebiet Fadwis ist gemäss regionalem Richtplan prioritär an das Fernwärmenetz anzuschliessen.

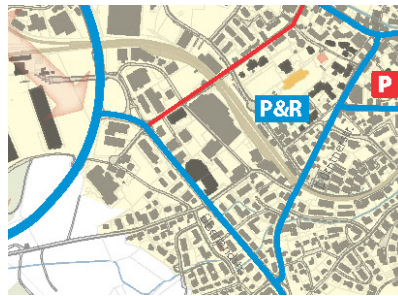


2.5 Kommunale Richtplanung

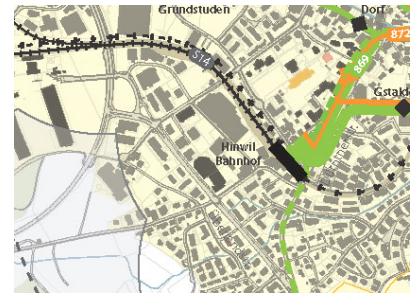
Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan wurde 2011/12 teilrevidiert. Durch das Gebiet Fadwis führen sowohl kommunale als auch regionale Fuss- und Wanderwege sowie Radwege. Mit der Ueberlandstrasse führt eine Hauptverkehrsstrasse entlang des Gebiets Fadwis. Die Untere Bahnhofstrasse ist als kommunale Quartiersammelstrasse klassiert. Die Querung der Gleisanlage mit einem Fussweg ist als geplant im kommunalen Verkehrsplan festgelegt.

Karte Strassen und öffentliche Parkierung (links)



Karte öffentlicher Verkehr (rechts)

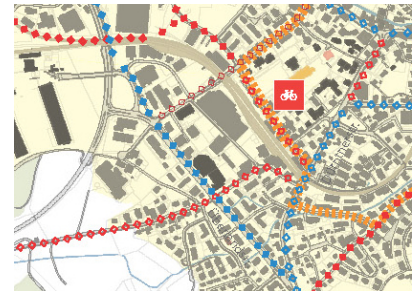


übergeordnete Festlegungen		kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Hauptverkehrsstrasse
				regionale Verbindungsstrasse
				Quartiersammelstrasse
				Parkierungsanlage
				Bahnlinie einspurig
				Bahnhof / Bahnstation
				Güterumschlag
				Buslinie
				Bushaltestelle

Karte Fusswege (links)



Karte Radverkehr (rechts)



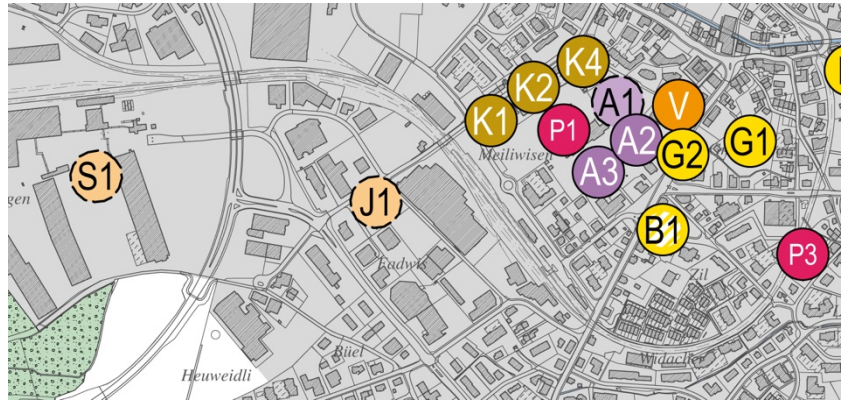
übergeordnete Festlegungen		kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Fuss-/Wanderweg ohne Hartbelag
				Fuss-/Wanderweg mit bestehendem Hartbelag
				Radweg
				Abstellanlagen

Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Legende:

- J = Justiz
- S = Sicherheit
- K = Kirche, Kirchgemeindehaus
- P = Primarschule
- A = Alters- und Pflegeheim
- B = Gemeindebibliothek
- G = Gemeindeplatz, Altes Dorfschulhaus
- V = Verwaltung

Der kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wurde 2013/14 teilrevidiert und befindet sich derzeit im Genehmigungsprozess beim ARE. Im Gebiet Fadwis befindet sich einzig der Eintrag der als überkommunal eingestufteten Polizeistation Hinwil (J1).



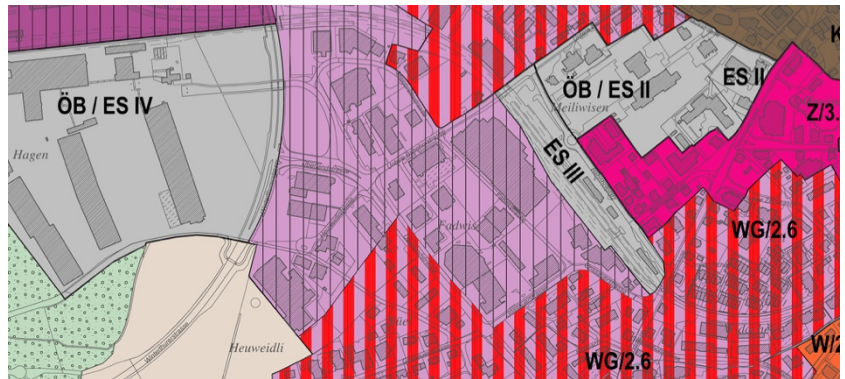
2.6 Kommunale Nutzungsplanung

Zonenplan

Der grösste Teil des Gebiets Fadwis liegt heute in der rechtsgültig festgelegten Industrie- und Gewerbezone IG/5. Nur ein kleiner Bereich im Norden ist der Wohn- und Gewerbezone WG/2.6 zugewiesen. Das Bahnhofareal liegt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Ausschnitt aus dem Zonenplan (Stand: Teilrevision der Ortsplanung 2011–14)

- Kantonale Nutzungszone
- Lw Landwirtschaftszone
- Kommunale Nutzungszonen
- Z/3.5 Zentrumszone
 - WG/2.6 Wohnzone mit Gewerbeleichterung
 - IG/5 Industrie- und Gewerbezone
 - IG/7 Industrie- und Gewerbezone
 - OeB Zone für öffentliche Bauten - A&M



Es ist vorgesehen, dass Planungsgebiet umzuzonen (vgl. Seite 50).

BZO

Folgende Grundmasse gelten heute in der IG/5 und WG/2.6:

Zone	IG/5	WG/2.6
Baumassenziffer (max.)	5 m ³ /m ²	2.6 m ³ /m ²
Baumassenziffer best. Gebäude	-	0.2 m ³ /m ²
Freiflächenziffer (min.)	10%	15%
Gebäudehöhe (max.)	17.5 m	10.5 m
Firsthöhe	-	7.0 m
allseitiger Gebäudeabstand	3.5 m	-
kleiner Grundabstand (min.)	-	5.0 m
grosser Grundabstand (min.)	-	10.0 m
max. Gebäudelänge	-	50.0 m
Nutzweise	Handels- und Dienstleistungsbetriebe	Wohnen und mässig störendes Gewerbe
Geschlossene Überbauung	ist unbeschränkt zulässig	bis zur zonengemässen Gebäudelänge gestattet
Arealüberbauung	über 8'000 m ² erhöht sich BMZ um 0.5	zwischen 4'000 und 8'000 m ² erhöht sich BMZ um 0.3, über 8'000 um 0.5 und bei dauernder gewerblicher Nutzung um 0.7

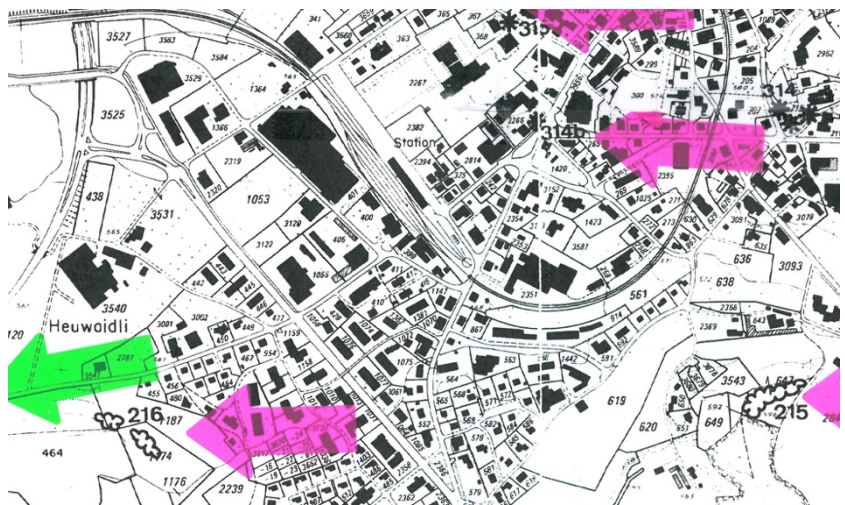
2.7 Kommunale Inventare

Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von kommunaler Bedeutung

Das Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von kommunaler Bedeutung aus dem Jahr 1983 bezeichnet Objekte wie Bäume, Hecken oder Bachgehölze. Auch geologische Objekte sind enthalten. Die zum Inventar gehörende Verordnung erlässt u.a. Schutzanordnungen, Regelungen zu Pflege und Unterhalt und Ausnahmeregelungen. Für das Gebiet Fadwis bestehen keine Einträge, wie der nachfolgende Kartenausschnitt zeigt.

Ausschnitt aus der Inventar-Karte

→ Die Pfeile bezeichnen zur besseren Orientierung die konkreten Inventareinträge



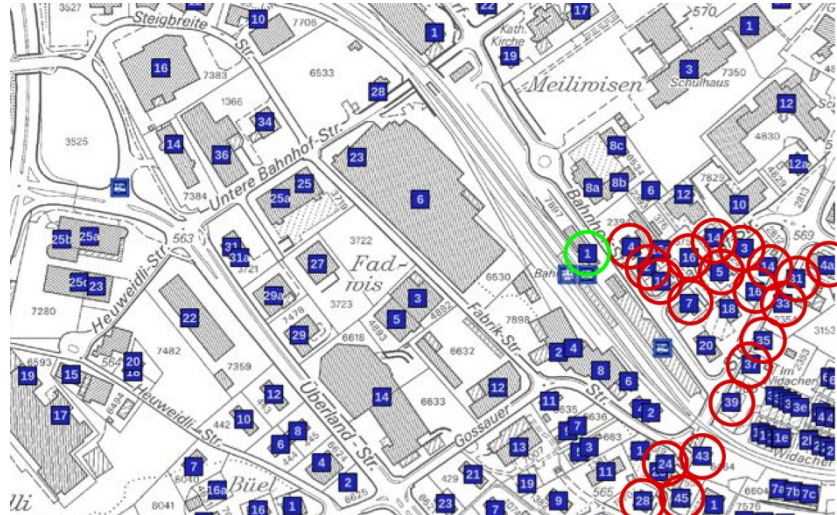
Kommunales Inventar der Denkmal- und Heimat- schutzobjekte

Ausschnitt aus dem Web-GIS mit Bezeichnung der inventarisierten Objekte gemäss Inventarliste (Stand: 18.6.2014)

Rote Kreise = kommunale Objekte

Grüner Kreis = überkommunales Objekt
(Bahnhofgebäude)

Gemäss der Auflistung der inventarisierten Objekte über die Denkmal- und Heimatschutzobjekte von kommunaler Bedeutung gibt es im Perimeter keine Objekte. Das Bahnhofgebäude ist im Verzeichnis der überkommunalen Schutzobjekte aufgeführt.



2.8 Leitbild 2040

Sechs Leitsätze für Hinwil

Die Frage "Wohin will Hinwil?" wurde 2010 lanciert und mit einer breiten Bevölkerung diskutiert und erarbeitet. Die Lagebeurteilung wurde von der breit abgestützten Leitbildgruppe erarbeitet und an der Sitzung vom 6. November 2010 verabschiedet. Darin enthalten sind ein Stärken- und Schwächenprofil von Hinwil und es wurden auch die Chancen und Gefahren einer künftigen Entwicklung festgehalten. Diese Beurteilung basiert auf umfangreichen Vorabklärungen, zu welcher eine Bevölkerungsumfrage, Klassenarbeiten auf allen Schulstufen, Hearings mit Interessengruppen und Interviews mit Schlüsselpersonen und das Studium von Berichten gehörten.

Darauf aufbauend wurde ein Leitbild 2040 entwickelt. Das Leitbild beschreibt, wie sich Behörden und Bevölkerung ihr Hinwil und das Leben darin in 30 Jahren wünschen. Es soll Leitschnur sein für alle, welche die Gemeinde mitgestalten.

So wünschen wir uns unser Hinwil in 30 Jahren:

Einerseits sind wir eine moderne Stadt. Gegen 12 000 Menschen jeden Alters und unterschiedlichster Herkunft leben hier miteinander in Frieden. Sie finden gleich vor der Haustüre, was sie zur Gestaltung ihres Lebens brauchen, vor allem auch Arbeit. Andererseits sind wir ein richtiges Dorf. Man erkennt dies in den Aussenwachen und in der Mitte an den schmackhaften Ortsbildern, am regen Gemeindeleben und am Zusammenhalt untereinander.

Wir alle fühlen uns hier sicher und wohl.

Am 2.2.2011 verabschiedete der Gemeinderat das Leitbild 2040. Darin wurden die folgenden sechs Leitsätze formuliert die für den Gemeinderat als Aufträge zu verstehen sind:

- A) Wir schaffen eine richtige Dorfmitte.
- B) Wir erhalten unser einmaliges Naherholungsgebiet und werten es auf.
- C) Wir setzen entschlossen das Verkehrsleitbild um.
- D) Wir entwickeln von der Wässeri bis zum Bahnhof ein vorbildliches Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Wohngebiet.
- E) Wir leben die Nachhaltigkeit.
- F) Wir bauen die Sport-, Kultur- und Bildungsangebote aus.

Bevölkerungs- und Schülerzahlprognosen

Im Leitbild 2040 wird bis 2030 eine Bevölkerung von rund 12'000 Einwohnern als angemessene Einwohnerzahl umschrieben. Dies entspricht einer zusätzlichen Schülerzahl von ca. 80 Kindern und benötigt 4 zusätzliche Klassen in der Unterstufe. Der Raum für die zusätzlichen Schüler kann gemäss Schulbehörde auf den bestehenden Schulanlagen geschaffen werden.

Fazit

Mit der vorliegenden Planung werden insbesondere die Leitsätze D und E umgesetzt, indem das Bahnhofgebiet mit der angestrebten Schaffung eines vorbildlichen Arbeits- und Wohngebiets unter Anwendung der Grundsätze der Nachhaltigkeit entwickelt wird.

2.9 Verkehrsleitbild

Verkehrsleitbild als Grundlage für den Masterplan Verkehr

Das Verkehrsleitbild dient als Grundlage für alle weiteren Massnahmen, die zur Optimierung des Verkehrs führen sollen. Es wurde am 17.12.2008 vom Gemeinderat genehmigt, enthält allgemein gültige Überlegungen zu allen Facetten des Verkehrs und legt mit den formulierten Leitsätzen den Rahmen für die weitere Planung und Umsetzung fest. Das Verkehrsleitbild baut auf vier Säulen auf:

- Siedlung und Verkehr – über die Gemeindegrenze hinweg
- Mobilität und Koexistenz
- Strassen und Plätze
- Umweltbelastung

Das Verkehrsleitbild ist abstrakt und macht für das Gebiet Fadwis keine konkreten Aussagen. Basierend auf dem Verkehrsleitbild wurde der Masterplan Verkehr erarbeitet, welcher im nächsten Kapitel vorgestellt wird.

Aufwertungen des Strassenraums und der Verkehrsbeziehungen

2.10 Masterplan Verkehr

Am 15.3.2010 genehmigte die Gemeindeversammlung den Masterplan Verkehr. Folgende Themen stehen im Vordergrund:

- Aufwertung der Zentren im Dorf und in den Aussenwachten
- Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer
- Stärkung öffentlicher Verkehr
- Einführung Tempo 30 in Wohnquartieren
- Akzentuierung Eingangssituationen

Für das Gebiet Fadwis ergeben sich gestalterische und betriebliche Aufwertungen entlang der Gossauerstrasse, der Unteren Bahnhofstrasse und auf Teilen der Ueberlandstrasse. An den Verzweigungen auf der Ueberlandstrasse finden Knotenumgestaltungen und Änderungen der Abbiegebeziehungen statt. Die Anbindung an den Bahnhof für Fussgänger aus dem Gebiet Fadwis soll verbessert werden. In den Wohnquartieren soll etappenweise Tempo 30 eingeführt werden. In Anbetracht auf den künftigen Nutzungsmix dürfte dies auch im Gebiet Fadwis ein Thema sein.

Ausschnitt Masterplan Verkehr – Teil
Dorf (2010)



Der Strassentyp soll optisch ablesbar sein

In Ergänzung zur Hauptkarte (Situation Dorf) des Masterplans Verkehr wurde ein sogenannter Geschwindigkeitsplan festgelegt, der durch eine Tabelle der Strassentypisierung ergänzt wird. Im Geschwindigkeitsplan sind nicht die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten, sondern die angestrebten Fahrgeschwindigkeiten dargestellt. Mit der Gestaltung und dem Betriebsregime sollen die Strassenräume so verändert werden, dass der Verkehrsteilnehmer selber merkt, auf welcher Art Strasse er sich befindet. Dadurch wird er seine Fahrweise den Umständen anpassen. Im Gebiet Fadwis ist die Hierarchie der Strassentypen gut ablesbar und ein Hinweis auf künftige Gestaltungsmassnahmen im Rahmen der Strassenaufwertung.

Ausschnitt aus dem Geschwindigkeitsplan (Teilplan des Masterplans Verkehr)

-  Hochleistungsstr. (HLS), ausserorts, nicht richtungstrennt
Vsign. 80 km/h Vgef. 70-80 km/h
-  Hauptverkehrsstr. (HVS), innerorts
Vsign. 50/60 km/h Vgef. 45-55 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), ausserorts
Vsign. 80 km/h Vgef. 50-80 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), innerorts
Vsign. 50km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Verbindungsstr. (VS), Zentrum
Vsign. 50km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Erschliessungsstr. (ES II) mit Durchgangsverkehr
Vsign. 30/50 km/h Vgef. 30-45 km/h
-  Siedlungseingang



Die vorgesehene Strassenraumgestaltung der Fabrik-, Steigberg- und der unteren Bahnhofstrasse entsprechen diesem konzeptionellen Ansatz (vgl. S. 31). Zudem wird erwogen, für die Bahnhofstrasse eine Begegnungszone einzurichten.

2.11 Unüberbaute Gebiete

Bauzonenreserven

Die Lage der unüberbauten Grundstücke ist nachstehend abgebildet. Insgesamt beträgt die Bauzonenreserve in der gesamten Gemeinde Hinwil gemäss Bauzonenstatistik des ARE mit Stand 2020 in den Wohn- und Mischzonen 14.6 ha (9.5 ha in Wohnzonen, 5.1 ha in Mischzonen). In den vergangenen 5 Jahren betrug durchschnittliche Verbrauch in diesen Zonen rund 1.25 ha/Jahr. Geht man davon aus, dass dieser Verbrauch gleich geblieben ist, beträgt die Reserve in den Wohn- und Mischgebieten Ende 2021 rund 13.4 ha. Diese Reserve reicht theoretisch für rund 10.7 Jahre.

Gemäss Art. 15 RPG sind die Bauzonen so festzulegen, dass sie dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre entsprechen. Die Gemeinde Hinwil verfügt somit über keine überdimensionierten Bauzonen.

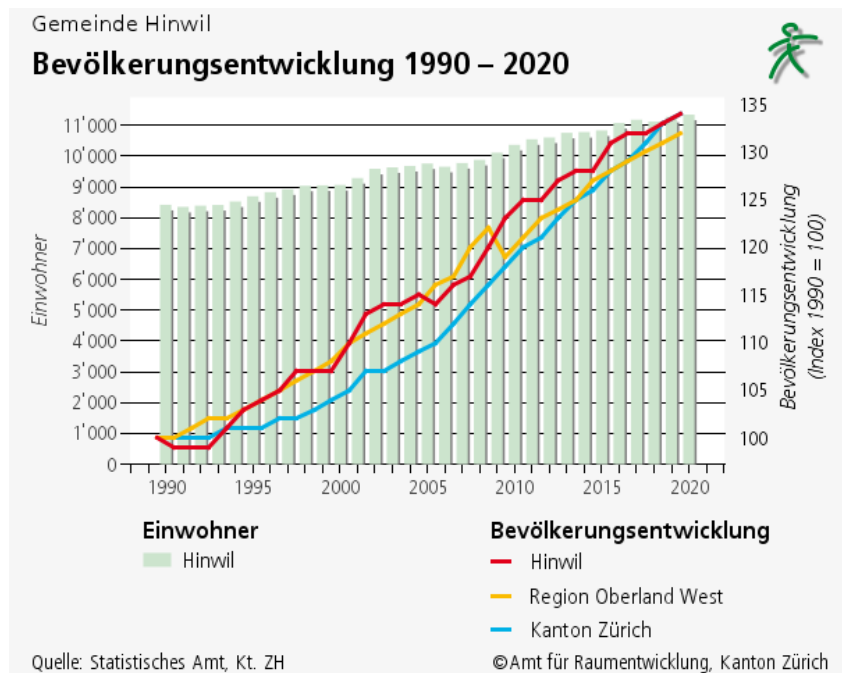


Unüberbaute Flächen Stand 2017

Bevölkerungsentwicklung

Hinwil entwickelte sich im Vergleich mit der Region Oberland West und dem Kanton etwas dynamischer. Dieser Trend dürfte in den kommenden Jahren anhalten. Diese Entwicklung wurde begünstigt durch attraktive Wohnungs- und Arbeitsplatzangebote, der guten Infrastruktur (Schulen, Sportmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten etc.) den reizvollen Naherholungsgebieten und der guten Verkehrsanbindung (MIV und ÖV).

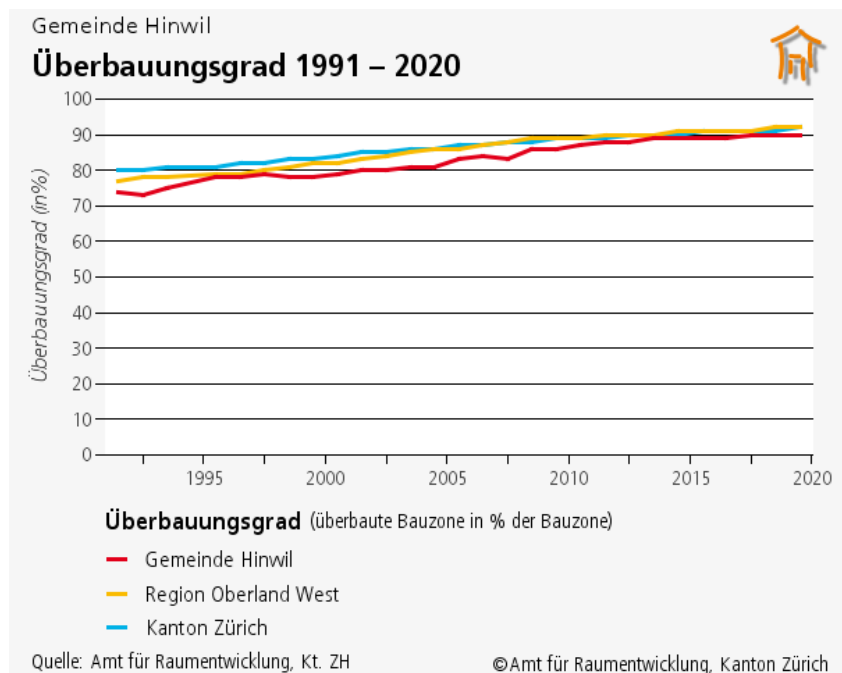
Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich
 © Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich



Überbauungsgrad

Der Überbauungsgrad ist hoch und entspricht dem regionalen und kantonalen Durchschnitt.

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich
 © Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich

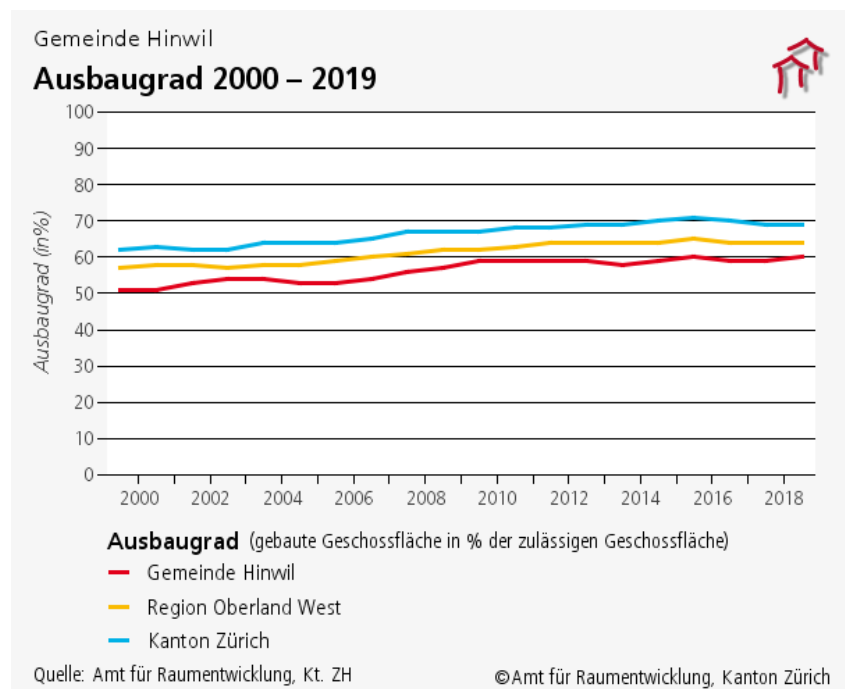


Ausbaugrad

Demgegenüber liegt der Ausbaugrad deutlich unter dem regionalen und kantonalen Mittel. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass die Gemeinde Hinwil über grossflächige Gebiete verfügt, die vornehmlich für Einfamilienhäuser genutzt werden. Die gesamte Wohnzonenfläche beträgt 107.4 ha, davon liegen 73.2 ha oder rund 68% in Zonen mit grossem Einfamilienhausanteil. In diesen Gebieten wird sich der Ausbaugrad auch in den kommenden Jahren aus verschiedenen Gründen nicht markant erhöhen. Die niedrige Baumassenziffer in den EFH-Quartieren reduziert den wirtschaftlichen Anreiz zu einer baulichen Entwicklung/Verdichtung. Zudem liegt der prozentuale Anteil an Personen über 65 Jahre bei den EFH-Quartieren gemäss Bevölkerungsstatistik (GIS ZH) innerhalb des kantonalen Durchschnittes. Ein grossflächiger Generationenwechsel zeichnet sich in absehbarer Zeit daher nicht ab. Darüber hinaus hat auch ein Generationenwechsel nicht automatisch eine bauliche Verdichtung zur Folge. Auch der relativ junge Gebäudebestand in den Einfamilienhausquartieren spricht nicht für eine kurzfristige innere Verdichtung in diesen Gebieten.

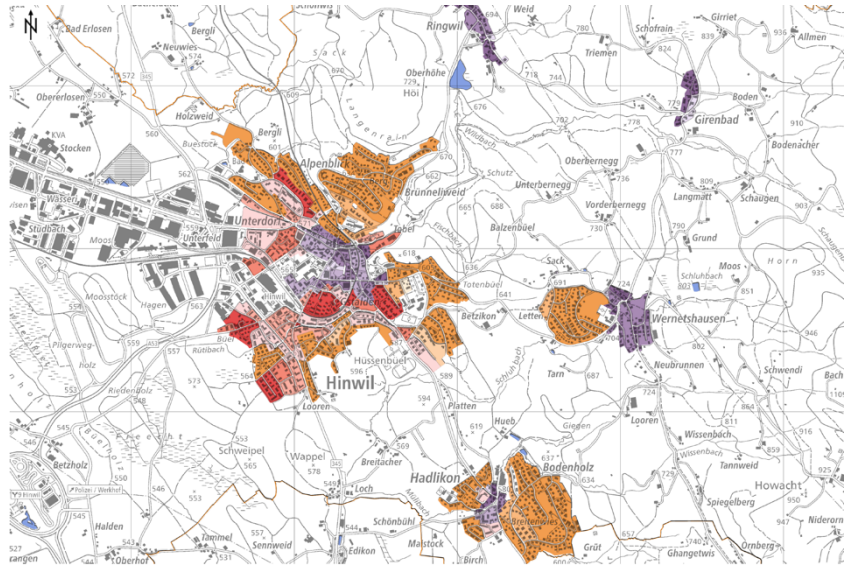
Die Zonen mit Mehrfamilienhäusern verfügen über einen deutlich höheren Ausbaugrad. Folglich bestehen keine grossen inneren Reserven.

