

Masterplan

Arbeitsplatzgebiet Hinwil West

Beschluss Gemeinderat vom 15. April 2026

R+K

Die Raumplaner.

**R+K
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aueli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

372-01
15. April 2026



Impressum

Auftrag	Masterplan Arbeitsplatzgebiet Hinwil West		
Auftraggeber	Gemeinderat Hinwil Dürntnerstrasse 8 8340 Hinwil		
Kerngruppe	Christina Haffter, Ressortvorsteherin Bau und Planung Andreas Bühler, Gemeindepräsident Thomas Mauchle, Leiter Abteilung Bau und Planung Nicole Megliola, Abteilung Bau und Planung Manuel Weiss, Abteilung Bau und Planung		
Auftragnehmer	R+K Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Raumplanung AG Im Aueli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Michael Ruffner, René Ott		
Titelbild	Drohnenaufnahme R+K, November 2025		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	7
1.1	Bedeutung	7
1.2	Ablauf Masterplan	8
1.3	Organisation	8
1.4	Umfang Unterlagen	9
2.	Ausgangslage	11
2.1	Anlass	11
2.2	Bedeutung Arbeitsplatzgebiet	11
2.3	Analyse und Auswertung der Ausgangslage	12
2.4	Grundlagen und Rahmenbedingungen	18
2.5	Laufende Planungen	21
3.	Masterplan	23
3.1	Grundsätze für die Aufgabe	23
3.2	Ziele	23
3.3	Zeitliche Komponente	24
3.4	Profilierung	26
3.5	Nutzungen	28
3.6	Städtebau	33
3.7	Freiraumgestaltung	37
3.8	Verkehrssystem	42
3.9	Weitere Themen	47
4.	Hinwil West der Zukunft	49
4.1	Einblicke	49
4.2	Vollständig entwickeltes Gebiet	55
5.	Auswirkungen	57
5.1	Robustheit der Planung	57
5.2	Wirkungsbereich und Präzisierung Masterplan	58
5.3	Mengengerüst	59

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Aufteilung des Siedlungsgebiets Hinwil	11
Abb. 2: Auswertung zur Beschäftigtendichte und Einwohner- und Beschäftigtendichte pro ha	13
Abb. 3: Auswertung zum Ausbaugrad sowie dem Flächenverbrauch für Parkplätze und Verkehrsfläche zu diesen Parkplätzen	14
Abb. 4: Historische Entwicklung Arbeitsplatzgebiet 1980 (links) und 2000/2024 (rechts)	15
Abb. 5: Luftbildaufnahmen von 1968 (links, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_F68-13748) und von 1986 (rechts, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_FC24-8340-0009)	15
Abb. 6: Ausschnitt regionaler Richtplan Oberland, Siedlungen und Landschaft vom 29. Juni 2022	18
Abb. 7: Ausschnitt ÖREB-Kataster mit der Zonenzuteilung (www.maps.zh.ch , November 2025)	20
Abb. 8: Profilierung der einzelnen Teilgebiete	27
Abb. 9: Ausschnitt Nutzungen	28
Abb. 10: Ausschnitt Städtebau	33
Abb. 11: Ausschnitt Freiraumgestaltungen	37
Abb. 12: Verkehrssystem	42
Abb. 13: 3D-Ansicht des Zielbilds	55
Abb. 14: Mengengerüst zum Zielbild Masterplan	59

Glossar

Bezeichnung	Erläuterung
Hinwil West	Bezieht sich im Zusammenhang mit dem Masterplan auf den Perimeter, welcher die rechtskräftigen Industriezonen IG/7.0 und IG/5.0 beinhaltet. Auch der Begriff «Wässeri», welcher im Zusammenhang mit der Industrie oft gewählt wird, ist darin enthalten.
Arbeitsplatzgebiet	Genereller Begriff zu den Arbeitsnutzungen und -formen im Gebiet Hinwil West. Arbeitsplätze in der Gemeinde finden sich natürlicherweise nicht nur in solchen Gebieten, sondern auch mitten im Siedlungsgebiet (z. B. Schulen, Verwaltung, Dienstleistungsbetriebe oder Detailhändler). In Arbeitsplatzgebieten steht der Fokus im Gegensatz zum restlichen Siedlungsgebiet jedoch auf den Arbeitsnutzungen und nur sehr untergeordnet auf Wohn- oder anderen Nutzungen.
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-Erschliessungsgüte	Methodik des ARE Kanton Zürich zur Herleitung, wie gut eine Gebiet durch den ÖV erschlossen ist.
Nutzerdichte	Sagt aus, wie viele Einwohner (E.) und Beschäftigte (B.) pro Hektare vorhanden sind. Masse im Masterplan: E/ha, B/ha, E+B/ha. Bezüglich der Beschäftigten lässt sich die Vollzeitäquivalente (VZÄ) herleiten. Während bei den Beschäftigten die totale Anzahl Beschäftigter ausdrückt, werden bei den VZÄ die Stellenprozente berücksichtigt.
KEZO	Zweckverband Kehrichtverwertung Zürich Oberland

Wieso ein Masterplan

Anlass

Für die Industrie Hinwil West besteht ein grosser Entwicklungsdruck. Das Gebiet ist aktuell von verschiedenen Planungen und Interessen betroffen, welche die Ausrichtung und Erscheinung nachhaltig prägen können. Dabei ist unklar, in welche Richtung das Gebiet sich überhaupt entwickeln soll. Damit die Gemeinde- und privaten Interessen zur Entwicklung des Gebiets Hinwil West koordiniert und gesteuert werden können, leitete der Gemeinderat im Sommer 2024 das Verfahren des Masterplans ein.

IM ARBEITSPLATZGEBIET WIRD BEWUSST EIN DEUTLICHER KURSWECHSEL VORGENOMMEN. DIE ENTWICKLUNG SOLL KÜNFTIG QUALITATIV GESTEUERT WERDEN, STATT WIE BISHER QUANTITATIV UND UNGEORDNET ERFOLGEN. DER DERZEITIGE, NEGATIVE TREND SOLL MITHILFE DES MASTERPLANS UND DEN WEITEREN PLANUNGEN GEDREHT WERDEN, SO DASS MEHRWERTE FÜR DIE UNTERNEHMEN, DIE BESCHÄFTIGTEN, DIE BEVÖLKERUNG UND DIE GESAMTGEMEINDE RESULTIEREN.

Bedeutung

Der Masterplan ist ein strategisches Instrument, welches mittels Zielbild aufzeigen soll, wie eine geeignete Entwicklung langfristig stattfinden soll. Folglich bildet der Masterplan eine Leitlinie für die weiteren Planungen der Gemeinde, Grundeigentümer und weiteren Anspruchsgruppen. Die Festsetzung einzelner Ziele und Massnahmen erfolgt im weiteren Planungsprozess in anderen Instrumenten.

IM VERBUND MIT DEM RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT ZEIGT DER MASTERPLAN AUF, WIE SICH DIE GEMEINDE GESAMTHAFT RÄUMLICH ENTWICKELN SOLL. IM WEITEREN PROZESS WERDEN DIE ZIELBILDER DES MASTERPLANS VERTIEFT GEPRÜFT UND UMGESETZT.



Ankommen im Arbeitsplatzgebiet Hinwil West (Jahr 2024, Aufnahme R+K)

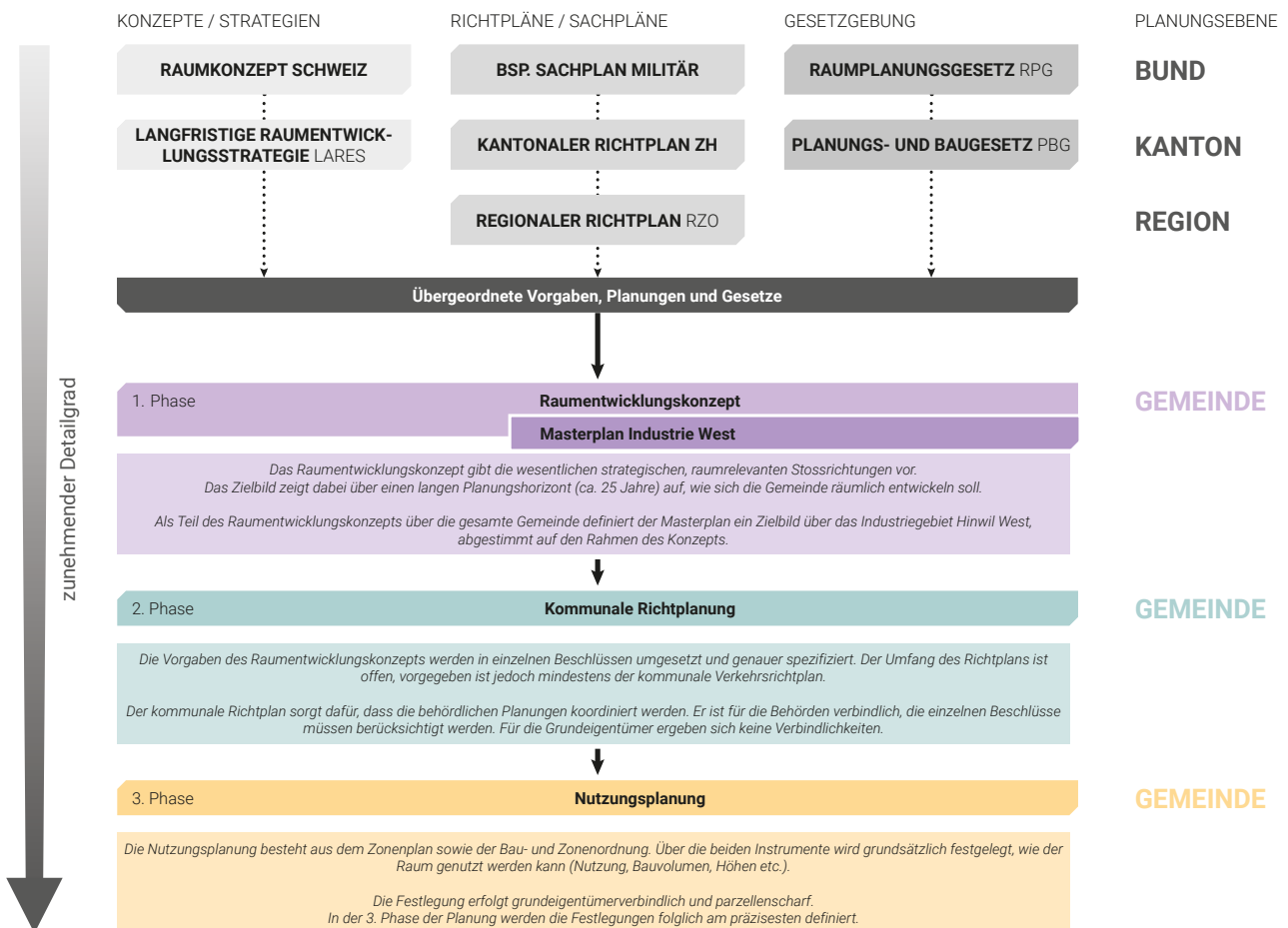
1. Einleitung

1.1 Bedeutung

Der Masterplan ist eine Planung über mehrere Generationen. Er soll aufzeigen, wie sich das Arbeitsplatzgebiet langfristig entwickeln soll. Das Zielbild richtet sich an die Bevölkerung, die Gewerbetreibenden, Eigentümerschaften, Gemeinde, Behörden und weitere Anspruchsgruppen.

Der Masterplan ist dabei Teil eines umfangreichen Planungsprozesses. Mit der strategischen Festsetzung des Masterplans (und des Raumentwicklungskonzepts) wird ein erster Meilenstein erreicht.

Auf der Basis des Masterplans (und des Raumentwicklungskonzepts) werden die weiteren Planungsschritte angegangen, bis hin zur verbindlichen Umsetzung in der Nutzungsplanung. Die weiteren Planungsschritte können dabei angepasst erfolgen. Mindestens vorgegeben ist jedoch die Umsetzung im kommunalen Verkehrsplan sowie der Nutzungsplanung.



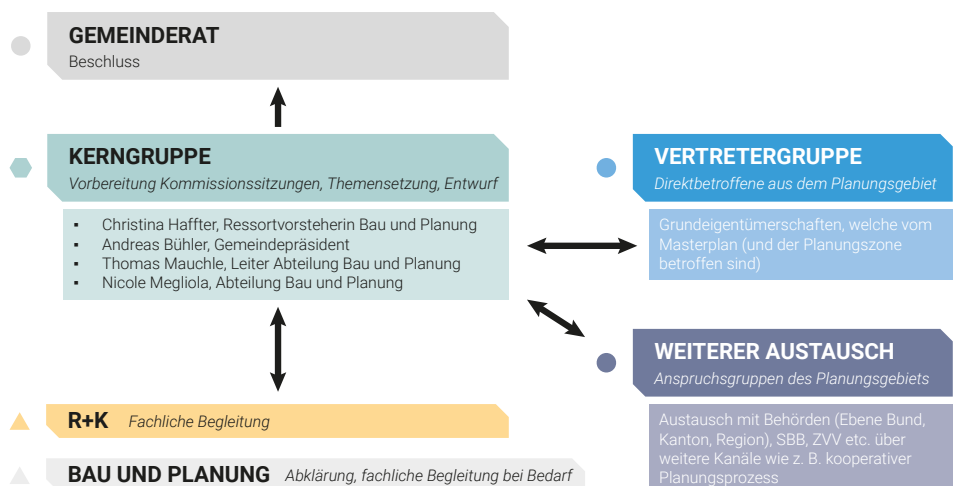
1.2 Ablauf Masterplan

Der Masterplan wurde über einen Zeitraum von rund 1.5 Jahre wie folgt erarbeitet.

Schritt	Zeitraum
Analyse und Auslegeordnung Arbeitsplatzgebiet (und Gemeinde)	ab September 2024
Entwurfsarbeit Masterplan	ab November 2024
Informationsanlass Bevölkerung zu Planungen u. a. im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatzgebiet	8. April 2025
Festsetzung Planungszone durch Baudirektion Kanton Zürich	29. April 2025
Verabschiedung Zwischenstand Masterplan im Gemeinderat	27. Mai 2025
Informationsanlass Grundeigentümerschaften zum Masterplan	7. Juli 2025
Sprechstunden mit interessierten Grundeigentümerschaften	ab August 2025
Abschluss Entwurfsarbeit	bis Februar 2026
Beschluss Masterplan durch Gemeinderat	15. April 2026

1.3 Organisation

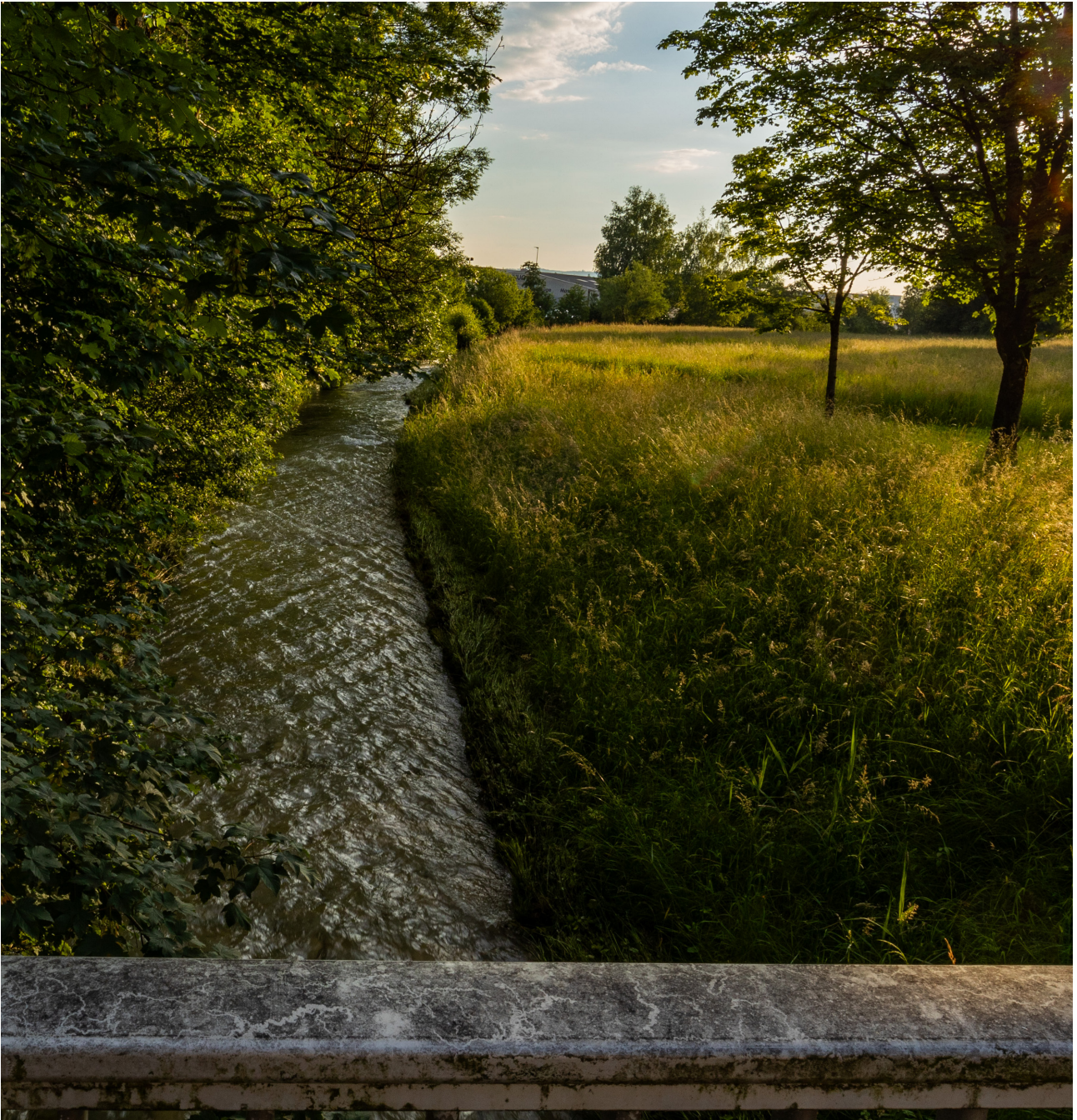
Die Erarbeitung des Masterplans geschah mit folgender Projektorganisation.



1.4 Umfang Unterlagen

Der Masterplan Industrie Hinwil West umfasst folgende Unterlagen:

Unterlagen	Mst.	Datum
Masterplan Textteil	-	20. Februar 2026
Masterplan Situationsplan	1:5'000	20. Februar 2026
Grundlagenbericht (orientierend)	-	20. Februar 2026



Natur- und Landschaftsräume liegen nahe (Jahr 2024, Aufnahme R+K)

2. Ausgangslage

2.1 Anlass

Für die Industrie Hinwil West besteht ein grosser Entwicklungsdruck. Das Gebiet ist aktuell von verschiedenen Planungen und Interessen betroffen, welche die Ausrichtung und Erscheinung nachhaltig prägen können. Dabei ist unklar, in welche Richtung das Gebiet sich überhaupt entwickeln soll. Damit die Gemeinde- und privaten Interessen zur Entwicklung des Gebiets Hinwil West koordiniert und gesteuert werden können, leitete der Gemeinderat im Sommer 2024 das Verfahren des Masterplans ein.