Quelle: Statistisches Amt, Kanton Zürich
© Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich



Übersicht Anteil Einfamilienhäuser
 Quelle: GIS-ZH

Anteil Einfamilienhäuser		
Wohnzonen W1/W2	Wohnzonen W3 und höher	Mischzonen
keine	keine	keine
bis 33%	bis 33%	bis 33%
33 - 66%	33 - 66%	33 - 66%
über 66%	über 66%	über 66%



3. Gebietsanalyse Fadwis

3.1 Heutige Situation

Vier Kammern

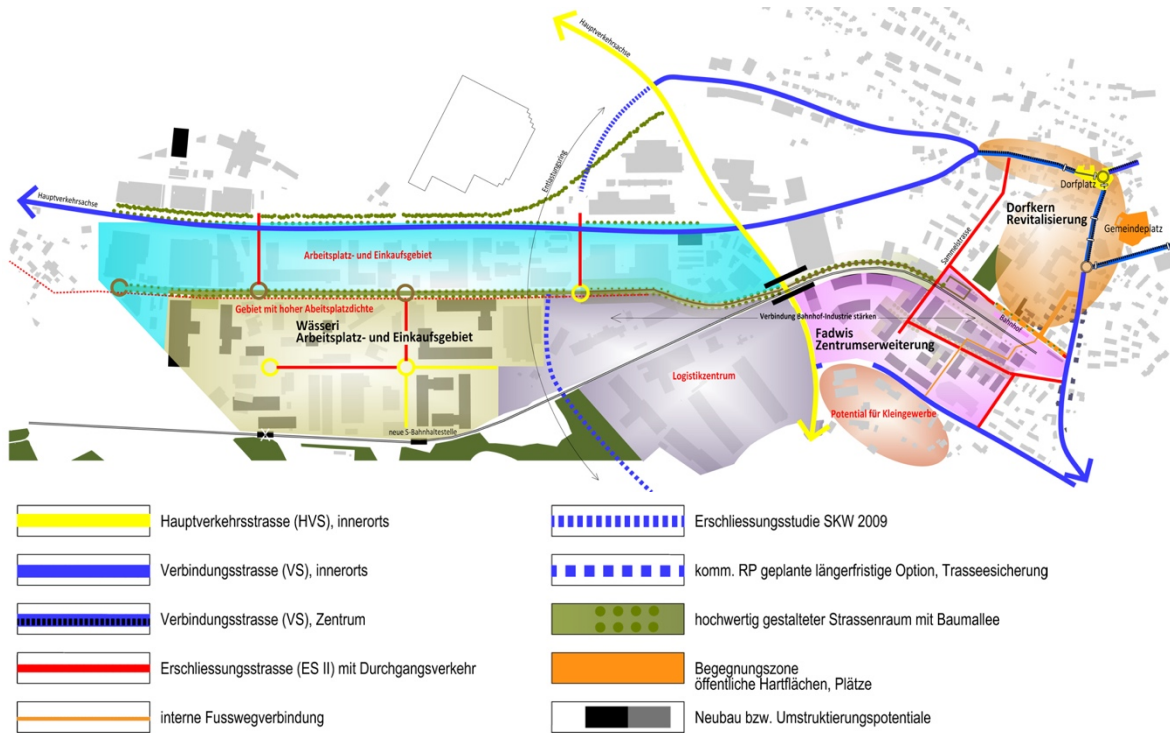
Das Gebiet Fadwis wird als kompakte Ebene zwischen den Geleisen im Norden mit dem Bahnhof und der Ueberlandstrasse im Süden eingespannt. Markant und prägend ist das Strassenkreuz der Fabrikstrasse, der Unteren Bahnhofstrasse und der Steigbreitestrasse, welches das Gebiet in vier Bereiche kammert. Topografisch ist das Gebiet mehr oder weniger in der Ebene situiert. Somit sind keine speziellen baulichen Massnahmen diesbezüglich erforderlich.

Grobe Gebietsaufteilung in vier Kammern



Gebiet Fadwis als
Zentrumserweiterung
vorgesehen

Im Auftrag der Gemeinde Hinwil wurde basierend auf dem Leitbild und dem Masterplan Verkehr eine Gesamtschau erstellt, welche die wichtigsten Gebietsfunktionen in einem Plan zusammenfasst. Das Gebiet Fadwis hat die Funktion einer Zentrumserweiterung mit Mischnutzung und Einrichtungen für das Dorf zugewiesen bekommen. Es steht somit nicht in Konkurrenz zum Dorfkern, in dem vor allem Detaillisten, die Verwaltung und das Alterszentrum vorzufinden sind. Für das Gebiet stehen nebst der Nutzungs- und Dichtethematik gestalterische und betriebliche Aufwertungsmassnahmen sowie Knotenumgestaltungen im Vordergrund. Die folgende Abbildung zeigt die angestrebten Massnahmen:



Gesamtschau mit Gebietsfunktionen (erarbeitet durch SKW auf Basis des Leitbilds und des Masterplans)

3.2 Impressionen

Augenfälliger Erneuerungsbedarf

Im Rahmen von Ortsbegehungen zeigte sich, dass heute viele unternutzte Bereiche mit in die Jahre gekommenen prägenden und stellenweise nutzungsfremden Einrichtungen vorhanden sind. Die folgende Bildsequenz gibt diesbezüglich Einblicke.

Umfeld Bahnhof



Umfeld Bahnhof



Traktorenfabrik
(2020 fielen die Gebäude einem Grossbrand zum Opfer)



Traktorenfabrik



Materiallager



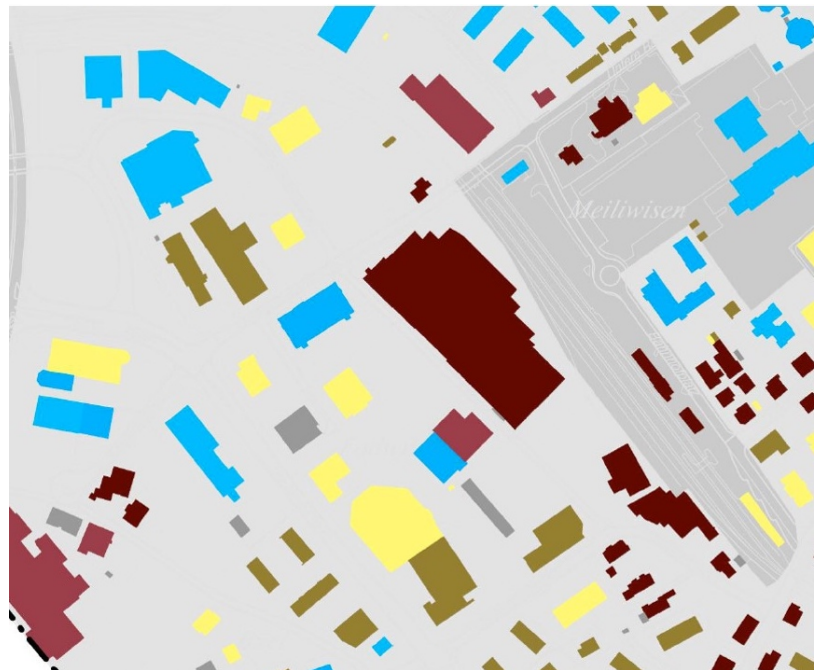
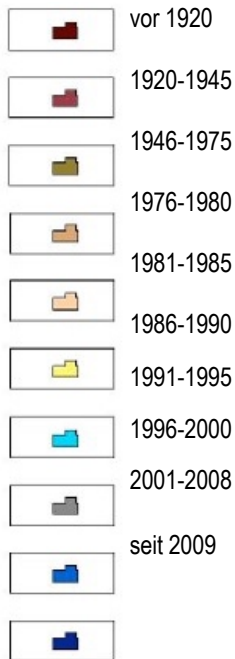
Eingeschossige Gebäude



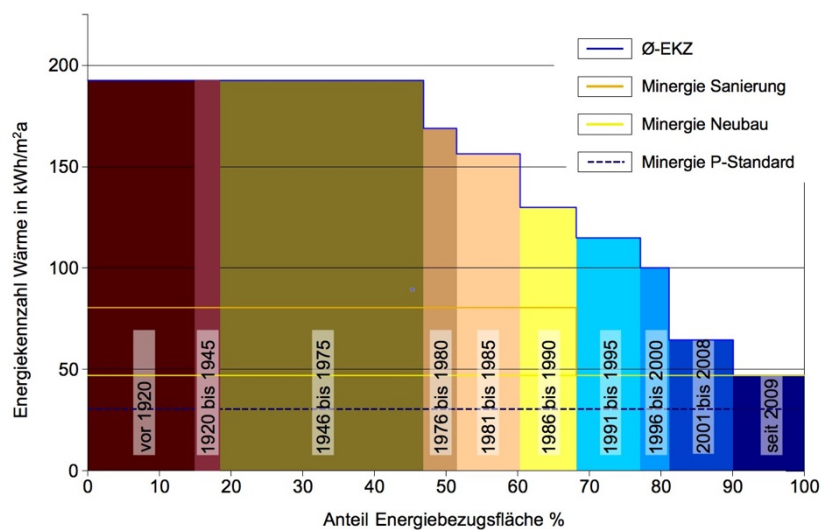
3.3 Veränderungsdynamik

Gebäudealter als Indikator

Im Bericht zum kommunalen Energieplan von Hinwil wurden Vergleiche zwischen der energierelevanten Bezugsfläche eines Gebäudes und dem Alter seiner jeweiligen Bausubstanz aufgestellt. Die Energiekennzahl bezeichnet die durchschnittlichen Energieverbrauchswerte pro Quadratmeter Nutzfläche. Bei Bauten, die zwischen 1920 und 1990 erstellt wurden und wärmetechnisch noch nicht saniert worden sind, besteht ein beträchtliches Energiesparpotenzial, wie die folgende Grafik zeigt.



Energiekennzahlen der Gebäude

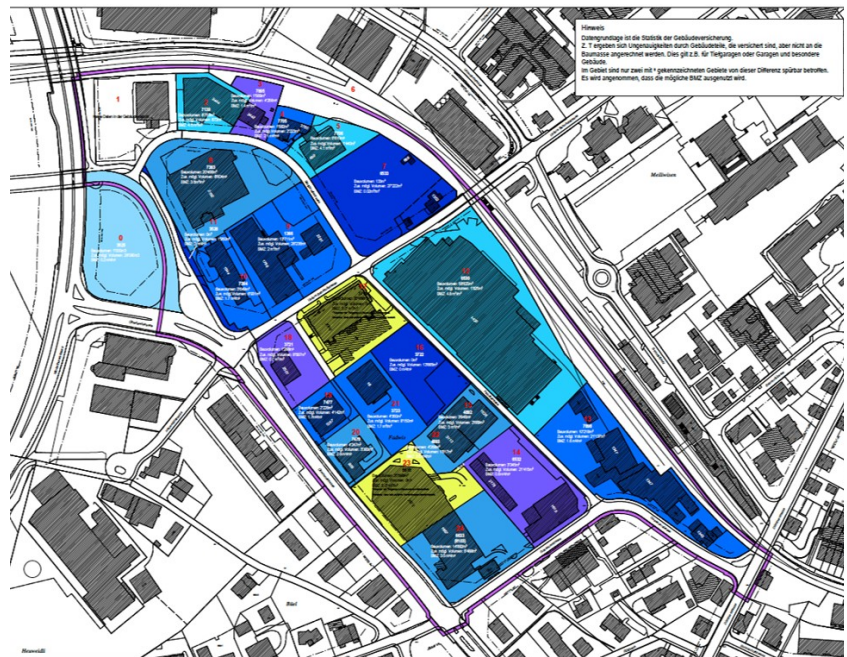
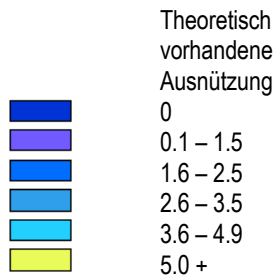


Diese Situation lässt erwarten, dass eine gewisse Grundbereitschaft für Investitionen besteht.

3.4 Bauliche Dichte

Der Ausbaugrad beträgt
derzeit etwas mehr als 50%

Die heute vorhandene bauliche Dichte im gesamten Planungsgebiet weist eine durchschnittliche Baumassenziffer von $2.66 \text{ m}^3/\text{m}^2$ auf. Somit wird heute lediglich etwas mehr als die Hälfte des baulich zulässigen Nutzungsmasses für die gewerbliche Nutzung beansprucht. Untenstehende Grafik zeigt deutlich auf, dass lediglich zwei Parzellen die heute zulässige Baumasse von $5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ausschöpfen.



Unterschiedliche Dichten



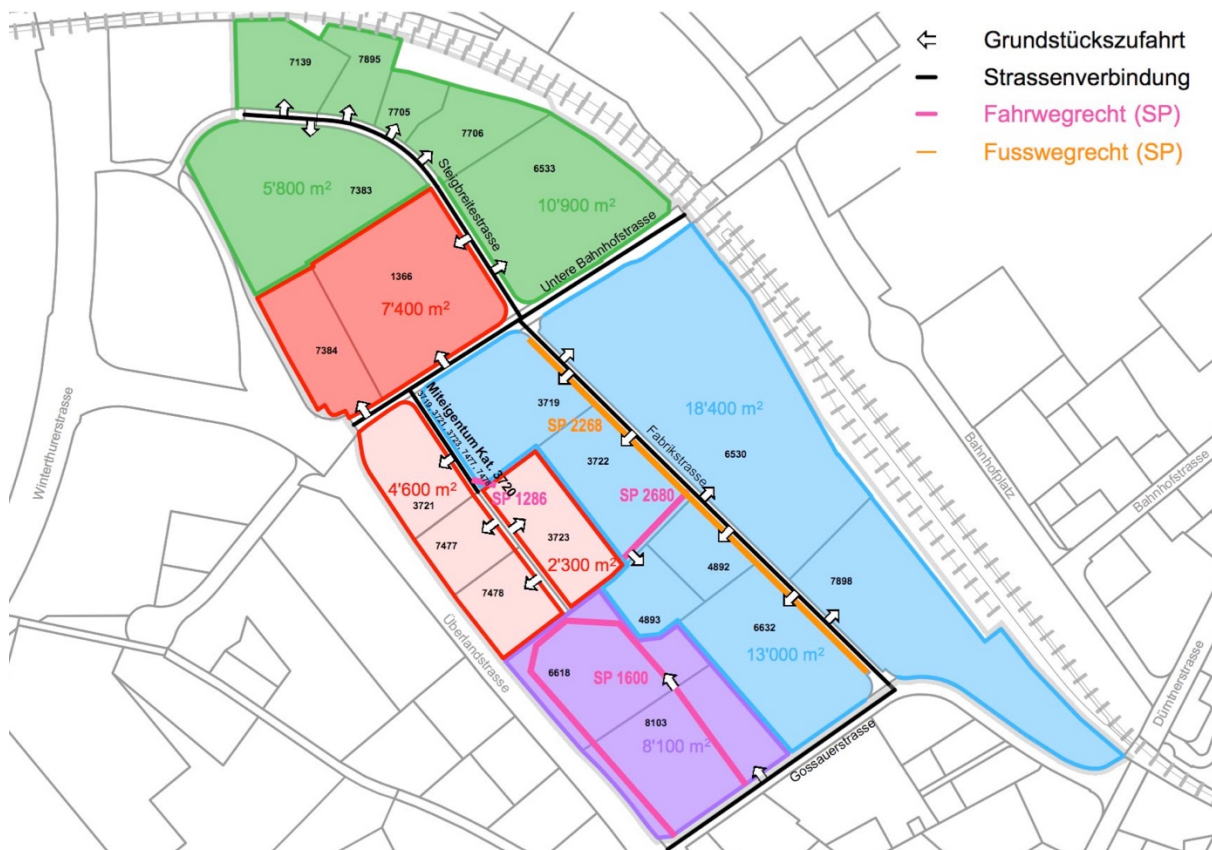
3.5 Erschliessungssituation

Alle Grundstücke sind strassenmässig erschlossen

Wie der unten abgebildete Plan zeigt, verfügen die Grundstücke innerhalb des Gestaltungsplanperimeters alle über einen Zugang und sind vollumfänglich strassenmässig erschlossen. Entlang der Fabrikstrasse besteht ein Fussgängerschutz, der mit einer Dienstbarkeit (SP 2268) gesichert ist. Entlang der Steigbreitestrasse und Unteren Bahnhofstrasse fehlt dieser. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens können jedoch alle notwendigen Flächen für die Trottoire über separate Verträge sichergestellt werden. Für die hellrot eingefärbten Grundstücke erfolgt die Erschliessung über eine Stichstrasse (Miteigentum Kat. Nr. 3720). Folgende Parzellen sind über Drittgrundstücke bzw. Fuss- und Fahrwegrechte erschlossen:

- Kat. Nr. 3723: Fuss- und Fahrwegrecht SP 1286
- Kat. Nr. 4893: Fuss- und Fahrwegrecht SP 2680
- Kat. Nr. 6618: Fuss- und Fahrwegrecht SP 1600

Die Grundstücke Kat. Nrn. 7477 und 7478 beanspruchen für Ihre Zufahrten gegenseitig Grundstücksflächen. Zudem tangieren die Zufahrten das Grundstück Kat. Nr. 3723. Für diese Zufahrten wird ein gemeinsames Fahrwegrecht unter den betroffenen Grundeigentümern im Grundbuch eingetragen. Die erwähnten Fuss- und Fahrwegrechte sind im Anhang des vorliegenden Berichts aufgeführt.



Fabrikstrasse mit schmalen Trottoir



3.6 Übergeordnete Erschliessung

Knoten Überlandstrasse/
Untere Bahnhofstrasse

Aus dem 2. Vorprüfungsbericht geht hervor, dass Die Folgeknoten geringe Abstände zu den Erschliessungsknoten des Perimeters aufweisen und im Verkehrsgutachte ebenfalls zu beurteilen sind. Der Knoten Winterthurer- und Überlandstrasse ist dabei massgebend. Die Folgen zusätzlicher Versbelastungen sowie deren Auswirkungen (Rückstau Überlandstrasse) sind aufzuzeigen.

Das Büro SNZ konnte mit dem zuständigen Gebietsingenieur des AfV vereinbaren, dass keine weiteren Verkehrszählungen durchgeführt werden müssen. Aus dem Gespräch mit dem AfV ging zudem hervor, dass die Überlandstrasse 2021/2022 saniert wird. Im Zuge dieser Sanierung besteht die Möglichkeit, den Knoten Überlandstrasse/Untere Bahnhofstrasse zu überprüfen und-neu zu gestalten. Zur Reduktion des Rückstaus zu den Verkehrsspitzen und zur Optimierung der Verkehrssicherheit ist voraussichtlich eine Lichtsignalanlage mit einer Spurtrennung auf der Unteren Bahnhofstrasse vorzusehen. Dieses Projekt wird zu einem späteren Zeitpunkt durch den Kanton in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde entwickelt.

Knotenausbau mit Lichtsignalanlage
notwendig



Mit der permanenten Zählstelle bei der Winterthurerstrasse wird aufgezeigt, dass die Verkehrsbelastungen von Ende August über dem Jahresdurchschnitt liegen. Mit dieser Zählstelle kann auch aufgezeigt werden, dass am Samstag die Verkehrsbelastungen gegenüber dem Werktag (Spitzenstunde) tiefer liegen.

Das Verkehrsgutachten wurde aber bezüglich der Belastung des Knoten Winterthurer-/Überlandstrasse erweitert und insgesamt aktualisiert.

Die Bedenken wonach die Werte für Verkaufsgeschäfte zu tief angenommen wurden, sind unbegründet wie das Gutachten zeigt. Im Gestaltungsplan wurden die Grössen der Ladengeschäfte limitiert und stark verkehrserzeugende Branchen ausgeschlossen.

Kreuzung Überlandstrasse/Untere
Bahnhofstrasse, Google Streetview



3.7 Gebietspotenzial

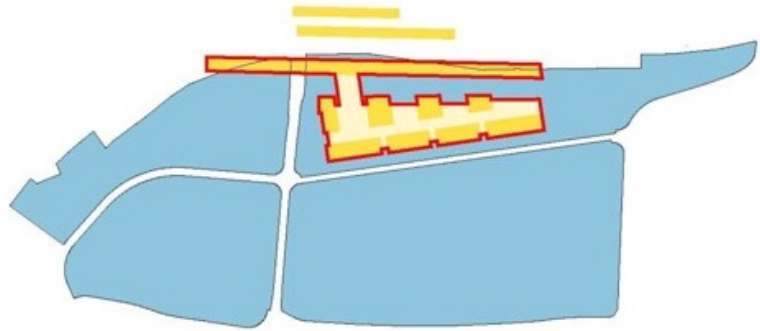
Bebauungsstudie zeigt
Potenzial für bis zu 7 m³/m²

Es zeichnet sich in naher Zukunft ab, dass für eine Neuentwicklung die vorhandene Substanz durch Neubauten ersetzt wird. Zahlreiche Gebäude und Installationen im Gebiet Fadwis weisen entweder eine Fremdnutzung oder eine massive Unternutzung auf. Es ist absehbar, dass sich das städtebauliche Gesicht in diesem Gebiet massiv verändern wird. Eine zwischen 2013 und 2015 durchgeführte Bebauungsstudie (siehe Kapitel 4) zeigt auf, dass für die angestrebte Mischnutzung eine Baumasse von bis zu 7 m³/m² verträglich ist. Eine solche kann jedoch nur beansprucht werden, wenn die angestrebten ortsbaulichen Qualitäten, wie vorliegend, mit einem Gestaltungsplan sichergestellt werden.

Referenzprojekte

Damit das Gebietspotenzial fassbar und begreifbar wird, ist nachstehend ein Referenzobjekt auf dem Planungsareal im Sinne eines architektonischen Fussabdrucks abgebildet:

MITTIM Wallisellen



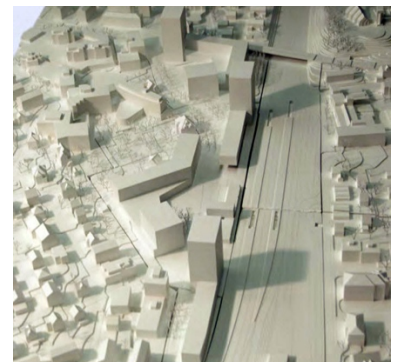
Obenstehende Abbildungen zeigen, dass der Entwurf eines bahnhofsnahen Zentrums ähnliche Dimensionen wie der Fussabdruck des MITTIM-Gebäudes in Wallisellen haben könnte.

Weitere Referenzbilder

Weitere Referenzbilder zeigen auf, wie sich in der Region realisierte und projektierte Bauten an Bahnhöfen präsentieren. Hervorzuheben ist dabei die verdichtete Bauweise.

Links: Bülach Nord

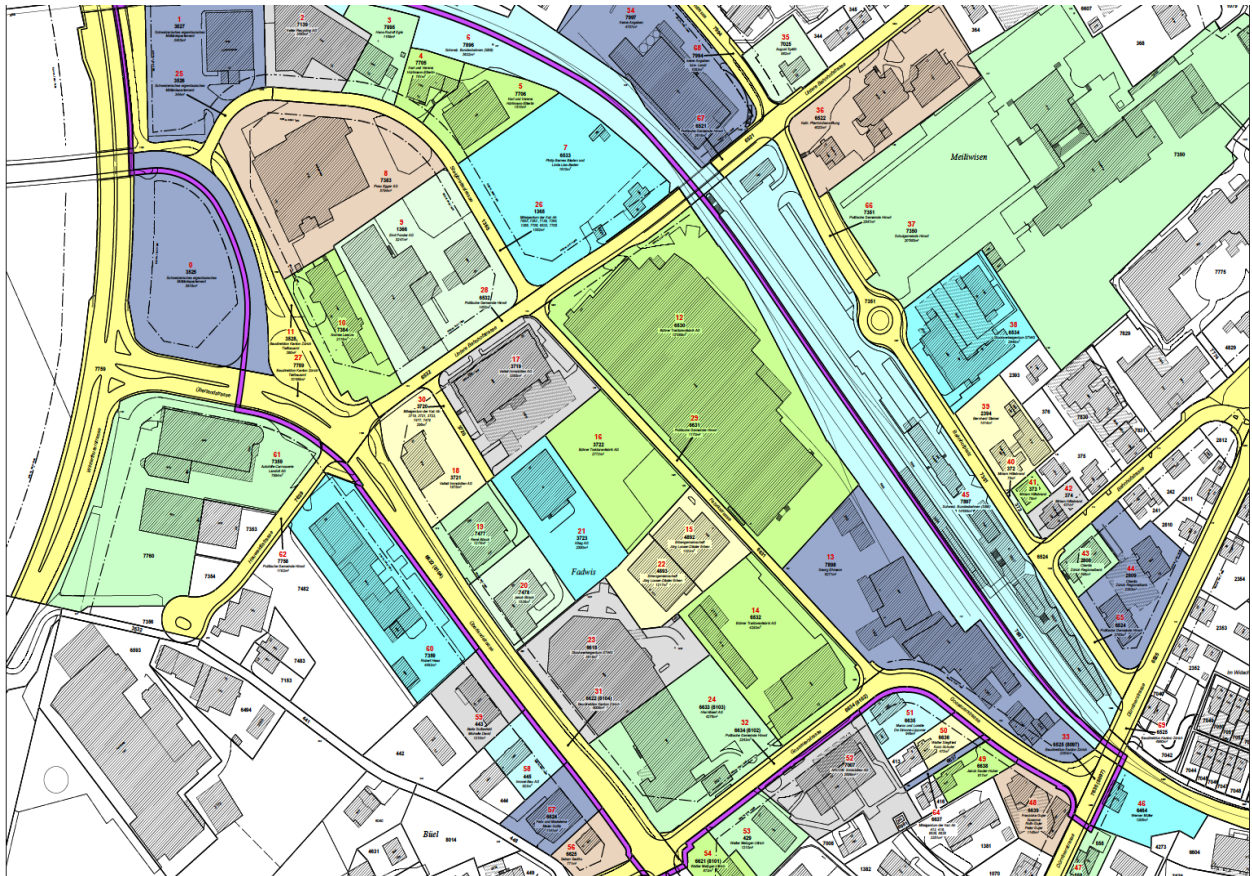
Rechts: Projekt MITTIM Effretikon



3.8 Grundeigentümerstruktur

Unterschiedliche Entwicklungsdynamik aufgrund der Eigentümerstruktur

Die Grundeigentümerstruktur ist feingliedrig, was für künftige Entwicklungen eine Herausforderung darstellt. Es gibt aber auch einzelne grössere Flächen die in einer Hand liegen. Bei diesen dürfte sich eine höhere Entwicklungsdynamik einstellen.



4. Bebauungsstudie

Grundlage für die
Teilrevision der
Nutzungsplanung und den
Gestaltungsplan

Vier Areale im Gebiet Fadwis

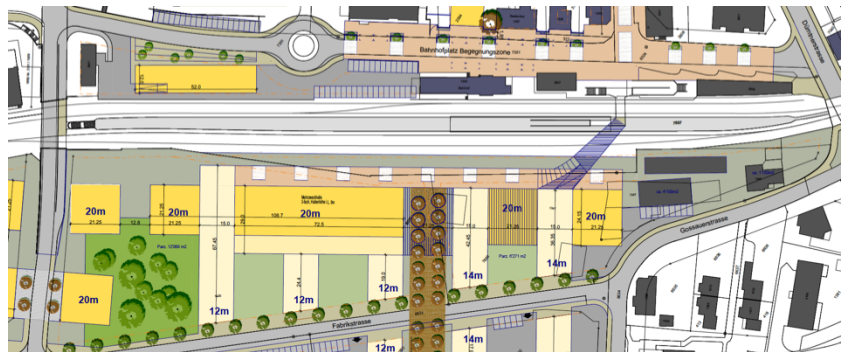


Wie erwähnt, besteht im Gebiet Fadwis Spielraum, die Dichte höher anzusetzen. In der zwischen 2013 und 2015 durchgeführten Bebauungsstudie wurden weitere wichtige Erkenntnisse gewonnen, welche als Grundlage für die Teilrevision der Nutzungsplanung und überdies als Wegleitung für den nachgeordneten Gestaltungsplan dienen.

Wichtig ist, dass die Siedlungskörper auf dem Areal 1 die bestehende Gebäudekörnung im Umfeld des Bahnhofs nicht bedrängen. Aus siedlungsplanerischer Sicht soll darum der Hauptsiedlungskörper gegliedert werden. Es gibt zwei grundlegende Ansätze, diesen Körper in das Areal zu platzieren. Entweder wird der Gebäuderücken parallel an die Fabrikstrasse gesetzt mit einer gezähnten Gebäudegliederung zum Bahnhof wo sie den kleinteiligen Rhythmus der Gebäude auf der anderen Seite des Geleises übernimmt. Dieser Ansatz erhält den Namen "linear". Oder der Gebäuderücken schmiegt sich an den Verlauf der Geleise und öffnet sich zur Fabrikstrasse in wiederum gezählter Gliederung. Dieser zweite Ansatz heisst "kammförmig".

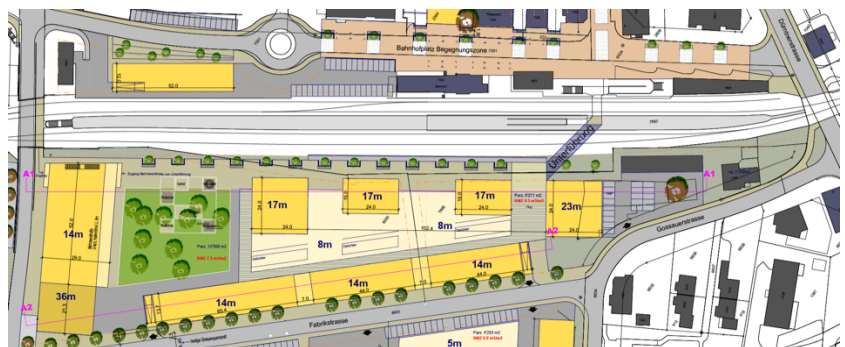
Auf dem Areal 3 werden die Hauptsiedlungskörper parallel an den Geleisverlauf gesetzt. Dies einerseits als Lärmschutzriegel gegen die Bahnemissionen, andererseits weil nur ein geringer baulicher Bezug in diesem Bereich über das Geleis hinweg auf das nördlich gelegene Hinwil besteht.

Konzept "kammförmig"



Konzept "linear"

Aus diesen beiden Ansätzen entstand später das Baukonzept "Vision Fadwis 2020".

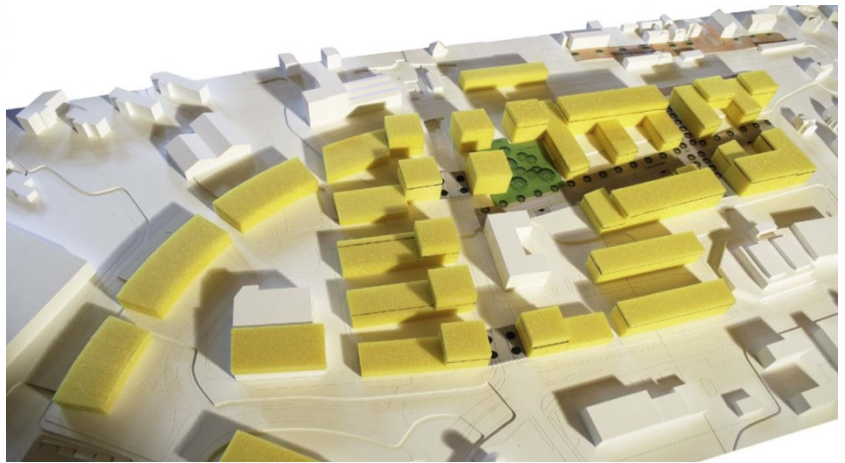


4.1 Bebauungsansatz "kammförmig"

Der Bebauungsansatz "kammförmig" weist eine Baumassenziffer von 6 und 7 m^3/m^2 auf.



Modellfotos des Bebauungsansatz
"kammförmig"



Konzept "Linear" wird favorisiert

Aus städtebaulicher Sicht wird das Konzept "linear" favorisiert, weil dieses den Strassenraum besser zu fassen vermag, sich am heutigen Erscheinungsbild der alten Traktorenfabrik orientiert und die Rythmisierung der Baustruktur auf Seite des Bahnhofes aufnimmt. Dieses Bild soll aber nicht abschliessend festgeschrieben werden, damit für die nachfolgenden Planungsschritte ein genügender Projektierungsspielraum besteht und auf veränderte Bedürfnisse reagiert werden kann.

Hochhäuser sind denkbar

Augenfällig in der Bebauungsstudie "linear" ist der städtebauliche Akzent eines Hochhauses bei der Kreuzung Fabrikstrasse Untere Bahnhofstrasse. Dies könnte aus städteplanerischer Sicht langfristig eine adäquate Lage für ein zukünftiges Hochhaus sein. Es ist vorstellbar, dass sich unter den präsentierten Bebauungsstudien auch Mischformen entwickeln können.

Referenzprojekt

Das untenstehende Referenzprojekt zeigt in ähnlicher Dichte die angedachte Mischnutzung auf. Im Erdgeschoss sind Dienstleistungseinrichtungen angelegt, in den oberen Geschossen überwiegt das Wohnen.

Hegifeld Winterthur



4.3 Nutzung

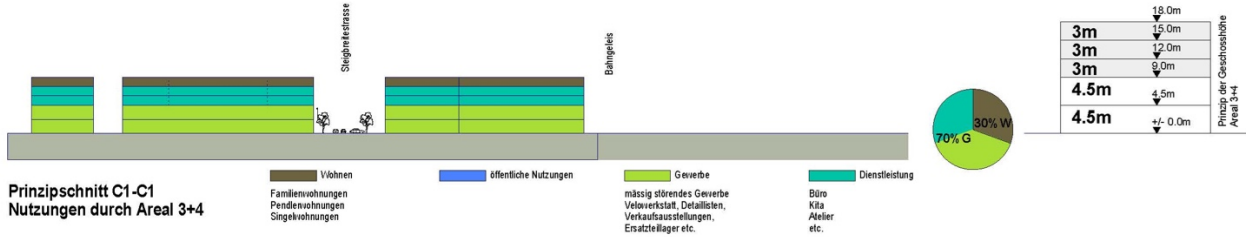
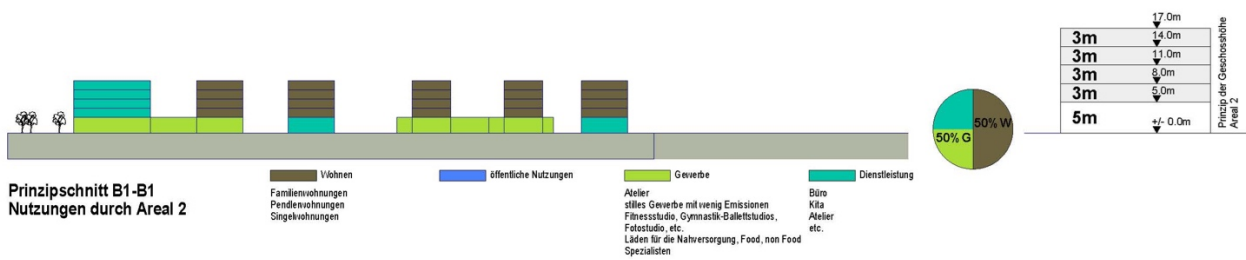
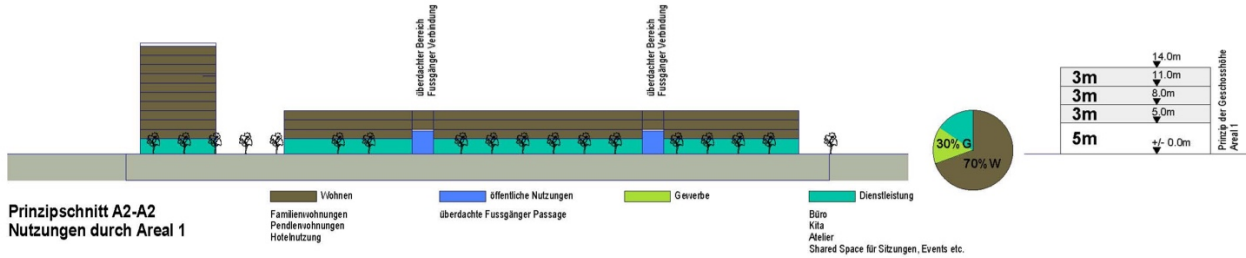
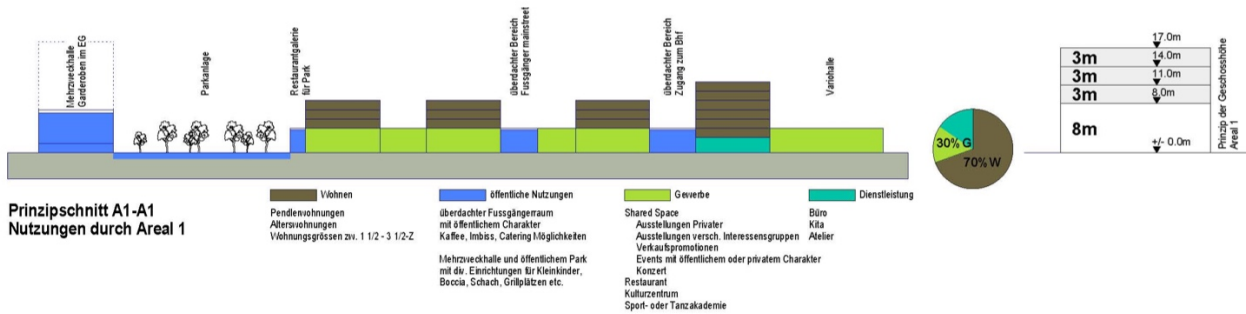
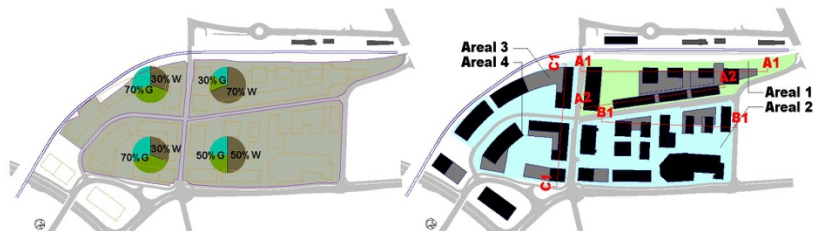
Überhohe Erdgeschosse anstreben

Die Gebäude zum Bahnhof weisen im Konzept ein überhohes Erdgeschoss von 4-7 m auf. Diese Überhöhe ist durch die Vorstellung begründet, in den Erdgeschossen gewerbliche Nutzungen oder eine Einkaufsmall zu favorisieren. Die darüber liegenden Geschosse stapeln sich in einem 3 m Geschosshöhen-Raster. Der Schnitt A2-A2 zeigt, dass sich dieses nach Süden überhöhte Erdgeschoss auch unterteilen lässt in ein 4-5 m und in ein 3 m hohes Geschoss. Die Gebäude auf der gegenüberliegenden Seite der Fabrikstrasse zeigen im Schnitt B1-B1, dass das Erdgeschoss mit 4-5 m Höhe beibehalten wird und dadurch in der Höhenabwicklung zwei einheitliche Gebäudefluchten auf beiden Seiten der Fabrikstrasse entstehen. Da in den Arealen 3 und 4 ein höherer Gewerbeanteil angeboten werden soll, sind dort die beiden Erdgeschosse mit jeweils 4.5 m Geschosshöhe angedacht.

Aus diesen Überlegungen der Geschosshöhen sind die indivi-

duellen Gebäudehöhen bzw. Fassadenhöhen in den zwei Bebauungsstudien entstanden, welche als Grundlage für den Gestaltungsplan dienen.

Schnittlagen und Schemaschnitte mit möglicher Nutzungsverteilung



4.4 Bebauungsstudie "Vision Fadwis 2040"

Grundlage für den öffentlichen Gestaltungsplan

Der favorisierte Bebauungsansatz "linear" ist weiter entwickelt und in der Bebauungsstudie "Vision Fadwis 2040" aufgenommen worden. Diese Bebauungsstudie wurde parallel zur Ausarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans Fadwis entwickelt und laufend an die aktuellen Erkenntnisse angepasst.

Insbesondere ist anstelle einer Fussgängerunterführung eine Passerelle vorgesehen mit direktem Zugang zu den Perrons und dem Bushof. Als Auftakt zur Passerelle ist beidseitig der Gleisanlagen ein Platz vorgesehen.



4.5 Konzeptelemente im öffentlichen Interesse

Örtliche Zusammenfassung der wichtigsten Elemente:

- Städtebau
- Freiräume
- Erschliessung und Durchwegung

Folgende Konzeptelemente der "Vision Fadwis 2040" stellen ein öffentliches Interesse dar, entsprechen dem Leitsatz D des Leitbildes Hinwil 2040 und sind deshalb im öffentlichen Gestaltungsplan festzuschreiben:

a) Städtebau

- Die Gestaltung der Bauten soll gegenüber der Regelaufbauweise deutlich erhöhten Ansprüchen entsprechen. Es ist sicherzustellen, dass mit der schrittweisen Realisierung ein in sich qualitativ hochwertiges Gesamtbild zwischen städtebaulichen Strukturen, Architektur, privatem und angrenzendem öffentlichen Freiraum sowie Strassenraum entsteht. Hierfür ist ein angemessener Entwicklungsspielraum zu sichern.
- Im Entwicklungsgebiet Fadwis soll eine ausgewogene Durchmischung mit Wohnungen, Gewerbebetrieben sowie öffentlichen Nutzungen und kulturellen Einrichtungen entstehen.
- Gewerblich genutzte Erdgeschosse entlang der wichtigen Quartierstrassenzüge sollen zur Belebung des Gebietes beitragen.
- Die Baubereiche entsprechen den Baubereichen des Gestaltungsplans, welche das Gebiet in gut nutzbare Teilgebiete unterteilt und unter anderem die Erschliessung sichern sollen.
- Die Bauten entlang der Fabrikstrasse sollen die Strasse räumlich fassen und zu einem guten städtebaulichen Bild beitragen.
- Die Bauten im Knotenpunkt Fabrikstrasse, Steigbreststrasse und Untere Bahnhofstrasse sollen den Kreuzungsbereich fassen und städtebaulich akzentuieren.
- Zwei punktuelle Hochhäuser sind denkbar.

b) Aussenraum-/Platzsituationen

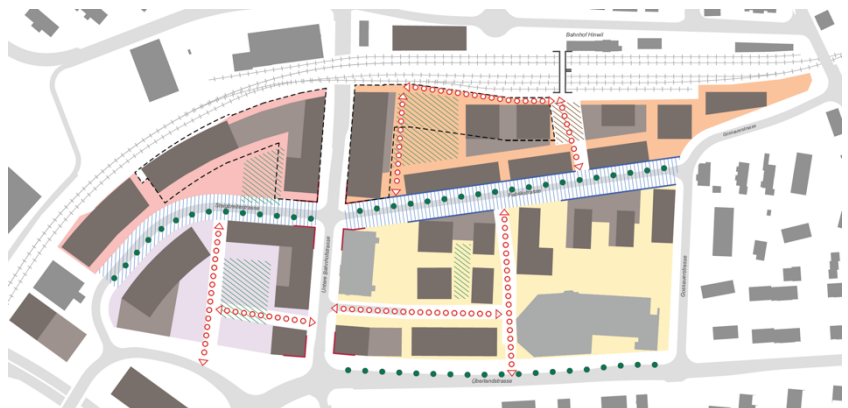
- Bei einer verdichteten Bauweise sind qualitativ hochwertige Freiräume besonders wichtig. Sie helfen mit das Quartierbild zu gliedern und sind wichtige Orte für die Begegnung und somit für den interaktiven, sozialen Austausch, bei welchen es sich um halbprivate Freiräume handelt.
- Diese Freiräume sollen in erster Linie den Bewohnern und Beschäftigten der angrenzenden Bauten dienen und je nach Lage aber auch der Öffentlichkeit zugänglich sein.

- Der Platz bei der Passerelle soll sich von der Materialisierung her von den übrigen Freiräumen abheben. Er soll einen angemessenen Auftakt bilden zum Entwicklungsgebiet Fadwis und als urbaner repräsentativer Platz ausgestaltet werden.

c) Erschliessung/Durchwegung

- Die Erschliessung des Areals soll in erster Linie über die Fabrik- und Steigbreitestrasse sowie der Unteren Bahnhofstrasse erfolgen.
- Die Fabrik- und Steigbreitestrasse sind mit einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung zugunsten des Langsamverkehrs von Fassade zu Fassade zu gestalten.
- Entlang der Fabrik- und Steigbreitestrasse sind Baumreihen zu pflanzen. Diese sollen den angrenzenden Strassenraum wie auch das unmittelbare Wohnumfeld gleichermaßen aufwerten.
- Die Fusswegverbindungen sollen teilweise durch oder entlang der Freiräume führen und einen Beitrag zur Belebung und Attraktivität des Gebietes leisten sowie kurze Wege zum Bahnhof gemäss Verkehrsrichtplan gewährleisten.
- Die neue Passerelle soll das Entwicklungsgebiet besser an den Bushof und Bahnhof Hinwil anbinden.

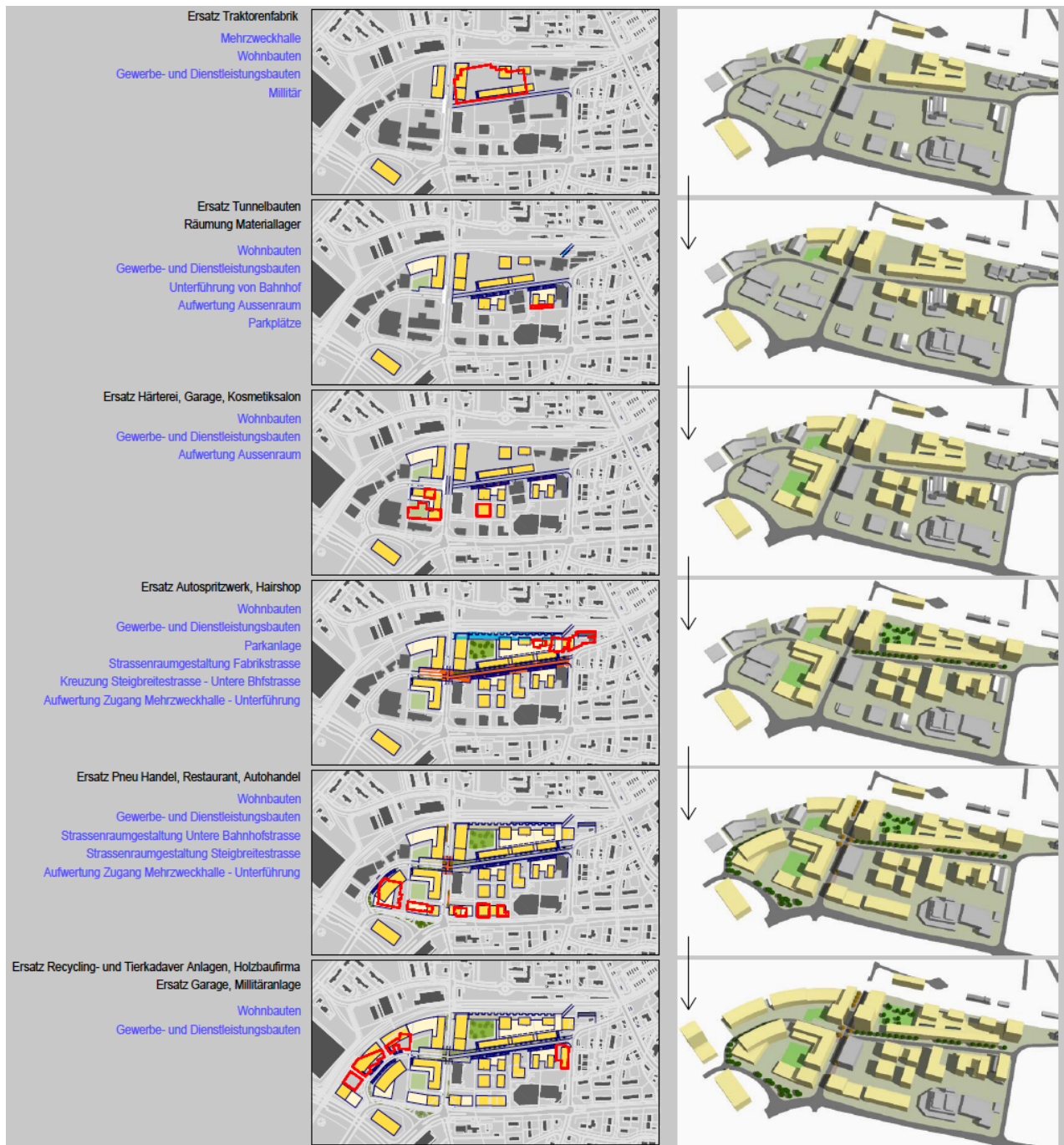
Die Parkierung (Anordnung oberirdische Parkplätze sowie Zufahrt der Tiefgaragen) soll im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte geklärt und auf die Nutzungen abgestimmt werden. Rampen zu Tiefgaragen sind insbesondere entlang der Fabrikstrasse in Hauptgebäude zu integrieren.



4.6 Mögliche Etappierung

Etappierung

Das Planungsareal Fadwis stellt ein Schlüsselareal für die Siedlungsentwicklung von Hinwil dar. Es wird mindestens 20 bis 30 Jahre dauern, bis die vollständige Transformation von den Industriebrachen und reinen Arbeitsplatznutzungen zum lebendigen und qualitativ hochwertigen Mischquartier in unmittelbarer Nähe zum Bus- und Bahnhof vollzogen ist. Deshalb ist ein planerischer Spielraum notwendig. Nachstehend ist ein mögliches Entwicklungsszenario über mehrer Etappen aufskizziert.



5. Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Kantonaler Richtplan

Gemäss Leitlinie 2 des Regierungsrats ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten. Damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Regionaler Richtplan

Von der Region Zürcher Oberland (RZO) wurde 2010 ein "Leitbild zur räumlichen Entwicklung" erarbeitet (Siedlungsleitbild), welches als Grundlage für die Revision des regionalen Richtplanes dient. Das Siedlungsleitbild beinhaltet primär Leitsätze für die Weiterentwicklung der RZO-Region, jedoch keine detaillierten Analysen der Siedlungsstruktur und nur wenige räumlich konkrete Massnahmen. Zum Modalsplit werden im regionalen Richtplan keine Vorgaben gemacht.

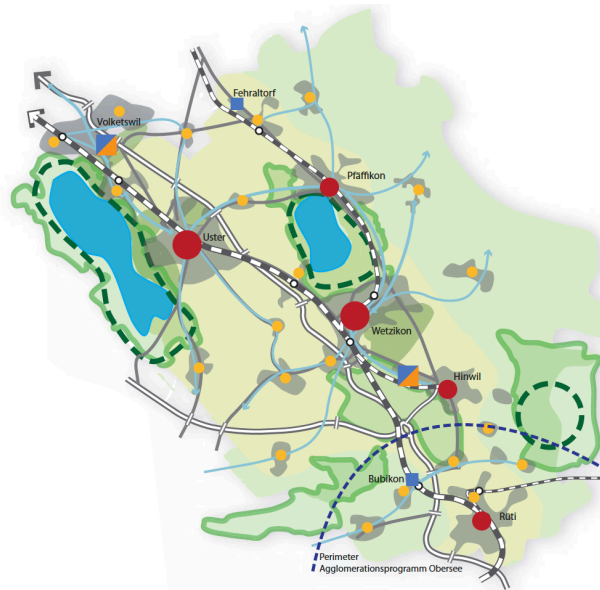
Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich

Die Entwicklung bis ins Jahr 2030 konzentriert sich auf die beiden mit der S-Bahn erschlossenen Hauptsiedlungsachsen Uster – Wetzikon – Rüti und Pfäffikon – Wetzikon – Hinwil.

Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunkte sind in erster Linie die Regionalzentren selbst. Das Einkaufs- und Arbeitsplatzgebiet Hinwil West ist Teil des Regionalzentrums Hinwil.

Ausschnitt "Zukunftsbild Zürcher Oberland" aus dem Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich (2. Generation)

- Siedlung**
 - Siedlungsgebiet
 - Regionalzentren (gemäss KRP / mit lokaler Ausprägung)
 - Wohnorte
 - Einkaufsgebiete ausserhalb der Regionalzentren
 - Arbeitsplatzgebiete ausserhalb der Regionalzentren
- Landschaft**
 - Landschaftsschutzgebiet
 - Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung
 - Siedlungsorientierte Freiräume
 - Freiräume
 - Landschaftsorientierte Freiräume
- ÖV**
 - Bahnlinien
 - Busachsen
- MIV**
 - Autobahn/-strasse
 - Hauptverbindungsstrassen



Modalsplit-Ziele trimodal 2030 für den Kanton Zürich

Im Agglomerationsprogramm wird für den Kanton Zürich ein Bi-Modalsplit von 17% für den ÖV im Jahr 2030 festgelegt. Die Aufteilung des Tri-Modalsplits zum heutigen Ist-Zustand und zu den Zielen für das Jahr 2030 ist wie folgt:

Zustand	MIV	ÖV	LV	Verkehrsaufkommen (Wege pro Werktag)
2010 Ist	65 %	14 %	21 %	ca. 539'300
2030 Trend	53 %	17 %	20 %	ca. 591'800
Vorgaben Kt. ZH (50% Mehrverkehr auf ÖV)	64.7 %	16.6 %	18.7 %	ca. 591'800
2030 Ziel	63 %	17 %	20 %	ca. 591'800

(Quelle für Trendentwicklung: Kant. GVM 2010, Auswertung AFV)

rGVK Oberland

Modalsplit-Ziele trimodal 2030 für die Region Oberland

Demgegenüber wird im rGVK das Modalsplitziel für die Region Oberland wie folgt festgelegt:

	Verkehrsaufkommen (DWW MIV+ÖV)	MIV	ÖV	LV
2007 Ist	~340'000	61%	11%	28%
2030 Trend	~390'000	61% ↗	11% ↘	28% ↘
2030 Ziel	~390'000	58% ↘	14% ↗	28%

Tabelle 2: Modal-Split, Ist - Trend - Ziel (Anteil 2007 gemäss Kant. Gesamtverkehrsmodell; 2030 Trend unverändert mit Tendenz zum MIV; 2030 Zielzustand bei 50%iger Aufnahme des Mehrverkehrs durch den ÖV gemäss kant. GVK)

Modalsplit-Ziele bimodal 2030 für die Region Oberland aufgeteilt auf die Verkehrsbeziehungen

Verbindung bzgl. Perimeter rGVK	ÖV-Anteil 2007 (bimodal)	Strategie	ÖV-Anteil 2030 Zielgrösse (bimodal)	Anteil am Gesamtverkehr
Verkehr der Zentren Wetzikon und Uster	16%	Steigern	25%	15%
Industriegebiete Hinwil und Volketswil	4%	Steigern	10%	5%
übriger Binnenverkehr im Oberland	9%	punktuell Optimieren	12%	14%
Übriger Quell-/Zielv. Oberland	11%	punktuell Optimieren	12%	33%
Gesamtverkehr Oberland	15%	Steigern	20%	100%

Tabelle 3: Ziele im ÖV-Modal-Split je Verkehrsbeziehung – Anteil 2007 gemäss kant. GVM

Ziele

Aus den Problemschwerpunkten des Analyseteils und auf der Basis des Zukunftsbildes wurden sechs Hauptzielsetzungen für die Massnahmen des rGVK Oberland abgeleitet:

- **Teilziel 1: Erhöhung des ÖV-Modal-Split**
- **Teilziel 2: Förderung des Langsamverkehrs**
- **Teilziel 3: Aufwertung der Ortszentren und Entlastung vom Durchgangsverkehr**
- **Teilziel 4: Erhaltung der regionalen Erreichbarkeit im MIV**
- **Teilziel 5: Massvolle qualitative Siedlungsentwicklung**
- **Teilziel 6: Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Kommunale Verkehrsplanungen

Das Verkehrsleitbild, der Masterplan Verkehr und der kommunale Verkehrsrichtplan machen keine konkreten Aussagen zum Modalsplit. Die kommunale Verkehrspolitik setzt auf das Koexistenzprinzip. Folglich werden alle Verkehrsarten wesensgerecht berücksichtigt. Im Vordergrund stehen die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer und die Verträglichkeit des Verkehrs.

Die Attraktivität des Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsortes wird durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert. Ruhige, vom Durchfahrtsverkehr entlastete Wohnquartiere und vielfältige zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr erreichbare Einkaufsmöglichkeiten sowie mit dem motorisierten Individualverkehr gut erschlossene Zentrums- und Arbeitsplatzgebiete sind das Resultat.