2.2 Bedeutung Arbeitsplatzgebiet

Der Anlass für einen eigenständigen Masterplan für das Arbeitsplatzgebiet ergibt sich aus zwei Gründen. Zum Einen erfolgte die bisherige Entwicklung eher ungesteuert, was dazu führt, dass das bestehende Potenzial nicht genutzt wird. Zum Anderen ist das Arbeitsgebiet alleine von der Fläche ein Gebiet von kantonaler Bedeutung. Mit dem Masterplan soll dieses grosse Potenzial besser aktiviert werden.

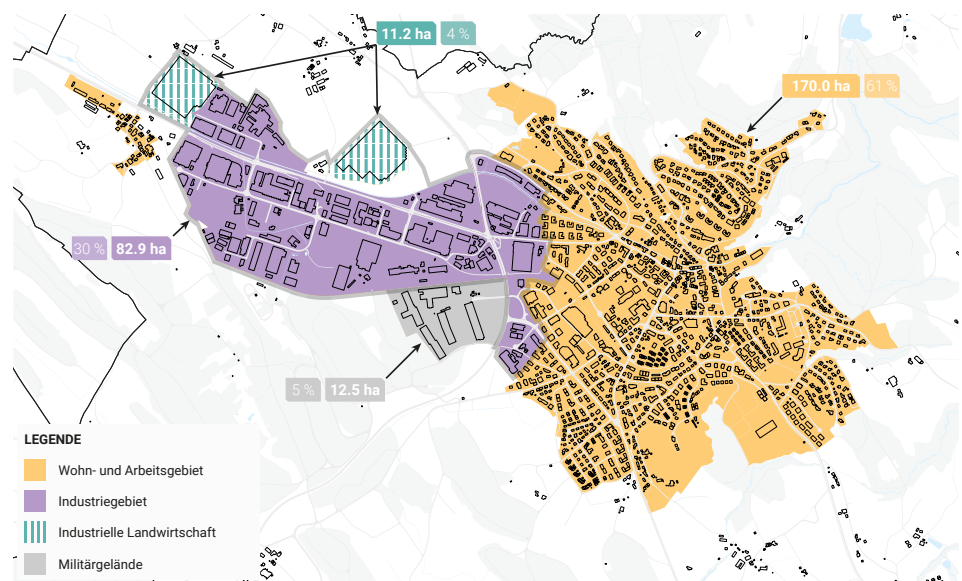


Abb. 1: Aufteilung des Siedlungsgebiets Hinwil

Das Gebiet des Masterplans ist rund 105 ha gross und macht dadurch rund 40 % des Siedlungsgebiets des Ortsteils Hinwil aus. Die Industriezone selbst gehört mit rund 83 ha zu den grössten, zusammenhängenden Arbeitsgebieten im Kanton Zürich. Im Vergleich zu noch grösseren Gebieten in Winterthur oder Regensdorf ist der Ausbaugrad noch vergleichsweise tief. Ein grosser Teil des Potenzials steht für künftige Entwicklungen bereits gegenwärtig zur Verfügung.

2.3 Analyse und Auswertung der Ausgangslage

In der Analyse und Auswertung des Arbeitsplatzgebiets zeigt sich vor allem, dass das mögliche Potenzial gemäss der rechtskräftigen Nutzungsplanung bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Bei der Ausgangslage handelt es sich folglich nicht um einen Endzustand. Bestehende Probleme können sich weiter akzentuieren und zu nachteiligen Auswirkungen führen.

Die detaillierten Analysen und Auswertungen können dem Grundlagenbericht entnommen werden. An dieser Stelle werden die wesentlichen Erkenntnisse daraus zusammengeführt.

2.3.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

- Die Bevölkerung der Gemeinde wächst seit 1960 beständig mit rund 1.0 % pro Jahr. Das bedeutet, dass die Bevölkerung sich in den letzten 55 Jahren verdoppelt hat. Dies erzeugt einen grossen Druck auf verschiedene Infrastrukturen (Schulen, Verwaltung, Ver- und Entsorgung, Strassen etc.).
- Die künftige Entwicklung im Gebiet Fadwis kann diese Entwicklung weiter beschleunigen.
- Das Beschäftigtenwachstum (Vollzeitäquivalente) hat im Zeitraum von 2011 bis 2022 ebenfalls um rund 1.0 % pro Jahr zugelegt. Mit dem Beschäftigtenwachstum ist zu einem grossen Anteil ein überkommunaler Arbeitsweg verbunden, da rund 73 % der in Hinwil Beschäftigten den Wohnort nicht in Hinwil haben (Auswertung Bundesamt für Statistik, 2020).
- Im Jahr 2023 befanden sich in der Gemeinde Hinwil rund 11'800 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 7'500 Beschäftigte. Rund 4'000 Beschäftigte entfallen dabei auf das bestehende Arbeitsplatzgebiet. Dies zeigt, dass auch das restliche Siedlungsgebiet von hoher Bedeutung als Arbeitsort ist (Mischzonen, öffentliche Zonen wie z. B. Schulen).
- Die Gemeinde Hinwil weist im Vergleich zur Region Oberland sowie dem Kanton Zürich einen deutlich höheren Anteil an Beschäftigten im sekundären Wirtschaftssektor auf (34 % zu 25 resp. 13 % im Jahr 2022). Im Vergleich zum Jahr 2011 hat der tertiäre Wirtschaftssektor in allen drei Räumen zuzulasten des sekundären Sektors zugelegt (Steigerung von 56 % auf 64 % in Hinwil).
- Das Arbeitsplatzgebiet weist grundsätzlich einen breiten Branchenmix auf. Die Branchen «Baugewerbe» und «Handel / Fahrzeuge» sind jedoch flächenmässig dominante Nutzungen.
- Rund 17 % der Flächen im Arbeitsplatzgebiet und der angrenzenden industriellen Landwirtschaft werden durch Nutzungen belegt, welche deutlich zu wenig Beschäftigte mit sich bringen (unter 10 E+B pro ha).
- Rund 37 % der Flächen im Arbeitsplatzgebiet und der angrenzenden industriellen Landwirtschaft werden durch Nutzungen belegt, welche eine geringe

Beschäftigtendichte mit sich bringen (zwischen 11-50 E+B pro ha).

- Gebiete mit hoher Beschäftigtendichte befinden sich am westlichen Ende des Arbeitsplatzgebiets und werden massgeblich durch die beiden Betriebe Sauber Motorsport und Belimo geprägt.

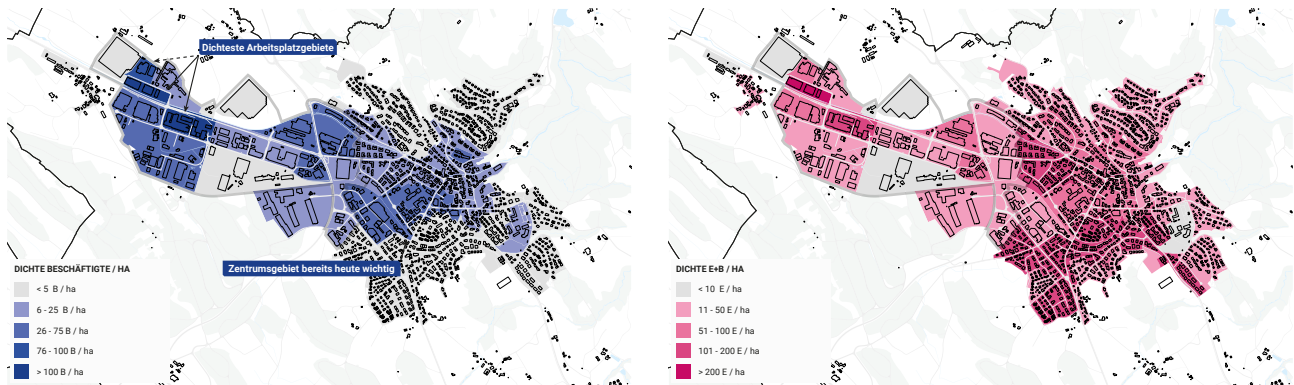


Abb. 2: Auswertung zur Beschäftigtendichte und Einwohner- und Beschäftigtendichte pro ha

2.3.2 Bauzonen und Flächennutzung

- Rund 30 % der Bauzone der Gemeinde ist der Industriezone zugewiesen. Neben dem Arbeitsplatzgebiet Hinwil West gibt es einzig in Hadlikon noch eine weitere, deutlich kleinere Industriezone, welche alleine den Arbeitsnutzungen vorbehalten ist.
- 11.2 ha in der Landwirtschaftszone werden durch Gewächshäuser belegt, welche aufgrund der Nähe als Teil des Arbeitsplatzgebiets wahrgenommen werden können.
- Das Gelände des Armeelogistikcenters Hinwil ist rund 12.5 ha gross und wird ebenfalls als Teil des Arbeitsplatzgebiets wahrgenommen, entzieht sich jedoch dem Einfluss der Gemeinde, da dies durch den Sachplan Militär auf Bundesebene geregelt ist.
- Es bestehen im Arbeitsplatzgebiet 11 ha an unbebauten Bauzonenreserven, welche gemäss Einschätzung des Amtes für Raumentwicklung «sofort baureif» sind.
- Der Ausbaugrad beträgt im Arbeitsplatzgebiet 35 %. Das bedeutet, dass von den möglichen Gebäudevolumen gemäss rechtskräftiger Bau- und Zonenordnung (BZO) nur ein Drittel bereits genutzt ist. Die Gebäudevolumen und somit die bauliche Dichte kann folglich im Endzustand dreimal so gross sein.
- Bereits bebaute Grundstücke sind bei weitem nicht ausgebaut und können erweitert, aufgestockt oder durch einen grösseren Neubau ersetzt werden.
- Diese Ausnutzungsreserven im Bestand sind sowohl hinsichtlich des Gebäudevolumens als auch der Firsthöhe vorhanden, welche rechtskräftig bis zu 24.8 m in der Industriezone IG/7.0 bei einem Bau mit Attika erlaubt. Nur wenige Bestandesbauten reizen diese Firsthöhe aktuell aus.
- Abzüglich der aktuell unbebauten Bauzonenreserven, welche landwirtschaft-

lich genutzt werden, sind rund 87 % der Flächen im Perimeter versiegelte Flächen. Dies bringt verschiedene Nachteile mit sich, da so unter anderem die Versickerung von Regenwasser erschwert wird bzw. über die Kanalisation ungebremst erfolgt, die Hitzebelastung deutlich höher ist und schlussendlich die Aufenthaltsqualität deutlich gemindert ist. Rechtskräftig besteht in der BZO grundsätzlich die Pflicht, mindestens 5 % Grünflächen nachzuweisen.

- Ein bedeutender Anteil an diesen versiegelten Flächen wird durch Parkplätze bzw. Abstellplätze für Autos und die dazu benötigten Verkehrsflächen belegt (14.1 ha Verkehrsflächen inkl. Parkplätze). Diese flächige Unterbringung der Autos entspricht nicht einer effizienten und haushälterischen Nutzung des Bodens. Werden diese Parkplätze reduziert, unterirdisch angeordnet oder gestapelt, können grosse Reserven freigespielt werden.

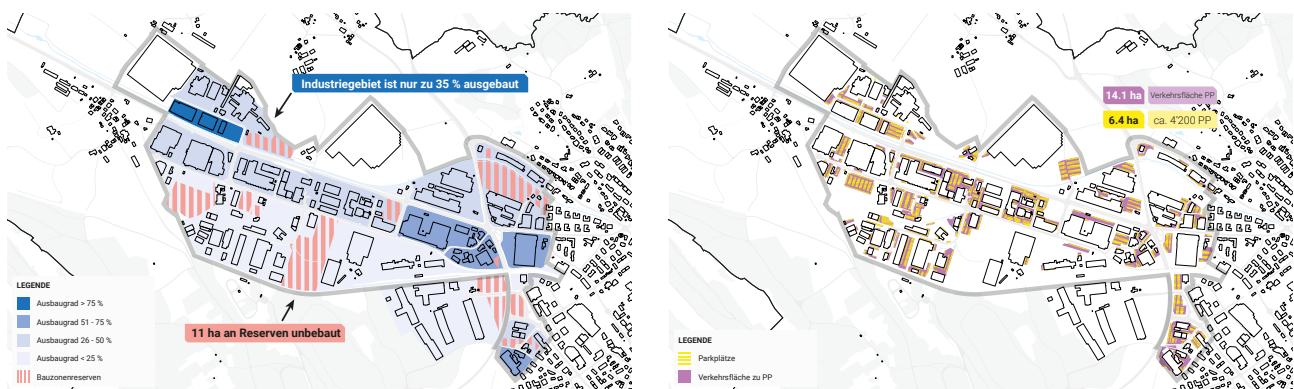


Abb. 3: Auswertung zum Ausbaugrad sowie dem Flächenverbrauch für Parkplätze und Verkehrsfläche zu diesen Parkplätzen

2.3.3 Verkehrssystem und Erschliessung

- 2019 wurden 90 % der Wege mit dem MIV erledigt und nur 10 % mit dem öffentlichen Verkehr. Dies ist ein deutlich tieferer Wert als in der Region Oberland (18 % ÖV) oder dem Kanton Zürich (32 %). Eine Senkung des MIV-Anteils kann folglich effektiv das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde reduzieren.
- Gemäss der Einschätzung des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich besteht nur eine ÖV-Güteklasse C im Bereich des Bahnhofs Hinwil. Im Arbeitsplatzgebiet bestehen ÖV-Güteklassen D und E. Dies entspricht einer geringen bzw. ungenügenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.
- Die Gemeinde wird bahnseitig nur im Halbstundentakt über die S14 angebunden. Für den effizienten Weg zum Hauptbahnhof Zürich muss am Bahnhof Wetzikon umgestiegen werden. Für die Verbindungen des Fernverkehrs wird zusätzliche Wartezeit am Zürich HB benötigt.
- Die Nationalstrasse A15 ist zwischen Uster-Ost und Hinwil Betzholz unterbrochen, weshalb der Durchgangsverkehr über die Winterthurer-/Zürcherstrasse durch die Gemeinden Hinwil und Wetzikon führt.
- Dies führt zusammen mit dem MIV-Anteil zu sehr hohen Verkehrsbelastun-

gen auf den einzelnen Strassenabschnitten (DTV: Winterthurerstrasse, 2024, 14'500 Fhz./ Zürcherstrasse, 2019, 17'500 Fhz./ Zubringer Betzholz, 2019, 23'600 Fhz. Vergleich: Rosengartenstrasse Stadt Zürich, 2019, 26'000 Fhz.).

- Im Arbeitsplatzgebiet bestehen verschiedene stark verkehrserzeugende Nutzungen (Hinwil-Center, Einkaufsläden und Restaurants).

2.3.4 (Historische) Siedlungsentwicklung

- Bis 1945: Hinwil konzentriert sich auf den heutigen Kern und ist über die Uerikon-Bauma-Bahn sowie die Verbindung nach Wetzikon vielfältig erschlossen. Im Arbeitsplatzgebiet bestehen noch keine Bauten. Über Drainagen wird das Moorgebiet nutzbar gemacht.
- Bis 1970: Vereinzelte Industriebauten entstehen beim Bahnhof und an der heutigen Kreuzung Zürich-/Winterthurerstrasse. Das Militär baut die erste Phase des Logistikcenters. Die UEBB-Linie wird zwischen Hinwil und Bubikon zurückgebaut.
- Bis 1985: Verschiedene Bauten entstehen stark verteilt im heutigen Perimeter (KEZO, ARA, Industriehallen). Die Autobahn und der Zubringer zum Betzholz werden gebaut. Die Wohngebiete werden deutlich expandiert.
- Bis 2000: Zurückhaltende Weiterentwicklung im Arbeitsplatzgebiet. Zusätzliche Neubauten im westlichen Bereich des Gebiets (Hinwil-Center, Bereich Studbach). Erweiterung der KEZO. Kleine Wohngebiete entstehen noch ausserhalb der bestehenden Siedlung.

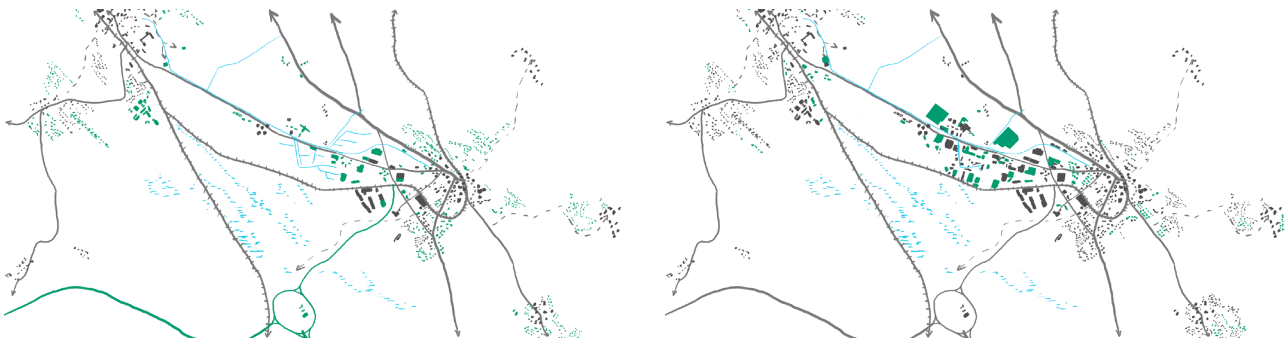


Abb. 4: Historische Entwicklung Arbeitsplatzgebiet 1980 (links) und 2000/2024 (rechts)



Abb. 5: Luftbildaufnahmen von 1968 (links, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_F68-13748) und von 1986 (rechts, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_FC24-8340-0009)

- Ab 2000: Füllung des aufgespannten Raums durch grosse Industriehallen und die industrielle Landwirtschaft. Zusätzliche Wohngebiete entstehen in den Lücken der bestehenden Siedlung.
- Fazit: Die Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets ist eine neuzeitlichere. Die bisherige Hauptentwicklung fand vor allem nach 2000 statt. Durch die frühe Aufspannung des Raums bis Bossikon wurde eine zersiedelte Nutzung begünstigt. Industrielle Nutzungen, welche einst weg vom Dorf erstellt wurden, sind mittlerweile Teil des Siedlungsgefüges geworden.

2.3.5 Fazit Analyse und Auswertung

Bei Hinwil West handelt es sich um ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung (Dimensionierung und noch offener Entwicklungsspielraum) mit bisheriger regionaler Ausrichtung (Einzugsgebiet Arbeitskräfte, Pendlerbewegungen). Die Entwicklung fand in der Vergangenheit jedoch ohne Strategie, ohne Abstimmung auf die bestehenden Nutzungen oder ohne Qualitätsanforderungen statt. Dadurch wurde der Raum zwischen Hinwil und Bossikon zersiedelt und weist nun weiterhin sehr grosse Nutzungsreserven auf. Die Entwicklung ist folglich nicht abgeschlossen und es ist davon auszugehen, dass wenn weiterhin eine ungeordnete, quantitative statt qualitative Entwicklung erfolgt, die negativen Auswirkungen z. B. des Verkehrs schnell Überhand nehmen können. Dabei besteht auch ein grosser Entwicklungsdruck auf den Siedlungsgebieten, welcher dazu führt, dass die vorhandenen Potenziale maximal ausgenützt werden. Die Steuerung dieser Entwicklung ist besonders herausfordernd, da die Potenziale bereits rechtskräftig vorhanden sind und frei genutzt werden können.

Das Arbeitsplatzgebiet ist dabei keine Insel ohne Auswirkungen auf die umliegenden Gebiete. Eine fehlgeleitete Entwicklung hat negative Auswirkungen, auch auf das restliche Gemeindegebiet und die umliegenden Gemeinden.