Erreichung Modalsplitziel

Damit die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verträglich bewältigt werden kann, sind im öffentlichen Gestaltungsplan verschiedene Massnahmen aufzuzeigen und vorzuschreiben. Mit den Folgeplanungen sind diese verbindlich umzusetzen. Die folgenden, nicht abschliessend aufgelisteten Massnahmen stehen mit dem öffentlichen Gestaltungsplan entweder zur Diskussion oder sind gemäss den Bestimmungen zum Gestaltungsplan verbindlich umzusetzen:

Allgemeine Ansätze zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

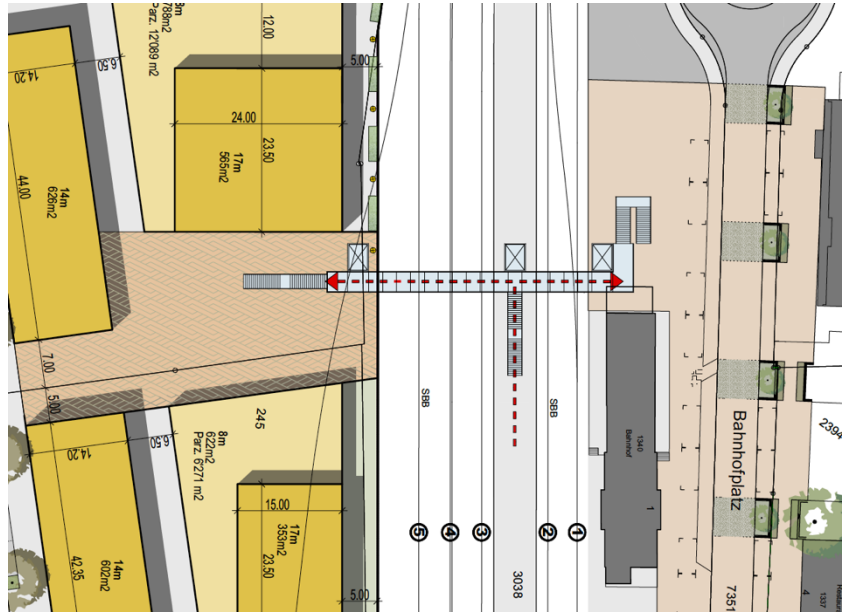
- Umsetzung von "Push and Pull-Massnahmen" (z.B. Anreize zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl, Angebotsausbau beim ÖV)
- Behinderungsfreie Abwicklung des ÖVs (keine Beeinträchtigung durch Rückstau MIV)
- Attraktive Schnittstellen zwischen Bahn, LV und MIV (intermodale Optimierung)
- Orientierung an den Modalsplitzielen

Konkrete Vorgaben im öffentlichen Gestaltungsplan

- Siedlungsverdichtung im direkten Bahnhofsumfeld
- Ausschluss von stark verkehrserzeugenden Nutzungen wie Fachmärkte, Einkaufszentren und Grosszentren
- Beschränkung des Anteils an Dienstleistungen und Verkaufsnutzungen in den gewerblich nutzbaren Teilen
- Maximal zulässige Parkplatzzahl beschränken gemäss PPVO resp. Wegleitung zum Parkplatzbedarf (Kanton)
- Festlegung der zulässigen Nutzung, der baulichen Dichten, der maximal zulässigen Parkplatzzahl und der Gestaltungsplanpflicht in der Bau- und Zonenordnung
- Vorschrift für eine angemessene Parkplatzbewirtschaftung
- Klare Förderung des Langsamverkehrs (hohe Qualität mit attraktiven und sicheren Routen)

- Strassenraumgestaltung zur Förderung des Koexistenzprinzips
- Direkte Anbindung des Entwicklungsgebiets an den ÖV mit Passerelle und dichtem Fusswegnetz

Passerelle



Passerelle beim Bahnhof Horgen
(Quelle: hornberger.ch)



6. Teilrevision Zonenplan

Umzonungen, Hochhausgebiet und Gestaltungsplanpflicht



Wie die Bebauungsstudie aufgezeigt hat, soll zukünftig im Gebiet Fadwis eine Mischnutzung realisiert werden und es sollen Hochhäuser in einem eingeschränkten Gebiet möglich sein. Um diese in Anlehnung an die Bebauungsstudie in hoher Qualität realisieren zu können, sind konkretere Festlegungen im öffentlichen Gestaltungsplan nötig. Das öffentliche Interesse zur Entwicklung des südlichen Bahnhofgebiets rechtfertigt und erfordert eine Gestaltungsplanpflicht im Zonenplan. Gemäss Entscheidung des Bundesgerichts darf mit einem Gestaltungsplan nicht zu stark vom jeweiligen Zonenzweck abgewichen werden. Deshalb finden nebst der Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht die folgenden Umzonungen statt:

Gebiet	Aktuelle Zone	Neue Zone
Bahnhof	ÖB (ES III)	Z/3.5 (ES III)
Fadwis	IG/5 (ES III)	Z/5.0 (ES III)


Kommunale Zonen

	Kernzone
	Zentrumszone
	Zentrumszone
	Wohnzone
	Wohnzone
	Wohnzone mit Gewerbebelegung
	Industrie- und Gewerbezone
	Industrie- und Gewerbezone
	Zone für öffentliche Bauten - Logistikcenter - Gemeindehaus, Feuerwehrzweckgebäude, Vollzugszentrum Bachtel - Schulen Hinwil, Hadlikon, Wernetshausen ref. und kath. Kirche, Alters- und Pflegeheim


Überlagernde Festlegungen

	Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht
	Hochhausgebiet

Überkommunale Zonen

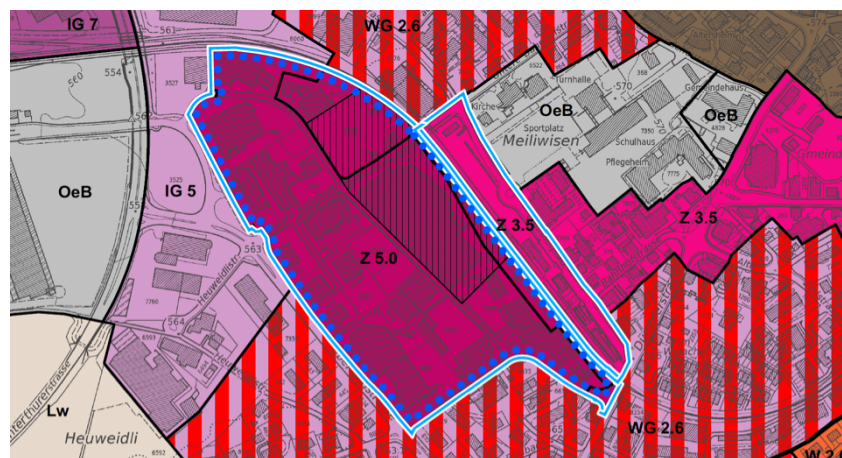
	Landwirtschaftszone
---	---------------------

Temporäre Festlegungen

	beantragte Festlegungen
---	-------------------------



Zonenplan (aktueller Stand)



Zonenplan (Teilrevision)

7. Teilrevision Bau- und Zonenordnung

Geringfügige Anpassungen in der BZO

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) erfährt durch die Umzonung einige wichtige Änderungen. Mit der Zentrumszone Z/5.0 wird im Bereich Fadwis ein neuer Zonentyp geschaffen, welcher sich einerseits bezüglich Dichte und Fassadenhöhe an der bisher vorhandenen Zone IG/5 orientiert und sich andererseits aufgrund der deutlich höheren angestrebten baulichen Dichte von der bestehenden Zone Z/3.5 unterscheidet. Das engere Bahnhofsgelände (heute ÖB / ES III) nimmt dabei eine Scharnierfunktion ein und soll als Bindeglied zwischen dem nördlich gelegenen Dorfkern (Z/3.5) und dem südlichen Entwicklungsgebiet Fadwis (Z/5.0) fungieren. Entsprechend wird dem Bahnhofsgelände anstelle der Zone ÖB / ES III neu die Zone Z/3.5 zugewiesen.

Neue Vorgaben für Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht

Die BZO erfährt mit der Teilrevision im Bereich der Vorschriften zum Gestaltungsplan (Art. 10) eine Zweiteilung in allgemeine und spezifische Anforderungen für Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht.

Neu wird eine allgemeine Vorschrift zu Gestaltungsplänen erlassen, die festhält, welche Inhalte ein Gestaltungsplan im Minimum aufweisen muss. Im Weiteren wird neu die Möglichkeit eingeräumt, dass beim Vorliegen eines hochwertigen Wettbewerbsprojekts in Kombination mit einer Arealüberbauung im Sinne von §§ 71 PBG ff auf einen Gestaltungsplan verzichtet werden kann. Hinzu kommt neu auch die Möglichkeit, beim Vorliegen einer zweckmässigen Gebietsunterteilung anstelle eines Gestaltungsplans mehrere Gestaltungspläne machen zu können.

Hohe Anforderungen an den Gestaltungsplan Fadwis

Wie die Bebauungsstudie verdeutlicht, soll das südlich an den Bahnhof angrenzende Gebiet des vorliegenden öffentlichen Gestaltungsplans Fadwis als neues Aushängeschild von Hinwil neue städtebauliche Akzente setzen und Hinwil als Regionalzentrum stärken. Im Vordergrund steht eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit zukunftsweisenden Wohnformen, einer ausgewogenen Mischnutzung, einer guten Anbindung an den ÖV und einer innovativen Energieversorgung. Um dieses Vorhaben verantwortungsvoll umsetzen zu können, ist im Interesse der Öffentlichkeit der vorliegende Gestaltungsplan auszuarbeiten. In der BZO werden diesbezüglich neu konkrete Ziele umschrieben, welche mit dem Gestaltungsplan erfüllt werden müssen.

8. Öffentlicher Gestaltungsplan Fadwis

8.1 Zweck

Ziele: Mischnutzung in qualitativ hochwertiger, baulich verdichteter Umgebung

Der öffentliche Gestaltungsplan Fadwis bezweckt die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität im Gebiet Fadwis.

Der öffentliche Gestaltungsplan Fadwis übernimmt die Zielsetzungsvorgaben aus der Bau- und Zonenordnung und formuliert diese grundeigentümer- und behördenverbindlich.

8.2 Bestandteile und Geltungsbereich

Bestandteile

Zum öffentlichen Gestaltungsplan Fadwis gehören der Situationsplan 1:500 und die Bestimmungen. Diese Dokumente werden von der Gemeindeversammlung festgesetzt und sind behörden- und grundeigentümergebunden. Der hier vorliegende Bericht nach Art. 47 RPV hat lediglich informativen Charakter und wird weder festgesetzt noch ist er rechtsverbindlich. Er dient dem Verständnis der getroffenen Festlegungen im Gestaltungsplan und kann für die Beurteilung von Baugesuchen im Baubewilligungsverfahren als Auslegungshilfe beigezogen werden.

Ergänzende Regelungen

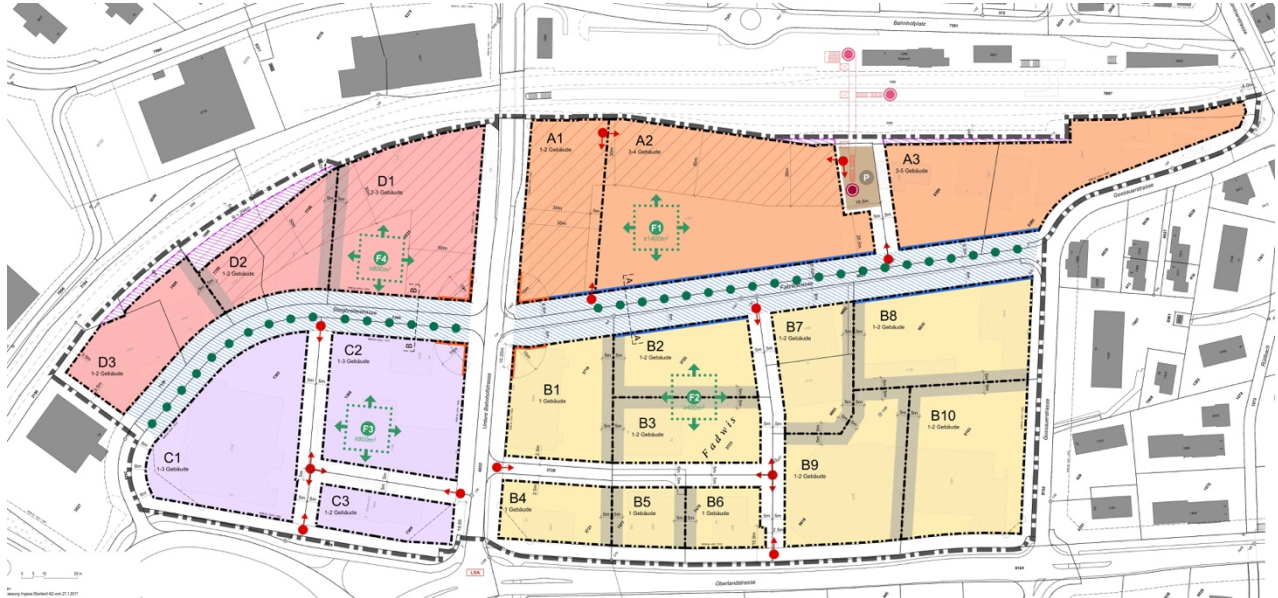
Ergänzende Regelungen erfolgen durch Verträge, Vereinbarungen, Detailprojekte oder öffentliche Verfahren.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst 8.3 ha. Der Perimeter wird wie folgt begrenzt:

- Im Westen durch die Überlandstrasse und die Zufahrt zur Logistikbasis der Armee sowie das Grundstück Kat. Nr. 7895
- Im Norden und Osten durch die Bahngleise der SBB
- Im Süden durch die Gossauerstrasse

Situation öffentlicher Gestaltungsplan



8.3 Ergänzendes Recht

Verhältnis zur BZO und zum übergeordneten Recht

Wo der Gestaltungsplan nichts anderes regelt, ist die jeweils rechtsgültige Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Hinwil massgebend. Die Regelungen über die Baulinien und Grenzabstände gemäss § 279 und 280 PBG sind nicht anwendbar und werden durch die Vorschriften im Gestaltungsplan ersetzt.

Der Gestaltungsplan stützt sich bezüglich Baubegriffe und Messweisen auf das rechtskräftige PBG und entspricht somit den Definitionen gemäss IVHB.

8.4 Gestaltung

Generell besonders gute Gestaltung

Die Bauten und Anlagen sind für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderungen gelten auch für Materialien, Farben, Fassaden und Dachgestaltung, Terrainveränderungen u. dgl. Für die Beurteilung sind die Merkmale gemäss § 71 PBG sinngemäss anwendbar. Weil das Planungsgebiet über einen längeren Zeitraum entwickelt wird, gilt es sicherzustellen, dass mit der schrittweisen Realisierung ein in sich qualitativ hochwertiges Gesamtbild zwischen Architektur, privatem und angrenzendem öffentlichen Freiraum sowie Strassenraum entsteht. Die Qualitätsanforderungen sind im Baubewilligungsverfahren zu prüfen und von der Baubehörde einzufordern.

Tiefgarageneinfahrten entlang Fabrikstrasse



Beispiel einer ins Gebäude integrierten
Zu- und Wegfahrt

Eine gestalterische Herausforderung stellen Zu- und Wegfahrten zu Gebäuden dar. Meist bilden diese mit dem dazugehörigen Neubau keine Einheit, sondern werden irgendwo daneben platziert, was gestalterisch meist keine befriedigende Lösung darstellt und nichts zur Umgebungsqualität beiträgt. Im Gebiet Fadwis werden zahlreiche Flächen im Aussenraum öffentlich zugängliche Aufenthalts- und Erholungsflächen sein. Eine ansprechende Gestaltung des Aussenraums ist daher angezeigt. Eine Massnahme, diese zu erreichen, ist die Integration der Zu- und Wegfahrten in die Neubauten. Vorgeschrieben sind solche Integrationen in Gebäude nur entlang der Fabrikstrasse. Abweichungen sind zulässig, wenn sie aus städtebaulicher Sicht vertretbar sind und sich besonders gut in das Gesamtbild einfügen. In den übrigen Bereichen resp. Strassenzügen sind solche Lösungen anzustreben, jedoch nicht vorgeschrieben.

Begrünung von Flachdächer

Die in Ziffer 4.3 der Bestimmungen geforderte Dachbegrünung verbessert das Mikroklima und trägt zur Verbesserung der Dachlandschaft für die Nachbarschaft bei.



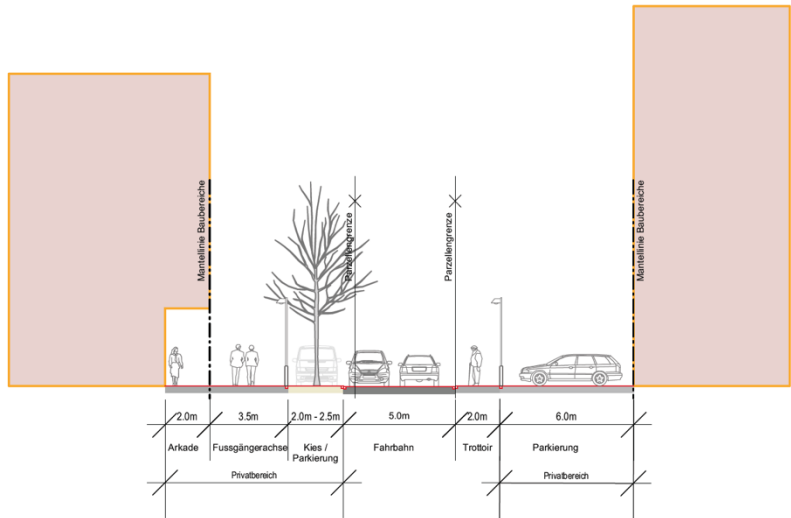
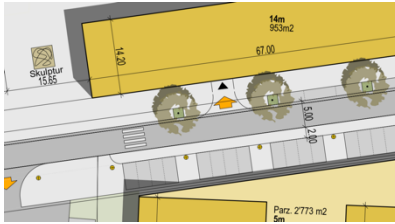
Siedlungsverträgliche Verkehrsflächen

Unter dem Begriff "Siedlungsverträgliche Verkehrsflächen" wird die ganzheitliche siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung zugunsten des Langsamverkehrs verstanden. Schmale Fahrbahnen in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Elementen reduzieren die Fahrgeschwindigkeiten und steigern so die Verkehrssicherheit. Durch eine attraktive und grosszügige Gestaltung der Flächen für den Langsamverkehr soll der Strassenraum attraktiv und besser erlebbar gemacht werden. Die siedlungsorientierten Verkehrsflächen sind das räumliche Pendant zu den Baubereichen und sind so dimensioniert, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen übernehmen können.

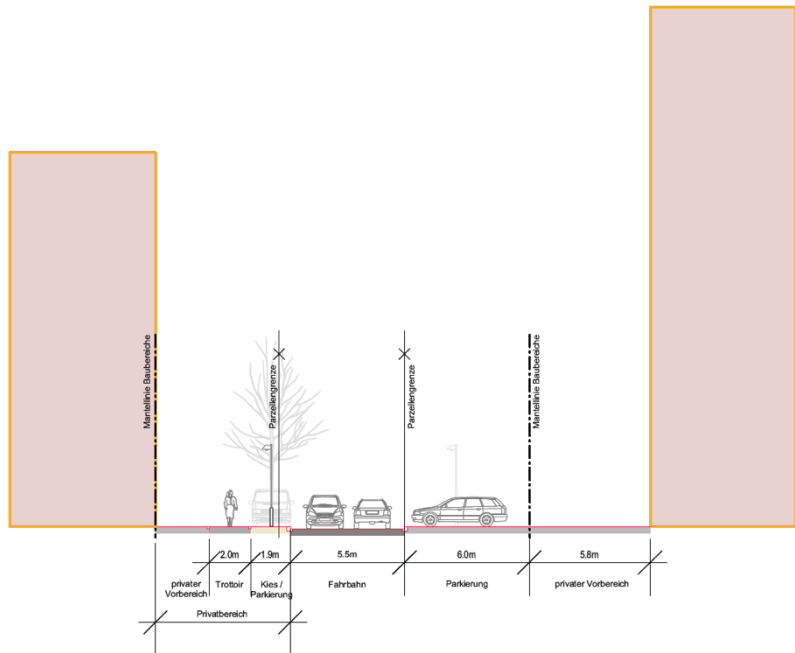
Es wird in Betracht gezogen, für die Fabrik- und Steigbreitestrasse und eventuell auch für die Untere Bahnhofstrasse eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Die nachfolgenden Referenzbeispiele sind als konzeptionelle Anweisungen für die Gestaltung der Strassenräume zu verstehen:

Fabrikstrasse



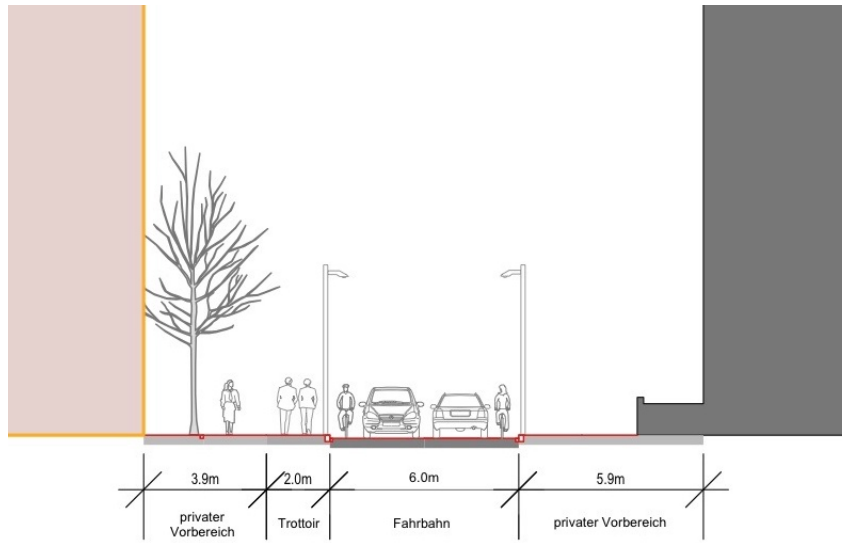
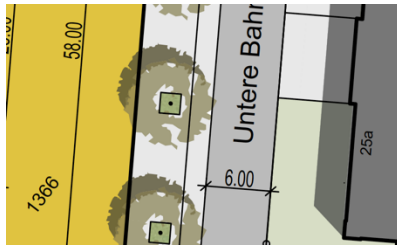
Steigbreitestrasse



Referenzbild aus Uster für die Gestaltung der Fabrik-/Steigstrasse



Untere Bahnhofstrasse



Mögliche Beleuchtungsmittel



Fabrik- / Steigbreitestrasse



Untere Bahnhofstrasse

Knoten Steigbreitestrasse–Untere
 Bahnhofstrasse–Fabrikstrasse



Referenzbilder für Gestaltungselemente
beim Knoten Steigbreitestrasse–Untere
Bahnhofstrasse–Fabrikstrasse



8.5 Bebauung

Rückbau zulässig

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters befinden sich keine inventarisierten oder geschützten Objekte. Sämtliche Gebäude können daher grundsätzlich rückgebaut werden. Durch die Eigentumsgarantie besteht kein Zwang für einen Abbruch.

Baubereiche und Mantellinien



Referenzbeispiel eines rückversetzten Erdgeschosses

Mantellinien begrenzen die Baubereiche, innerhalb derer Bauten und Anlagen erstellt werden dürfen. Die Mantellinien sind im Situationsplan so festgelegt, dass die im Bebauungskonzept "Vision Fadwis 2040" ausgewiesenen Strassenquerschnitte und Knotengestaltungen realisierbar sind (vgl. Kapitel 8.8). Die Mantellinien dürfen unterbaut werden, sofern keine Baulinien vorhanden sind und sofern keine öffentlichen Interessen (namentlich der Bestand oder der Bau von Leitungen u. dgl.) dagegensprechen.

Der Knoten Überlandstrasse / Untere Bahnhofstrasse soll aus ortsbaulicher Sicht durch Gebäudefluchten akzentuiert werden. Der Knoten muss in Anbetracht der allgemeinen baulichen Verdichtung innerhalb des Siedlungsgebietes voraussichtlich gemäss Einschätzung des AFV mit einer Lichtsignalanlage und einer Spurtrennung auf der Unteren Bahnhofstrasse ausgebaut werden. Die Mantellinien der Baubereiche B4 und C3 überragen allerdings die bestehenden Verkehrsbaulinien. Im Zuge des Baubewilligungsverfahrens muss daher nachgewiesen werden, dass ein Ausbau des Knotens durch die Bauprojekte innerhalb der beiden Baubereiche nicht behindert wird. Die Problematik könnte allfällig mit einem rückversetzten Erdgeschoss gelöst werden.

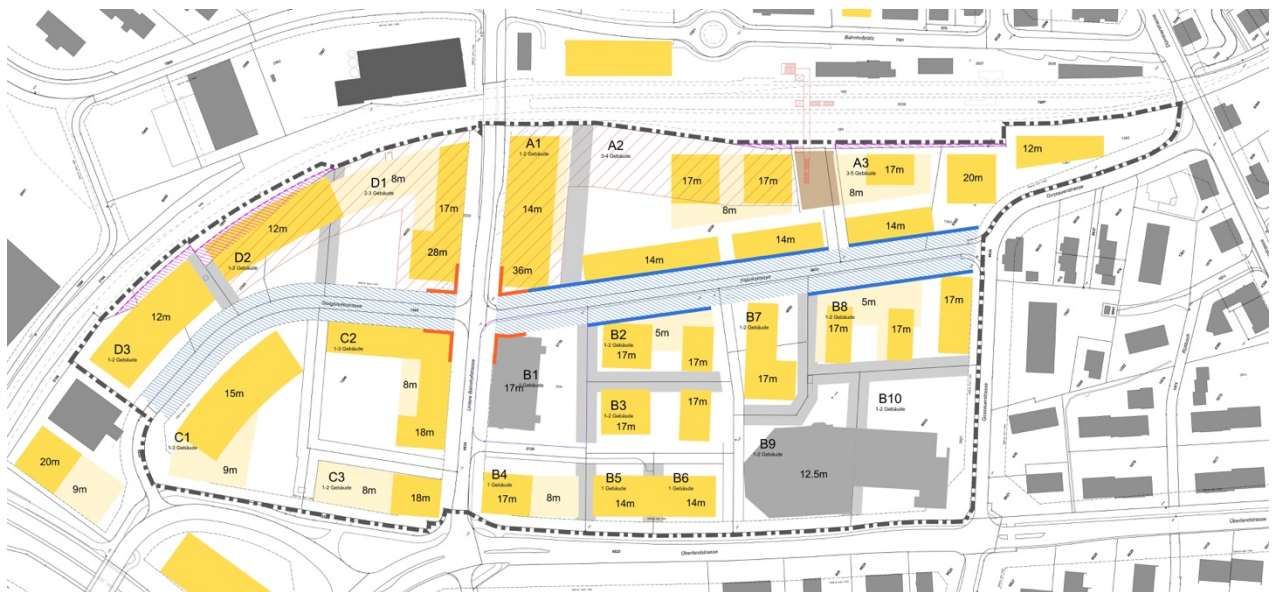
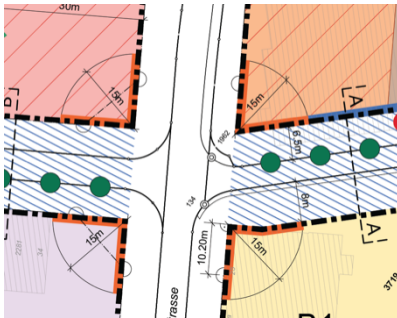


Abbildung: Kombination Vision Fadwis und Baubereiche Gestaltungsplan

Zwingende Mantellinie A

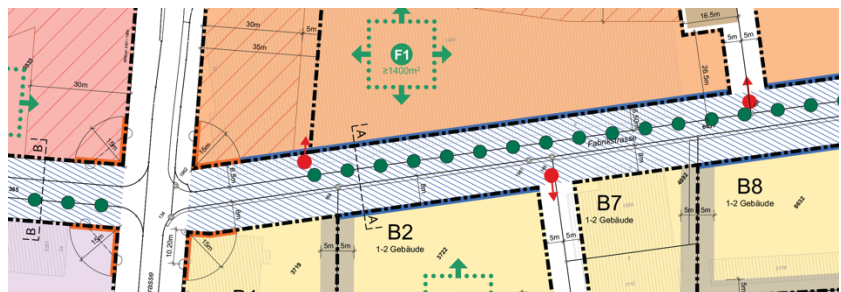


Beim Knoten Untere Bahnhofstrasse–Steigbreitestrasse–Fabrikstrasse treffen die vier Teilgebiete A, B, C und D (jeweils unterteilt in Baubereiche) zusammen. Städtebaulich ist es wichtig, dass diese markante Stelle besonders akzentuiert wird. Nebst der Knoten- und Umgebungsgestaltung ist die räumliche Komponente mit einer klaren baulichen Formsprache unerlässlich für eine qualitätsvolle und gut erkennbare städtebauliche Struktur. Die räumliche Fassung mittels zwingenden Mantellinien führt dazu, dass die Situation am Knoten ablesbar wird und die betreffenden Gebäude durch ihre einheitliche Anordnung miteinander in Bezug stehen.

Der Gestaltungsplan schreibt vor, dass oberirdische Gebäude so zu platzieren sind, dass die Strassenkreuzung räumlich gefasst wird, indem mindestens eine Gebäudeecke oder ein Fassadenabschnitt im jeweiligen Baubereich auf die Mantellinie A zu stellen ist. Dabei wird offengelassen, wie viele Geschosse resp. welche Fassadenhöhe zu realisieren ist. Mindestens das Erdgeschoss ist punktuelle auf die zwingende Mantellinie A zu stellen.

Zwingende Mantellinie B

Entlang der Baubereiche A1, A2, A3, B2 und B8 hat sich aus städtebaulichen Überlegungen gezeigt, dass der Raum entlang der Fabrikstrasse mit einem linearen Element klar zu definieren ist. Die zwingende Mantellinie B, welche beidseitig der Fabrikstrasse verläuft, ist mindestens zu 1/2 mit oberirdischen Gebäuden zu bebauen, damit die lineare Wirkung erhalten bleibt. Allfällige Lücken können sich aus architektonischen Überlegungen oder erschliessungstechnischen Gründen ergeben. Der Strassenraum erhält durch die Riegelwirkung ein typologisches Element, welches die Wahrnehmbarkeit der Bebauungsstruktur und der Strassenraumgestaltung steigert. Die künftige Fussgängerführung entlang der Fabrikstrasse ist auf die Situation mit den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen abgestimmt und wird durch die erwähnte lineare Bebauungsstruktur begünstigt (z.B. durch die einheitliche Anordnung von Läden, Ateliers u.dgl.).



Fassadenhöhe

Die zulässige Fassadenhöhe orientiert sich weitgehend an den Resultaten der Bebauungsstudie zuzüglich eines angemessenen Projektierungsspielraums. Aufgrund der sehr homogenen Geländesituation im Gebiet Fadwis hat sich eine absolute Massangabe (anstelle einer Kote m ü. M.) angeboten. Hinweise zu technischen Aufbauten sind den Bestimmungen zu entnehmen.

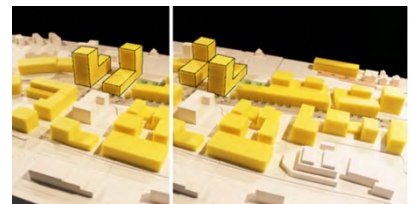
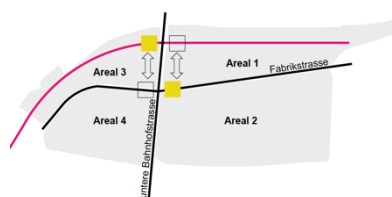
Hochhäuser

Gemäss der Bebauungsstudie sind Hochhäuser im Gestaltungsplangebiet denkbar, allerdings in beschränktem Umfang und nur in vordefinierten Gebieten und unter der Voraussetzung, dass eine städtebaulich besonders gute Gesamtlösung resultiert.

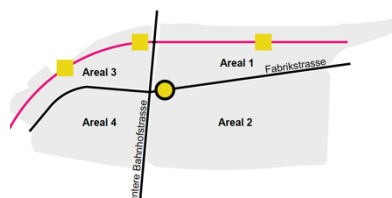
Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Thematik "Hochhaus" hat gezeigt, dass entlang der Bahngleise in den Baubereichen A1/A2 und D1/D2 Hochhäuser denkbar und verträglich sind. Betrachtet man die Umgebung des Gebiets Fadwis mit den eher grossmassstäblichen Industrie- und Gewerbevolumen, so ist eine robuste Bautypologie, wie sie das Hochhaus darstellt, durchaus angebracht und in Hinwil nicht gänzlich fremd.

Die vorgeschlagenen Höhen an diesem Standort sind quartier- und ortsbildverträglich. Hochhäuser weisen im Vergleich zu ihrem Volumen einen kleineren Fussabdruck (Grundfläche) auf als beispielsweise Punkt- oder Blockrandbauten und erlauben so grössere Freiräume, was nachweislich die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert. Der kantonale Richtplan macht deutlich, dass in der Nähe des Bahnhofs verdichtet gebaut werden soll. Die Festlegungen des Gestaltungsplans entsprechen diesem Postulat. Im Sinne einer Anleitung werden folgende wichtige Arbeitsanweisungen für die Projektierung festgehalten:

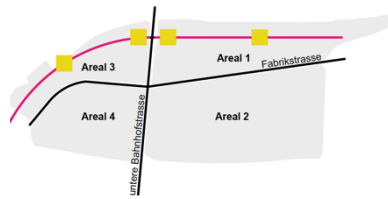
Mögliche Ansätze



Hochhäuser sollen versetzt angeordnet werden, damit sie sich nicht konkurrenzieren

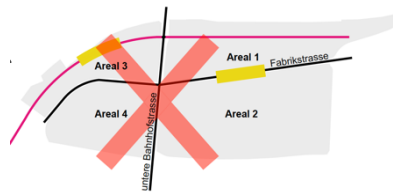


Städtebaulich denkbarer Ansatz mit einem markanten Hochhaus am Hauptknoten des Gebiets Fadwis

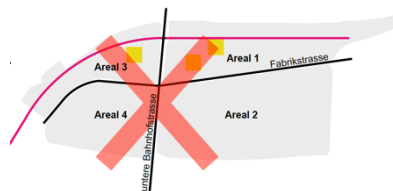


Mögliche Platzierung von Hochhäusern entlang der Bahngleise

Zu vermeidende Ansätze



Hochhäuser sollen nicht als Zeilenbauten ausgebildet werden



Hochhäuser sollen nicht losgelöst innerhalb der Baubereiche platziert werden

Zulässige Anzahl Hochhäuser

Die zweckmässige resp. verträgliche Anzahl von Hochhäusern kann in den Baubereichen je nach Anordnung leicht variieren. Da Hinwil seinen dörflichen Charakter nicht ganz verlieren möchte, ist die zulässige Anzahl Hochhäuser in den infrage kommenden Baubereichen A1/A2 und D1/D2 auf jeweils maximal ein Hochhaus beschränkt worden.

Höhe der Hochhäuser

Die Baubereiche A1 und A2 befinden sich unmittelbar angrenzend an den Bahnhof an einer exponierten, zentrumsnahen Lage und weist wenig empfindliche Schnittstellen zu Nachbarschaftsgrundstücken auf. Demzufolge und in Verbindung mit dem grossflächig anzulegenden Park wurde die zulässige Fassadenhöhe des potenziellen Hochhauses in Abstimmung auf die Bebauungsstudien gegenüber dem gegenüberliegenden Baubereich D1 mit 40 m (gegenüber 32 m) etwas höher angesetzt.

Referenz SIA-Hochhaus Zürich



Bauliche Dichte und
Ausnutzungsboni

8.6 Baumasse

Für das zulässige Nutzungsmass gelten die Angaben in der Tabelle Ziffer 6.1 der Bestimmungen. Durch folgende Ausnutzungsboni kann die oberirdische Baumasse vergrössert werden:

- Erhöhung der oberirdischen Baumasse gemäss Tabelle durch dauernde, quartierbezogene öffentliche Einrichtungen.
- Erhöhung der oberirdischen Baumasse gemäss Tabelle durch dauerhaft preisgünstig vermietete Wohnungen

Insgesamt ist unter Ausschöpfung der Boni eine maximale Baumasse von 474'366 m³ möglich. Ohne Boni können 438'966 m³ realisiert werden. Dies entspricht gegenüber der bisherigen Industriezone IG5 einer Verdichtung um rund 120'000 m³ oder rund 34%.

Folgende maximale oberirdische Baumassen ergeben sich pro Baubereich:

Baubereich	Grundstücksflächen (kumuliert) in m ²	Zulässige Baumasse ohne Boni (6.2 m ³ /m ²)	Zulässige Baumasse mit Boni (6.7 m ³ /m ²)
A1	3'359	21'050	22'748
A2	8'694*	53'902	58'249
A3	2'591*	16'063	17'358
	3'680*	22'815	24'655
B1	3'384	20'984	22'676
B2	2'773	17'191	18'578
B3	2'500	15'499	16'749
B4	1'975	12'243	13'230
B5	1'274	7'900	8'537
B6	1'526	9'461	10'224
B7	1'323	8'204	8'865
	1'216	7'543	8'151
B8	4'283	26'552	28'693
B9	3'818	23'669	25'578
B10	4'276	26'513	28'651
C1	5'794	35'924	38'821
C2	5'247	32'532	35'155
C3	2'116	13'120	14'178
D1	5'471	33'921	36'657
D2	761*	4'716	5'097
	1'610*	9'983	10'788
D3	1'925*	11'937	12'900
	1'168*	7'244	7'828
Total		438'966	474'366

* ohne Erweiterungsflächen SBB

Erweiterungsflächen SBB

Sofern die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die im Situationsplan bezeichneten Erweiterungsflächen verkaufen, können diese den jeweils unmittelbar angrenzenden Baubereichen A2, A3, D2 und D3 zugeschlagen werden.

Für entsprechend erworbene Erweiterungsflächen kann über die in Ziffer 6.1 festgelegten Baumassen hinaus eine zusätzliche Baumasse beansprucht werden. Diese ergibt sich durch die Multiplikation der jeweiligen erworbenen Fläche mit folgender fallweise zutreffenden Baumassenziffer:

- 6.2 m³/m² (ohne Boni)
- 6.4 m³/m² (mit Boni gemäss Ziffer 6.3)
- 6.5 m³/m² (mit Boni gemäss Ziffer 6.4)
- 6.7 m³/m² (mit Boni gemäss Ziffer 6.3 und 6.4).

Baumassenverlagerungen

Um den nachfolgenden Planungsträgern einen angemessenen Projektierungsspielraum offen zu halten, ist das Verschieben von bis zu maximal 10% der zulässigen Baumasse zwischen unmittelbar angrenzenden Baubereichen (z.B. A1 zu A2 oder C1 zu C2, jedoch nicht C1 zu D1) zulässig. Der Wohn- resp. Nichtwohnanteil (definiert in Prozent) bleibt davon unberührt.

Näher- / Grenzbaurecht

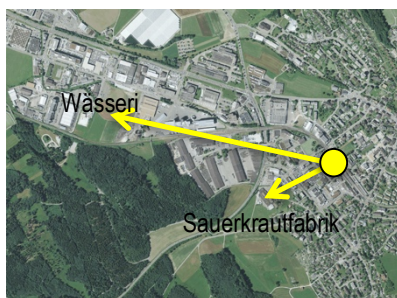
Im Situationsplan wurden in den Baufeldern B und D mehrere Bereiche markiert, in welchen der Näherbau gemäss § 270 Abs. 3 PBG oder der Grenzbau beansprucht werden kann. Dieser Näherbau kann lediglich beansprucht werden, wenn die entsprechenden nachbarlichen Zustimmungen im Baubewilligungsverfahren beigebracht werden.

8.7 Nutzung

Nutzweise

Im Gebiet Fadwis wird eine ausgewogene Durchmischung mit Wohnungen, Gewerbe-, Dienstleistungs- und Bürobetrieben, öffentlichen Nutzungen (Bildungseinrichtungen u. dgl.), kulturellen Einrichtungen usw. angestrebt. Die öffentlichen Nutzungen sowie die kulturellen Einrichtungen sollen die Grundversorgung der Gemeinde Hinwil ergänzen.

Wohnanteil



Mögliche Kompensationsgebiete für
Industrie/Gewerbe in Hinwil

Zusammen mit der Erhöhung der baulichen Dichte wurde der Nutzungssplit im Gebiet Fadwis differenziert betrachtet. Der bestehende Zonentyp IG/5 eignet sich in einer verdichteten Zone in dieser Lagequalität wenig. Die Nähe des Bahnhofs und der damit erhöhte Publikumsverkehr, die Nähe zum Zentrum, die nahen Einkaufsmöglichkeiten und weitere publikumsintensive Nutzungen waren Auslöser, von der bisherigen Industrie-Gewerbenutzung auf eine Wohn-Gewerbenutzung mittels Schaffung einer Zentrumszone zu wechseln. Die heutigen gewerblichen Nutzungen sollen nicht vollständig verdrängt, sondern in ihrem Flächenanspruch durch Festlegung eines minimalen Gewerbeanteils beibehalten oder in den Gebieten der ehemaligen Sauerkrautfabrik oder Wässerli kompensiert werden können.

Die Nutzungsanteile in den einzelnen Arealen wurden in der Bebauungsstudie differenziert betrachtet. Die Wohnanteile sind in Bezug zum Abstand zum Bahnhof festgelegt worden. Je näher ein Baubereich beim Bahnhof liegt, desto mehr Wohnnutzung ist grundsätzlich möglich. Die unmittelbar beim Bahnhof befindlichen Baubereiche A1-A3 sowie B1, B2, B7, B8, D1 und D2 weisen deshalb einen höheren Wohnanteil als die übrigen Baubereiche auf.

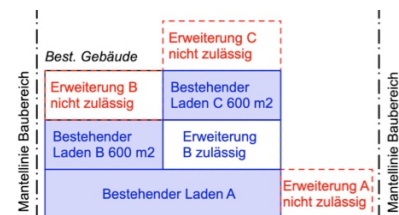
Letztere zeichnen sich als Übergangsbereiche zu den dahinterliegenden Mischzonen aus und weisen einen höheren Nicht-Wohnanteil aus. Durch die Bahnhofnähe und die Anbindung über die geplante Passerelle können für Pendler die Angebote des öffentlichen Verkehrs künftig optimal nutzen. Je nach Nutzungsszenario (Wohnen/Gewerbe) und je nach Ausbaugrad kann mit einem Potenzial von bis zu 1'560 Einwohnern und 450 Arbeitsplätzen gerechnet werden.

Erdgeschossnutzungen

Gemäss Ziffer 4.3 BZO sind Wohnnutzungen in Zentrumszonen in der von der Strasse abgewandten Seite sowie in den Obergeschossen zulässig. Der öffentliche Gestaltungsplan konkretisiert diese Vorschrift mit einer Raumtiefe von 8 m gegenüber Strassen, in welcher keine Wohnungen zulässig sind. Im Innern der Baubereiche ist Wohnen im Erdgeschoss unter der Voraussetzung möglich, dass ein angemessener Übergang zwischen öffentlichen bzw. halb-öffentlichen und privaten Bereichen geschaffen wird. Ein solcher Übergang könnte in Form eines Hochparterres oder anderer städtebaulich geeigneter Methoden ausgebildet werden. Bedingung für Hochparterre-Lösungen ist, dass die darunterliegenden Untergeschosse nicht anrechenbar sind und nicht für Wohn- oder Arbeitsnutzungen beansprucht werden dürfen.

Verkaufsflächen

Zur Belebung und für die Grundversorgung des neuen Quartiers sind neue Läden bis zu einer Verkaufsfläche von höchstens 600 m² pro Ladeneinheit zulässig und erwünscht. Verkaufsflächen sind höchstens bis 2'000 m² pro Gebäude zulässig. Dies verhindert das Aneinanderreihen von Ladeneinheiten zu einer Einkaufsmeile. Publikumsorientierte Konsum- und Freizeiteinrichtungen, Kinos, Sport- und Wellnessanlagen, Sport- und Eventhallen u. dgl. sind gestattet, sofern sie sich städtebaulich gut einfügen. Innerhalb der Baubereiche B1, B9 und B10 befinden sich bestehende Läden. Diese dürfen unabhängig von der Verkaufsfläche umgebaut und erweitert werden. Eine Erweiterung ist jedoch nur pro Geschoss des bestehenden Ladens (horizontale Erweiterung) und innerhalb des bestehenden Gebäudevolumens zulässig. Die Erweiterung mittels zusätzlicher Geschosse ist für den gleichen Laden nicht erlaubt.



Spezialregelung Gewerbeanteile

In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan finden sich in Ziff. 6 Abs. 6 klärende Informationen, wie mit Wohnnutzungen in Kombination mit Dienstleistungen (wie z.B. Alterswohnen o.ä.) bei der Berechnung der Nutzungsanteile umzugehen ist.

Verkehr-intensive Einrichtungen

Um die Attraktivität des Gebiets Fadwis für die zukünftige Wohnnutzung nicht weiter zu schmälern und die bestehenden Verkehrsträger nicht zu überlasten, sind Nutzungen, die ein grosses Verkehrsaufkommen erzeugen, wie z.B. Verbrauchermärkte, Fachmärkte, Factory Outlet Centers, Erlebnisparks u. dgl. ausgeschlossen. Die Definition dieser Nutzweisen ist § 4 und § 5 der Besonderen Bauverordnung II zu entnehmen. Diese Vorschrift ist identisch mit der Bestimmung für die angrenzende Industriezone IC (Art. 7 Abs. 4 BZO).

Konzeptionelle Festlegung der Plätze und Freiräume



Referenzbild für urbane Parkgestaltung



Referenzbild für urbane Baumbepflanzung

8.8 Freiraum

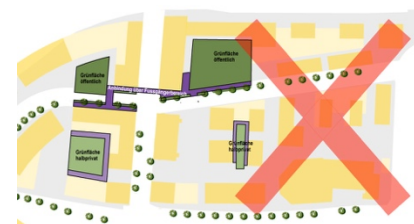
In den Baubereichen A2, B2/B3, C2 und D1 ist im Bereich der Festlegung im Situationsplan im Bereich der Symbole je ein öffentlich zugänglicher, aufenthaltsfreundlicher, ökologischer und entsprechend der städtebaulichen Situation angemessen dimensionierter Aussenraum zu erstellen. Die Bebauungsstudien haben mögliche Varianten zur Platzierung und Gestaltung dieser Freiräume aufgezeigt. Um den nachfolgenden Planungsteams einen gewissen Gestaltungsspielraum bei der Setzung der Gebäude und der Ausbildung der Freiräume offen zu halten, wird auf eine präzise Festlegung der Grösse und Lage der Plätze und Freiräume im Gestaltungsplan weitgehend verzichtet. Jedoch werden zur funktionalen und gestalterischen Ausgestaltung konkrete Hinweise in den Bestimmungen festgehalten. Auch zur Baumbepflanzung werden Vorschriften erlassen. Nebst im Mutterboden gepflanzten Bäumen können auch urbanere Formen gewählt werden (vgl. linkes Referenzbild).

Beim künftigen Platz zwischen den Baubereichen A2 und A3 wird verlangt, dass sich dieser aufgrund seiner städtebaulich zentralen und exponierten Lage direkt beim Bahnhof und im Bereich eines künftigen Hochhauses von den übrigen Plätzen und Freiräumen im Gebiet Fadwis bezüglich Gestaltung und Dimensionierung als repräsentative urbane Freiflächen deutlich abhebt. Nachfolgend werden einige Handlungsanweisungen für die Konzeption der Plätze und Parks, vor allem in Bezug auf Platz zwischen den Baubereichen A2 und A3, aufgelistet:

Zu vermeidende Ansätze

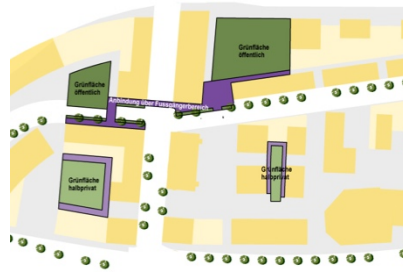


Unterteilte Grünfläche im Baubereich A2

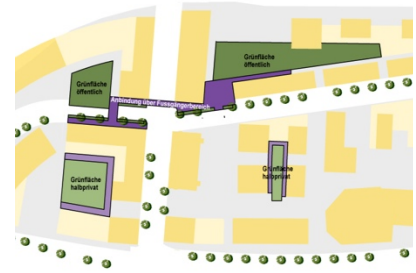


Grünfläche im Baubereich A2 direkt angrenzend an die Fabrikstrasse

Mögliche Ansätze



Kompakte Grünfläche im Baubereich A2



Längliche zusammenhängende Grünfläche im Baubereich A2/A3

Altersgerechte Gestaltung

In den Bestimmungen wird verlangt, dass die Umgebungsgestaltung allen Altersgruppen gerecht wird und entsprechend ausgestattet wird. Einfriedungen sind generell nicht erwünscht und deshalb zu vermeiden. Das genaue Ausmass sowie die Lage und Ausgestaltung der Plätze und Parks werden in den Umgebungsplänen zu den Bauprojekten festgelegt, ebenso die weiteren Spiel- und Ruheflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Neubauten. Terrainveränderungen sind unter Gewährleistung einer besonders guten architektonisch-städtebaulichen Qualität zulässig.

Baumreihe

Entlang der Strassenzüge sind in Absprache mit den Grundeigentümern nach Massgabe der Etappierungen durch die Gemeinde Baumreihen zu pflanzen. Diese sollen den angrenzenden Strassenraum wie auch das unmittelbare Wohnumfeld gleichermassen aufwerten. Die Grundeigentümer gewähren der Gemeinde ein uneingeschränktes Pflanzrecht. Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind standortgerechte Baum- und Pflanzenarten zu verwenden.

Sicherheit

Bei der Anlegung und Gestaltung der öffentlich zugänglichen Räume und Flächen ist dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Es ist darauf zu achten, dass keine sogenannten "Angsträume", also schlecht einsehbare, dunkle und sackgassenartige Räume konzipiert werden.

Bahnbetrieb

Zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Bahnbetriebs sind bei der Bepflanzung in der Nähe des Bahnareals die Norm SN 671 560 sowie die Weisung I-20025 zu beachten. Dies betrifft insbesondere die an die Gleise angrenzenden Baubereiche A1 bis A3 und D1 bis D3.

8.9 Verkehrserschliessung und Parkierung

Öffentlicher Fussweg

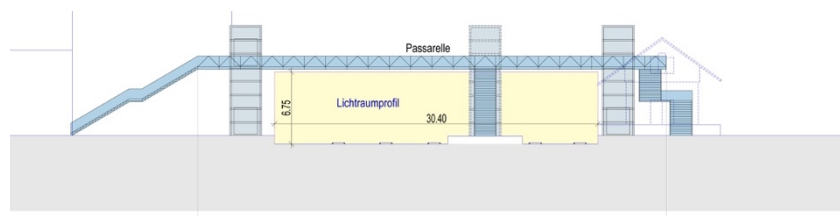
Fusswege sind wichtige Bestandteile von Quartieren. Sie gewährleisten Durchlässigkeit und tragen wesentlich zur Belebung und Attraktivität von Quartieren bei. Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan werden die zentralen Fusswegachsen mit Richtungspunkten im Situationsplan gesichert. Zwischen Richtungspunkten sind die Wege möglichst direkt zu führen. Untergeordnete Abweichungen im Rahmen von Bauprojekten sind mit entsprechender Begründung zulässig. Wichtige zu Grunde liegende Annahmen bei der Ausscheidung der Wegernetze waren folgende:

- Die Wege verlaufen entweder entlang von Parzellengrenzen oder möglichst zentral innerhalb einzelner Baubereiche.
- Die künftige Passerelle sowie der HiwiMärt sind Hauptanschlussstellen und bilden wichtige Zielpunkte, die es möglichst direkt anzusteuern gilt.
- Die Fusswege erschliessen die insgesamt vier anzulegenden Plätze und Parks.

Überführung

Obschon das Gebiet Fadwis unmittelbar neben dem Bahnhof liegt, besteht heute lediglich ab der Unteren Bahnhofstrasse über eine schmale und steile Treppe ein Zugang zu den Bahnperrens. Die bisherigen Entwicklungskonzepte sehen eine Verlängerung der bestehenden Personenunterführung und somit eine direkte Anbindung an die Perronanlagen und den Bushof vor. Diese Verbindung ist im Verkehrsplan bereits konzeptionell angedeutet und als mittelfristig umzusetzende Massnahme festgelegt. Wie sich im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Gestaltungsplans gezeigt hat, stellen sich bei der Verlängerung der heutigen Unterführung einige Schwierigkeiten. Nach Rücksprache mit den SBB bietet sich eine zentral gelegene Passerelle an.

Beispiel-Querschnitt einer künftigen Passerelle



Die definitive Lage der geplanten Passerelle ist mit einem separaten Projekt durch die Gemeinde in enger Zusammenarbeit mit den SBB festzulegen. Die ausschliesslich für den Fussverkehr vorgesehene Passerelle soll das Mittelperron beim Bahnhof sowohl aus dem Gebiet Fadwis als auch aus Richtung Dorf erschliessen und ist in Absprache mit den SBB definitiv zu spezifizieren. Die Gestaltung des Bauwerks ist über ein Konkurrenz-

verfahren zu ermitteln, vorzugsweise in Abstimmung mit dem künftigen Bebauungskonzept im Baubereich A1. Jeweils an den Enden der Passerelle sowie beim Mittelperron ist aus Gründen der Behindertengerechtigkeit je eine Lifтанlage vorzusehen. Allfällige neue Veloabstellplätze sind vorzugsweise im nahen Umfeld zur Passerelle zu planen. Die folgenden Referenzbeispiele sollen eine Vorstellung zur angestrebten Konstruktion und Dimensionierung der Passerelle geben und dienen als Anregung für die weitere Planung. Eine Akzentuierung mittels Beleuchtung wird aus Sicherheitsüberlegungen und aus gestalterischen Gründen angestrebt. Eine allfällige Überdachung der Passerelle ist im Zuge der weiteren Planungsschritte zu prüfen.

Passerelle beim Bahnhof Horgen
(Quelle: hornberger.ch)



Fussgängerbrücke Wylandstrasse,
Winterthur (Quelle: wbi.ch)



Passerelle beim Bahnhof Thalwil
(Quelle: ch-gachnang.ch)



Rücksprache mit SBB

Die SBB schätzt das Vorhaben einer Passerelle als machbar ein und nimmt zum Projekt wie folgt Stellung:

- Neben den Treppen muss aus Sicherheitsgründen ein Mindestabstand von 1.41 m eingehalten werden.
- Für Überführungen länger als 20.0 m gilt eine Breite von 4.0 m als minimaler Planungswert. Bei geringerer Breite ist durch eine Personenflussrechnung auszuweisen, dass die Dimensionierung ausreichend sowie die Sicherheit gewährleistet ist.

- Bei den Liften ist eine Eintritts- und Austrittsfläche von 1.5 m Tiefe vorzusehen.
- Für einen behindertengerechten Aufzug genügen die minimalen Kabinenmasse von 1.1 m x 2.1 m.
- Seitens Bahnhofplatz ist zu prüfen, ob der Lift so ausgerichtet werden kann, dass der Bahnhofplatz ohne Hindernisse erreicht werden kann.
- Mittel bis langfristig besteht ein Bedarf von 50 Park & Rail Parkplätzen in Hinwil. Die Anzahl Parkplätze müssen im Projekt ausgewiesen werden.
- Das Bauwerk muss vollumfänglich durch den Ersteller unterhalten werden.
- Es sind Abklärungen bei der Denkmalpflege einzuholen, wie nahe die Passerelle an den Güterschuppen gebaut werden darf.
- Auf dem Mittelperron ist bei weiteren Planungen darauf zu achten, dass allfällige Stützen so geplant werden, dass der Personenfluss so wenig als möglich beeinträchtigt wird.
- Zu vertiefen ist die Kompatibilität mit den bestehenden Fahrstromanlagen. Grundsätzlich ist eine Trennung von Passerelle und Bahnanlagen gefordert.
- Für weitere vertiefte Abklärungen und die detaillierte Planung sind die Fachdienste der SBB (Kreuzungsbauwerk, Fahrstrom) zu beauftragen.

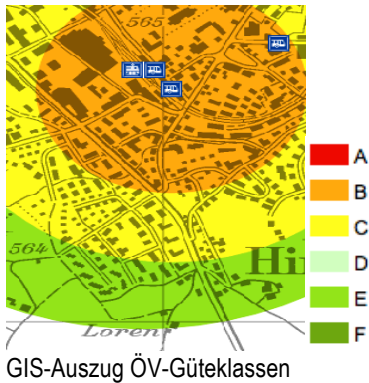
Diese Hinweise sind bei der nachfolgenden Projektierung zu beachten.

Veloabstellplätze

Das Fahrrad ist für den Nahverkehr ein beliebtes Verkehrsmittel. Im Gebiet Fadwis wird es jedoch aufgrund der Bahnhofsnähe und der anspruchsvollen Topographie in der Umgebung Hinwil eine untergeordnete Rolle spielen. Die Zahl der Abstellplätze für Velos und Mofas berechnet sich nach der jeweils gültigen SN Norm 640 065 Bedarfsermittlung von Veloparkierungsanlagen. Bei Alterswohnungen kann gegenüber dem Pflichtbedarf mit einem Reduktionsfaktor von 0.7 gerechnet werden. Nebst der Anzahl an Abstellplätzen für Fahrräder und Mofas ist besonders auf eine leichte und sichere Zugänglichkeit dieser Abstellplätze innerhalb der Siedlungen zu achten.

Autoabstellplätze

Der Normbedarf der Autoabstellplätze richtet sich nach Art. 2.6 BZO (Pflichtparkplätze). Nachdem der Normbedarf für Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden errechnet worden ist, muss eine Reduktion des Normbedarfs infolge guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr mit dem Gestaltungsplan definitiv festgelegt werden. Die Festlegungen zu den Reduktionswerten in der kantonalen Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen sind vergleichbar mit jenen im Anhang der BZO.