Mit dem grossen Potenzial für weitere Unternehmen und Arbeitsplätze besteht jedoch auch eine riesige Chance. Ein attraktives, gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet kann das Wohnen und Arbeiten vor Ort ermöglichen, was z. B. das Verkehrsaufkommen verringern kann. Die Analyse zeigt folglich die Schwachstellen aber auch die Potenziale auf, welche mit dem Masterplan besser gelöst werden sollen.

2.4 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Im Masterplan gilt es, sich mit den übergeordneten Vorgaben, Gesetzen und Planungen (Vgl. Kap. 1) geeignet auseinanderzusetzen. Wo Ziele sich entgegenstehen, müssen die einzelnen Interessen gegeneinander abgewogen werden. Mit dem Masterplan wird eine erste, strategische Interessenabwägung vorgenommen. Folgende übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen sind für den Masterplan besonders relevant. Weitere Vorgaben, Gesetze und Planungen sind im Grundlagenbericht ersichtlich.

2.4.1 Kantonaler Richtplan (Stand 11. März 2024)

Folgende Vorhaben betreffen die Gemeinde Hinwil direkt:

- Zwischen dem Autobahnanschluss Uster-Ost - Kreisel Betzholz ist eine durchgehende Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse) vorgesehen (Lückenschliessung A15).
- Mit dem Lückenschluss A15 ist eine Abklassierung der bestehenden Hauptverkehrsstrassen geplant - darunter die Zürcher-/Rapperswilerstrasse in Wetzikon sowie die Zürichstrasse in Hinwil. Mit dieser Rückstufung gehen entsprechende Begleitmassnahmen einher.
- Neubau einer Fernwärmehauptleitung von der KEZO in Richtung Wetzikon für den Ausbau der nachhaltigen Energieversorgung in der Region.

2.4.2 Regionaler Richtplan Oberland (Stand 29. Juni 2022)

Der regionale Richtplan übernimmt die Festlegungen des kantonalen Richtplans und definiert diese innerhalb der Region z. T. genauer. Zudem werden regionspezifische Festlegungen ergänzt.

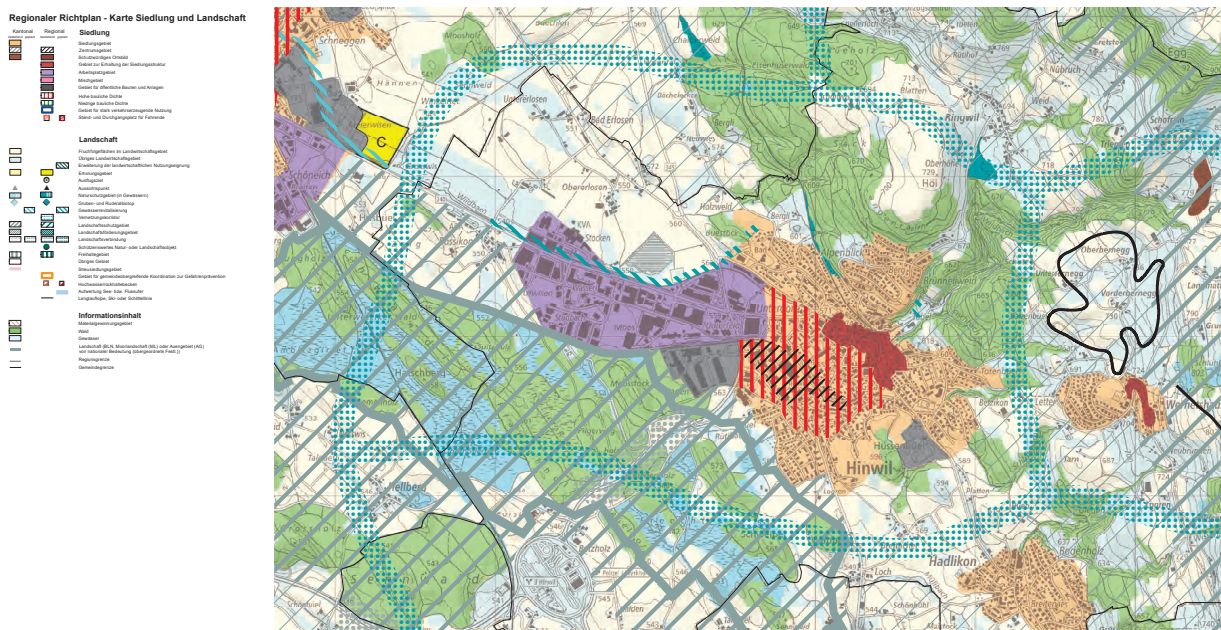


Abb. 6: Ausschnitt regionaler Richtplan Oberland, Siedlungen und Landschaft vom 29. Juni 2022

- Der Verkehr soll im Arbeitsplatzgebiet siedlungsverträglicher gestaltet werden, wobei eine Verbesserung der Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr als zentrale Massnahme vorgesehen ist.
- Zudem ist das Gebiet als Arbeits- und Einkaufsschwerpunkt ausgewiesen.
- Hinwil soll massvoll als regionales Zentrum weiterentwickelt werden.
- Der Richtplan sieht ökologische Aufwertungen vor. So ist für den Wildbach eine Strukturaufwertung und Längsvernetzung beabsichtigt.
- Auf infrastruktureller Ebene sind Angebotserweiterungen der S-Bahn auf dem Korridor Fehraltorf - Wetzikon - Hinwil vorgesehen. Dazu gehört die Realisierung eines Anschlussgleis (Wässeri) in das Arbeitsplatzgebiet.

2.4.3 Kommunales Leitbild 2040 (Stand 2. Februar 2011)

Das Leitbild 2040 der Gemeinde Hinwil wurde 2011 erarbeitet und vom Gemeinderat genehmigt. Darin wird beschrieben, wie sich «die Behörden und Bevölkerung ihr Hinwil und das Leben darin in 30 Jahren wünschen». Einer der sechs Leitsätze betrifft direkt das Arbeitsplatzgebiet, zu dem es heisst: «Wir entwickeln von der Wässeri bis zum Bahnhof ein vorbildliches Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Wohngebiet». Generell wird «die vorbildliche Verbindung von Arbeit, Einkauf, Wohnen und Freizeit auf kleinem Raum» hervorgehoben. Ebenso soll in einem anderen Leitsatz das Verkehrsleitbild entschlossen umgesetzt werden. Das Leitbild zieht damit die grobe Richtschnur für den Masterplan Hinwil West (und das Raumentwicklungskonzept).

2.4.4 Kommunaler Verkehrsrichtplan (Stand 3. Oktober 2011)

Der Verkehrsrichtplan ist für die kommunale Planung obligatorisch und wurde zuletzt 2011 genehmigt. Dieser sieht folgende Massnahmen vor:

- Optimierung des ÖV-Fahrplans, in dem bisher nicht erschlossene Wohn- und Arbeitsgebiete neue (Bus-)Haltestellen erhalten sollen. Zudem ist im Arbeitsplatzgebiet eine zusätzliche Bahnhaltstellen geplant.
- Zur Reduktion von Schleichverkehr durch Wohnquartiere und der damit verbundenen Belastung sollen zentrale Verkehrsknotenpunkte optimiert werden.
- Ergänzend ist vorgesehen, Zwischenabschnitte der Wässeristrasse sowie Kreuzungen funktional und gestalterisch aufzuwerten und die Sicherheit zu erhöhen.
- Für den Fuss- und Veloverkehr werden direkte, durchgehende Verbindungen angestrebt, die von den Verkehrsteilnehmenden als sicher und angenehm empfunden werden.

2.4.5 Kommunale Nutzungsplanung (Stand 30. August 2024)

Ab der Winterthurerstrasse nach Westen ist das gesamte Arbeitsplatzgebiet der Industrie- und Gewerbezone mit Baumassenziffer 7.0 zugeordnet. Im östlichen Teil ist es der IG/5.0 zugeordnet. Im Westen sind folglich deutlich grössere Volumen zulässig (Baumassenziffer 7 statt 5 m³/m²).

- Industrie- und Gewerbezone
- Zone für öffentliche Bauten B
- Wohnzone mit Gewerbeerleichterung
- Kernzone 2
- Rechtskräftiger Gestaltungsplan
- Landwirtschaftszone



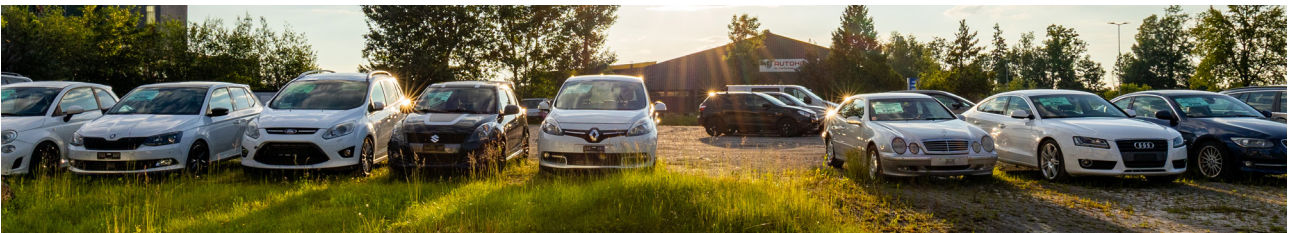
Abb. 7: Ausschnitt ÖREB-Kataster mit der Zonenzuteilung (www.maps.zh.ch, November 2025)

Die letzte Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung erfolgte mit dem Paket 2, öffentlicher Gestaltungsplan Fadwis und Teilrevision BZO, welche am 30. August 2024 in Kraft trat. Dabei wurde eine Umzonung der bisherigen Industriezone IG/5.0 zur Zentrumszone Z/5 vorgenommen. Gestützt auf die Umzonung wurde der öffentliche Gestaltungsplan Fadwis ausgearbeitet, welcher die konkrete Bebauung des Gebiets regelt. Mit der Umzonung wurde mit einem zusätzlichen Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial von 2'000 E+B gerechnet. Die Umzonung reduzierte die Industriezone um rund 8 ha.

2.5 Laufende Planungen

Folgende grösseren Planungen laufen derzeit und beeinflussen direkt oder indirekt das Arbeitsplatzgebiet. Eine vollständige Übersicht findet sich im Grundlagenbericht.

- Die Gemeinde Hinwil hat zur Sicherung der Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets eine Planungszone bei der Baudirektion Zürich beantragt, welche dieser am 29. April 2025 festgesetzt hat. Die Planungszone gilt für die Dauer von drei Jahren und kann, sofern nötig, um zwei Jahre verlängert werden (§ 346 Abs. 3 PBG). Mit der Planungszone sind bauliche Entwicklungen nicht vollständig ausgeschlossen, müssen jedoch aufzeigen, dass sie den Zielen der Planung nicht widersprechen (§ 346 Abs. 1 PBG).
- Lückenschliessung Oberlandautobahn A15: Es werden aktuell die Varianten «Tunnel tief» (mit Anschluss in Wetzikon) und «Tunnel tief lang» (ohne Anschluss Wetzikon) überprüft und ausgearbeitet. Es wird dem Zeithorizont 2040 zugeordnet.
- Ersatzneubau KEZO: Für den Neubau wurde 2025 ein Studienauftrag durchgeführt und das Siegerprojekt für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Als nächster Schritt steht die Aufstellung des Gestaltungsplans an. Als Termin für die Inbetriebnahme sieht die KEZO 2030 vor.
- Energie Zürichsee-Linth: Im Gebiet wird eine Redundanzheizung fürs Fernwärmenetz vorgesehen.
- Kieswaschanlage Bäretswil: Damit der Aushub der Kiesgrube Tagelswangen gereinigt werden kann, soll die Kieswaschanlage in Bäretswil modernisiert werden. Der Transport dorthin soll mehrfach täglich über die stillgelegte Bahnlinie Hinwil-Bäretswil erfolgen.
- GP Stocken: Das bestehende Gewächshaus im Westen des Arbeitsplatzgebiets soll über einen angepassten Gestaltungsplan mehr als verdoppelt werden.
- SBB-Serviceanlage: Die SBB sieht eine Serviceanlage für die Zürcher S-Bahn im Gemeindegebiet Hinwil vor.



Wie Hinwil bisher erlebt werden kann (Jahr 2024, Aufnahme R+K)

3. Masterplan

3.1 Grundsätze für die Aufgabe

Mit dem Masterplan wird die Situation des derzeitigen Arbeitsplatzgebiets mit den negativen und positiven Begleiterscheinungen (Kap. 2.3) angenommen und aufgezeigt, wie die Entwicklung künftig stattfinden soll. Dabei sind die folgenden Grundsätze für die Aufgabe zentral:

- *HINWIL WEST IST EIN SEHR BEDEUTENDES ARBEITSPLATZGEBIET FÜR HINWIL UND DIE REGION.*
- *DAS ARBEITSPLATZGEBIET UND DAS RESTLICHE GEMEINDEGEBIET SIND NICHT VONEINANDER ISOLIERT. EINE ERFOLGREICHE ENTWICKLUNG VON HINWIL WEST UNTERSTÜTZT DIE GESAMTGEMEINDE UND UMGEKEHRT.*
- *ALS GEMEINDE DER URBANEN WOHNLANDSCHAFT IST EIN ARBEITSPLATZGEBIET MIT EINER VIELFALT AN QUALIFIZIERTEN ARBEITSPLÄTZEN ZENTRAL FÜR DIE VERBINDUNG VON WOHNEN UND ARBEITEN VOR ORT. EINE ERFOLGREICHE VERKNÜPFUNG DAVON VERKÜRZT DIE ARBEITSWEGE UND DAMIT DEN VERKEHR.*
- *DER BESTEHENDE MODAL-SPLIT FUNKTIONIERT NICHT UND VERURSACHT GROSSE PROBLEME. LANGFRISTIG MUSS DER ANTEIL DES ÖV DEUTLICH STEIGEN.*
- *DAS ZU ERWARTENDE WACHSTUM (BISHERIGE ENTWICKLUNG HINWIL WEST, VORGABE 80/20 DES KANTONS) KANN NUR OHNE VERKEHRSKOLLAPS BEWÄLTIGT WERDEN, MIT EINEM ORT DER KURZEN WEGE UND STARKEM ÖV SOWIE VELOVERKEHR.*
- *DIE KOMPLEXITÄT DER AUSGANGSLAGE ERFORDERT EINE UMFASSENDE BETRACHTUNGSWEISE ÜBER HINWIL WEST UND DIE GEMEINDE HINAUS. KANTONALE UND REGIONALE AUFGABEN SIND IM VERBUND ZU KLÄREN UND AUSGEWOGEN ZU VERTEILEN.*

3.2 Ziele

Mit den vorgeschlagenen Zielbildern soll sich Hinwil West künftig wie folgt präsentieren:

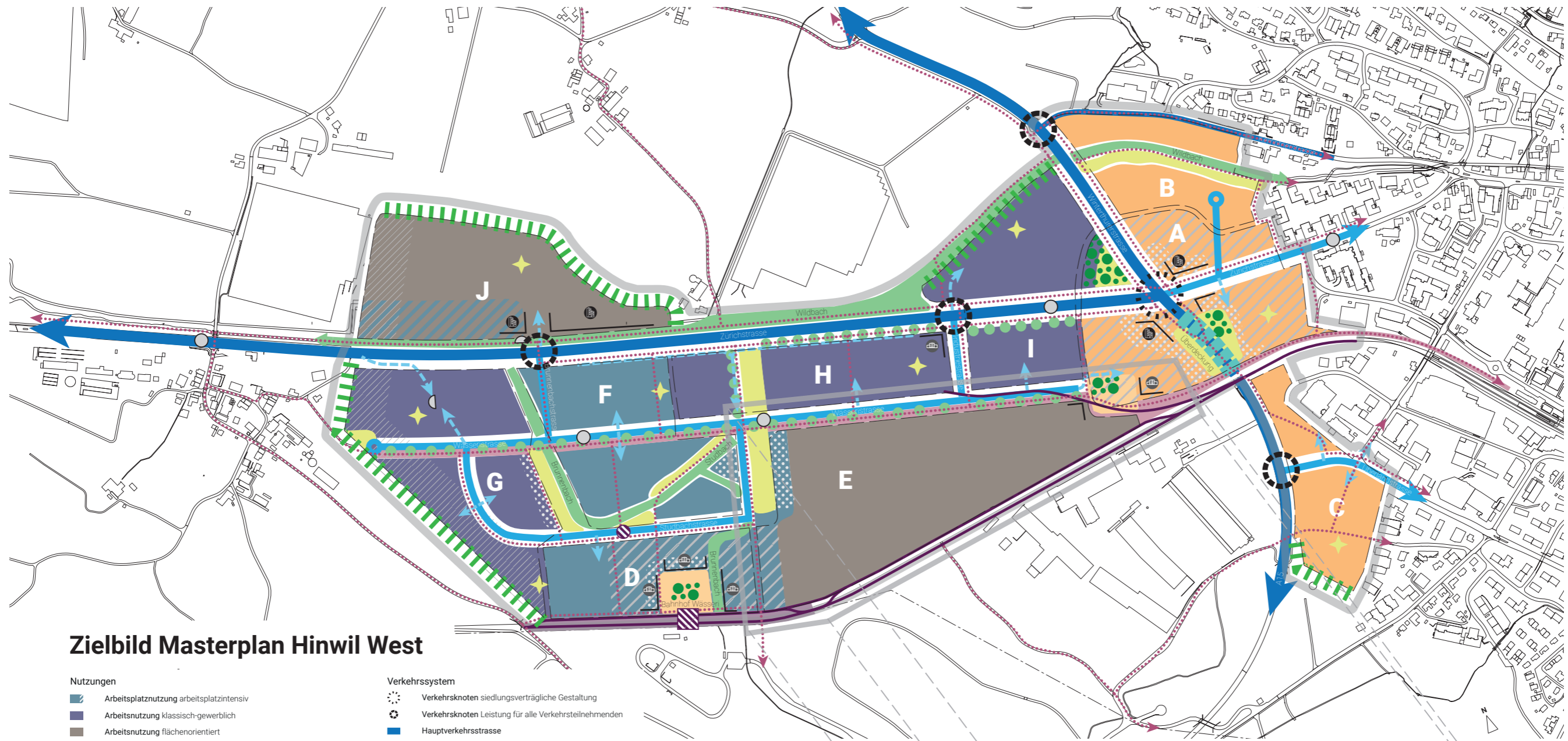
- *MAN IST STOLZ AUF HINWIL WEST. ES ZEIGT VORBILDLICH AUF, WIE EIN MODERNES ARBEITSPLATZGEBIET AUSSEHEN KANN. BESONDERS IN DEN BEREICHEN ERSCHEINUNGSBILD, SIEDLUNGSÖKOLOGIE UND UMGEBUNGSGESTALTUNG WIRD DIE VERANTWORTUNG WAHRGENOMMEN.*
- *UMGEBEN VON DER WERTVOLLEN DRUMLINLANDSCHAFT SPIELT AUCH HINWIL WEST SEINE QUALITÄTEN AUS UND BEDRÄNGT DIE LANDSCHAFT NICHT.*
- *DURCH STARKE ALTERNATIVEN ZUM MIV KANN DIE VERKEHRSELASTUNG BEWÄLTIGT WERDEN. VERKEHRSSINTENSIVE NUTZUNGEN LIEGEN KÜNFTIG IN FUSS- ODER VELONÄHE ZU DICHTEN GEBIETEN ODER BEI HALTESTELLEN DES ÖV MIT HOHER FREQUENZ.*
- *DIE NUTZUNGEN UND NUTZERDICHTEN SIND AUF DEN VERKEHR SOWIE DEN STÄDTENBAU UND DIE LANDSCHAFTLICHE SITUATION ABGESTIMMT.*

- *DER BODEN WIRD HAUSHÄLTERISCH UND EFFIZIENT GENUTZT.*
- *DIE STÄDTEBAULICHE STRUKTURIERUNG DES GEBIETS UNTERSTÜTZT DIE AUFENTHALTSQUALITÄT UND SCHAFFT AUCH DADURCH GUTE STANDORTBEDINGUNGEN.*
- *EIN BREIT GEFÄCHERTER BRANCHENMIX UND WERTSCHÖPFUNGSKETTEN VOR ORT SICHERN DEN ERFOLG DER GEMEINDE UND UNTERSTÜTZEN EINE KREISLAUFWIRTSCHAFT ALLER WESENTLICHER GESELLSCHAFTLICHER ASPEKTE.*

3.3 Zeitliche Komponente

Der Masterplan ist grundsätzlich bis ca. 2050 ausgelegt. Er soll zeigen, wie das Arbeitsplatzgebiet zu diesem Zeitpunkt aussehen könnte. Als idealisiertes Zielbild steht es z. T. im Konflikt zur jetzigen Ausgangslage und sieht Nutzungen vor, wo jetzt noch andere vorhanden sind. Sobald jedoch Entwicklungen anstehen, kann der Masterplan und damit das Zielbild aufzeigen, in welche Richtung es gehen könnte. Im Teilgebiet E wird die bisherige Nutzung noch längerfristig Bestand haben. Entsprechend ist die derzeitige flächenorientierte Nutzung festgehalten. Im Masterplan wird jedoch aufgezeigt, wie eine Folgenutzung aussehen könnte, sollte die derzeitige Nutzung nicht mehr weiter bestehen.

Die Massnahmen des Masterplans haben zudem ebenfalls eine unterschiedliche zeitliche Komponente. Während einzelne Massnahmen direkt umgesetzt werden können, sind andere Massnahmen langfristig gedacht und benötigen einen Prozess über mehrere Jahre bis sie wirken können.



Zielbild Masterplan Hinwil West

Nutzungen

- Arbeitsplatznutzung arbeitsplatzintensiv
- Arbeitsnutzung klassisch-gewerblich
- Arbeitsnutzung flächenorientiert
- Mischnutzung Gewerbe - Wohnen

Städtebau

- Wichtige Raumkanten
- Hochpunkt / hohes Gebäude
- Städtebaulich prägendes Bauvolumen
- Mehrhöhe im Vergleich zur Regelbauweise
- Minderhöhe im Vergleich zur Regelbauweise
- Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

Freiraumgestaltung

- Plätze
- Öffentliche Aufenthaltsbereiche
- Parkähnliche Gestaltung
- Quartierinterne Rückzugsorte
- Baumreihe
- Natur- und Gewässerraum
- Gestaltung Siedlungsrand
- Überdeckung Winterthurerstrasse

Verkehrssystem

- Verkehrsknoten siedlungsverträgliche Gestaltung
- Verkehrsknoten Leistung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Hauptverkehrsstrasse
- Groberschliessungsstrasse
- Erschliessungspunkte Quartier
- Neue Bahnhaltestellen mit Viertelstundentakt
- Neue Bushaltestelle
- Ausweich- und Industriegleis
- Velowegverbindungen und Fusswegverbindungen
- Attraktiver Verkehrsbereich für Fuss- und Veloverkehr

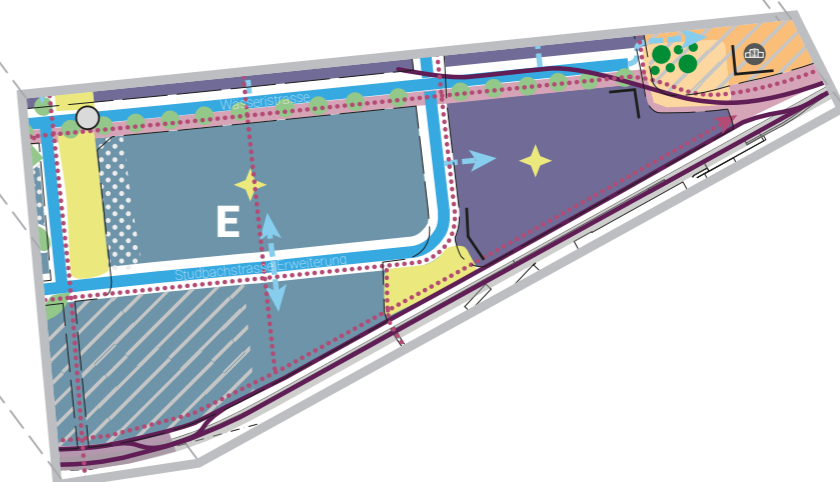
Charakterisierung Teilgebiete

- A** Zentrumsgebiet
- B** Wohnen und Arbeiten am Bach
- C** Fokus Wohnnutzung
- D** Dienstleistungshub
- E** Industrieproduktion / (Innovationscampus)
- F** Forschungsstandort und Hightechproduktion
- G** Erfindertum im gemeinsamen Gewerbepark
- H** Produzierendes Mittelgewerbe
- I** Produzierendes Klein- und Mittelgewerbe
- J** Wiederverwertungsprofil

Informationen

- Abgrenzungen Teilgebiete
- Gemeindegrenze
- Bestehende Bushaltestellen

Langfristiges Zielbild 2050 im Teilgebiet E



3.4 Profilierung

Hinwil West hat sich in der Vergangenheit zufällig und unstrukturiert entwickelt. Dies führte dazu, dass heute internationale Konzerne sich mit Kleinhandwerksbetrieben, gewaltigen Bauvolumen wie der KEZO oder unbebautem Bauland ungeordnet abwechseln. Für eine ziel- und zukunftsgerichtete Entwicklung ist folglich das Zielbild dahingehend abzustimmen. Dabei ist das Arbeitsgebiet nicht wie bisher als Insel zu behandeln, sondern im Gesamtkontext der Gemeinde (und der Region) zu lesen.

ANSATZ MASTERPLAN

HINWIL WEST WIRD GESAMTHEITLICH ALS VORBILDLICHES, WERTIGES UND ERFOLGVERSPRECHENDES ARBEITSPLATZGEBIET ENTWICKELT. MAN SCHÄTZT DIE QUALITÄTEN DES ARBEITSPLATZGEBIETS UND IST STOLZ AUF DEN STANDORT. ZUR STANDORTQUALITÄT TRÄGT NEBEN DEN VORTEILEN DES ARBEITSPLATZGEBIETS AUCH DIE GESAMTGEMEINDE BEI. EIN VIELFÄLTIGES UND ATTRAKTIVES WOHNANGEBOT UND LEBENSUMFELD IN DER GEMEINDE IM ZUSAMMENHANG MIT HINWIL WEST ERMÖGLICHT DAS WOHNEN UND ARBEITEN VOR ORT.

FESTLEGUNGEN

HERANGEHENSWEISE

- *Die Entwicklung und Aufwertung des Arbeitsplatzgebiets kann nicht allein durch Anpassungen innerhalb von Hinwil West erreicht werden. Die gesamte Entwicklung der Gemeinde trägt zu einer Verbesserung bei.*
- *Damit die Verbindung von Arbeiten und Wohnen in der Gemeinde gelingt, sind die Standortqualitäten der Gesamtgemeinde (z. B. Bildung und Betreuung, Mobilität, Steuern oder gesellschaftliches Umfeld) von hoher Bedeutung.*

AUSSENDARSTELLUNG

- *Die Qualitäten können durch Beschäftigte, Vorbeifahrende, die Bevölkerung Hinwils etc. z. B. über gute städtebauliche Situationen, wertige Fassadengestaltungen, ansprechende Freiräume und Plätze direkt abgelesen werden. Das Gebiet lädt zum Verweilen ein.*
- *Hinwil West wird vom Namen zum Begriff und schafft über interkantonal oder -national agierende Unternehmen die Verknüpfung mit dem Standort und der Gemeinde Hinwil für Aussenstehende. Weitere Qualitäten der Gemeinde wie der Bachtel oder die ansprechenden Wohnlagen unterstützen die Strahlkraft.*

SIEDLUNGSSTRUKTUR

- *Die Teilgebiete von Hinwil West werden langfristig nicht mehr als abgetrennter Fremdkörper wahrgenommen, sondern als Quartiere des Ortsteils Hinwil verstanden und gelebt. Die vielfältigen Verbindungen fördern die Bewegung zwischen diesen Quartieren und lassen die Bevölkerung an den Qualitäten von Hinwil West und umgekehrt teilhaben.*
- *Ein klarer und gut gestalteter Siedlungsrand führt zu einem respektvollem Umgang und einer wahrnehmbaren Abgrenzung des Arbeitsplatzgebiets zu den sensiblen und wertvollen angrenzenden Landschaftsräumen und Kleinsiedlungen.*

WERTSCHÖPFUNG

- Neue angesiedelte Unternehmen ergänzen die bestehende Betriebe und tragen zum Namen Hinwil West bei. Die Wertschöpfung vor Ort trägt zu Steuereinnahmen, der Schaffung von Arbeitsplätzen für Fachkräfte und einer effizienten Nutzung des Bodens bei. Reine Lagernutzungen oder Abstellflächen sind langfristig nicht mehr angezeigt.

INNOVATIV UND VORAUSSCHAUEND

- Im Arbeitsgebiet werden Themen wie z. B. der klimabewussten Gestaltung, der Nachhaltigkeit, des Verkehrsmanagements oder der Energiepolitik progressiv verfolgt. Durch vorausschauende und ambitionierte Planung werden Standards der Zukunft bereits frühzeitig verfolgt und implementiert. Hinwil West zeigt bereits heute den Weg für Arbeitsplatzgebiete der Zukunft.

ZUSAMMENSETZUNG (ABBILDUNG UNTEN)

- Das Arbeitsplatzgebiet bietet weiterhin ein attraktives Standortumfeld für eine breiten Branchenmix des 2. und 3. Wirtschaftssektors, vom Kleinbetrieb bis zur Grossunternehmung. Die gezielte Nutzungsanordnung fördert die Clusterbildung von branchennahen Betrieben oder Wertschöpfungsketten.
- Die Unterteilung in einzelne Teilgebieten mit grober Profilierung hilft der Strukturierung des riesigen Arbeitsplatzgebiets. Die Abgrenzung ist dabei nicht abschliessend und ermöglicht Überlappungen.
- Die Gewächshäuser sind nicht expliziter Bestandteil des Arbeitsgebiets und werden trotzdem als Bestandteil davon wahrgenommen. Eine Entwicklung im nahen Landwirtschaftsgebiet über Hochbauten hat mit Rücksicht auf den Landschaftsraum zurückhaltend und massvoll zu erfolgen.

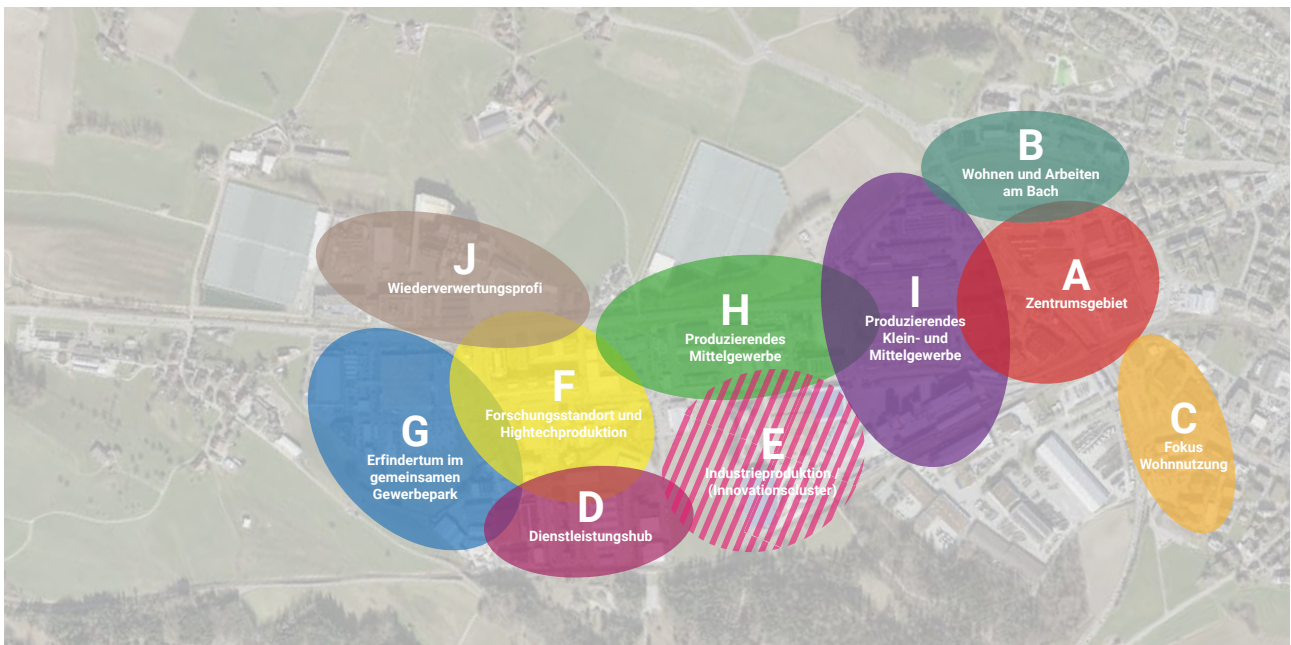


Abb. 8: Profilierung der einzelnen Teilgebiete

3.5 Nutzungen

Ausgangslage Die Nutzungen im Perimeter sind zurzeit wenig aufeinander abgestimmt. Emissionsarme Nutzungen befinden sich neben emissionsreichen Betrieben, während Betriebe mit hoher Beschäftigtendichte zwischen Verkaufsgeschäften mit hohem Flächenbedarf stehen. Das riesige Gebiet von rund 83 ha Fläche erfordert zudem eine differenzierte Herangehensweise und Abstufung. Angesichts des beträchtlichen, noch verfügbaren Bauvolumenpotenzials ist entscheidend, mit welcher Beschäftigtendichte und an welchen Standorten hohe Dichten realisiert werden sollen.

ANSATZ MASTERPLAN

DAS ARBEITSPLATZGEBIET SOLL WEITERHIN HAUPTSÄCHLICH ALS SOLCHES GENUTZT WERDEN. DIE EINTEILUNG ZU DREI ARBEITSNUTZUNGSPROFILEN SOLL EINE AUF DEN STÄDTEBAU, DIE ZU ERWARTENDEN EMISSIONEN, DIE VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG ODER DIE BELEBUNG ABGESTIMMTE ENTWICKLUNG ERMÖGLICHEN. IM GRENZBEREICH ZUM WOHN-, MISCH- UND ZENTRUMSGEBIET SIND MISCHZONEN MÖGLICH FÜR EINEN GEEIGNETEN ÜBERGANG ZUM ARBEITSPLATZGEBIET. ES SOLL WEITERHIN EIN BREITER BRANCHENMIX GEFUNDEN, JEDOCH VERBESSERUNGEN BEI BESCHÄFTIGUNGSDICHTEN ODER DER ETABLIERUNG VON WERTVOLLEN WERTSCHÖPFUNGSKETTEN ERREICHT WERDEN.

NUTZUNGEN IM PERIMETER

- ARBEITSNUTZUNG ARBEITSPLATZINTENSIV
- ARBEITSNUTZUNG KLASSISCH-GEWERBLICH
- ARBEITSNUTZUNG FLÄCHENORIENTIERT
- MISCHNUTZUNG (GEWERBE- UND WOHNNUTZUNGEN)

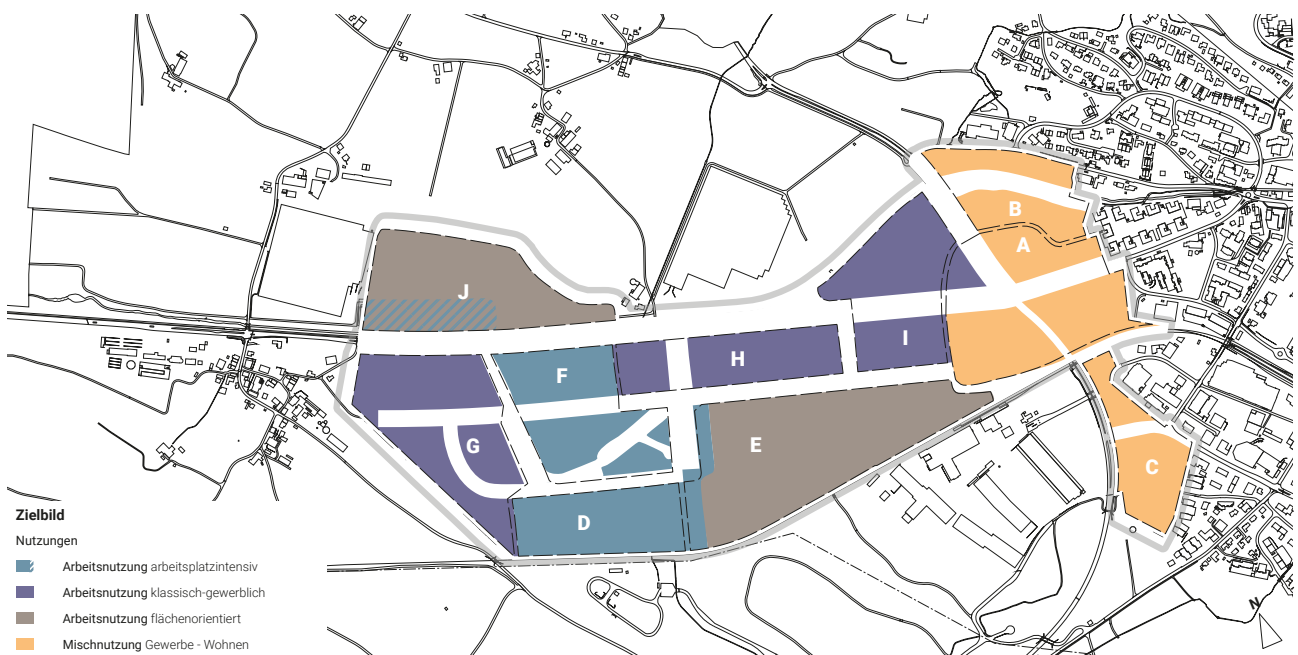


Abb. 9: Ausschnitt Nutzungen

3.5.1 Arbeitsnutzung arbeitsplatzintensiv

Arbeitsplatzintensive Nutzungen zeichnen sich durch eine hohe Beschäftigtendichte, drei- und mehrgeschossige Bauten, geringe Umschlagsflächen und Lärmemissionen aus. Aufgrund der hohen Beschäftigtendichte ist die Verkehrserzeugung besonders hoch, weshalb diese Nutzungen bevorzugt an gut mit dem öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Lagen angeordnet werden sollen.

GRUNDSATZ

- RICHTDICHTEN VON 125 BESCHÄFTIGTE / HA
- GEBÜNDELTE UNTERIRDISCHE PARKIERUNGSANLAGEN
- EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG MIT GERINGER ÜBERBAUUNGSZIFFER UND AUSNÜTZUNG DER ZULÄSSIGEN HÖHENVORGABEN
- ANSPRECHENDE UND WERTIGE ARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG
- HOHER GRÜNFLÄCHENANTEIL, FASSADEN- ODER DACHBEGRÜNUNG O. Ä.