Massgeblicher Bedarf gemäss kantona-
ler Wegleitung (1997)

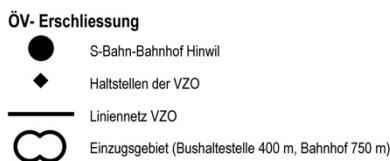
Wie die linke Abbildung der ÖV-Güteklassen gemäss kantona-
lem GIS-Browser zeigt, werden Teile des Gebiets Fadwis im
Vergleich zum Plan im Anhang der BZO anstelle der Güteklas-
se C der Güteklasse B zugewiesen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, wie viele Abstellplätze für
Bewohner, Beschäftigte bzw. für Besucher und Kunden in der
jeweiligen Güteklasse gemäss kantona-
ler Wegleitung erstellt
werden müssen:

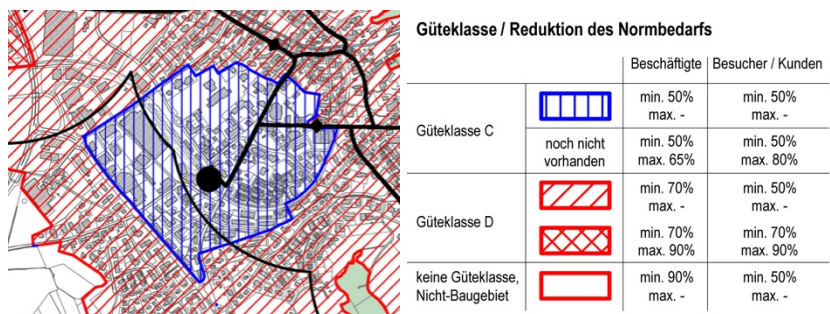
Güteklasse ÖV-Erschliessung	Benutzer- Kategorie		Beschäftigte		Besucher Kunden	
	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
Klasse A	40	60	20	30	30	45
Klasse B	55	80	30	45	40	60
Klasse C	70	100	45	65	50	80
Klasse D	85	110	60	90	70	100
keine Güteklasse	100	120	90	110	90	110

In der BZO der Gemeinde Hinwil wird das Gebiet Fadwis wie
erwähnt mehrheitlich der Güteklasse C zugewiesen, allerdings
nur in Bezug auf Beschäftigte und Kunden. Ein kleinerer Teil
des Gestaltungsplanperimeters (Baubereiche C1, D2, D3) liegt
in der Güteklasse D. Die Werte der Güteklassen in der BZO
stimmen nicht genau mit jenen in der Wegleitung überein, wie
die nachstehende Abbildung zeigt.

Ausschnitt Anhang zur Bau- und
Zonenordnung: Übersicht über die
ÖV-Erschliessungsgrade



Regelung im Gestaltungsplan



Aufgrund der abweichenden Güteklassen zwischen der BZO
und der Wegleitung sind im öffentlichen Gestaltungsplan die
BZO-Reduktionswerte für Beschäftigte und Besucher eingesetzt
und die ergänzenden Reduktionswerte für Bewohner aus der
Wegleitung hinzugezogen worden. Die Symbiose daraus sieht
wie folgt aus:

Bewohner		Beschäftigte		Besucher, Kunden	
min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
50 ***	80 **	50 *	65 *	50 *	80 *
70 **	90 ***	70 *	90 *	50 *	90 *

* BZO Hinwil ** kantonale Wegleitung *** strengere Werte gegenüber Wegleitung

Baubereiche A1-A3, B1-B10
Baubereich C1-C3, D1-D3

Reduktionsmöglichkeiten nutzen

Für das Gebiet Fadwis ergibt sich langfristig ein ungefährender Normbedarf von etwa 2'100 Parkplätzen. Diese Anzahl kann infolge der ÖV-Güte auf ca. 1'200 Parkplätze reduziert werden. Je nach Nutzungsszenario schwanken diese Werte erheblich. Bei einer reduzierten Parkplatzzahl von 1'200 resultieren insgesamt ca. 5'000 Fahrten pro Tag innerhalb des Bearbeitungsgebietes, was in etwa einem Fünftel des durchschnittlichen Tagesverkehrs auf der Winterthurerstrasse (Autobahzubringer) und einem Drittel auf der Zürichstrasse (Richtung Wetzikon) entspricht.

Verkehrsgutachten

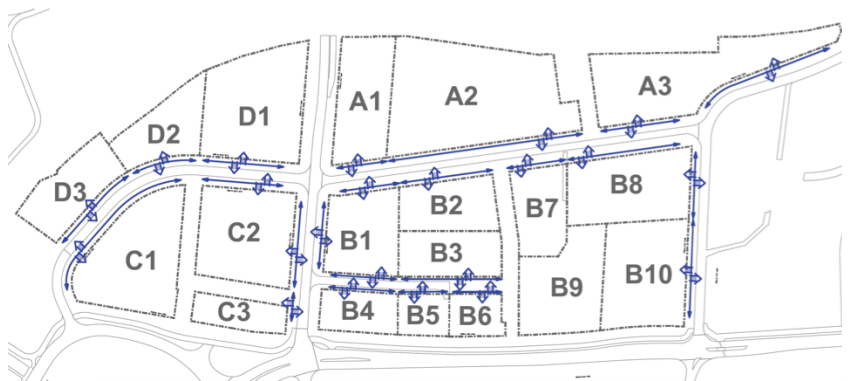
Das vom Büro SNZ erstellte Verkehrsgutachten zeigt auf, dass erst bei maximaler Parkplatzzahl die Knotenqualität spürbare Einbussen erleiden. Allerdings sind diese von untergeordneter Natur und betreffen einen wenig kritischen Knotenstrom. Angesichts des zur Beurteilung angewendeten Verkehrsaufkommens erscheint es allerdings als wenig wahrscheinlich, dass die Verkehrsqualitätsstufe auf den kritischen Wert absinken wird (vgl. Beilage).

Ergänzende Untersuchungen noch offen

Zu- und Wegfahrten Baubereiche

Für die Zu- und Wegfahrten zu den Baubereichen werden im Situationsplan die möglichen Anordnungsbereiche über ein separates Erschliessungsschema festgelegt. Vergangene Planungen in bahnhofsnahe haben gezeigt, dass bei der Detailprojektierung im Baugesuchsverfahren oftmals optimierte Lösungen gefunden werden können. Deshalb wird für die Anordnung der Zu- und Wegfahrten ein angemessener Projektierungsspielraum gewährleistet. In den Bestimmungen unter Ziff. 4.1 "Gestaltung" wird zudem festgehalten, dass Zu- und Wegfahrten von Sammelgaragen entlang der Fabrikstrasse in die Gebäude zu integrieren sind.

 Anordnungsbereich Zu-/Wegfahrten Baubereiche



Bewirtschaftung der Autoabstellplätze

Öffentlich zugängliche Parkplätze für Personenwagen, welche nicht der Wohnnutzung dienen, sind konsequent zu bewirtschaften. Es wird eine degressive Tarifierung ab der ersten Minute empfohlen, um die Anzahl Fahrten etwas einzudämmen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist in einem separaten Vertragswerk zwischen der Gemeinde Hinwil und den Grundeigentümern zu regeln.

Mobilitätskonzept

Im Verlaufe der Erarbeitung des Gestaltungsplans ist man davon abgekommen, für die einzelnen Baubereiche ein Mobilitätskonzept zu entwickeln. Die Reduktion der Anzahl Abstellplätze sowie das erstellte Verkehrsgutachten (vgl. Beilage), welches aufzeigt, dass die Kapazität kein Problem darstellt machen, die Erarbeitung überflüssig.

8.10 Umwelt

Heizwärmebedarf

Bezüglich des Heizwärmebedarfs gilt die Regelung, dass mindestens die jeweils aktuell gültigen Kriterien für das Label MINERGIE-ECO® erforderlich sind. Dies entspricht auch den Vorgaben der BZO für Arealüberbauungen.

Zertifizierung

Bezüglich des Heizwärmebedarfs gelten die Energiekennwerte des MINERGIE-ECO Standards. Eine Zertifizierung ist nicht notwendig. Dies bedeutet, dass pro Quadratmeter Energiebezugsfläche nicht mehr Energie verbraucht werden darf, als bei MINERGIE-ECO® resultiert (3.8 Liter Jahresölverbrauch pro Quadratmeter).






Gegenüberstellung der Anforderungen für die beiden Label MINERGIE® und MINERGIE-ECO®








		MINERGIE-ECO®		
		MINERGIE®	ECO	
Mehr Lebensqualität	Komfort	<ul style="list-style-type: none"> Hohe thermische Behaglichkeit durch gut gedämmte und dichte Gebäudehülle Hohe Behaglichkeit durch sommerlichen Wärmeschutz Systematische Lüfterneuerung, vorzugsweise mit Komfortlüftung, bei Neubauten und Wohnbausanierungen 	Gesundheit <ul style="list-style-type: none"> Optimierte Tageslichtverhältnisse Geringe Lärmimmissionen Geringe Schadstoffbelastung der Raumluft durch Emissionen von Baustoffen Geringe Immissionen durch ionisierende Strahlung (Radon) 	Licht
			Lärm	
			Raumluft	
Geringe Umweltbelastung	Energieeffizienz: Für eine definierte Nutzung liegt der <ul style="list-style-type: none"> gesamte Energieverbrauch um mindestens 25 % und der fossile Energieverbrauch um mindestens 50 % unter dem durchschnittlichen Stand der Technik. 	Bauökologie <ul style="list-style-type: none"> Gut verfügbare Rohstoffe und hoher Anteil an Recyclingbaustoffen Baustoffe mit geringer Umweltbelastung bei der Herstellung und Verarbeitung Einfach rückbaubare Konstruktionen mit Baustoffen, die verwertet oder umweltschonend entsorgt werden können 	Rohstoffe	
			Herstellung	
			Rückbau	

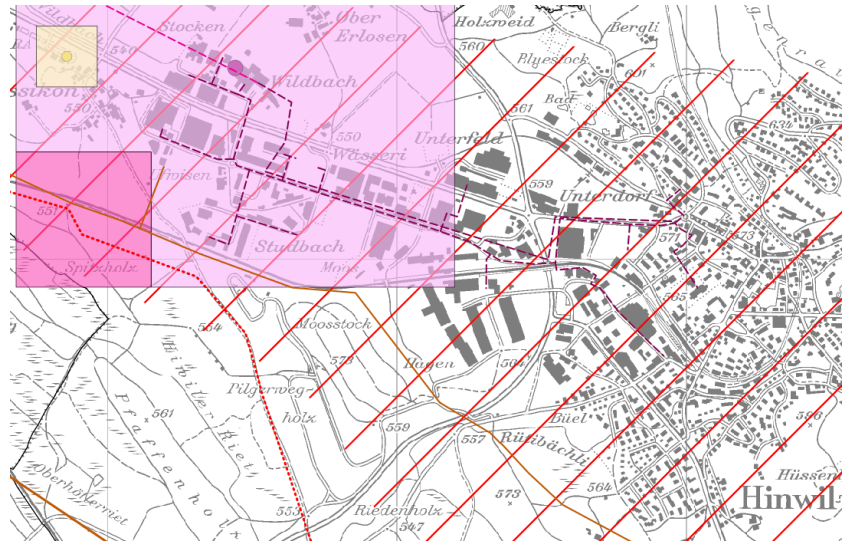
Energieträger

Die Vision 2050 des Kantons Zürich und das Leitbild 2040 der Gemeinde haben die gleichen langfristigen Ziele: ein nachhaltiger Umgang mit den Energieressourcen. Mit der Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) hat Hinwil gemäss kommunalem Energieplan eine Fernwärmequelle mit ungenutztem Wärmepotenzial von knapp 380 GWh. Der Energieplan ist als Sachplan behördenverbindlich und ist insbesondere bei Gestaltungsplänen zu berücksichtigen. Im Gebiet Fadwis verläuft eine Wärmeleitung der KVA. An diese Wärmeleitung besteht gemäss den Bestimmungen des vorliegenden Gestaltungsplans Anschlusspflicht, sofern gegenüber konventionellen Anlagen keine technischen oder wirtschaftlichen Nachteile entstehen. Damit kann ein Beitrag zur Senkung des CO₂-Austosses geleistet werden. Als konventionale Anlagen gelten Heizwärmezentralen von Wärmeverbundanlagen und Wärmepumpen, allenfalls kombiniert mit Bio- oder Erdgas.

Ausschnitt des Energieplans des Kantons Zürich (Auszug aus dem WebGIS vom 24.6.2014)

-  KVA von kommunaler Bedeutung
-  KVA Wärmeleitung bestehend
-  KVA Wärmeleitung geplant
-  versorgbar mit gesamter KVA-Abwärme
-  versorgt mit genutzter KVA-Abwärme

- Abwasserreinigungsanlage (ARA)**
-  ARA von kantonaler Bedeutung
-  ARA von regionaler Bedeutung
-  ARA von kommunaler Bedeutung
-  ARA Wärmeleitung bestehend
-  ARA Wärmeleitung geplant
-  versorgbar mit gesamter ARA-Abwärme
-  versorgt mit genutzter ARA-Abwärme



Lärm

Gemäss dem 1. Vorprüfungsbericht des ARE vom 27.1.2016 seien die Baufelder entlang der Fabrikstrasse noch nicht vollständig erschlossen. Aus diesem Grund kommen für die Baubereiche A1, A2, B2 und B7 die Planungswerte (PW) Anwendung. Für die restlichen Baufelder gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW), weil diese an eine genügend ausgebaute Strasse anstossen und die übrigen Erschliessungsanlagen genügend dimensioniert sind. Für die vorgesehene Mischnutzung mit Wohnen und mässig störenden Betrieben gilt die Empfindlichkeitsstufe III (ESIII). Als mässig störend gelten Betriebe mit Auswirkungen, die im Rahmen herkömmlicher Handwerks- und Gewerbebetriebe bleiben und auf die üblichen Arbeits- oder Öffnungszeiten beschränkt sind.

Empfindlichkeitsstufen

Empfindlichkeitsstufe (ES)		Planungswert (PW) In dB(A)		Immissionsgrenzwert (IGW) In dB(A)		Alarmwert (AW) In dB(A)	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	Erholung	50	40	55	45	65	60
II	Wohnen	55	45	60	50	70	65
III	Wohnen/Gewerbe	60	50	65	55	70	65
IV	Industrie	65	55	70	60	75	70

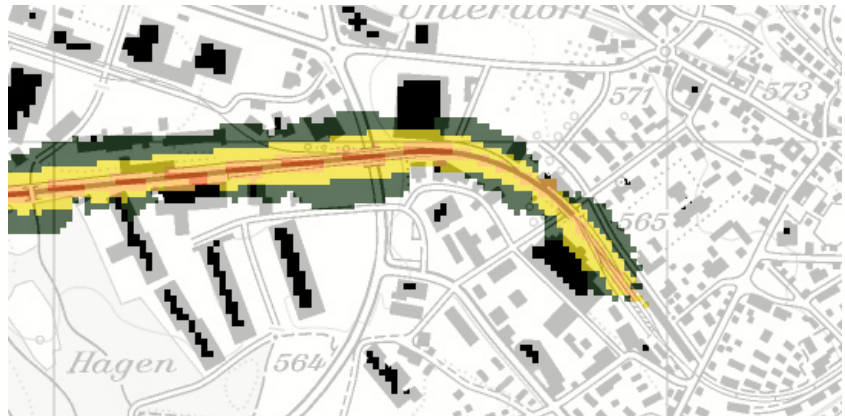
Bahnlärm

Dem 1. Vorprüfungsbericht des ARE vom 27.1.2016 ist zu entnehmen, dass es sich bei der Bahnlinie um keine relevante Lärmquelle handelt.

Auszug aus dem WebGIS des BAFU
 zum Eisenbahnlärm (Tag) vom
 24.6.2014

Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (06:00 - 22:00)

≥ 75	
70 - 74.9	
65 - 69.9	
60 - 64.9	Grenzwert reine
55 - 59.9	Wohnnutzung (ES II)
50 - 54.9	
45 - 49.9	
40 - 44.9	



Lärmberechnung

Gemäss Abklärungen der Fachstelle Lärmschutz werden sowohl die Planungswerte der ES III als auch die Immissionsgrenzwerte gegenüber der Überlandstrasse überschritten. Aus diesem Grund wurde durch das Ingenieurbüro andreas suter akustik – beratung - planung, Thalwil Berechnungen zur Lärmsituation durchgeführt.

Berechnung der Lärmbelastung im komplett "leergeräumten" Areal



Massgebende Lärmbelastungen Überlandstrasse

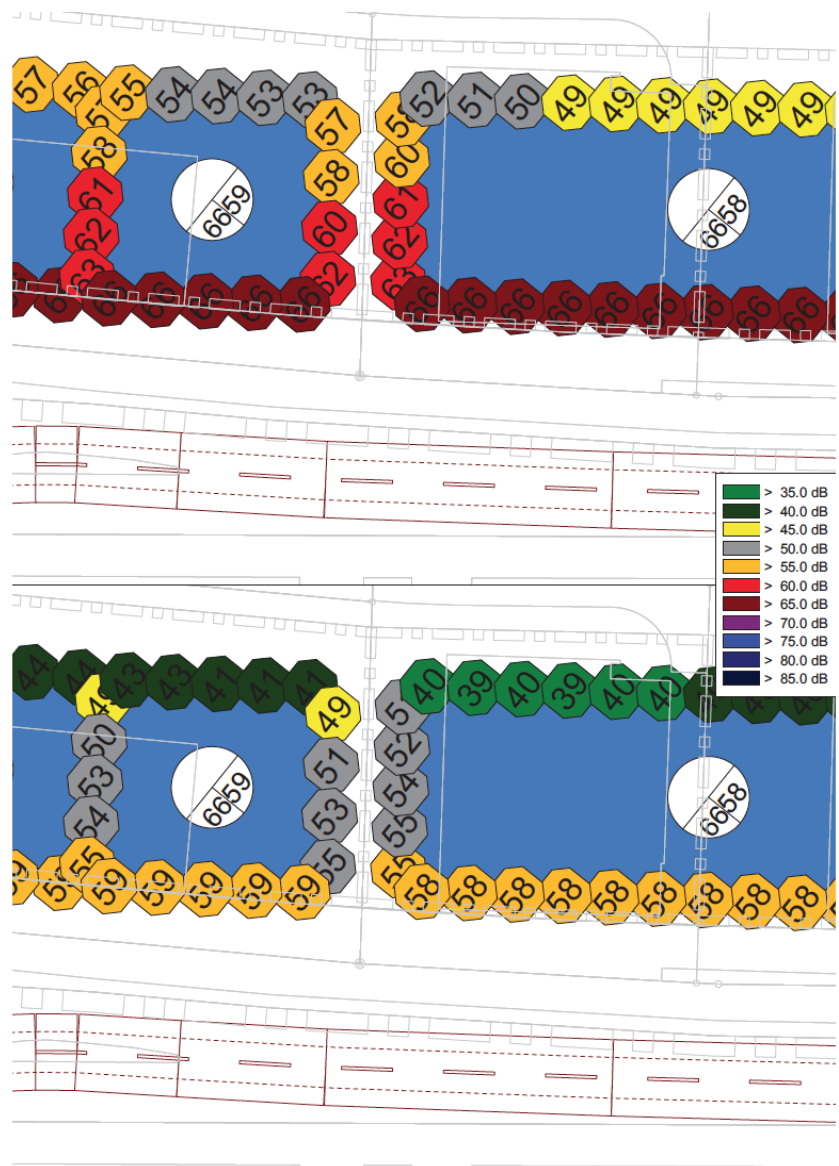
Die massgebenden Emissionen auf der Strassenachse der Überlandstrasse (Abschnitt 60041) betragen:

79.0 dB (A) am Tag / 71.4 dB (A) nachts

Im Bereich der massgebenden Baubereiche liegen die Belastungen bei max. 66 dB(A) am Tag und bei 59 dB(A) in der Nacht. Damit sind die Planungswerte für Wohnen um ca. 4 dB(A) überschritten. Die Planungswerte für Betriebsräume werden hingegen nicht überschritten, weil gemäss Art. 42 LSV für Betriebsräume um 5 dB(A) höhere Grenzwerte gelten.

In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan wird geregelt, dass in den Baubereichen B4, B5, B6, B9 und B10 keine Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Wohnräumen zur Überlandstrasse angeordnet werden dürfen.

Für die detailliertere Berechnung wurde das Richtprojekt «Vision Fadwis» mit den in der folgenden Übersicht angegebenen Höhen modelliert und berechnet.



Massgebende Lärmbelastungen
Fabrikstrasse

Die massgebenden Emissionen auf der Strassenachse der Fabrikstrasse inklusive Zuschlag von 1 dB(A) für den Planungshorizont sowie einen Belagszuschlag von 1 dB(A) für Strecken mit einer signalisierten Geschwindigkeit unter 60 km/h betragen:

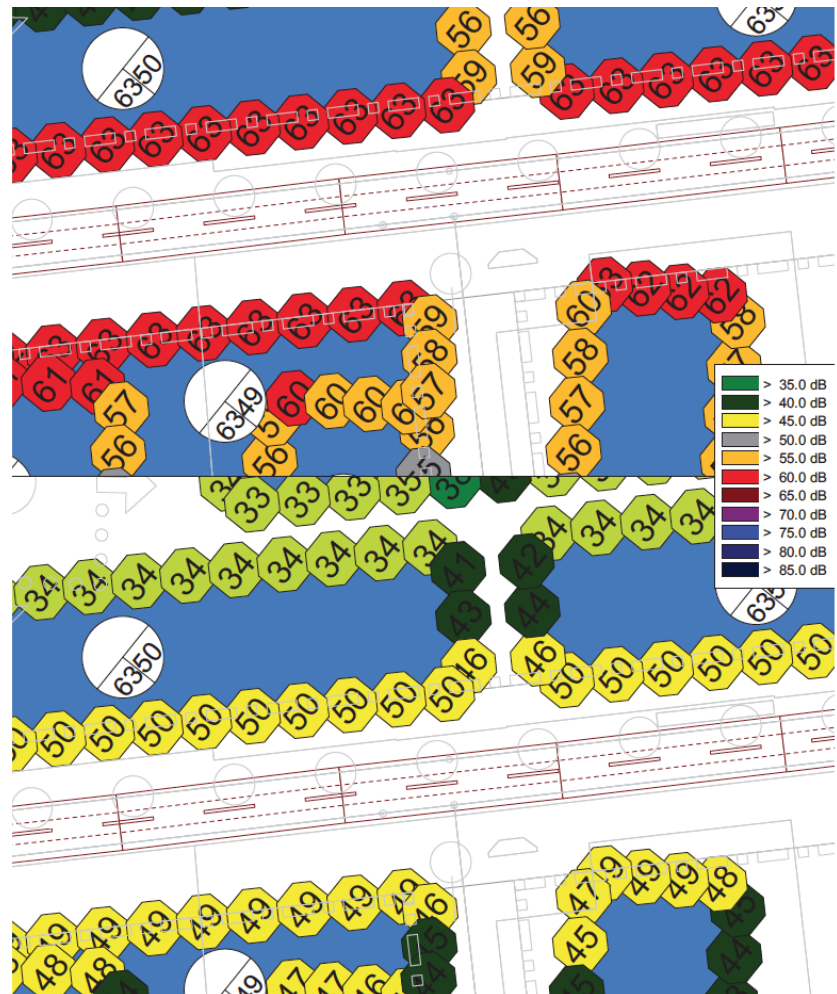
63.0 dB (A) am Tag / 50.0 dB (A) nachts

Im Bereich der massgebenden Baubereiche (A1, A2, B2 und B7) liegen die Belastungen bei einer Geschwindigkeit von 50km/h bei max. 63 dB(A) am Tag und bei 50 dB(A) in der Nacht. Wird die Geschwindigkeit von heute 50 km/h auf 30 km/h reduziert, kann davon ausgegangen werden, dass sich der Lärmpegel um 3 dB verringert. Diese Annahme entspricht auch der Meinung der Eidgenössischen Kommission für Lärm-bekämpfung (EKLB).

Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h auf der Fabrikstrasse können die Planungswerte für Wohnen von 60 dB(A) am Tag und bei 50 dB(A) eingehalten werden.

Erfolgt die Temporeduktion (30 km/h) an der Fabrikstrasse bis zur Baueingabe nicht, sind lärmempfindliche Wohnräume in den Baubereichen A1, A2, B2 und B7 über Seitenfassaden oder lärmwirksame Loggien/Balkone zu belüften.

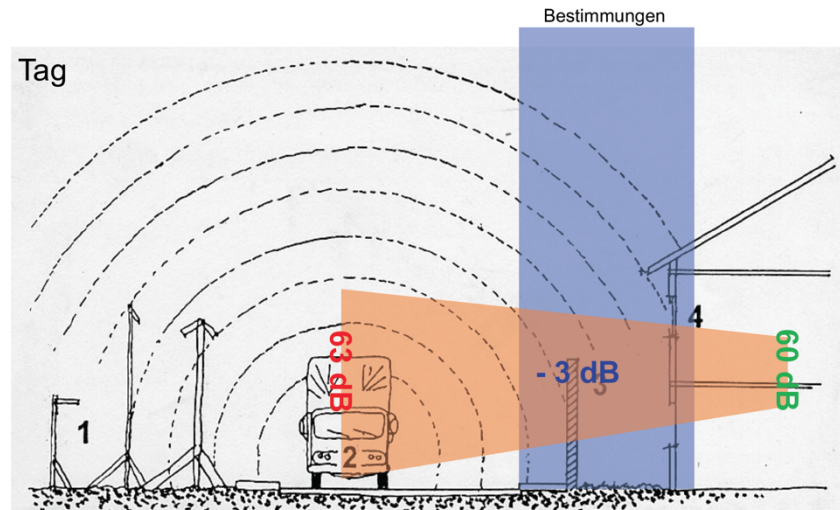
Für die detailliertere Berechnung wurde das Richtprojekt «Vision Fadwis» mit den in der folgenden Übersicht angegebenen Höhen modelliert und berechnet.



Die Planungsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III betragen am Tag 60 dB(A) und in der Nacht 50 dB(A).

Es ist der Tagzeitraum massgebend, weshalb gegenüber der Strassenachse eine Pegelreduktion von min. 3.0 dB(A) erreicht werden muss.

Lärmüberschreitung von 3 dB tagsüber



Lärmschutzmassnahmen

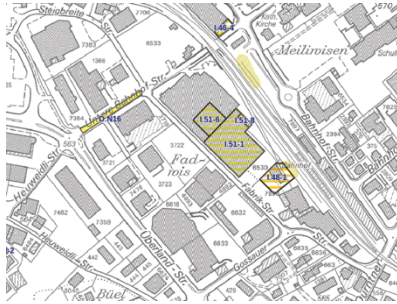
Innerhalb des Gestaltungsplangebiets ist auf eine lärmgerechte Anordnung und Organisation der Nutzungen zu achten. Dazu sind insbesondere gewerbliche Nutzungen zu erwähnen, die wo immer möglich und sinnvoll, dort angeordnet werden, wo hohe Verkehrsbelastungen bestehen. Damit wird dem Grundsatz "weniger lärmempfindliche Nutzungen zum Lärm hin anordnen" Rechnung getragen. Als vorsorgliche Lärmschutzmassnahmen gelten die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs durch den Bau oder Ausbau von Fuss- und Radwegen, der Ausschluss verkehrsintensiver Nutzungen sowie die Reduktion der Anzahl Pflichtabstellplätze. Bauliche Massnahmen wie Lärmschutzwände sind städtebaulich nicht erwünscht. Nebst der sinnvollen Anordnung der Nutzungen (Gewerbe zu Lärm) sind andere Massnahmen zu überprüfen, wie zum Beispiel eine lärmoptimierte Gebäudeform und ein optimierter Grundriss.

Hinweis zur Strahlung

Auf der Seite des Bahnareals bestehen Immissionen durch nichtionisierende Strahlung. Es sind dazu die "Verordnung vom 23.12.1999 über den Schutz vor Nichtionisierender Strahlung" (NISV), SR 814.710, sowie die "Verordnung über den Schutz von Störfällen" (StFV), SR 814.012 (vgl. auch Planungshilfe des BAV) zu beachten.

Aufgrund der Abstände sind die massgebenden Anlagegrenzwerte eingehalten.

Altlasten



Die bahnhofsnahe Grundstücke Kat. Nr. 6530 und Kat. Nr. 7898 in den Baubereichen A1 und A2 sind als Betriebsstandorte belastet und müssen untersucht werden. Es sind gemäss dem Kataster der belasteten Standorte (KbS) keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Bei der Umgestaltung der Unteren Bahnhofstrasse sind im KbS ebenfalls Ablagerungen bezeichnet. Diese sollten jedoch im Rahmen der Strassenenerneuerung unkompliziert untersucht und beseitigt werden können. Im Zusammenhang mit Baubewilligungsverfahren sind der Baudirektion zuhanden des AWEL Abklärungen zur Altlastenanierung einzureichen.

Hochwasserschutz

Im Gebiet bestehen gemäss der Gefahrenkarte zahlreiche Bereiche, die durch Hochwasser gefährdet sind. Für das Gestaltungsplangebiet ist der Rütibach als Gefahrenquelle massgebend (roter Kreis).