FESTLEGUNGEN

DICHTE

- Eine verbindliche Mindestarbeitsplatzdichte wird im weiteren Verfahren geprüft. Geringe Abweichungen können möglich sein, deutlich zu niedrige Dichten, ohne weitere besondere Mehrwerte für das Gesamtgefüge sind jedoch nicht vorgesehen.

GESTALTUNG, ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU

- Eine effiziente Nutzung des Bodens spielt Umgebungsflächen frei, welche Mehrwerte für die Aufenthaltsqualität bringen. Qualitätsfördernde Gestaltungsrichtlinien oder -massen werden in der Nutzungsplanung geprüft.
- Für eine effiziente Nutzung der Fläche sind Parkierungsflächen unterirdisch anzuordnen. Entsprechende Vorschriften werden in der Nutzungsplanung geprüft. Möglichkeiten zu Reduktion der Anzahl Parkplätze unter bestimmten Bedingungen sollen Anreize zum verringerten Verkehrsaufkommen schaffen.
- Bauten und Anlagen nehmen eine Vorreiterrolle gemäss Kap. «Freiraumgestaltung» ein.

VERKEHRSERSCHLIESSUNG

- Die Ausscheidung der arbeitsplatzintensiven Nutzungen benötigt eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Kann eine entsprechende ÖV-Güte nicht erreicht werden (z. B. durch den Bahnhof Wässerli), sind alternative ÖV-Angebote zu prüfen. Ansonsten ist die Dimensionierung und Anordnung der arbeitsplatzintensiven Nutzungen zu überprüfen.
- Eine besonders gute und direkte Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr wird angestrebt zwischen Arbeitsplatz und den weiteren Points of Interest (ÖV-Haltestellen, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten, Wohnorten etc.). Genügende grosse und attraktive Abstellanlagen am Arbeitsplatz fördern die Nutzung weiter.

3.5.2 Arbeitsnutzung klassisch-gewerblich

Klassisch-gewerbliche Nutzungen zeichnen sich durch zwei- bis mehrgeschossige Bauten mit mittlerer bis hoher Mitarbeiterdichte, Umschlagsflächen sowie mittleren bis hohen Lärmemissionen aus. Die Bezeichnung umfasst eine Bandbreite vom Kleinunternehmen bis zum mittleren Unternehmen zwischen 2. und 3. Wirtschaftssektor. Dementsprechend sind diese Nutzungen bisher zum Teil in sehr kleinen, zerstückelten aber auch in grösseren arrondierten Grundstücken zu finden. Betriebsbedingt kann ein bedeutender Werkverkehr stattfinden.

GRUNDSATZ

- RICHTDICHTEN VON 75 B / HA
- GEBÜNDELTE PARKIERUNG, OPTIONAL UNTERIRDISCH ODER IM GEBÄUDE INTEGRIERT
- EFFIZIENTE, MINDESTENS ZWEIGESCHOSSIGE NUTZUNG (RESP. > 50 % AUSNÜTZUNG DER ZULÄSSIGEN HÖHE)
- GENÜGENDE ANBINDUNG AN DEN ÖV UND EINBINDUNG INS FUSS- UND VELOWEGNETZ
- MÖGLICHST GETEILT GENUTZTE ABSTELLFLÄCHEN, ERSCHLIESSUNG ETC.
- ABSTELL- UND LAGERFLÄCHEN NACH MÖGLICHKEIT IM GEBÄUDE ORGANISIERT ODER DRAUSSEN GEDECKT UND GEORDNET ORGANISIERT

FESTLEGUNGEN

DICHTE

- Eine verbindliche Mindestarbeitsplatzdichte wird im weiteren Verfahren geprüft, mindestens in der Nutzungsplanung. Geringe Abweichungen können möglich sein. Deutlich dichtere Nutzungen sollen nur in Ausnahmefällen möglich sein, wenn unter anderem die verkehrlichen Auswirkungen eingeschränkt werden können.

GESTALTUNG, ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU

- Deutliche Unternutzung hinsichtlich der Höhe oder Geschossigkeit ist zu vermeiden. Es wird darauf geachtet, durch effiziente Nutzung Spielraum für spätere Erweiterungsetappen freizuhalten.
- Gebiete für klassisch-gewerbliche Nutzungen werden im weiteren Verfahren vertieft hinsichtlich geteilt genutzter Infrastruktur geprüft (Parkierung Velo und MIV, Erschliessungs- und Verkehrsflächen, Abstell- und Lagerflächen, Freiräume und ökologisch wertvolle Strukturen).
- Auf die Ziele gemäss Kap. «Freiraumgestaltung» wird im Verhältnis zum Vorhaben passend eingegangen.

VERKEHRSERSCHLIESSUNG

- Durch direkte und attraktive Fuss- und Velowegverbindungen zu den ÖV-Haltestellen sowie den weiteren Zielen soll von der ÖV-Güte profitiert werden.
- Für eine geteilte, funktionierende Erschliessung MIV / Anlieferung sind geeignete Anforderungen in der weiteren Planung zu prüfen (Raumbedarf, Zufahrten etc.).

3.5.3 Arbeitsnutzung flächenorientiert

Flächenorientierte Nutzungen zeichnen sich durch eine sehr geringe Beschäftigtendichte, hohe Lärm- oder andere -Emissionen und eine hohe Verkehrsbelastung durch Schwerverkehr aus. Aufgrund dieser Emissionen sind sie nur bedingt mit Wohn- oder gewerblichen Nutzungen in unmittelbarer Nähe vereinbar. Mit der Vision für das Gebiet Hinwil West soll daher ein Wechsel von flächenorientierten hin zu alternativen Nutzungen angestrebt werden. Ein gewisses Mass an flächenorientierten Nutzungen wird jedoch weiterhin notwendig sein - auch weil wesentliche Träger der Gesellschaft zu diesen Nutzungen gehören wie z. B. eine funktionierende Wiederverwertungskette bzw. Abfallentsorgung. Im Teilgebiet E wird die flächenorientierte Nutzung noch weiter Bestand haben. Im Zusammenhang mit der Bahnhaltestelle ist jedoch langfristig eine dichtere Nutzung denkbar. Zur verträglichen Nutzungsanordnung in die dichteren Teilgebiete rundherum, ist eine besonders gute Einordnung vorzusehen (z. B. Gestaltung, Puffer).

GRUNDSATZ

- MINDESTBESCHÄFTIGTENDICHTE VON 25 B / HA
- GEBÜNDELTE PARKIERUNG, OPTIONAL UNTERIRDISCH ODER IM GEBÄUDE INTEGRIERT
- NUTZUNGEN SIND NACH MÖGLICHKEIT ZU STAPELN
- (MÖGLICHST) DIREKTE ANBINDUNG ANS ÜBERGEORDNETE VERKEHRSSYSTEM.
- LAGER-, ABSTELL- UND PRODUKTIONSFLÄCHEN SIND EINGEFASST VON ANSPRECHENDEN BAUVOLUMEN UND GRÜNRÄUMEN UND SCHÜTZEN DADURCH DIE ANGRENZENDEN NUTZUNGEN. GROSSE BAUTEN BIETEN GEBÄUDETECHNISCHE MEHRWERTE.

FESTLEGUNGEN

DICHTE

- Für eine zweckmässige Flächennutzung ist eine Minstdichte von 25 B / ha vorzusehen.

GESTALTUNG, ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU

- Auf grossflächige und offene Lager-, Abstell- oder Produktionsflächen wird aufgrund der negativen Auswirkungen auf die weiteren Anspruchsgruppen (Siedlungsgebiete, andere Arbeitsnutzungen, Bevölkerung) verzichtet. Die Nutzungsplanung wird hierzu überprüft und bei Bedarf angepasst werden.
- Im Zuge von grossen Neubauten oder Anpassungen ist die Zusammenlegung von bestehenden Nutzungen mit der Erweiterung/dem Ersatz zu prüfen («Flurbereinigung»).
- Grosse Bauvolumen werden gemäss Kap. «Freiraumgestaltung» und «Energie» optimiert und bieten gebäudetechnische Mehrwerte (z. B. Solaranlage, Fassadenbegrünung).

VERKEHRSERSCHLIESSUNG

- Das Anlieferungssystem ist ab den Verkehrsknoten bzw. den Ziel- und Quellgebieten in der Gemeinde Hinwil bis zum Betriebsstandort aufzuzeigen und hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf den Verkehr, die Siedlung und die Bevölkerung zu optimieren (z. B. Stauzonen innerhalb der Anlage, Transportrouten oder Dämpfung Verkehrsspitzen durch Verlagerung von nicht dringenden Fahrten auf andere Tageszeiten).
- Die bahnseitige Erschliessung für den Güterverkehr wird hinsichtlich einer direkten Zugänglichkeit aus Richtung Wetzikon überprüft.

3.5.4 Mischnutzungen (Gewerblich und Wohnen)

In der bestehenden Situation fehlt ein Übergang bzw. Puffer zwischen dem Arbeitsgebiet sowie den vornehmlichen Wohngebieten des Ortsteils Hinwil. Verstärkt durch die trennende Wirkung der Zürich-/Winterthurstrasse entsteht ein Graben innerhalb des Siedlungsgebiets. Mit der Nähe zum Bahnhof sowie der direkten Strassenerschliessung ohne Auswirkungen auf die weiteren Siedlungsgebiete besteht das Potenzial, über eine Mischnutzung die Verbindung der Arbeits- und Wohngebiete zu erreichen.

Mischnutzungen zeichnen sich durch die Kombination von Wohnnutzung und mässig störenden gewerblichen Nutzungen aus. Im Gebiet Hinwil West bestehen derzeit keine Mischnutzungen. Das Arbeitsplatzgebiet ist bis auf wenige Ausnahmen nahezu einwohnerfrei und ausschliesslich durch gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt.

GRUNDSATZ

UM DAS WEITLÄUFIGE ARBEITSPLATZGEBIET STÄDTEBAULICH ZU GLIEDERN UND EINEN FLIESSENDEN ÜBERGANG ZU DEN ANGRENZENDEN WOHNGBIETEN ZU SCHAFFEN, SOLL AM ÖSTLICHEN RAND DES ARBEITSPLATZGEBIETS ENTLANG DER WINTERTHURERSTRASSE EIN WECHSEL VON DER REINEN ARBEITSNUTZUNG IN MISCHZONEN VORGENOMMEN WERDEN.

- MINDESTNUTZERDICHTEN VON 100 E+B / HA
- GEBÜNDELTE UNTERIRDISCHE PARKIERUNGSANLAGEN
- EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG MIT KOMPAKTER GEBÄUDEGRUNDFLÄCHE UND AUSNÜTZUNG DER ZULÄSSIGEN HÖHEN ODER MEHRHÖHEN
- ANSPRECHENDE UND WERTIGE ARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG

FESTLEGUNGEN

DICHTE

- Für eine zweckmässige Flächennutzung und Schaffung eines (Unter-)Zentrums ist eine Mindestdichte von 100 E+B / ha vorzusehen.

GESTALTUNG, ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU

- Über Mehrhöhen wird das Zentrum baulich ausgebildet und erkennbar.
- Gewerbliche Nutzungen sind strassennah anzuordnen, während Wohnnutzungen tendenziell in der Höhe oder rückwärtig untergebracht werden.
- Öffentliche Plätze und Freiräume werden grosszügig gestaltet und stützen die Zentrumsfunktion. Durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen werden diese belebt und aktiviert.

VERKEHRSERSCHLIESSUNG

- Das Zentrumsgebiet ist für den Fuss- und Veloverkehr besonders gut durchwegt und ermöglicht direkte, sichere und angenehme Verbindungen in die angrenzenden Quartiere und insbesondere zu den Bahnhöfen oder den Naherholungsgebieten.

3.6 Städtebau

Ausgangslage Das Arbeitsplatzgebiet bildet das westliche Eingangstor der Gemeinde und prägt entlang der Hauptverkehrsachsen massgeblich den Eindruck von Hinwil. Aufgrund dieser exponierten Lage kommt dem Gebiet eine besondere städtebauliche und visuelle Bedeutung zu. Die bestehende städtebauliche Situation kann diese Aufgabe jedoch nur ungenügend leisten. Mit dem tiefen Ausbaugrad und rund 11 ha an unbebauten Bauzonen kann noch eine deutliche Verbesserung erreicht werden.

ANSATZ MASTERPLAN

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG ORIENTIERT SICH STARK AN DER GRUNDLEGEN-
DEN NUTZUNG, DER DARAUS RESULTIERENDEN NUTZUNGSDICHTE, DEN PLÄTZEN UND
FREIRÄUMEN IM GEBIET SOWIE DEN GEBIETEN MIT GUTER ERSCHLIESSUNG. ZIEL IST
ES, DIE PASSENDE STRUKTURIERUNG DES GROSSEN GEBIETS ZU FINDEN, WELCHES
EINE NATÜRLICHE ORIENTIERUNG ERMÖGLICHT UND DIE AUFENTHALTSQUALITÄT
STÜTZT. DURCH EINE GUTE EINORDNUNG IN DAS LANDSCHAFTS- UND SIEDLUNGS-
GEBIET WIRD DIE WUCHT DES ARBEITSPLATZGEBIETS GEBROCHEN. ZU WICHTIGEN PLÄT-
ZEN UND STRASSEN WIRD DER RAUM GUT UND ATTRAKTIV BESETZT.

STÄDTEBAULICHE MASSNAHMEN IM PERIMETER

- WICHTIGE RAUMKANTEN
- HOCHPUNKT / HOHES GEBÄUDE
- STÄDTEBAULICH PRÄGENDE BAUVOLUMEN
- MEHR- ODER MINDERHÖHE
- PLÄTZE
- PUBLIKUMSORIENTIERTE ERDGESCHOSSNUTZUNGEN



Abb. 10: Ausschnitt Städtebau

3.6.1 Wichtige Raumkanten

Der Raum wird bisher nicht genügend durch die Bebauung gefasst. Dadurch geht die Wirkung von wichtigen städtebaulichen Situationen verloren. Wichtige Raumkanten befinden sich an den Übergängen zwischen dem Arbeitsplatzgebiet und der Umgebung. So sind die Eingänge ins Gebiet z. B. bei der Kreuzung Zürich- und Industriestrasse oder über den Fuss- und Veloweg vom Bahnhof her nicht als solche erkennbar. Über die geeignete Setzung wird das Arbeitsplatzgebiet klarer wahrgenommen, öffentliche Aufenthaltsbereiche oder Plätze werden einfacher gelesen und genutzt.

GRUNDSATZ

ÜBER WICHTIGE RAUMKANTEN WIRD DAS ERSCHEINUNGSBILD DES ARBEITSPLATZGEBIETS AKTIV GESTEUERT UND ERLEBBAR GEMACHT. DIE WICHTIGEN RAUMKANTEN SIND DEUTLICH WAHRNEHMBAR UND BEEINFLUSSEN ÜBER EINE ATTRAKTIVE GESTALTUNG DIE WAHRNEHMUNG DES GEBIETS POSITIV.

FESTLEGUNGEN

- Zur Sicherung der wesentlichen Raumkanten werden Baulinien in der Nutzungsplanung geprüft. Bestehende Baulinien an der Zürichstrasse werden auf deren Zweckmässigkeit geprüft.
- Damit die Raumkanten städtebaulich, architektonisch und landschaftsarchitektonisch Mehrwerte für das Gebiet bringen, werden Anreizsysteme über Sonderbauvorschriften oder über Gestaltungsplanpflichten geprüft.

3.6.2 Hochpunkt / hohes Gebäude

Im Arbeitsplatzgebiet bestehen bereits Hochpunkte, welche deutlich über die Gemeindegrenze hinaus sichtbar sind und die Erscheinung prägen (z. B. Hochkamin KEZO). Die KEZO wird auch mit dem Neubau mit einer Gesamthöhe von ca. 55 m weiterhin deutlich sichtbar sein. In der neuen Zentrumszone Fadwis beim Bahnhof Hinwil können zudem Hochhäuser bis 40 m entstehen. Zur Strukturierung des Siedlungsgebiets von der KEZO bis zum Bahnhof sind weitere Hochpunkte / hohe Gebäude (keine Hochhäuser) denkbar. Insbesondere an der Kreuzung Zürich-/Winterthurerstrasse können neue Hochpunkte den Wandel von der reinen industriellen Nutzung zur Mischnutzung unterstützen und einen neuen Orientierungspunkt setzen. Als Gegenstück zur KEZO ist ein weiterer Hochpunkt gegenüber der KEZO denkbar.

GRUNDSATZ

ZUSÄTZLICHE HOCHPUNKTE AN DEN WICHTIGEN KREUZUNGEN STÄRKEN DIE LESART DES GEBIETS UND UNTERSTÜTZTEN DIE STRUKTURIERUNG UND INNERE ORIENTIERUNG DES GEBIETS.

FESTLEGUNGEN

- An neue Hochpunkte werden hohe Anforderungen gestellt bezüglich der städtebaulichen Gestaltung und Setzung inkl. der geschaffenen Freiräumen und des architektonischen Erscheinungsbilds.

3.6.3 Städtebaulich prägendes Bauvolumen

Für eine passende Wirkung der Raumkanten sind prägende städtebauliche Bauvolumen wichtig. Durch die Ausnützung der zur Verfügung stehenden Baumasse wird der Raum selbstbewusst besetzt und ein positiver und wertiger Eindruck des Arbeitsplatzgebiets vermittelt. Die Wirkung kann dabei je nach Situation durch die Ausnützung der zur Verfügung stehenden Gesamthöhe oder über die Gebäudelänge erreicht werden.

GRUNDSATZ *PRÄGENDE BAUVOLUMEN WERDEN AN DEN WICHTIGEN RAUMKANTEN MIT AUSRICHTUNG ZU DEN ÖFFENTLICHEN BEREICHEN GESTALTET UND GESETZT. DIESE BAUVOLUMEN WERDEN DURCH ÖFFENTLICHE PLÄTZE ODER AUFENTHALTSBEREICHE BEGLEITET.*

FESTLEGUNGEN

- *Mindestanforderungen hinsichtlich der Baumasse, Gesamthöhe oder Gebäudelänge werden an den benannten Bereichen geprüft. Wo bei städtebaulich prägenden Bauvolumen im Masterplan keine öffentlichen Plätze oder Aufenthaltsbereiche bezeichnet sind, hat das konkrete Projekt diese Freiräume aufzuzeigen.*

3.6.4 Mehr- oder Minderhöhe

Grundsätzlich lässt die geltende Nutzungsplanung bereits eher hohe Gesamthöhen zu. Eine generelle Erhöhung dieser Vorschriften erscheint deshalb nicht zielführend. Die heutige Ausgangslage täuscht dahingehend, da die Gesamthöhen nur sehr selten voll ausgenutzt wurden - folglich deutlich mehr möglich ist, als man sich gewöhnt ist.

Das Arbeitsplatzgebiet grenzt direkt an ein bedeutendes Schutzobjekt der «Drumlinlandschaft» sowie nördlich an das Landwirtschaftsgebiet. Hinsichtlich der landschaftlichen Einpassung sind die bestehenden Vorgaben der Gesamthöhen zu hinterfragen. Es soll verhindert werden, dass an den Übergangsbereichen zu deutliche Höhengsprünge entstehen, welche die landschaftlichen Elemente bedrängen oder zu deutlich wahrgenommen werden.

Im Bereich von neuen Plätzen oder städtebaulich wichtigen Situationen innerhalb des Gebiets können Mehrhöhen wiederum die Nutzungen wie die Bahnhofstestelle oder Plätze stärken.

GRUNDSATZ *DAS ARBEITSPLATZGEBIET WIRD HINSICHTLICH DER MÖGLICHEN GESAMTHÖHEN DAHINGEHEND ENTWICKELT, DASS ES SICH OPTIMAL IN DIE SENSIBLE LANDSCHAFT EINORDNET UND WICHTIGE STÄDTEBAULICHE SITUATIONEN ÜBER MEHRHÖHEN UNTERSTÜTZT.*

FESTLEGUNGEN

- *Die Sicherung von Mehr- oder Minderhöhen wird in der Nutzungsplanung geprüft.*

3.6.5 Plätze

Anhand der Grösse von Hinwil West werden zusätzliche öffentliche Plätze notwendig, welche in engem Zusammenhang mit wichtigen Raumkanten, Hochpunkten, städtebauliche prägenden Bauvolumen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen stehen. Im Bereich der Bahnhofstestelle Wässerli sowie dem Auftakt ins Gebiet vom Bahnhof Hinwil herkommend sind zwei öffentliche Plätze vorgesehen, welche das Gebiet strukturieren und in einem Umfeld von (künftig) hoher Nutzungsdichte liegen. Weitere kleine, öffentliche Plätze sind unabhängig der beiden bezeichneten Plätze denkbar.

GRUNDSATZ

ÖFFENTLICHE PLÄTZE KÜNDEN DEN BESCHÄFTIGTEN UND BESUCHENDEN DAS ARBEITSPLATZGEBIET HINWIL WEST AN. DIE PLÄTZE WERDEN DABEI DURCH DIE ANGRENZENDEN BAUTEN UND NUTZUNGEN GEFASST.

FESTLEGUNGEN

- *Wichtige Plätze werden in der Nutzungsplanung gesichert. Weitere kleine Plätze können über Anreizsysteme gefördert werden.*

3.6.6 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

Das Arbeitsplatzgebiet ist vor allem während den Arbeitszeiten (7 - 17 Uhr) und im Bereich des Hinwil Centers und den weiteren Einkaufsmöglichkeiten vor allem am Wochenende stark belebt durch die hohe Anzahl an Beschäftigten als auch durch Besuchende der Geschäfte oder Dienstleister. Die entsprechenden publikumsorientierte Nutzungen wie Restaurants, Take-Away, Detailhändler etc. sind im Bestand jedoch ungleich verteilt und decken das Bedürfnis nur begrenzt ab. Mit der weiteren Nutzung der Potenziale und folglich einer Verdichtung werden weitere Angebote benötigt, sodass der Arbeitsalltag vollständig vor Ort erfolgen kann.

GRUNDSATZ

AN DEN WICHTIGEN BEWEGUNGSACHSEN IM GEBIET SIND PUBLIKUMSORIENTIERTE NUTZUNGEN IM ERDGESCHOSS ANZUBIETEN. BESONDERS AN WICHTIGEN ÖFFENTLICHEN PLÄTZEN STÜTZT DIE ERDGESCHOSSNUTZUNG DAS NAHE UMFELD.

FESTLEGUNGEN

- *An den relevanten Lagen werden Vorgaben zur lichten Höhe des Erdgeschosses oder Nutzungsvorgaben des Erdgeschosses in der Nutzungsplanung geprüft.*

3.7 Freiraumgestaltung

Das Arbeitsplatzgebiet weist mit 75 % einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf. Nach einem vollständigen Ausbau der Bauzonenreserven wären sogar nur noch 12 % des Gebiets unversiegelt. Diese beinahe Vollversiegelung bringt verschiedene Nachteile mit sich, welche künftig verbessert werden sollen. Es bestehen wenig Grünräume oder Rückzugsorte innerhalb des Gebiets. Mit den Bachläufen (Wildbach und Brunnenbach) besteht grundsätzlich ein Gestaltungspotenzial für Aufenthalts-, Erholungs- und Naturräume. Mit einer Gestaltung der Siedlungsränder inkl. Begrünung kann das Gebiet besser in die umgebende Landschaft eingebettet und zugleich der Siedlungsraum klar begrenzt werden. Mit der angestrebten Mischnutzung im Bereich der Zürich-/Winterthurstrasse werden in diesem Zusammenhang entsprechende Freiräume wichtig.

ANSATZ MASTERPLAN

ÜBER DIE FREIRAUMGESTALTUNG WIRD DAS GEBIET BESSER IN DIE UMGEBENDE LANDSCHAFT EINGEBETTET, DIE AUFENTHALTSQUALITÄT GESTEIGERT UND EINE EINLADENDERE GESTALTUNG ERREICHT.

MASSNAHMEN DER FREIRAUMGESTALTUNG

- ÖFFENTLICHE AUFENTHALTSBEREICHE UND PARKÄHNLICHE GESTALTUNG
- QUARTIERINTERNE RÜCKZUGSORTE
- BAUMREIHE
- NATUR- UND GEWÄSSERRÄUME
- GESTALTUNG SIEDLUNGSRAND
- SIEDLUNGSÖKOLOGIE UND WASSERMANAGEMENT



Abb. 11: Ausschnitt Freiraumgestaltungen

3.7.1 Öffentliche Aufenthaltsbereiche und parkähnliche Gestaltung

Wo künftig hohe Arbeitsplatzdichten und Besucherströme in der Nähe des Bahnhofs oder von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind, braucht es öffentliche Aufenthaltsbereiche. Diese dienen als Treffpunkt, zum Aufenthalt oder können auch direkt im Zusammenhang mit den angrenzenden Nutzungen und Betrieben verknüpft werden. Die Gestaltung dieser Freiräume unterscheidet sich je nach Lage. So können auch kleine Parks Teil der Gestaltung sein. Sie heben besonders wichtige ortsbauliche Situationen hervor. Im Bereich der Grundwasserschutzzone an der Kreuzung Zürich-/Winterthurstrasse ist die bauliche Nutzung ohnehin eingeschränkt, weshalb sich ein grösserer Park an dieser Stelle anbietet. Im Bereich entlang der Strasse soll dieser auch öffentlich zugänglich sein.

Damit sich das Arbeitsplatzgebiet und das restliche Siedlungsgebiet künftig selbstverständlich miteinander verbinden, ist die Trennwirkung der Winterthurerstrasse zu verringern. Zwischen der Kreuzung Zürich-/Winterthurerstrasse und der Bahnüberführung bietet sich eine Überdeckung des Strassenabschnitts an. Dadurch wird die Wahrnehmung der Strasse gedämpft und gleichzeitig kann eine öffentlicher Aufenthaltsbereich mit parkähnlicher Gestaltung geschaffen werden. Eine solche Massnahme wird jedoch erst mit der Lückenschliessung der Oberlandautobahn und der Abklassierung der bisherigen Nationalstrasse möglich sein.

GRUNDSATZ

ÜBER DAS NETZ AN ÖFFENTLICHEN AUFENTHALTSBEREICHEN WIRD DIE WAHRNEHMUNG UND AUFENTHALTSQUALITÄT VON HINWIL WEST DEUTLICH GESTEIGERT. KLEINE UND GRÖSSERE PARKS BETONEN DIE BEDEUTUNG DER WICHTIGEN ORTSBAULICHEN SITUATIONEN. IM VERBUND MIT DEN NATUR- UND GEWÄSSERRÄUMEN ENTSTEHT EIN VIELFÄLTIGES NETZ, AUF WELCHEM MAN SICH ANGENEHM DURCHS GEBIET UND DARÜBER HINAUS BEWEGEN KANN. MIT DER ÜBERDECKUNG DER WINTERTHURERSTRASSE KANN EIN VERBINDENDER RAUM FÜR DAS GESAMTE SIEDLUNGSGEFÜGE GESCHAFFEN WERDEN.

FESTLEGUNGEN

- Die Sicherung des Raumbedarfs erfolgt über die Nutzungsplanung oder Sondernutzungsplanungen. Wo grosse Freiflächen geplant sind, werden Ausgleichsmöglichkeiten vorgesehen, damit die zulässige Baumasse nicht übermässig reduziert wird oder zulasten einzelner Eigentümer erfolgt.
- Im Bereich der Grundwasserschutzzone Hinterbüel wird eine Parknutzung (ausserhalb des Fassungsbereichs S1) angestrebt, welche im Bereich der Kreuzung öffentlich nutzbar ist. Die weiteren Bereiche des Parks im Areal können auch der privaten Nutzung vorbehalten sein.
- Das Projekt der Überdeckung ist frühzeitig anzugehen und mit den flankierenden Massnahmen der Lückenschliessung Oberlandautobahn zu verknüpfen.

3.7.2 Quartierinterne Rückzugsorte

Neben den öffentlichen Aufenthaltsbereichen und Plätzen sind auch halböffentliche Räume innerhalb der Teilgebiete wichtig. Die Lage und Grösse dieser Räume hängen indes stark von den konkreten Bauprojekten ab. Wichtig erscheint, dass innerhalb der Teilgebiete zusätzlich nutzbare Freiräume entstehen.

GRUNDSATZ

QUARTIERINTERNE RÜCKZUGSORTE BIETEN KURZE WEGE ZWISCHEN ARBEITSORT UND NAHERHOLUNG/AUFENTHALTSBEREICH.

FESTLEGUNGEN

- *Es wird geprüft, wie die Zusammenlegung der notwendigen Flächenanteile je Grundstück zu zusammenhängenden, grösseren Räumen gefördert werden kann.*
- *Bei Gestaltungsplänen oder Sonderbauvorschriften wird ein besonderes Augenmerk auf die quartierinternen Rückzugsorte gelegt.*

3.7.3 Baumreihe

Mit der zunehmenden baulichen Verdichtung des Gebiets durch die Nutzung bestehender Potenziale ist davon auszugehen, dass die Grünfläche oder -masse weiter unter Druck kommt. Angesichts der bereits hohen Wärmebelastung ist es zu verhindern, dass die Versiegelung weiter ansteigt und die Hitzeproblematik weiter zunimmt. Bäume sind effiziente und wertvolle Hilfsmittel für eine Absenkung der lokalen Temperatur, der Speicherung von Wasser und der Reinigung der Luft. In der künftigen Gestaltung von Hinwil West sollen deshalb Bäume eine deutlich grössere Rolle einnehmen.

GRUNDSATZ

DIE GRÜNMASSE IN HINWIL WEST SOLL DEUTLICH GESTEIGERT WERDEN. ÜBER BAUMREIHEN WIRD ZUDEM DIE ORTSBAULICHE WIRKUNG Z. B. ENTLANG DER WÄSSERISTRASSE HERVORGEHOBEN. ZUSÄTZLICHE BÄUME TRAGEN ZU EINEM ANGENEHMEN LOKALKLIMA BEI.

FESTLEGUNGEN

- *Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Strassenraums der Wässeristrasse soll eine Baumreihe geschaffen werden. Diese zeigt die Verbindung durch Hinwil West zum Bahnhof und ins Zentrum auf und sorgt für eine angenehme Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr.*
- *Der grosse Strassenraum der Zürichstrasse soll zwischen den grossen Kreuzungen südseitig mit einer Baumreihe sowie weiteren ökologisch wertvollen Strukturen ergänzt werden. Der mögliche Gestaltungsspielraum innerhalb der Baulinie wird geprüft.*
- *Im Zusammenhang mit den Themen der Siedlungsökologie wird geprüft, wie geeignete Massnahmen Privater gefördert werden können. Die Gemeinde ist bestrebt zusätzliche Bäume zu pflanzen.*

3.7.4 Natur- und Gewässerraum

Um die übermässige Versiegelung zu vermindern, sind Natur- und Gewässerräume von hoher Bedeutung. Da den Gewässerräumen ohnehin bereits ein Schutz zukommt, in welchen nur begrenzt bauliche Nutzungen zulässig sind, bietet es sich an, diese Strukturen qualitativ für Naherholung oder als reiner Naturraum zu ergänzen und in Wert zu setzen.

GRUNDSATZ

IM ARBEITSGEBIET TRAGEN ZUSAMMENHÄNGENDE UND QUALITATIVE NATUR- UND GEWÄSSERRÄUME ZU EINER ANGENEHMEN AUFENTHALTSQUALITÄT BEI.

FESTLEGUNGEN

- *Gestützt auf die Bachläufe wird ein Netz an Natur- und Gewässerräumen etabliert. Über Revitalisierungen wird der Natur mehr Platz eingeräumt und zusätzliche Naherholungsnutzungen im oder angrenzenden zum Gewässerraum geschaffen.*
- *Zusätzliche Naturräume können erstellt werden, um ein Netz an Trittsteine für Fauna und Flora innerhalb von Hinwil West zu ermöglichen.*

3.7.5 Gestaltung Siedlungsrand

Zwischen möglichen Bauten mit einer Gesamthöhe von 28,5 m (bei Schrägdächern) und der angrenzenden Landwirtschafts- bzw. Drumlinlandschaft kann ein harter Übergang entstehen. Entsprechend kommt dem Siedlungsrand eine zentrale Rolle in der räumlichen Einordnung zu. Durch eine aktive Gestaltung dieses Siedlungsrand kann der Übergang ökologisch wertvoll und gestalterisch zurückhaltend erfolgen. Dieses Ziel der räumlich besseren Einordnung bzw. Verträglichkeit wird z. T. auch mit möglichen Minderhöhen (vgl. Kap. 3.6.4) verfolgt.

GRUNDSATZ

IM DIREKTEN ÜBERGANG DES SIEDLUNGSRAUMS ZUR OFFENEN LANDSCHAFT WIRD EIN ÖKOLOGISCH WERTVOLLER, NATURBELASSENER BEREICH GESCHAFFEN. LANGFRISTIG KANN ÜBER BÄUME, HECKEN UND ANDERE STRUKTUREN DIE WAHRNEHMBARKEIT DES SIEDLUNGSRAUMS GEDÄMPFT WERDEN.

FESTLEGUNGEN

- *In der Nutzungsplanung werden Vorschriften zur Umsetzung eines Siedlungsrandes geprüft (Zone, Baulinien etc.). Bei Bedarf kann die Gemeinde entsprechende Flächen übernehmen und unterhalten.*

3.7.6 Siedlungsökologie und Wassermanagement

Das Arbeitsplatzgebiet weist eine hohe Hitzebelastung, einen sehr hohen Versiegelungsgrad und geringen Anteil an Bäumen auf. Der Versiegelungsgrad bringt auch hinsichtlich des Wassermanagements (Kanalisation gegenüber Versickerung) grosse Nachteile mit sich. Die Begrünung der öffentlichen Umgebungsbereiche ist dabei nur ein Teil der Massnahmen. Die Gebäude des Arbeitsplatzgebiets sowie die privaten Grundstücke können ebenso Leistungen für die Ökologie, Biodiversität und die verzögerte, natürliche Versickerung leisten.

GRUNDSATZ

EINE ÖKOLOGISCHE GESTALTUNG UND BIODIVERSE STRUKTUREN WERDEN INNERHALB DER SIEDLUNG ANGESTREBT. DIE GEBÄUDE UND DIE NAHEN UMGEBUNGSBEREICHE WERDEN DAHINGEHEND GESTALTET UND GEPFLEGT.

FESTLEGUNGEN

- Die Nutzungsplanung wird auf eine geringe Versiegelung, der Schaffung natürlicher Versickerungsflächen sowie der Dach- und Fassadenbegrünung überprüft.
- Die Gemeinde verfolgt auf eigenen Flächen eine vorbildliche, ökologische Gestaltung. Sie prüft, wie Private zu ökologischen und biodiversen Flächen engagiert werden können.

3.8 Verkehrssystem

Durch die hohe Beschäftigtendichte im Arbeitsplatzgebiet ergibt sich eine entsprechend hohe Verkehrslast. Die Verkehrsbewegungen erfolgen in der Gemeinde überwiegend mit dem MIV (Anteil von 90 % im Jahr 2019). Mit ein Grund für den tiefen Anteil des öffentlichen Verkehrs ist die ungenügende Erschliessungskategorie D in Hinwil West. Die Verkehrslast ins Gebiet wird zudem durch bestehende verkehrsentensive Einrichtungen wie z. B. dem Hinwil-Center verstärkt. Zusätzlich verläuft mit der Zürichstrasse eine Hochleistungsstrasse durch das Gebiet, welche eigene Verkehrslasten, unabhängig des Arbeitsplatzgebiets, mit sich bringen. Diese Verkehrslasten führen bereits Stand 2026 zu Überlastungen des Systems und deutlichen Rückstaus. Dabei ist Hinwil West erst zu ca. einem Drittel ausgebaut.

Die Bewältigung der Verkehrslasten, bei einer Wahrung oder sogar Steigerung der Siedlungsqualität, stellt eine grosse Herausforderung dar. Unter anderem angesichts der verkehrlichen Herausforderung wird eine generelle Verdichtung über die bestehenden Vorschriften hinaus nicht verfolgt. Es gilt, die Belastungen des Bestands und der Nutzungsreserven verträglich zu bewältigen.

Ansatz Masterplan

DAS VERKEHRSSYSTEM IST GRUNDSÄTZLICH ZU ÜBERPRÜFEN UND UMFASSEND ÜBER ALLE VERKEHRSTRÄGER ZU BETRACHTEN, DIES UMFASST EBENSO DIE ANGEBOTS- WIE AUCH DIE NACHFRAGESEITE. DURCH DIE DEUTLICHE STÄRKUNG VON ALTERNATIVEN ZUM MIV VERSCHIEBT SICH DER MODAL-SPLIT WEG VOM MIV. DIE VERKEHRSFÜHRUNG IM GEBIET IST EFFIZIENT, KLAR UND BELASTBAR. DIE GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS BERÜCKSICHTIGT DABEI ALLE ANSPRUCHSGRUPPEN UND VERKEHRSTRÄGER.

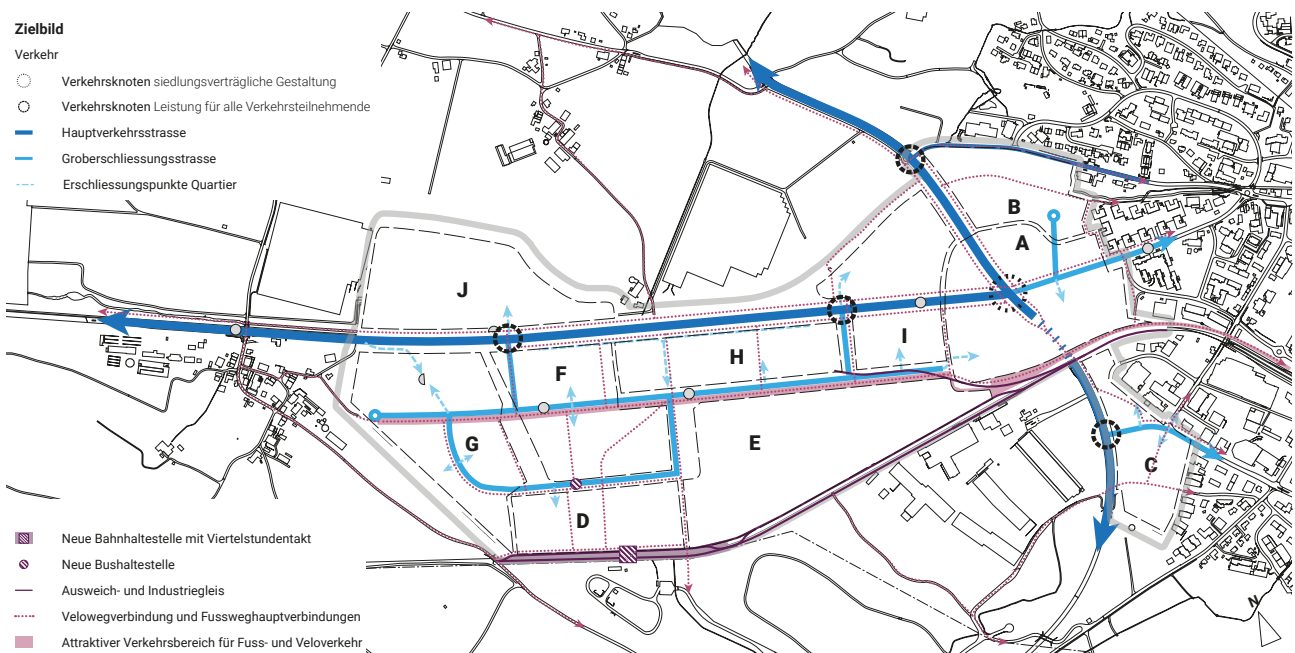


Abb. 12: Verkehrssystem

3.8.1 Öffentlicher Verkehr

Um eine spürbare Entlastung der Strasseninfrastruktur zu erreichen, muss der öffentliche Verkehr gezielt gestärkt werden. Derzeit wird der Bahnhof Hinwil im Halbstundentakt durch die S-Bahn bedient. Zudem verkehrt die Buslinie 869 im Halbstundentakt zwischen Wetzikon und Hinwil Bahnhof, über das Arbeitsplatzgebiet.