Die Holinger AG, Winterthur hat ein Gutachten zum Gebiet Fadwis erstellt (12.4.2016). Darin wird folgendes festgestellt: "Die vorhandenen Schwachstellen am Rütibach und am Wildbach verursachen im Hochwasserfall grossflächige Überflutungen, die weite Bereiche des Gemeindekerns betreffen. Daher sollten die Schwachstellen an beiden Bächen baldmöglichst beseitigt werden. Im Rahmen von Objektschutzmassnahmen ist dies aller Wahrscheinlichkeit nicht möglich, da dadurch eine Gefahrenverlagerung stattfinden würde, was nicht zulässig ist. Aus heutiger Sicht kommen nur Massnahmen direkt am Gewässer (Ausbau) in Frage. Die Gemeinde Hinwil hat die HOLINGER AG bereits beauftragt, für folgende Gewässerabschnitte ein Vorprojekt zu erarbeiten, so dass oben genannte Schwachstellen beseitigt werden können:

- Wildbach, Abschnitt Ringwilerstrasse, km 14.900 bis km 15+540
- Rütibach, Abschnitt Gemeindegebiet Hinwil

Für beide Bachabschnitte wurden Vorprojekte erarbeitet. Im Frühling 2018 finden Infoveranstaltungen für die Anwohner und Anwohnerinnen statt. Es ist geplant im Herbst 2018 eine Bestvariante der Projekte zu definieren und diese für die Stellungnahme und Vorprüfung im Frühling/Sommer 2019 dem AWEL und den weiteren Fachstellen zukommen zu lassen. Die Bau- und Auflageprojekte sind so zu erstellen, dass sie anschliessend realisiert werden können. Bei der Projektierung sollte darauf geachtet werden, dass auch das HQ300 Ereignis im Abflussquerschnitt, unter Berücksichtigung des Freibords, sicher abgeführt werden kann. Wird dies so realisiert, ist das Gebiet Fadwis zukünftig bis zum Bemessungshochwasser gefährdungsfrei."

Die Massnahmen sind wie folgt zur Realisierung geplant:

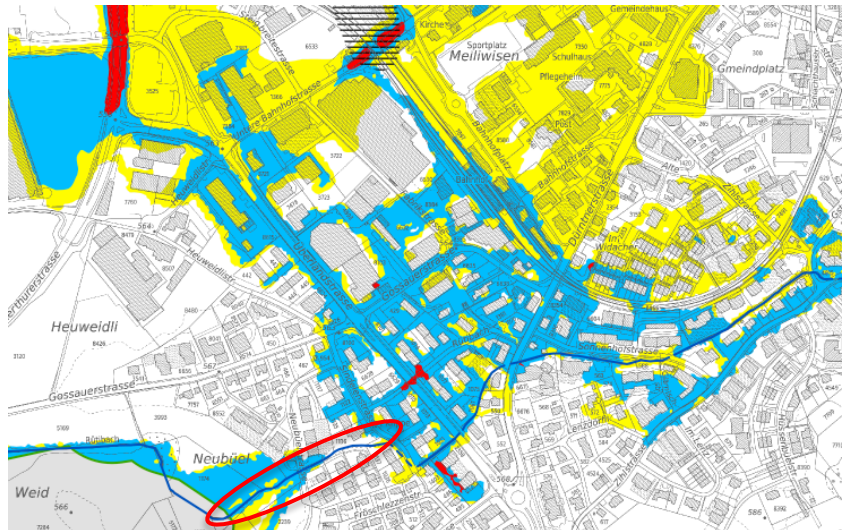
- Wildbach: Projektierung 2017/18; Realisierung 2020/210
- Rütibach: Projektierung 2018; Realisierung 2020/210

Vor oder mit der Einreichung des Gestaltungsplanes zur Genehmigung sind festsetzungsreife Bachprojekte beim AWEL zur Genehmigung einzureichen.

Auszug aus der Gefahrenkarte (Web GIS) vom 20.12.2020

Synoptische Gefahrenkarte

- erhebliche Gefährdung (Verbotsbereich)
- mittlere Gefährdung (Gebotsbereich)
- geringe Gefährdung (Hinweisbereich)
- Restgefährdung (Hinweisbereich)
- Weiss im Untersuchungsperimeter = keine oder vernachlässigbare Gefährdung
- ausserhalb Untersuchungsgebiet



Bei Bauvorhaben in den hochwassergefährdeten Bereichen kann eine Baufreigabe nur erteilt werden, wenn die für die Herstellung der Hochwassersicherheit im Gestaltungsplangebiet erforderlichen Wasserbauprojekte am Wildbach und Rütibach vor dem Bauvorhaben realisiert werden oder wenn im Baubewilligungsverfahren ein genügender Objektschutz gemäss Ziff. 10.8 b) der Bestimmungen nachgewiesen werden kann.

Sonderrisiko-Objekte

Gemäss Leitfaden Gebäudeschutz Hochwasser, AWEL vom April 2017 sind Bauten und Anlagen, die eine hohe Personenbelegung, sehr hohe Sachwerte oder ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Umwelt aufweisen oder wichtige Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung erbringen, Sonderrisiko-Objekte. Die Bestimmungen zum Gestaltungsplan ermöglichen diesbezüglich unter anderem auch die Realisierung von öffentlichen Nutzungen wie Bildungseinrichtungen u. dgl. Besteht für ein Gebäude oder ein Grundstück ein erhöhtes Risiko (Sonderrisiko-Objekte), sind auch in Gebieten mit geringer Gefährdung Schutzmassnahmen zu treffen.

Störfallvorsorge

Die Störfallverordnung gilt für Betriebe, die gefährliche Stoffe, Zubereitungen oder Sonderabfälle auf ihrem Betriebsareal lagern oder verarbeiten. Weiter gilt sie für Betriebe, die mit gentechnisch veränderten (GVO) oder pathogenen (Krankheit erregenden) Mikroorganismen arbeiten, die der Gefahrenklassen 3 oder 4 zugeordnet sind. Auch Verkehrswege, auf denen Gefahrgüter transportiert werden, unterstehen der Störfallverordnung. Dies gilt für Nationalstrassen (Zuständigkeit: Bundesamt für Strassenbau, ASTRA) und andere Durchgangsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung (Zuständigkeit AWEL) und für die meisten Bahnstrecken (Zuständigkeit: Bundesamt für Verkehr). Zur Bemessung des Einflussbereichs gelten folgende Richtwerte (Konsultationsbereich):

- Bahnlinien mit Güterverkehr 200 m
- Durchgangsstrassen mit Güterverkehr 100 m
- Erdgashochdruckleitungen 25 bar 50 - 100 m
64 bzw. 70 bar 100 - 500 m
- Stationäre Betriebe
brennbare Gase 50 - 200 m
giftige Gase 100 - 500 m
giftige Flüssigkeiten 50 - 200 m

Anhand von Standortinformationen zu den Gefahren (vgl. z.B. Chemierisikokataster des Kantons Zürich) ist es mit diesen Abstandsangaben möglich, Areale um bestehende Störfallpotenziale zu identifizieren, auf denen Nutzungskonflikte möglich sind. Ob konkrete Nutzungseinschränkungen empfehlenswert oder gar Nutzungsverbote angezeigt sind, kann nur durch vertiefte Abklärungen bestimmt werden.

Gebiet Fadwis: Bahn als Risiko

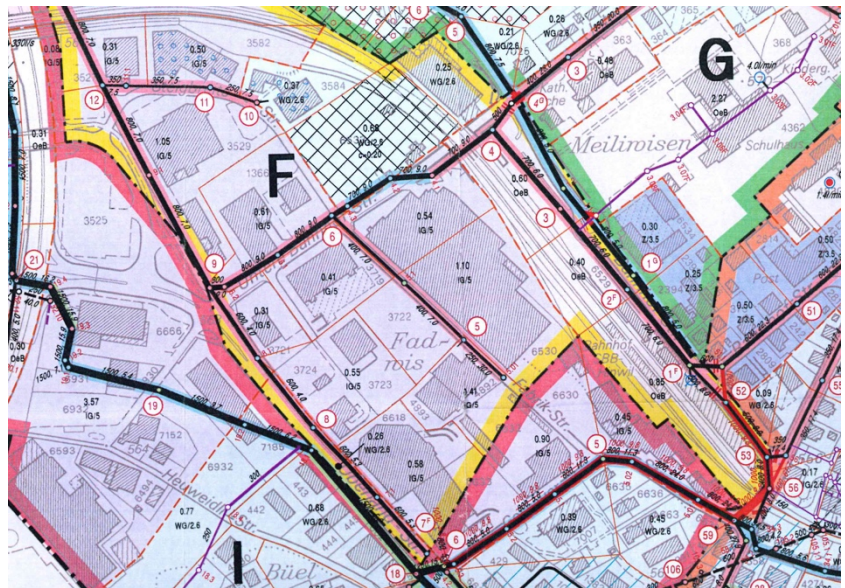
Gemäss Auskunft des AWEL bestehen in Hinwil mit der A52 (Forchautobahn), dem Kreisel Betzholz und der Zürcherstrasse (bis Kreuzung mit Winterthurerstrasse) störfallrelevante Anlagen. Die Konsultationsbereiche betreffen das Gebiet Fadwis nicht, weshalb bezüglich Störfallvorsorge bloss das Bahnhofareal resp. das Bahntrasse zu berücksichtigen ist. Für die direkt an die Bahngleise anstossenden Baubereiche (A1, A2, D1, D2) gilt es, nicht zuletzt auch aufgrund des hohen Wohnanteils, im Rahmen der Folgeplanungen ein Fluchtwegkonzept zu erstellen. Grundsätzlich können Fluchtwege auf alle Seiten hin angeordnet werden. Zwingend ist jedoch, dass Fluchtwege auf der zu den Gleisanlagen abgewandten Seiten vorhanden sind. Es sind gegenüber den Gleisanlagen feuerwiderstandsfähige Materialien zu verwenden und die Gebäudeöffnungen und Fenster sollten gegenüber den Gleisen möglichst klein sein. Die Konstruktionen sind, wo aus Sicherheitsgründen zweckmässig, zu verstärken. Weitere mögliche Massnahmen im Bereich Störfallvorsorge sind die Anordnung von innenliegenden Treppenhäusern und hoch über Terrain angesetzte Luftansaugstellen für die Gebäudeentlüftung.

8.11 Versorgung und Entsorgung

Entwässerung

Der Generelle Entwässerungsplan (GEP) von 2004 zeigt, dass das Gebiet Fadwis im Mischsystem entwässert wird und dass der allgemeine Zustand der im Gebiet verlaufenden Leitungen ungenügend ist und eine Erneuerung ansteht. Im Rahmen der weiteren Gebietsentwicklung sind die künftigen Anforderungen an das Leitungsnetz zu überprüfen. Im Baubereich D1 ist eine Retention vorzusehen. Im Weiteren ist im Baubewilligungsverfahren ein Entwässerungskonzept pro Baubereich (A/B/C/D) zur Bewilligung einzureichen.

Ausschnitt aus dem Generellen
Entwässerungsplan 2004



Unverschmutztes Meteorwasser

Unverschmutztes Meteorwasser ist, wenn möglich und verhältnismässig, dem Brauchwasserprozess (z.B. für Gartenbewässerung, Reinigungszwecke, WC-Spülungen u.dgl.) zuzuführen. Ansonsten ist es in erster Priorität zu versickern und in zweiter Priorität einem Vorfluter zuzuführen. Für die detaillierten Entwässerungskonzepte der einzelnen Baubereiche sind hydrologische Gutachten zu erstellen, die Auskunft über die Versickerungsfähigkeit der Böden geben.

8.12 Etappierung

Etappierung

Die etappenweise Bebauung der Baubereiche ist grundsätzlich zulässig. Bei einer etappenweisen Ausführung von Bauvorhaben sind die Bauten so zu realisieren, dass der vorgeschriebene Nicht-Wohnen-Anteil pro Baubereich (vgl. Bestimmungen, Ziff. 12.3) mit jedem Baugesuch eingehalten ist. Eine Abweichung der Nutzungsanteile von $\pm 20\%$ pro Etappe ist erlaubt. Mit der letzten Etappe sind die festgelegten Nutzungsanteile zu erfüllen. Damit soll sichergestellt werden, dass nicht nur die Wohnflächen, sondern auch Gewerbe- und Dienstleistungsflächen erstellt werden, um die Quartiersversorgung zu gewährleisten. Die Gemeinde kann mit der Baubewilligung weitergehende Massnahmen verfügen, wie z.B., dass der Gewerbeanteil zusammen mit den Wohnanteil zu realisieren ist und von der Baubehörde abgenommen werden muss, bevor der Wohnanteil bezogen werden darf.

Die notwendigen Erschliessungsanlagen, die an das Bauvorhaben angrenzenden Freiräume oder Plätze sowie die angrenzenden Fusswegverbindungen sind zeitgleich und durchgängig zu erstellen. Plätze und Freiräume müssen dabei nur soweit realisiert werden, wie sie für die jeweilige Nutzung funktional und für die städtebauliche gute Gestaltung notwendig sind. Die restlichen Platz- und Parkflächen sind mit den weiteren Bauetappen zu realisieren. So kann sichergestellt werden, dass ganze Funktionseinheiten erstellt werden, die autonom funktionieren und von Beginn an eine qualitativ hochwertige Wohn- und Arbeitsumgebung besteht. Die einzelnen Freiräume sind zwingend als Ganzes zu planen können jedoch in Etappen realisiert werden.

8.13 Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

Es muss zunächst die kantonale Genehmigung vorliegen, bevor gegen den Gestaltungsplan Rekurs erhoben werden kann. Der öffentliche Gestaltungsplan Fadwis tritt erst nachdem die kantonale Genehmigung in Rechtskraft erwachsen ist, d.h. nach Abschluss des Rekursverfahrens, in Kraft. Mit Inkrafttreten des Gestaltungsplans entfaltet dieser öffentlichrechtliche Wirkung und gilt als grundeigentümergebündeltes Planungsinstrument.

9. Vorteile des Gestaltungsplanes gegenüber der Regelbauweise

Vielfältige Vorteile

Der öffentliche Gestaltungsplan hat gegenüber der Regelbauweise vielfältige Vorteile:

- Mit der verdichteten Bauweise werden die Bodenressourcen (insbesondere Reservezone Lenz) geschont.
- Die gewünschte innere Verdichtung erfolgt am richtigen Ort. Sie erfolgt zudem auch dort wo die Chancen für eine gehaltvolle Entwicklung am besten sind.
- Es werden die Zielsetzungen des Leitbildes Hinwil 2040 umgesetzt.
- Mit den erhöhten gestalterischen Anforderungen an die Bauten und Anlagen (besonders gute Gestaltung im Sinne von § 71 PBG anstatt befriedigende Gesamtwirkung gemäss § 238 PBG) und den Anforderungen für eine gute Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade wird dem Grundsatz Qualität vor Quantität klar nachgekommen.
- Der Gestaltungsplan scheidet zusätzliche Freiflächen zu den ohnehin notwendigen Spiel- und Ruheflächen gemäss BZO aus. Zudem werden entlang der Quartierstrassen Baumreihen gesichert.
- Mit der vorgeschriebenen Dachbegrünung, der Freiraumflächen und den Baumreihen wird ein Beitrag für ein besseres Mikroklima geschaffen.
- Der Gestaltungsplan schafft Anreize für die Erstellung von öffentlichen Einrichtungen und die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum.
- Der Gestaltungsplan sichert mit den maximalen Wohnanteilen eine gute Durchmischung.
- Verkehrsintensive Nutzungen sowie Fachmärkte, Einkaufszentren und Grosszentren sind nicht zulässig. Dies hilft mit, das Dorfzentrum nicht zu konkurrenzieren und das Verkehrsaufkommen zu dämpfen.
- Das Planungsgebiet wird vorbildlich durchwegt und mit der Passerelle direkt an den ÖV (S-Bahn und Bushof) angebunden.

- Zusammen mit der Beschränkung der Nutzweise und dem reduzierten massgeblichen Parkplatzbedarf wird das Verkehrsaufkommen klar reduziert.
- Mit dem Minergie-Eco-Standard ergibt sich eine verbesserte Ausgangslage für den Energieverbrauch und es wird sichergestellt, dass bauökologische Materialien zum Einsatz kommen was für die Gesundheit Vorteile bringt.
- Es besteht grundsätzlich eine Anschlusspflicht an den Fernwärmeverbund der KEZO.
- Die übrigen umweltrelevanten Parameter wie der Lärmschutz, der Hochwasserschutz, der Umgang mit Störfallanlagen und von Altlasten ist geregelt.
- Mit den Etappierungsvorschriften wird sichergestellt, dass sich in allen Bauabschnitten eine Mischnutzung etabliert

Fazit

Die Vorteile des öffentlichen Gestaltungsplanes sind gross, vielfältig und erfüllen in hohem Masse verschiedene öffentliche Interessen. Mit dem Gestaltungsplan werden robuste Voraussetzungen geschaffen, damit an dieser zentralen und mit dem ÖV gut erschlossenen Lage ein neues Quartier mit eigener Identität und hoher gestalterischer Qualität über einen längeren Zeitraum entwickelt werden kann.

10. Mehrwertausgleich

Umfangreiche Infrastrukturen werden benötigt

Der öffentliche Gestaltungsplan Fadwis sowie die die Umzonung des Planungsgebiets in die Zentrumszone schafft die planerischen Voraussetzungen für die bauliche Entwicklung. Die Überbauung des Gebietes setzt die Erstellung bzw. Nachrüstung verschiedener Infrastrukturanlagen im Bereich der Verkehrsanlagen und der Werkleitungen voraus. Ein Grossteil dieser Infrastrukturen kann durch die Öffentlichkeit genutzt werden. Bei den Verkehrsanlagen sind dies z.B. Parks, Plätze, Fusswege, Strassen usw. und bei den Werkleitungen bestehen Mitnutzungsmöglichkeiten. Die Gestaltung der Aussenräume wertet das Gebiet als Ganzes auf und sorgt dafür, dass sowohl die Öffentlichkeit als auch die Grundeigentümer davon profitieren.

Mehrwertausgleichsgesetz

Nach Art. 5 RPG ist für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen, ein angemessener Ausgleich zu gewährleisten. Das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) sieht eine kommunale Mehrwertabgabe (0-40% des um Fr. 100'000.- gekürzten Mehrwerts für Auf- und Umzonungen) vor.

Gemäss Ziff. 11.1.1 BZO erhebt die Gemeinde für Planungsvorteile, die durch Aufzonungen und Umzonungen entstehen eine Mehrwertabgabe im Umfang von 25%.

Bei der vorliegenden Planung ist diese Mehrwertabgabe durch die Umzonung in die Zentrumszone/Z5.0 und den Gestaltungsplan Fadwis begründet. Durch die Möglichkeit, neu Mischnutzungen – allen voran Wohnnutzungen – realisieren zu können, entstehen folglich hohe finanzielle Mehrwerte für die Grundeigentümer.

Einerseits entsteht ein planerischer Mehrwert infolge der Umzonung von der Industrie- und Gewerbezone IG 5 in die Zentrumszone Z 5.0 und andererseits durch den Gestaltungsplan, der teilweise deutlich höhere bauliche Dichten ermöglicht. Für die Umzonung erfolgt die kommunale Mehrwertabgabe mit der Revision der Nutzungsplanung (die betroffenen Grundeigentümer wurden schriftlich informiert). Auf die Erhebung einer Mehrwertabgabe für die Planungsvorteile, die durch den Gestaltungsplan entstehen, verzichtet die Gemeinde, weshalb auch kein städtebaulicher Vertrag ausgearbeitet wurde.

Infrastrukturkosten

Auf der anderen Seite müssen die Infrastrukturen wie Strassen, Wege, Werkleitungen und die Passerelle ganz oder teilweise neu erstellt werden. Diese Infrastruktureinrichtungen werten das Gebiet zusätzlich auf, verursachen aber hohe Kosten. Deshalb können die Mehrwertabgaben der Grundeigentümer als Investition für die Infrastrukturmassnahmen eingesetzt werden.

11. Auswirkungen

Bevölkerungsentwicklung und zusätzliche Schüler

Das Leitbild der Gemeinde Hinwil geht für 2030 von einer Bevölkerung von rund 12'000 Einwohnern und ca. 80 zusätzlichen Schülern aus. Diese Werte gelten als Richtwerte und sind nicht als abschliessende Grösse zu verstehen. Im Gebiet Fadwis werden neben dem Gewerbe tendenziell weniger Familienwohnungen, sondern eher Pärchen- und Singlewohnungen sowie altersgerechtes Wohnen entstehen. Trotzdem ist auch in diesem Bereich mit einigen Kindern im schulpflichtigen Alter zu rechnen. Das Schulhaus Meiliwiese befindet sich in naher Entfernung, auf der anderen Gleisseite, des Entwicklungsgebietes Fadwis. Dank der neuen Passerelle kann das Schulhaus schnell und gefahrlos erreicht werden. Die bestehenden Standorte der Schulanlagen in Hinwil haben genügend Platz für einen Ausbau (Anbau, Neubau oder Aufstockung) und können somit die zusätzliche Anzahl Schüler gut aufnehmen.

Zusätzliches Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial

Geht man von der zulässigen Baumasse ohne Zusatzboni von rund 439'000 m² und den fixierten Nutzungsanteilen aus, ergeben sich folgende Potenzialwerte:

a) Wohnen:

- max. Baumasse Wohnen: Ca. 331'600 m³
- max. mögliche Nutzfläche bei einer durchschnittlichen Geschosshöhe von 3.5m: Ca. 94'700 m²
- Einwohnerpotenzial bei 60 m²/E: rund 1580 Einwohner

Arbeitsplatzpotenzial bei 70 m²/AP: rund 450 Arbeitsplätze

Geht man davon aus, dass der Ausbaugrad im Durchschnitt bei 80% liegt, entspricht dies einer funktionalen Dichte von rund 230 E+AP pro ha, was einer mittleren bis hohen Dichte entspricht.

Unter Berücksichtigung der Bonusmöglichkeiten könnte sich langfristig das maximale Potenzial um knapp 10% erhöhen. Dieses Potenzial wird aber nach Einschätzung aller Planungsbeteiligten erst in den nächsten 20 bis 30 Jahren erreicht werden können. Im Zeithorizont der nächsten 10 bis 15 Jahre dürfte das Potenzial für die Baubereiche A1, A2, B2, B8, C2 und D1 mit der grössten Entwicklungsdynamik bei ca. 700 Einwohnern und ca. 150 Arbeitsplätzen liegen. Das Gebiet Fadwis dürfte somit einen wesentlichen Teil des Wachstums der Gemeinde Hinwil leisten. Im Gegenzug kann darauf verzichtet werden, die Reservezone Lenz kurz- oder mittelfristig einzuzonen. Damit wird der Siedlungsdruck von dieser Geländekammer genommen und mit dem Boden wird haushälterisch im Sinne von Art. 1 RPG umgegangen. Zudem wird die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt (Art. 1 Abs. 2 RPG) an einen Ort der sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist.

Anforderungen an Richt- und Nutzungsplanungen sind erfüllt

Die Entwicklung des Gebiets Fadwis ist darum gleichermassen aus raumplanerischer und politischer Sicht erwünscht.

Die im Kreisschreiben der Baudirektion vom 4. Mai 2015 umschriebenen Anforderungen an Richt- und Nutzungsplanungen werden hinsichtlich der Übereinstimmung mit Art. 15 RPG sinngemäss wie folgt erfüllt:

Hinwil gehört gemäss dem kantonalen Raumordnungskonzept zu den urbanen Wohnlandschaften, in denen u.a. folgender Handlungsbedarf besteht:

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktivieren und erhöhen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Arbeitsplätze erhalten und deren Lageoptimierung fördern
- Öffentliche Begegnungsräume schaffen
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten

Diese Anforderungen erfüllt der Gestaltungsplan, wie in den vorstehenden Erläuterungen ausführlich dargelegt wurde, vollumfänglich.

- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern
- Die Entwicklung basiert auf einer klaren Entwicklungsstrategie. Die innere Verdichtung soll gezielt am richtigen Ort im unmittelbaren Einzugsbereich des ÖV erfolgen. Damit werden die Entwicklungschancen dort genutzt, wo die Voraussetzungen am besten sind.

Zielsetzungen werden erreicht

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan werden die Voraussetzungen zur Erreichung der einleitend sowie in Ziff. 1 der Bestimmungen umschriebenen Ziele geschaffen:

- Die übergeordneten Planungsvorgaben von Bund, Kanton und Region werden vollumfänglich erfüllt, insbesondere auch, was die Abstimmung von Siedlung und Verkehr anbelangt. Die Voraussetzungen zur Erreichung der übergeordneten Modalsplitziele werden durch die reduzierte Parkplatzzahl und die direkten Anschlüsse an die Bahn und den Bus geschaffen.
- Mit der vorliegenden Planung werden die vorhandenen inneren Nutzungsreserven mobilisiert und in quantitativer und qualitativer Hinsicht ausgeschöpft. Trotz der hohen Dichte, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden darstellt, gewährleisten die grosszügigen öffentlichen Freiräume eine hohe Qualität des Wohn- und Arbeitsumfelds.

- Der Gestaltungsplan definiert die baurechtlichen Voraussetzungen zur Umnutzung und Neugestaltung der Areale im Gebiet Fadwis. Dies erhöht die Investitionssicherheit für die Grundeigentümer, was schlussendlich zur zeitgerechten Entwicklung dieser Areale beiträgt.
- Die baurechtlichen Voraussetzungen für Neubauten mit hohen Wohn- und Arbeitsplatzqualitäten sind genau definiert. Die Anforderungen an eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung werden verbindlich umschrieben.
- Aufgrund der flexiblen Nutzungsbestimmungen kann auf konjunkturelle Schwankungen und Bedürfnisse kurzfristig reagiert werden.
- Aus energetischer Sicht werden hohe Anforderungen an den Wärmebedarf gestellt (MINERGIE-ECO) und als Energieträger soll die Abwärme der Kehrrechtverbrennungsanlage dienen, was den Vorgaben gemäss kommunalem Energieplan entspricht.
- Die rationelle Erschliessung und Parkierung ist gewährleistet. Zudem wird die Zugänglichkeit der vormals für die breite Öffentlichkeit geschlossenen Areale durch die Erstellung von öffentlichen Fuss- und Radwegen sichergestellt.
- Bei der Luft-, Lärm- und Bodensituation ergeben sich positive Auswirkungen gegenüber den bisherigen baurechtlichen Vorgaben, weil die erzielbare Baumasse insgesamt reduziert wurde und die neuen Bauvolumen zum grösseren Teil für Wohnzwecke und nicht mehr für industrielle Zwecke verwendet werden.

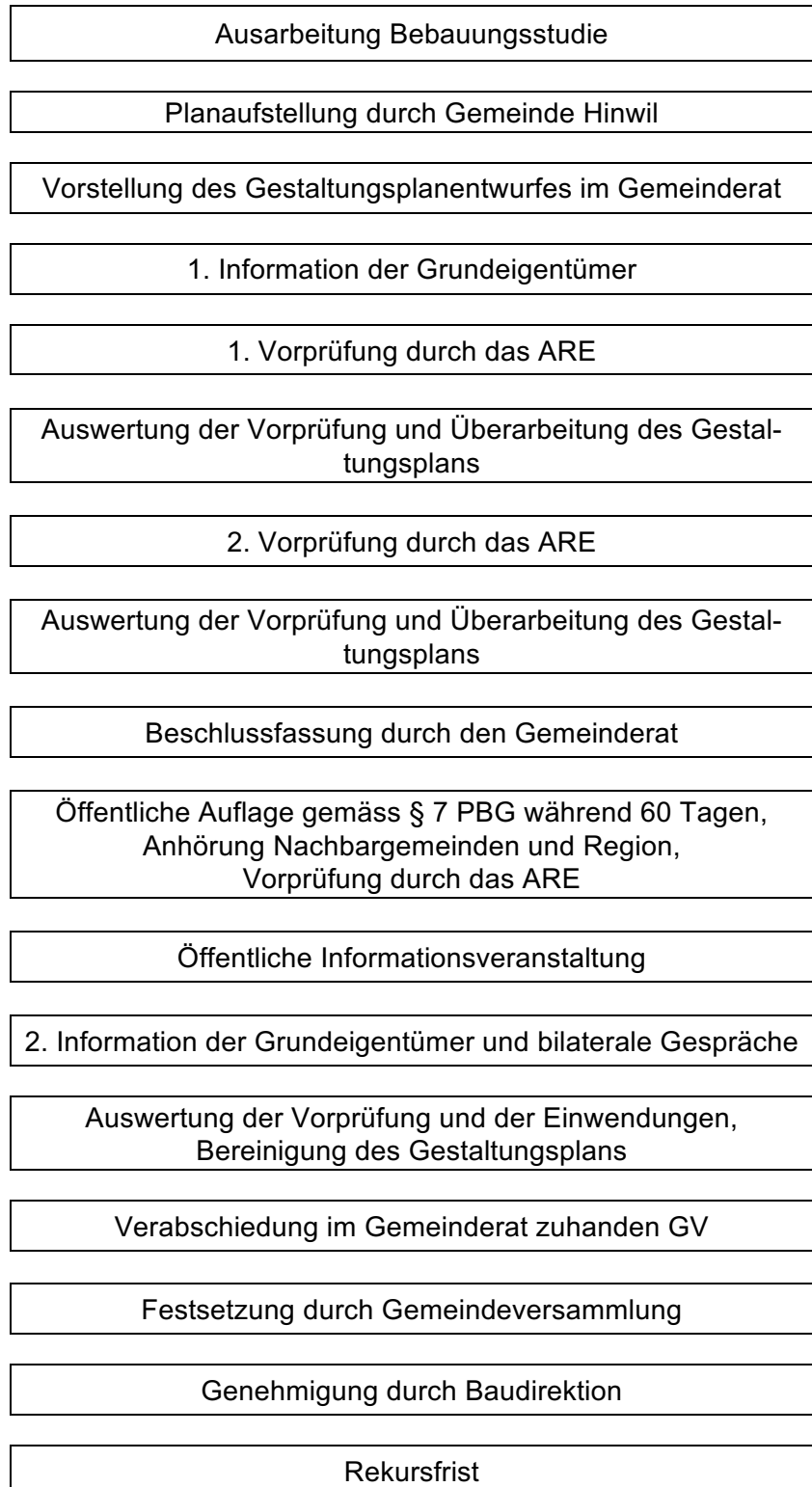
Fazit

Mit der vorliegenden Planung werden die vorhandenen inneren Nutzungsreserven mobilisiert und eine innere Verdichtung mit hoher Qualität sichergestellt. Zudem wird eine Mischnutzung an attraktiver Lage mit guter ÖV-Anbindung geschaffen. Der Strassenraum wird aufgewertet und die Fussgängeranbindung an den Bahnhof mit der geplanten Passerelle massiv verbessert.

Dank der Aufwertung und Umnutzung des Gebietes Fadwis muss das Reservegebiet Lenz am Siedlungsrand der Gemeinde längerfristig nicht überbaut werden. Somit ist die Entwicklung des Gebietes Fadwis für die gesamte Gemeinde ein grosser Gewinn.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Planung den Zielen den Leitlinien des Regierungsrates, dem ROK ZH und dem Regio-ROK sowie dem kantonalen und regionalen Richtplan entspricht.

12. Ablauf und Mitwirkungsverfahren



13. Mitwirkung

Öffentliche Auflage und Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wurde am 18.4.2018 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 11.5.2018 bis zum 10.7.2018. Während der Auflagefrist von 60 Tagen konnte sich jedermann zu den aufgelegten Akten äussern und Einwendungen einreichen.

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Über die nicht berücksichtigten Einwendungen ist gemäss § 7 PBG ein Bericht zu erstellen. Dieser Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird an der Gemeindeversammlung zusammen mit dem Zonenplan, dem Richtplan und der Bau- und Zonenordnung festgesetzt.

13.1 Öffentliche Auflage und Anhörung

Einwendungen aus der Bevölkerung

Während der Auflagefrist gingen 4 schriftliche Stellungnahmen ein, welche insgesamt 30 unterschiedliche Einwendungen beinhalten. Der Gemeinderat hat sämtliche Einwendungen eingehend geprüft. Im Bericht zu den Einwendungen sind die von der Gemeinde nicht berücksichtigten Einwendungen begründet.

26 Einwendungen wurden berücksichtigt, oder betrafen Anliegen, welche bereits ohne Anpassung oder aufgrund von anderen Anpassungen erfüllt sind. 4 Einwendungen konnten nicht berücksichtigt werden. Die berücksichtigten Einwendungen wurden im bereinigten Entwurf umgesetzt.

Anhörung der Nachbargemeinden

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde von den Nachbargemeinden zur Kenntnis genommen. Es wurden keine Einwände vorgebracht.

Anhörung der Region Zürcher Oberland (RZO)

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde von RZO zur Kenntnis genommen. Es wurden keine Einwände vorgebracht.

13.2 1. Kantonale Vorprüfung

Anträge des ARE

Im Folgenden werden diejenigen Punkte aufgezeigt, in denen der Kanton Änderungen oder Präzisierungen wünscht. Dies dient einer transparenten Nachvollziehbarkeit der vorgenommenen Änderungen.

Insgesamt begrüsst das ARE die intensive und sorgfältige planerische Auseinandersetzung der Gemeinde Hinwil mit dem Gebiet Fadwis sowie dem angrenzenden Bahnhofsbereich.

Eingeflossene Punkte

Infolge der Überarbeitung sind alle Punkte der 1. Vorprüfung ganz oder teilweise in die Vorlage eingeflossen.

Allgemein

Rahmengestaltungsplan

Das Instrumentarium "Rahmengestaltungsplan" wird aufgrund von Problemen in der Praxis und wegen einer ablehnenden Haltung des Baurekursgerichts in der vorliegenden Form als unzulässig erachtet, weshalb ein abschliessender Gestaltungsplan erstellt wurde.

Verkehrssituation

Durch die vorgesehene Verdichtung des Gestaltungsplangebiets werden zusätzliche Wohneinheiten und Arbeitsplätze geschaffen. Vor der Festsetzung des Gestaltungsplanes sind die verkehrlichen Auswirkungen und Massnahmen mit einem Verkehrsgutachten aufzuzeigen. Dieses wurde durch das Verkehrsplanungsbüro SNZ erstellt.

Lärmschutz

In den Baufeldern A1, A2, B2 und B7 gelten die Planungswerte der ES III (50/60 dB). Es ist der Nachweis zu erbringen, dass eine LSV-konforme Überbauung entlang der Überlandstrasse möglich ist. Das Ingenieurbüro Andreas Suter, Thalwil, hat ein entsprechendes Lärmgutachten erstellt.

Hochwasserschutz

Im Rahmen der vorliegenden Planung ist für das Gebiet Fadwis aufzuzeigen, mit welchen insbesondere raumplanerischen Massnahmen der vorhandenen Gefährdung durch Hochwasser begegnet wird und wer dafür verantwortlich ist. Die Holinger AG, Winterthur, hat ein Fachgutachten erstellt. Daraus sind die eingeleiteten Massnahmen ersichtlich. Nach Umsetzung der Massnahmen gilt das Gebiet Fadwis als gefährdungsfrei.

Bauvorschriften

- Art. 10.4.2, Spezifische Anforderungen für Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht → Lärmschutz

Situationsplan

- Legende des Situationsplans+ abgleichen mit Ziffern der Bestimmungen

Bestimmungen

- Art. 2, Abs. 2, Bestandteile des GPs
- Art. 4, Abs. 2, Detailgestaltungspläne und Konkurrenzverfahren
- Art. 5, Abs. 19, Hochhäuser pro Baubereich

- Art. 7, Abs. 2, Grösse der Freiräume und Plätze
- Art. 8, Abs. 5, Parkplatzzahl

Diese Hinweise und Forderungen wurden alle umgesetzt.

13.3 2. Kantonale Vorprüfung

Anträge des ARE

Im Folgenden werden diejenigen Punkte aufgezeigt, in denen der Kanton Änderungen oder Präzisierungen wünscht. Dies dient einer transparenten Nachvollziehbarkeit der vorgenommenen Änderungen.

Eingeflossene Punkte

Infolge der Überarbeitung sind die Punkte der 2. Vorprüfung wie folgt in die Vorlage eingeflossen:

Antrag

Bewältigung des Wachstums

Durch den Gestaltungsplan wird das Bevölkerungspotenzial zusätzlich zu den bestehenden Potenzialen in der Gemeinde Hinwil deutlich erhöht, was für die Gemeinde eine grosse Herausforderung darstellt. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie die Gemeinde diesem Wachstum gegenübersteht und dieses bewältigen will. Die Leitfragen aus dem Kreisschreiben der Baudirektion vom 4.5.2015 sind zu beantworten.

Stellungnahme / Beschluss Gemeinderat

Die Planung entspricht dem Leitbild Hinwil 2040, welches der Gemeinderat unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitete (vgl. Kap. 2.8). Im Kapitel 11. "Auswirkungen" werden die Leitfragen aus dem Kreisschreiben der Baudirektion beantwortet. Es wird näher erläutert, welche Auswirkungen der Gestaltungsplan auf die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung haben wird. Auch die daraus resultierende Zunahme der Schülerzahlen ist beleuchtet und kann nach Beurteilung der Schulbehörde ohne weiteres bewältigt werden.

Die technischen Infrastrukturen werden punktuell angepasst. Die Basis- und Groberschliessung (ARA, Rückhaltebecken, Reservoirs, Strassenknoten u. dgl.) sind auf ein deutlich gesteigertes Wachstum ausgelegt. Schon heute hätten in der Industriezone I5 deutlich mehr Arbeitsplätze, z.B. durch einen grossen Handels- und Dienstleistungsbetrieb, angesiedelt werden können.

Antrag

Städtebauliche Qualitäten

Die Qualitäten aus dem Bebauungskonzept "linear" bzw. "Vision Fadwis 2040" werden nicht oder zu ungenügend mit den Gestaltungsplanvorschriften sichergestellt. Es sind deshalb mit klaren Vorschriften die erwünschten städtebaulichen Qualitäten (räumliche Qualitäten, Volumetrien, öffentliche Aussenräume etc.) mit geeigneten Mitteln sicher zu stellen.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat**

Ziffer 4.1 wurde ergänzt, sodass auch bei einer schrittweisen Realisierung ein in sich qualitativ hochwertiges Gesamtbild zwischen Architektur, privatem und angrenzendem öffentlichen Freiraum sowie Strassenraum eingefordert wird. Ziffer 4.4 präzisiert die Forderung einer Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade. Zudem wurde der Situationsplan mit den wegleitenden Normalquerschnitten ergänzt. Die volumetrische Verteilung ist in Ziffer 6.2 klar geregelt. Im Bericht nach Art. 47 RPV wurde zudem erläutert, weshalb das Konzept "Linear" favorisiert wird und weshalb keine zu enge Anbindung des Konzeptes erfolgen soll. Für die nachgelagerte Verfahren muss ein angemessener Planungsspielraum offenbleiben.

Ziffer 8 der Bestimmungen wurde hinsichtlich der Aussenräume präzisiert. Neu sind die Freiräume in drei unterschiedliche Freiraumkategorien bzw. Funktionen unterteilt. In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan werden die konkreten Nutzungen sowie Gestaltung geregelt.

Insgesamt wird festgestellt, dass zahlreiche Vorteile mit dem Gestaltungsplan gegenüber einer Regelbauweise sichergestellt sind (vgl. Kap. 9) und die Planung den Vorgaben des Leitbildes Hinwil 2040 entspricht.

Zudem wird an dieser Stelle auf das Gespräch vom 8.9.2018 zwischen Vertretern des Gemeinderates und den Vertretern des ARE verwiesen, wonach keine detaillierten Festlegungen des gewählten Richtkonzeptes erforderlich sei. Der vorliegende Gestaltungsplan erfüllt die seinerzeit formulierten Anforderungen.

Antrag
Darstellungsverordnung

Am 1.8.2016 ist die Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen (VDNP) in Kraft getreten. Die Vorgaben wurden in der Teilrevision des Zonenplans nicht umgesetzt. Trotz Nichtberücksichtigung der neuen Regelungen, kann die Genehmigung des Zonenplanes in Aussicht gestellt werden, weil die Vorprüfung des der Vorlage vor dem 1.8.2016 erfolgte.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinde**

Der Zonenplan wird im Zuge der Teilrevision nach den Vorgaben der VDNP neu gezeichnet.

Antrag

Bau- und Zonenordnung

Bei den spezifischen Anforderungen für Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht (Art. 10.4.2 BZO) sind die Änderungen gegenüber der 1. Vorprüfung gelb hinterlegt worden. Für die Genehmigung ist auf diese erläuternde Darstellung zu verzichten.

Stellungnahme / Beschluss Gemeinde

Die Anpassungen in der Bau- und Zonenordnung aufgrund der 1. Vorprüfung werden für die Genehmigung farblich nicht hervorgehoben (Verzicht auf die gelbe Markierung).

Antrag

Situationsplan Vermassung

Der Gestaltungsplan, die Baubereiche und die beim Nachweis von Näher-/Grenzbaurecht beanspruchbaren Bereiche müssen lückenlos und unmissverständlich vermasst werden.

Stellungnahme / Beschluss Gemeinderat

Der Situationsplan wird hinsichtlich der Anforderungen des ARE vermasst.

Antrag

Situationsplan Erschliessung

Gestaltungspläne haben gemäss § 83 Abs. 3 auch die Erschliessung sowie die gemeinschaftlichen Ausstattungen und Ausrüstungen zu ordnen, soweit sie nicht schon durch einen Quartierplan geregelt sind. Die strassenseitige Erschliessung und die Zu- und Wegfahrt der einzelnen Baubereiche sind aufzuzeigen und gegebenenfalls mittels Bezeichnung im Situationsplan zu sichern.

Das Thema Siedlungsabfälle ist entweder im Situationsplan (z.B. Containerstandorte) zu verorten und/oder in den Bestimmungen abzuhandeln.

Stellungnahme / Beschluss Gemeinderat

Im Kapitel 3.5 des erläuternden Berichts ist die Erschliessungssituation planlich dargelegt. Das ARE hat die Frage aufgeworfen, ob der Baubereich B6 genügend erschlossen sei. Die Grundstücke Kat. Nrn. 7477 und 7478 beanspruchen für Ihre Zufahrten gegenseitig Grundstücksflächen. Das notwendige Fuss- und Fahrwegrecht wurde bisher nicht im Grundbuch eingetragen. Dies wurde nun nachgeholt, womit der Erschliessungsvorbehalt obsolet ist. Die grundbuchrechtliche Sicherung eines gegenseitigen Fuss- und Fahrwegrechts ist nun geregelt.

Die Konzeptelemente im öffentlichen Interesse sind neu im Kap. 4.5 näher erläutert.

In Art. 2.9 BZO wird die Abfallbeseitigung bei Neu-, Um- und Ausbauten geregelt. Eine zusätzliche Regelung in den Gestaltungsplanbestimmungen wird deshalb als unnötig erachtet.

Antrag

Legende

Das ARE empfiehlt die Legende zum Gestaltungsplan chronologisch zu den Bestimmungen vorzunehmen.

Beim Legendepunkt Ziff. 9.2 ist die Bezeichnung "Anschlüsse an Passerelle" in "Anschluss an Passerelle" zu korrigieren.

Beim Legendepunkt "Siedlungsverträgliche Verkehrsflächen" wird fälschlicherweise auf Ziff. 9.9 statt Ziff. 9.10 referenziert.

Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat

Die Legende zum Gestaltungsplan wird aufgrund der Hinweise angepasst.

Antrag
Verkehrsgutachten

Aus verkehrstechnischer Sicht ergeben sich folgende Auflagen:

Die Knotenstromzählung erfolgte am 25.8.2016. Dies war zwar ausserhalb der Schulferien aber noch innerhalb der allgemeinen Sommerferienzeit. Für die Plausibilisierung ist eine zweite Verkehrszählung sinnvoll. Wir beantragen, diese nachzuholen.

Die Knotenstromberechnungen wurden für die ASP und MSP berechnet. Es ist aufzuzeigen und/oder zu begründen, weshalb die Wochenenden dabei nicht relevant sind.

Hinweis: Die Grundlagen für das Verkehrsaufkommen sowie die Anzahl Fahrten pro Nutzung (SVP) wurden als Richtwerte angenommen. Diese Richtwerte z.B. Parkfelder für Läden sind aus unserer Sicht Minimalwerte und können durchaus höher ausfallen.

Die Verkehrsverteilung (Routenwahl) basiert auf Annahmen. Diese Annahmen sind zu erläutern.

Die Folgeknoten weisen geringe Abstände zu den Erschliessungsknoten des Perimeters auf uns sind im Verkehrsgutachten ebenfalls zu beurteilen. Der Knoten Winterthurer- und Überlandstrasse ist dabei massgebend. Die Folgen zusätzlicher Verkehrsbelastungen sowie deren Auswirkungen (Rückstau Überlandstrasse) sind aufzuzeigen.

Hinweis: Die Erstellung der maximalen Anzahl Parkplätze führt zu kritischen Knotenbelastungen und langen Wartezeiten in Spitzenzeiten. Da ARE weist darauf hin, dass bei einer erhöhten Verkehrserzeugung Regelungs- bzw. Ersatzmassnahmen durch den Verursacher getroffen und finanziert werden müssen.

Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat

Das Büro SNZ konnte mit dem zuständigen Gebietsingenieur des AfV vereinbaren, dass keine weiteren Verkehrszählungen durchgeführt werden müssen. Aus dem Gespräch mit dem AfV ging zudem hervor, dass die Überlandstrasse 2021/2022 saniert wird. Im Zuge dieser Sanierung besteht die Möglichkeit, den Knoten Überlandstrasse/Untere Bahnhofstrasse zu überprüfen und allenfalls neu zu gestalten. Mit einer Lichtsignalanlage oder einer Knotenvorsortierspur für Rechtsabbieger könnte die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Mit der permanenten Zählstelle bei der Winterthurerstrasse wird aufgezeigt, dass die Verkehrsbelastungen von Ende August über dem Jahresdurchschnitt liegen. Mit dieser Zählstelle kann auch aufgezeigt werden, dass am Samstag die Verkehrsbelastungen gegenüber dem Werktag (Spitzenstunde) tiefer liegen.

Das Verkehrsgutachten wurde aber bezüglich der Belastung des Knoten Winterthurer-/Überlandstrasse erweitert und insgesamt aktualisiert.

Im Bericht in Kap. 3.6 wird aufgezeigt, wie die Verkehrssicherheit des Knotens Überlandstrasse/Untere Bahnhofstrasse beispielsweise mit einer separaten Rechtsabbiegespur erhöht werden könnte.

Die Bedenken wonach die Werte für Verkaufsgeschäfte zu tief angenommen wurden, sind unbegründet wie das Gutachten zeigt. Im Gestaltungsplan wurden die Grössen der Ladengeschäfte limitiert und stark verkehrserzeugende Branchen ausgeschlossen.

Antrag

Bestimmungen Lärmschutz

Ziffer 10 der Bestimmungen ist folgendermassen zu korrigieren:

Abs. 4: "In den Baubereichen B4, B5, B6, B9 und B10 dürfen keine Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Wohnräumen zur Überlandstrasse angeordnet werden."

Abs. 5: "Falls die Temporeduktion (30 km/h) an der Fabrikstrasse bis zur Baueingabe nicht festgelegt worden ist, sind lärmempfindliche Wohnräume in den Baubereichen A1, A2, B2 und B7 über Seitenfassaden oder lärmwirksame Loggien/Balkone zu belüften. "

In Art. 6 Abs. 1 der Bestimmungen ist in der Tabelle der Begriff "Wohnanteil %" mit "maximaler Wohnanteil %" zu ersetzen.

Stellungnahme / Beschluss Gemeinderat

Die Ziffer 10 Abs. 4 und Abs. 5 der Bestimmungen werden wie vom ARE gewünscht ergänzt.

Die Tabelle Ziffer 6.1 der Bestimmungen wurde präzisiert. Der zulässige Wohnanteil nun als maximaler Wohnanteil festgelegt.

Antrag

Hochwasserschutz

Im Gestaltungsplangebiet besteht eine erhebliche bis geringe Gefährdung durch Hochwasser. Um die Herstellung der Hochwassersicherheit zu gewährleisten, ist der Gestaltungsplan erst dann genehmigungsfähig, wenn gleichzeitig festsetzungsreife Bachprojekte für den Wildbach (Abschnitt Ringwilerstrasse) und den Rütibach (Abschnitt Gemeindegebiet Hinwil) beim AWEL eingereicht werden.

Die Gestaltungsplan-Vorschriften (Artikel 10.8, Hochwasserschutz) sind dahingehend zu ergänzen, dass bei Bauvorhaben in den hochwassergefährdeten Bereichen die Baufreigabe nur erteilt wird, wenn die für die Herstellung der Hochwassersicherheit im Gestaltungsplangebiet erforderlichen Wasserbauprojekte am Wildbach (Abschnitt Ringwilerstrasse) und Rütibach (Abschnitt Gemeindegebiet Hinwil) vor oder spätestens mit dem Bauvorhaben realisiert werden.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat**

Die Ziffer 10.8 wurde einerseits gemäss den Vorgaben des ARE ergänzt.

Im Gestaltungsplan werden keine ergänzenden raumplanerischen Massnahmen festgelegt wie z.B. die Freihaltung ausgewählter gefährdeter Bereiche oder Mindesthöhen für Erdschosse, da diese zurzeit nicht definiert und oftmals auch zu städtebaulich unbefriedigenden Lösungen führen.

Die Arbeiten an den öffentlichen Gewässern wurden bereits ausgelöst. Die Projektierung der Massnahmen an den öffentlichen Gewässern erfolgt in den Jahren 2017-2019 und die Realisierung 2020/21.

Antrag
Entwicklungsvereinbarung

Gemäss ARE sind einzelne Teile des Gestaltungsplanperimeters ungenügend erschlossen. Sofern die Gemeinde im Hinblick auf die Genehmigung aufzeigen kann, dass eine genügende Erschliessung vorhanden ist, so ist auf Ziffer 2 Abs. 3 der Bestimmungen zu verzichten.

Die Entwicklungsvereinbarung, welche ergänzende Regelungen zur Erschliessung beinhaltet, ist als Voraussetzung für die Genehmigung von allen Parteien vollständig unterzeichnet als ergänzender Bestandteil der Vorlage einzureichen.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat**

Die Feinerschliessung mit Strassen und Werkleitungen ist für das ganze Planungsgebiet gegeben. Im Grundregister sind die ausserhalb der öffentlichen Strassenparzellen gelegenen Fuss- und Fahrwegrechte sowie Durchleitungsrechte eingetragen.

Ziffer 2.3 zielt nicht auf die Feinerschliessungsanlagen, sondern die Sicherung und Kostenbeteiligung von wertsteigernden Massnahmen und als Ausgleich für die Wertsteigerung durch die Gestaltungsplanfestlegungen. Dazu gehören die zusätzliche Durchwegung, die Ausscheidung Freiraum- und Platzflächen, die Sicherung der Strassenraumgestaltung oder die Anordnung des Aufganges zur Passerelle.

Auf die Erstellung einer Entwicklungsvereinbarung wird verzichtet. Die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer an den Infrastrukturmassnahmen wird über den kommunalen Mehrwertausgleich mit der Abgabe für die Umzonung geregelt (vgl. Kapitel 10).

Weiterer Hinweis
Gesetzesfassung

In Artikel 3 der Bestimmungen ist zu ergänzen, welche Gesetzesfassung beim übergeordneten kantonalen Recht zur Anwendung kommt.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat**

Die Bestimmungen zum Gestaltungsplan werden gemäss dem Hinweis des ARE zur Gesetzesfassung ergänzt.

3. Vorprüfung

Aufgrund der folgenden Themen empfiehlt das ARE die Vorlage zu einer 3. Vorprüfung einzureichen:

- Gesamtschau bisher ungenügend
- Sicherstellung/Aufzeigen der Erschliessung und Ausräumen der Vorbehalte zum Verkehrsgutachten
- Ungenügende Sicherstellung der städtebaulichen Qualitäten
- Ausarbeitung eines festsetzungsreifen Bachprojekts für die Herstellung der Hochwassersicherheit notwendig

Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass der nun vorliegende GP allen Anforderungen genügt.

13.4 3. Kantonale Vorprüfung

Anträge des ARE

Der öffentliche Gestaltungsplan Fadwis wurde dem ARE zur 3. kantonalen Vorprüfung unterbreitet. Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 6. September 2018 Auskunft. Infolge der Überarbeitung sind ein Grossteil der Auflagen und Hinweise in die Vorlage eingeflossen.

Nicht berücksichtigte
Anträge und Begründungen

Im Folgenden werden diejenigen Punkte aufgezeigt, welchen im Zuge der Überarbeitung **nicht** entsprochen wurden oder wo seitens ARE Begründungen/Argumentationen gefordert wurden.

Antrag
Überhohe Erdgeschosse

Überhohe Erdgeschosse an Passantenlagen sollten verbindlich im GP verankert werden.

Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat

An Passantenlagen werden publikumsorientierte Nutzungen angestrebt. Im Anschluss an die Genehmigung des Gestaltungsplan ist beabsichtigt, dass für grössere Arealteile Konkurrenzverfahren (Wettbewerbe) vorgesehen werden. Über diese werden die Passantenlagen verifiziert und die überhohen Erdgeschosse geprüft beziehungsweise bei Eignung spezifisch festgelegt.

Der Antrag kann daher erst im Zuge des nachfolgenden Konkurrenzverfahrens geprüft beziehungsweise berücksichtigt werden.

Antrag
Wohn-/Gewerbeanteil

Die Erhöhung des Wohnanteils in den Baubereichen von ursprünglich 65% auf 70% müssen für die Genehmigung begründet werden.

Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat

Angesichts der sehr grossen Leerstände an Büro- und Gewerberäumlichkeiten im Grossraum Zürich erscheint es nicht sinnvoll, einen noch grösseren Gewerbeanteil zu fordern. In der Schweiz gibt es laut Erhebungen der Credit Suisse mehr als 2.8 Mio. m² leerstehende Büro- und Gewerbeflächen (Summe der der schweizweit online ausgeschriebenen Büroflächen mit Stand 2. Quartal 2019). Davon sind alleine im Kanton Zürich rund 708'000 m² betroffen. Die Nachfrage nach Büro und Gewerberäumen hat allgemein aufgrund der veränderten Gewohnheiten mit Internetshopping, rückläufigem Bedarf durch Optimierung von Räumlichkeiten bzw. geringeren Migrationsströmen oder Desk-Sharing, Co-Working und Home-Office deutlich abgenommen. Zudem verfügt Hinwil in der Wässerli bereits über ein grosses Gewerbegebiet mit angemessenem Ausbaupotential.

In Zentrumsgebieten entspricht ein Mindest-Gewerbeanteil von 20% der kantonalen Praxis. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird diese Regel um 10% übertroffen beziehungsweise noch verschärft.

Generell ist auch zu erwähnen, dass das Gewerbe Standorte mit sehr guter Anbindung an das übergeordnete Strassennetz bevorzugt. Zur Vermeidung von Lärmklagen/Lärmemissionen gegenüber der Wohnnutzung sind zudem auch eher periphere Lagen für bestimmte Gewerbenutzungen bevorzugt.

Antrag
Mobilitätskonzept

Seitens AFV wird die Erstellung von Mobilitätskonzepten empfohlen. Diese Forderung soll in der Entwicklungsvereinbarung verankert werden.

Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat

Das Verkehrsgutachten zeigt auf, dass lediglich am Knoten Untere Bahnhofstrasse / Überlandstrasse kritische Verhältnisse bestehen. Die schon heute ungenügende Leistungsfähigkeit wird durch die Zunahme des Verkehrs noch weiter akzentuiert. Da aber bereits die PP-Zahl minimal gehalten wird und das Entwicklungsgebiet unmittelbar am Bahn- bzw. Bushof liegt und die Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen ausgeschlossen werden, wird ein zusätzliches Mobilitätskonzept nicht als zielführend und zweckmässig betrachtet.

Antrag
Fusswege

Die Fusswege gemäss GP seien mit Dienstbarkeitsverträgen zu sichern, weil dieser Teil der Feinerschliessung bilden. Falls keine rechtliche Sicherung erfolgen kann, muss ein QP-Verfahren durchgeführt werden.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat**

Mit den im GP festgelegten Fusswegen wird das bestehende Fusswegnetz optimiert und qualitativ verbessert. Ob in diesem Zusammenhang von einer erstmaligen Herstellung der Feinerschliessung gesprochen werden kann, wird bezweifelt.

Im GP sind die ungefähre Lage und die Breite der öffentlich zugänglichen Fusswege fixiert. Die genaue Lage der Fusswege kann erst im Zuge der Projektierung definiert werden. Vorausgehende Dienstbarkeitsfläche würden hingegen die Baufelder zu stark einschränken.

Antrag

Unterzeichnung
Entwicklungsvereinbarung

Die Entwicklungsvereinbarung, welche ergänzende Regelungen zur Erschliessung beinhaltet, sei als Voraussetzung für die Genehmigung von allen massgebenden Parteien vollständig unterzeichnet als ergänzender Bestandteil der Vorlage einzureichen.

**Stellungnahme / Beschluss
Gemeinderat**

Das Gestaltungsplangebiet ist bereits grob- und feinerschlossen. Die Erschliessungsverbesserungen dienen der Optimierung und qualitativen Verbesserung des Gebietes.

Auf die Erstellung einer Entwicklungsvereinbarung wird verzichtet. Die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer an den Infrastrukturmassnahmen wird über den kommunalen Mehrwertausgleich geregelt (vgl. Kapitel 10). Der Antrag ist somit obsolet.

Anhang

- Fuss- und Fahrwegrecht SP 1286
- Fuss- und Fahrwegrecht SP 1600
- Öffentliches Wegrecht SP 2268
- Fuss- und Fahrwegrecht SP 2680
- Teilauszug Miteigentum Kat. Nr. 3720