Diese bestehenden Angebote reichen allerdings nicht aus, um eine wirksame Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu erreichen, insbesondere in einem Gebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte und entsprechendem Pendleraufkommen. Die Gemeinde Hinwil weist im Jahr 2024, bei einem Ausbaugrad von nur 50 %, bereits rund 20'000 E+B auf. Aufgrund des vorhandenen Potenzials ist sie daher auf eine deutliche Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte angewiesen. Ansonsten kann der Modalsplit nicht massgeblich zugunsten des ÖV verschoben werden und die Verkehrslast erfolgt weiter über den MIV mit entsprechenden Auswirkungen und Überlastungen des Systems.

Die Bahninfrastruktur wird neben dem Personenverkehr auch für den Güterverkehr genutzt. Ins Gebiet bestehen Anschlussgleise, welche gemäss regionalem Richtplan erhalten bleiben sollen. Der Güterverkehr wird mit dem GP Schürli künftig zunehmen und das Angebot des Personenverkehrs konkurrenzieren.

GRUNDSATZ

ZUR BEWÄLTIGUNG DES VERKEHRS-AUFKOMMEN NIMMT DER ÖV EINE SCHLÜSSELROLLE EIN. ÜBER EINE BREITE HALTESTELLENABDECKUNG IN HINWIL WEST MIT HOHER BEDIENFREQUENZ WÄHLEN DIE BESCHÄFTIGTEN VERMEHRT DEN ÖV. DER NACHHALTIGE WARENTRANSPORT ÜBER DIE SCHIENE IST WEITERHIN EIN WICHTIGER STANDORTVORTEIL, WELCHER ZUSAMMEN MIT DEM PERSONENVERKEHR OPTIMIERT WIRD.

FESTLEGUNGEN

BAHN

- Die neue Bahnhofstabelle ist ein Kernelement des Masterplans und der bedeutende Hebel für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens im Arbeitsplatzgebiet. Die Bahnhofstabelle sichert die direkte Erschliessung mit hoher Kapazität und Viertelstundentakt. Direkte Anschlüsse der Bahnlinien nach Wetzikon und Zürich schaffen eine attraktive Pendlerverbindung.
- Der Ausbau der einspurigen Gleisinfrastruktur auf zwei Gleise zwischen der Bahnhofstabelle Wässerli und dem Bahnhof Hinwil ermöglicht einen Gütertransport, welcher im Gebiet genutzt werden kann und nicht die Kapazität des Bahnhofs Hinwil einschränkt.

BUS

- Mit der neu durchgängigen Studbachstrasse können Buslinien aus Wetzikon kommend in die dritte Reihe, nahe zur Bahnhofstabelle geführt werden. Dadurch wird die Distanz zur nächsten Haltestelle reduziert und direkte Umsteigemöglichkeiten von Bahn zu Bus ermöglicht.
- Mit dem Ausbau von Hinwil West ist die Aufnahme weiterer Buslinien oder -angebote zu prüfen. Dabei sind auch die Möglichkeiten von autonomen Angeboten oder alternativen Verkehrslösungen auszuloten.

3.8.2 Verkehrssystem MIV

Hinwil ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die im Arbeitsplatzgebiet ansässige Sauber Motorsport AG sowie das TCS Fahrzentrum Betzholz im Süden der Stadt unterstreichen die Bedeutung des Autos in der Gemeinde. Entsprechend nimmt das Auto sowohl im Alltagsverkehr als auch im Ortsbild eine zentrale Rolle ein. In Hinwil West kommt dies vor allem über die riesige Anzahl an Parkplätzen zum Ausdruck, rund 15 % der Gesamtfläche werden ausschliesslich für die Parkierung von Autos genutzt. Mit diesem grossen Angebot ist der hohe MIV-Anteil wenig erstaunlich. Der Boden könnte jedoch deutlich effizienter genutzt werden, als über die bestehenden Parkplätze.

Verkehrsintensive Einrichtungen im Westen des Arbeitsplatzgebiets (z. B. Einkaufszentren) verursachen zusätzliche Belastungen im Arbeitsplatzgebiet und auf der Zürichstrasse, die als Hauptverkehrsachse den grössten Teil des MIV übernimmt und entsprechend stark frequentiert ist. Allfällige Entlastungen des Durchgangsverkehrs z. B. über die Lückenschliessung Oberlandautobahn A15 sind frühestens ab 2040 zu erwarten.

Auch die Winterthurerstrasse am östlichen Rand des Gebiets wirkt gemeinsam mit der Zürichstrasse als trennendes Element zwischen dem Arbeitsplatzgebiet und dem restlichen Siedlungsgebiet. Diese Trennwirkungen erschweren die Anbindung des Gebiets und mindern die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

GRUNDSATZ

DAMIT DAS VERKEHRSSYSTEM AUCH MIT HÖHEREN VERKEHRSLASTEN FUNKTIONIERT, WERDEN MASSNAHMEN ZUR BESSEREN VERKEHRSLAUFLEISTUNG, DER SCHAFFUNG VON ZUSÄTZLICHEN STAUÄUMEN ODER AUCH FAHRTENKONTINGENTEN GEPRÜFT. DIE VERKEHRSLÄCHEN WERDEN INSGESAMT ZUGUNSTEN EINER EFFIZIENTEN NUTZUNG DES BODENS UND EINER WENIGER VERSIEGELTEN GESTALTUNG REDUZIERT.

FESTLEGUNGEN

- *Der Knoten Zürich-/Winterthurerstrasse wird unter Einbezug aller Anspruchsgruppen siedlungsverträglicher gestaltet. Es wird keine alleinige Ausrichtung auf die Anforderungen des MIV mehr vorgenommen.*
- *Die weiteren Knoten werden unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger (ÖV, MIV, Velo, Fussverkehr) leistungsstark geplant. Die Zufahrtswege zu den beiden Knoten von Hinwil West werden dahingehend optimiert, dass Rückstaus zu keiner Überlastung der zurückliegenden Gebiete führen.*
- *Für grosse Betriebe (mehr als 100 Beschäftigte) wird die Pflicht zu Verkehrskonzepten mit Ansätzen z. B. zur Förderung von Alternativen zum MIV oder der Reduktion der Pflichtparkplätze geprüft.*
- *Die Gemeinde prüft die Wirksamkeit eines Parkhauses zur effizienten Nutzung des Bodens und der Bereitstellung von Parkierungsflächen, welche nicht in den bestehenden Betrieben zur Verfügung gestellt werden können sowie zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen, welche benötigt werden.*

- Die Zufahrten ins Gebiet, auf der Zürichstrasse aus Richtung Wetzikon, werden gebündelt. Die Hauptzufahrten erfolgen über die bezeichneten Knoten.
- In einem ersten Schritt soll die Studbachstrasse verlängert und im Bereich Ufswisen zurück in die Wässeristrasse geführt werden. Je nach den Entwicklung im Teilgebiet E kann die Studbachstrasse zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls verlängert und an die Industriestrasse angeknüpft werden.
- Die Anlieferung und Haupterschliessung der einzelnen Teilgebiete erfolgt über die Wässeristrasse oder die Studbachstrasse.
- Die Vorgaben zur Parkierung werden dahingehend geprüft, dass Reduktionsmöglichkeiten des Pflichtbedarfs möglich sind und die Parkplätze, vor allem bei den arbeitsplatzintensiven Nutzungen unterirdisch angeordnet werden. Zusammenhängende Parkplätze mit mehr als 50 Parkfeldern sind mehrgeschossig zu realisieren oder im Bauvolumen unterzubringen.

3.8.3 Verkehrssystem Fuss und Velo

Das Potenzial für den Veloverkehr ist mit E-Bikes deutlich gestiegen. Dadurch werden kurze Pendlerwege (bis 5 km) für eine breite Bevölkerungsschicht attraktiv. In der Gemeinde Hinwil haben rund 2'500 Einwohnenden ihren Arbeitsort innerhalb dieser 5 km. Damit ein solches Potenzial jedoch aktiviert werden kann, ist eine lückenloses, sicheres und attraktives Velowegnetz notwendig. Zurzeit bestehen noch verschiedene Lücken oder schlechte Infrastrukturen (z. B. Kreuzung Zürich-/Winterthurerstrasse, Anbindung Winterthurerstrasse an Verbindung Wässeristrasse-Zentrum Hinwil). Dies erfordert folglich nicht nur in Hinwil West Ausbauten der Infrastruktur, sondern auch im restlichen Siedlungsraum.

Die Grössenordnung des Arbeitsplatzgebiets übersteigt grundsätzlich die fussläufige Distanz. Für die Bewältigung der letzten Meter (weg von der/hin zur Haltestelle) oder für kurze Besorgungen ist der Fussverkehr jedoch essenziell. Da der Fussverkehr sehr empfindlich auf Umwege reagiert, sind vielfältige und direkte Verbindungen notwendig. Ebenso ist es wichtig, dass die Wege angenehm sind und ein gutes Sicherheitsgefühl vermitteln.

Der Fuss- und Veloverkehr ist zudem als wichtige Ergänzung mit dem ÖV zu betrachten. Sind die Verkehrsträger gut aufeinander abgestimmt, im Sinne einer kombinierten Mobilität (direkte Wege zu den Haltestellen, gut gestaltete Haltestellen, Abstellplätze nahe zu den Haltestellen), werden diese Angebote häufiger genutzt.

GRUNDSATZ

DIE INFRASTRUKTUR FÜR DEN VELOVERKEHR ERMÖGLICHT DIREKTE UND SICHERE VERBINDUNGEN ZWISCHEN HINWIL WEST UND DEM SIEDLUNGSRAUM HINWIL SOWIE RICHTUNG WETZIKON UND KEMPTEN. IM FOKUS STEHEN VELOWEGE ANSTELLE VON VELOSTREIFEN. DER FUSSVERKEHR ERHÄLT SEINEN RAUM UND KANN EIN VIELFÄLTIGES UND DIREKTES WEGENETZ NUTZEN. DIE KOMBINIERTER MOBILITÄT MIT DEM ÖV WIRD GEFÖRDERT.

FESTLEGUNGEN

VELOVERKEHR

- *Das überkommunale Wegenetz Richtung Wetzikon/Erlösen und Kempten ist möglichst direkt und sicher zu schaffen, mit möglichst langen Teilstücken ohne Kreuzung oder fehlendem Vortritt. Die Gemeinde wirkt beim Kanton und der Gemeinde Wetzikon folglich auf die Verbesserung bzw. Schaffung dieser Strecken hin.*
- *Entlang der Wässeristrasse wird ein durchgängiger Veloweg geschaffen, welcher eine direkte, sichere und komfortable Verbindung von Bossikon, über Hinwil West ins Zentrum Hinwil zum Bahnhof schafft. Der Veloweg ist gegenüber den Ein- und Ausfahrten zur Wässeristrasse bevorzugt zu behandeln.*
- *Ab der Kreuzung Zürich-/Brunnenbachstrasse ist ein zusätzlicher Velo- und Fussweg südlich der Zürichstrasse zu realisieren, damit direkte Wege ins Gebiet möglich werden.*
- *Zwischen Hinwil West und dem weiteren Siedlungsraum Hinwil sind mehrere gut ausgebaute Verbindungen vorzusehen. Die Verbindungen sind möglichst direkt auf die Bahnhöfe Wässerli und Hinwil sowie den Kern Hinwil auszurichten.*
- *Die Velowege werden auf die Haltestellen des ÖV abgestimmt. Bei ausgewählten, geeigneten Haltestellen werden sichere und gedeckte Abstellplätze vorgesehen.*
- *Auf die Gestaltung und Anordnung von genügend Veloabstellplätzen bei den Arbeitsstätten wird geachtet. Es werden möglichst gesicherte Standorte realisiert.*
- *Die Möglichkeiten von Velomietensystemen sind auszuloten, damit Etappen zwischen Arbeitsort und z. B. Bahnhof oder Einkauf möglichst mit dem Velo zurückgelegt werden.*
- *Die Freizeitwege aus und in die Naherholungsgebiete sind mit den Alltagsverbindungen zu verknüpfen.*

FUSSVERKEHR

- *Das Fussverkehrsnetz stützt sich auf das Velowegnetz. Zusätzliche Verbindungen sind vorzusehen, damit die Wege zu möglichen Zielen (Haltestellen, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen, öffentliche Aufenthaltsbereiche etc.) kurz gehalten werden.*
- *Die zu Fuss Gehenden fühlen sich wohl in Hinwil West und machen kurze Wege gerne zu Fuss.*
- *An der Kreuzung Zürichstrasse/Winterthurerstrasse wird die Querung für die zu Fuss Gehenden verbessert, indem die notwendige Querungszeit optimiert wird.*

3.9 Weitere Themen

3.9.1 Energie

Mit dem Energiegesetz des Kantons Zürich vom 1. September 2022 wurden die Anforderungen an Neubauten (und bestehende Anlagen) erhöht. Basierend auf den drei Säulen «gute Energieeffizienz», «Dekarbonisierung der Heizung» und «Steigerung Anteil erneuerbarer Strom» soll der Energieverbrauch reduziert und auf lokale Energieträger gesetzt werden. Im Arbeitsplatzgebiet besteht ein hoher Energiebedarf, welchem im Sinne des Energiegesetzes begegnet werden soll.

GRUNDSATZ

DAS ARBEITSPLATZGEBIET NIMMT EINE VORREITERROLLE HINSICHTLICH DER ENERGIEEFFIZIENZ UND DER STEIGERUNG DES ERNEUERBAREN STROMS EIN. WÄRME- UND ENERGIEVERBÜNDE NUTZEN VORHANDENE WÄRME- UND ENERGIEPOTENZIALE OPTIMAL AUS.

FESTLEGUNGEN

- Die Gemeinde kann über die Möglichkeit eines kommunalen Energierichtplans steuernd eingreifen.
- Wärme- und Energieverbünde können durch die Gemeinde in Planung und Betrieb unterstützt werden.

3.9.2 Infrastrukturen

Damit die Entwicklung wie gewünscht nachhaltig und qualitativ erfolgen kann, sind die Rahmenbedingungen zu optimieren. Dies geht auch über das konkrete Arbeitsplatzgebiet hinaus, indem z. B. Schulen, Ver- und Entsorgung, Verwaltung oder Wohnangebote auf die vorhandenen Nutzungsreserven in Hinwil West ausgelegt werden.

GRUNDSATZ

Als Grundlage für eine positive Entwicklung des Gebiets ist die Gemeinde bestrebt, optimale Infrastrukturen bereitzustellen.



Das Arbeitsplatzgebiet inmitten der wertvollen (Drumlin-)Landschaft (Jahr 2024, Aufnahme R+K)

4. Hinwil West der Zukunft

Die Massnahmen und Ziele der einzelnen Themenbereiche haben zum Teil grosse Überlappungen miteinander und erfordern ein integrales sowie koordiniertes Vorgehen. Wie die verschiedenen Massnahmen und Ziele miteinander verknüpft sind, zeigen die folgenden Einblicke ins Hinwil West der Zukunft.

4.1 Einblicke

4.1.1 Kombinierte Mobilität



Zur Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split ist die Bahnhaltestelle Wässeri eine bedeutende Massnahmen. Dadurch werden grosse Teile des Gebiets deutlich besser durch den ÖV erschlossen. Damit das volle Potenzial des ÖV aktiviert werden kann, ist es besonders wichtig, dass die weiteren Verkehrsmittel (Bus, Velo- und Fussverkehr und Zubringer-MIV) optimal an die Haltestellen des ÖV angebunden sind. Dadurch sind schnelle und einfache Umstiege zwischen den Verkehrsmittel möglich, was es insgesamt attraktiver macht, den ÖV zu nutzen. Abstellplätze von Velos sind folglich direkt bei den Zugängen der Haltestellen angeordnet. Velo- und Fusswege führen direkt zum Bahnhof und der neuen Bushaltestellen an der Studbachstrasse. Kurzzeitparkplätze ermöglichen schnelles Abholen und Bringen an den Bahnhof.

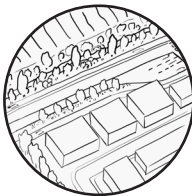
Massnahmen / Verknüpfungen

Leihangebote für Velos oder andere Verkehrsmittel

Velo- und Fusswegnetz auf Bahnhof ausrichten

Abstimmung Fahrplan öffentlicher Verkehr

4.1.2 Strassenraum Zürichstrasse



Bedingt durch den unvollendeten Ausbau der Nationalstrasse A15 sind im Bereich auf der Zürichstrasse Baulinien festgelegt, welche einen Raum von rund 45 m Breite sichern. Dieser Raum wird folglich sehr ineffizient genutzt und erzielt eine schlechte Aussenwirkung von Hinwil West. Mit einem allfälligen Wegfall der Zürichstrasse als mögliche Hochleistungsstrasse nach Lückenschliessung der A15, können weitere Flächen für die bauliche Nutzung freigegeben sowie eine andere Raumaufteilung und Gestaltung verfolgt werden.

Unabhängig von der Lückenschliessung soll der Raum durch eine Zwischenutzung besser genutzt werden. So soll südseitig zwischen den grossen Kreuzungen eine zusätzliche Fuss- und Velowegverbindung entstehen, zugunsten direkter Wege in das Arbeitsplatzgebiet. Strassenbegleitend soll über eine Begrünung und Schaffung von ökologisch wertvollen Strukturen ein anderes Erscheinungsbild erreicht werden. Nordseitig steht vor allem die Renaturierung

des Wildbachs im Vordergrund.

Massnahmen / Verknüpfungen

Bündelung Feinerschliessungsstrassen, Reduktion der direkten Zufahrten ab der Zürichstrasse

Überprüfung Spielraum Strassenbaulinien national / kantonal kurz- und mittelfristig

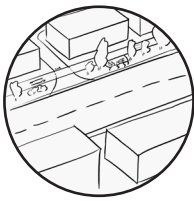
Fuss- und Veloweg zwischen den grossen Kreuzungen an der Zürichstrasse

Projekt Lückenschliessung A15 Oberlandautobahn

Strassenbegleitende Baumreihe

Renaturierung Wildbach

4.1.3 Gestaltung Wasserstrasse



Die Wasserstrasse mit rund 1 km Länge ist derzeit vor allem für den MIV ausgelegt und gestaltet. Im Hinwil West der Zukunft nimmt die Wasserstrasse eine bedeutende Rolle ein: ortsbaulich, für den Fuss- und Veloverkehr sowie die generelle Wahrnehmung. Dabei erfolgt die Gestaltung im gesamten Raum von Fassade zu Fassade. Südlich der bisherigen Strassen soll ein durchgehendes Band mit einer Baumreihe sowie einer durchgehenden komfortablen Fuss- und Veloverbindung mit verschiedenen Aufenthaltsnischen entstehen, abgetrennt von der Fahrbahn.

Diese Gestaltung über Baumreihen und Aufenthaltsbereiche macht die Gliederung und Strukturierung des Gebiets sowie die Orientierung darin deutlich. An der Verzweigung mit der Studbachstrasse und den dort strassenbegleitenden öffentlichen Aufenthaltsbereichen erfolgt zudem die Lenkung Richtung Bahnhof oder hin zur Zürichstrasse und dem Wildbach.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verfügen über gut gestaltete, grosszügige Wartebereiche. Im Zusammenhang mit der Haltestelle sind Abstellplätze für Velos realisiert. Durch eine aktive Verkehrsführung sollen grössere Rückstaus verhindert werden, damit es an den Kreuzungen der Zürichstrasse nicht zu zusätzlichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf der Wasserstrasse kommt. Die Feinerschliessung ab der Wasserstrasse erfolgt ohne Vortritt gegenüber dem Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmen / Verknüpfungen

Strassenbauprojekt Wasserstrasse in Verbindung mit dem Fuss- und Veloweg bis ins Zentrum

Freiraum- und Begrünungskonzept Wasserstrasse

Anpassung Infrastruktur öffentliche Haltestellen

Verkehrssteuerung MIV

4.1.4 Überdeckung Winterthurerstrasse



Die Winterthurerstrasse entwickelt zusammen mit der Zürichstrasse eine grosse Trennwirkung zwischen Hinwil West und dem restlichen Siedlungsgebiet. Dieser Übergangsbereich soll künftig deutlich gestärkt werden, unter anderem indem die Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs attraktiver, zahlreicher und ungezwungener gestaltet werden. Mit der Überdeckung eines Abschnitts der Winterthurerstrasse kann der zerschnittene Siedlungsraum repariert werden. Dadurch entsteht langfristig die Chance neuen verkehrsberuhigten Aufenthaltsraum zu schaffen, welcher als Platz oder für andere belebende Angebote genutzt werden kann. Dieser Raum wird gefasst durch die angedachte Zentrumszone und erschlossen durch die direkten Velo- und Fussverbindungen zwischen Zentrum Hinwil und Hinwil West. So kann eine siedlungsverträgliche Umgebung geschaffen werden, welche auch die Attraktivität der angrenzenden Bereiche deutlich steigert.

Massnahmen / Verknüpfungen

Umgestaltung Strassenraum Zürich-/Winterthurstrasse nach Lückenschluss Oberlandautobahn A15

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Agglomerationsprogramm

4.1.5 Siedlungsverträgliche Kreuzung



Die Kreuzung Zürich-/Winterthurerstrasse soll sich langfristig wandeln. Mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn und der Abklassierung der Zürichstrasse gemäss kantonalem Richtplan kann die Kreuzung (sowie der Strassenraum) siedlungsverträglich gestaltet werden. Als Zentrum der neuen Mischzone wird ein deutlich anderes Erscheinungsbild angestrebt. Diese Wirkung soll auch durch die Überdeckung der Winterthurerstrasse verstärkt werden. Im nördlichen Viertel der Kreuzung besteht eine Grundwasserschutzzone, welche eine bauliche Entwicklung ausschliesst. Als grüner Park kann dies als grosse Aufwertung für den neuen Charakter des Gebiets genutzt werden. Im Bereich der Kreuzung soll der Park öffentlich zugänglich sein, während weiter im Areal eine private, abgegrenzte Nutzung des Parks denkbar ist. Die Ausnützung der nicht baulich nutzbaren Bereiche bleibt dabei weiter bestehen.

Massnahmen / Verknüpfungen

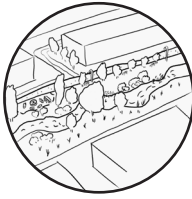
Umgestaltung Strassenraum Zürich-/Winterthurstrasse nach Lückenschluss Oberlandautobahn A15

Wertvolle Aufenthaltsbereich in Zentrumszone

Siedlungsverträgliche Kreuzung

Grundwasserschutzzone

4.1.6 Gewässererlebnis



Die Gewässerstrukturen sind ein verbindendes Freiraumelement in Hinwil West. Das Potenzial dieses Freiraums ist jedoch nicht in Wert gesetzt. Ebenso fehlt der notwendige Raum für die Gewässer, unter anderem auch für den Hochwasserschutz. Mit einer Revitalisierung der Gewässerläufe im Gebiet, begleitet durch neue Wege und Aufenthaltsbereiche entlang dieser Gewässer, können Mehrwerte für die Natur, dem Schutz vor Naturgefahren, den Freiräumen und der generellen Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Während der Brunnenbach die Verbindung zwischen Nord und Süd herstellt, führt der Wildbach künftig angenehm ins Zentrum hinein.

Massnahmen / Verknüpfungen

Revitalisierungsplanung öffentliche Fliessgewässer und Revitalisierungsplanung Seeufer

Öffentliche Aufenthaltsbereiche (z. B. Sitzgelegenheiten, Spielbereiche, Street Workout)

Fuss- und Velowegnetz

Hochwasserschutz

4.1.7 Gestaltung Siedlungsrand



Der Siedlungsrand hat sowohl eine landschaftliche als auch eine ökologische Bedeutung. Bei einer guten Gestaltung von den Siedlungsgebieten in die offene Landschaft ergibt sich ein gelungenes Landschaftsbild. Durch die Setzung von ökologischen Flächen am Siedlungsrand entsteht zudem ein wertvoller Beitrag für die Biodiversität. An den Grenzbereich des Arbeitsgebiets werden folglich erhöhte Vorgaben gestellt. Die Gestaltung des Siedlungsrand soll vorwiegend im bestehenden Rahmen erfolgen, möglichst ohne Beanspruchung von zusätzlichem Landwirtschaftsland und der Beschneidung der möglichen Ausnützung im Arbeitsgebiet.

Massnahmen / Verknüpfungen

Förderung biodiverse und ökologische Strukturen

Regelung Grenzbereich in der Nutzungsplanung

4.1.8 Gewerbepark klassisch-gewerbliche Arbeitsnutzung



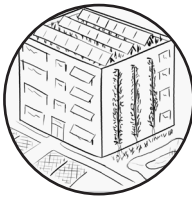
Hinwil West soll ein Arbeitsplatzgebiet für vielfältige Branchen und Unternehmensgrössen sein. Klassisch-gewerbliche Nutzungen haben ein hohes Potenzial für gemeinsam genutzte Flächen, wodurch sich der Anteil an Aussen- und Verkehrsflächen insbesondere deutlich reduzieren lässt. Durch die Planung von Gewerbeparks können kleinen Betrieben bedarfsgerechte Räume ermöglicht werden. Ebenso kann der Raum für mögliche Betriebserweiterungen in einer späteren Phase bereits eingeplant werden.

Massnahmen / Verknüpfungen

Entwicklung Gemeindebesitz Ufwiesen im Baurecht

Gestaltungsplan

4.1.9 Gebäudetechnik und -gestaltung



Ein Arbeitsgebiet bietet die Möglichkeit für vielfältige, nachhaltige Gebäudetechnik (z. B. Photovoltaikanlage auf dem Dach und an der Fassade, Heizverbunde, Abwärmenutzung, Gebäudeautomation, Lüftung mit Wärmerückgewinnung), insbesondere da meist grosse Volumen mit entsprechenden Dach- und Fassadenflächen gebaut werden. Im Bestand bestehen jedoch nur wenige Gebäude mit vorbildlicher Gebäudetechnik und -gestaltung. Neue Gebäude in Hinwil West nehmen hierbei eine Vorbildrolle ein und zeigen, wie eine energieschonende, nachhaltige und erneuerbare Gebäudenutzung möglich ist. Neben der Gebäudetechnik können die Dachflächen auch für das Regenwassermanagement wichtig sein, indem eine Dachbegrünung Regenwasserspitzen dämpft und somit die Kanalisation entlasten kann. Im Verbund mit einer Photovoltaikanlage kann die Leistung dieser zudem gesteigert werden, da die Dachbegrünung die Umgebungstemperatur abkühlt. Ebenso hilft eine Fassadenbegrünung z. B. einer einfacheren Temperaturregulierung des Gebäudes durch Verschattung und Abkühlung der Umgebungsluft.

Massnahmen / Verknüpfungen

Verbesserung Siedlungsökologie über Begrünung und Regenwassermanagement

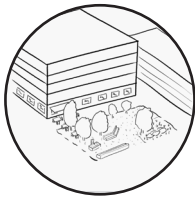
Vorgaben zur Nutzung der Dachflächen in der Nutzungsplanung

Förderung von Verbundsystemen

Kommunaler Richtplan Energie

Kantonales Energiegesetz

4.1.10 Erdgeschossnutzungen und Platz



Die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind in enger Symbiose mit den grösseren Plätzen. Durch die Platzgestaltung, hohe Fussgänger- und Velofrequenzen sowie Aussenbereiche von Restaurants, Cafés oder Take-Away-Angeboten wird eine Belebung der öffentlichen Plätze erreicht.

Massnahmen / Verknüpfungen

Bsp. Förderung publikumsorientierte EG-Nutzungen über Sonderbauvorschriften

oder Festlegung lichte Höhe EG von min. 4 m in der Nutzungsplanung

Möglichkeit anbieten zur Beanspruchung von öffentlichem Raum für die EG-Nutzungen

Vielfältige Fusswegverbindungen zu den Plätzen aus allen Richtungen

4.2 Vollständig entwickeltes Gebiet

Derzeit ist Hinwil West nur zu rund 33 % ausgebaut. Es ist anzunehmen, dass mit dem Zielhorizont des Masterplans bis 2050 der Ausbaugrad deutlich angestiegen sein wird. Mit der zunehmenden Ausnutzung der möglichen Gesamthöhe und Baumassenziffer sowie den Massnahmen des Masterplans wird sich das Gebiet deutlich wandeln. Wie dies aussehen kann, zeigt das idealisierte 3D-Zielbild. Anhand der Gebäude kann die derzeit rechtskräftige Baumasse abgelesen werden. Die einzelnen Bauvolumen sind dabei trotzdem Platzhalter und können folglich anders entwickelt werden oder weiterhin so bestehen wie aktuell.

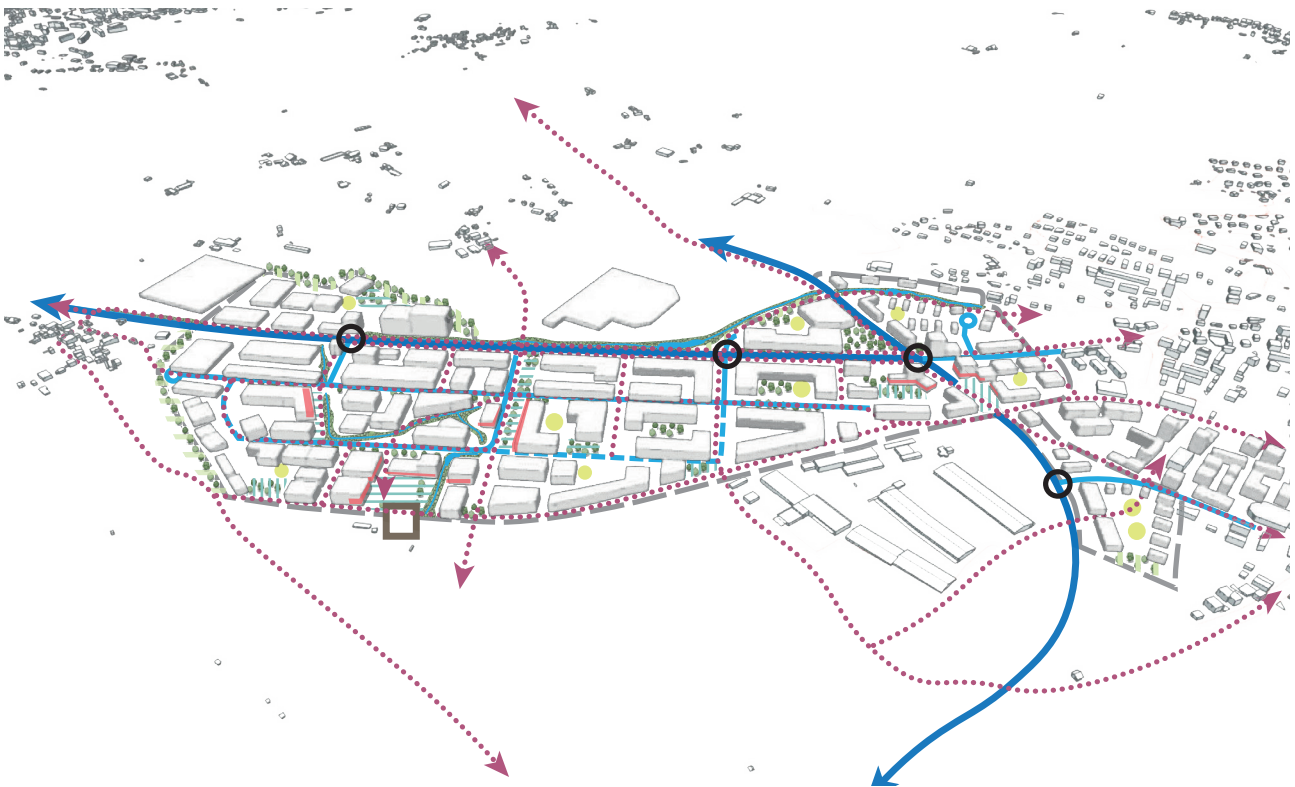


Abb. 13: 3D-Ansicht des Zielbilds



Der Zeitpunkt vor der Entwicklung (Jahr 1957, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz / LBS_H1-019846)

5. Auswirkungen

5.1 Robustheit der Planung

Für die Erreichung der Ziele des Masterplans sind einzelne Massnahmen besonders wichtig. Sie weisen den grössten Nutzen bzw. Hebel auf, zur nachhaltigen und massgebenden Veränderung des Gebiets, im Sinne des Zielbildes. Da nur ein kleiner Teil des Gebiets direkt der Gemeinde Hinwil gehört, ist sie bei der Umsetzung des Zielbildes auch auf die Akteure in Hinwil West, als auch auf übergeordnete Akteure angewiesen. Zudem bestehen übergeordnete Planungen und Gesetze, welche die Situation ebenfalls beeinflussen können. Für den Fall, dass wesentliche Ziele und Massnahmen nicht wie angedacht umgesetzt werden können, ist es wichtig, vorgängig bereits zu wissen, wie damit umgegangen werden kann.

Im Masterplan sind folgende grössere Massnahmen vorgesehen, welche einen bedeutenden Nutzen für Hinwil West entwickeln können:

- Bahnhaltestelle Wässerli für eine direkte und gute ÖV-Erschliessung eines Teils von Hinwil West.
- Viertelstundenbahntakt, welcher zu einer hochwertigeren ÖV-Erschliessung in Hinwil West als auch dem Zentrum Hinwil beiträgt.
- Bündelung der Arbeitsnutzung, insbesondere der arbeitsplatzintensiven Nutzung, im Bereich von gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten.
- Umgestaltung Wässeristrasse zu einem siedlungsverträglichen Strassenraum mit direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr auf eigenen Wegen.
- Schaffung von Plätzen und öffentlichen Aufenthaltsbereichen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und generellen Steigerung der Attraktivität des Gebiets.
- Verlängerung und Anknüpfung der Studbachstrasse an die Wässeristrasse.
- Aufbrechen der starken Versiegelung und deutliche Erhöhung der Grünmasse im gesamten Gebiet.
- Reduktion der Anzahl an Abstellplätzen und effiziente Nutzung des Bodens im Zusammenhang mit Parkplätzen durch Stappellung oder Unterbringung in Tiefgaragen.

Können einzelne dieser Massnahmen und Ziele nicht erreicht werden oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand, so sind die Auswirkungen auf die weiteren Bereiche zu überprüfen und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen. Wird zum Beispiel keine angemessene ÖV-Güte und -Abdeckung des Gebiets erreicht, sind die Vorgaben hinsichtlich der möglichen Arbeitsplatzdichten zu überdenken, um eine Überlastung des Verkehrssystems zu verhindern.

5.2 Wirkungsbereich und Präzisierung Masterplan

5.2.1 Wirkungsbereich

Die Analyse und Auswertung fokussiert auf das Arbeitsplatzgebiet, zeigt jedoch bereits die Auswirkungen auf die weiteren Bereiche der Gemeinde auf. Mit einem steigenden Verkehrsaufkommen in und um Hinwil West sind z. B. auch alle anderen Personen betroffen, welche sich im Raum Hinwil oder der Umgebung bewegen. Mit einem Anstieg der Anzahl Arbeitsplätze steigt auch der Druck auf das lokale Wohnangebot. Mit dem Zuzug von Arbeitskräften, welche vor Ort arbeiten und wohnen wollen, erhöht sich der Bedarf für Schulplätze, Naherholungsangebote, Einkaufsmöglichkeiten etc. Mit den grossen Bauzonenreserven (erst 33 % Ausbaugrad in Hinwil West, 50 % im gesamten Gemeindegebiet) besteht genügend Potenzial für weitere Neubauten, welche die Verwaltung fordern.

Mit dem Masterplan werden die bereits laufenden Prozesse geordnet und im Sinne der Gesamtgemeinde gesteuert. Wie oben aufgezeigt, passiert der Ausbau in Hinwil West auch ohne Masterplan. Die Belastungen auf die weiteren Sphären der Gemeinde sind folglich ohnehin zu erwarten. Während der Masterplan vor allem die räumliche Entwicklung regelt, gibt es andere Planungen und Instrumente, welche koordiniert auf den Masterplan (und das Leitbild der Gemeinde) durchgeführt werden können. Dies sind z. B.:

- Schulraumplanung zur Überprüfung der notwendigen Kapazitäten und Infrastrukturen, um bei Bedarf frühzeitig Anpassungen vornehmen zu können.
- Verkehrskonzept zur Steuerung des Verkehrsaufkommens, z. B. zum Schutz von einzelnen Quartieren vor Schleich- und Durchgangsverkehr.
- Grün- und Freiraumkonzept, Vorgaben zur Umgebungsgestaltung zur Vermeidung einer übermässigen Versiegelung oder Förderung der Biodiversität auch in der Siedlung.

5.2.2 Weitere Präzisierung des Masterplans

Für die räumliche Entwicklung stellt der Masterplan die 1. Phase der kommunalen Planung dar. Die verschiedenen Massnahmen können bei Bedarf in der 2. Phase des kommunalen Richtplans festgelegt werden. Dieser ist behördenverbindlich und wird durch die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt. Einträge darin müssen folglich in den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Die Festlegung, welche für jeden Grundeigentümer letztendlich die Nutzungsvorschriften und möglichen Baumasse verbindlich vorgibt, folgt in der 3. Phase der Nutzungsplanung (Bauordnung und Zonenplan). Die Phasen 2 und 3 können dabei auch parallel erfolgen.

5.3 Mengengerüst

Neben der qualitativen Entwicklung des Gebiets hat der Masterplan auch eine quantitative Dimension. Das Mengengerüst bringt dies zum Ausdruck und verknüpft die Zahlen verschiedener Themen miteinander.

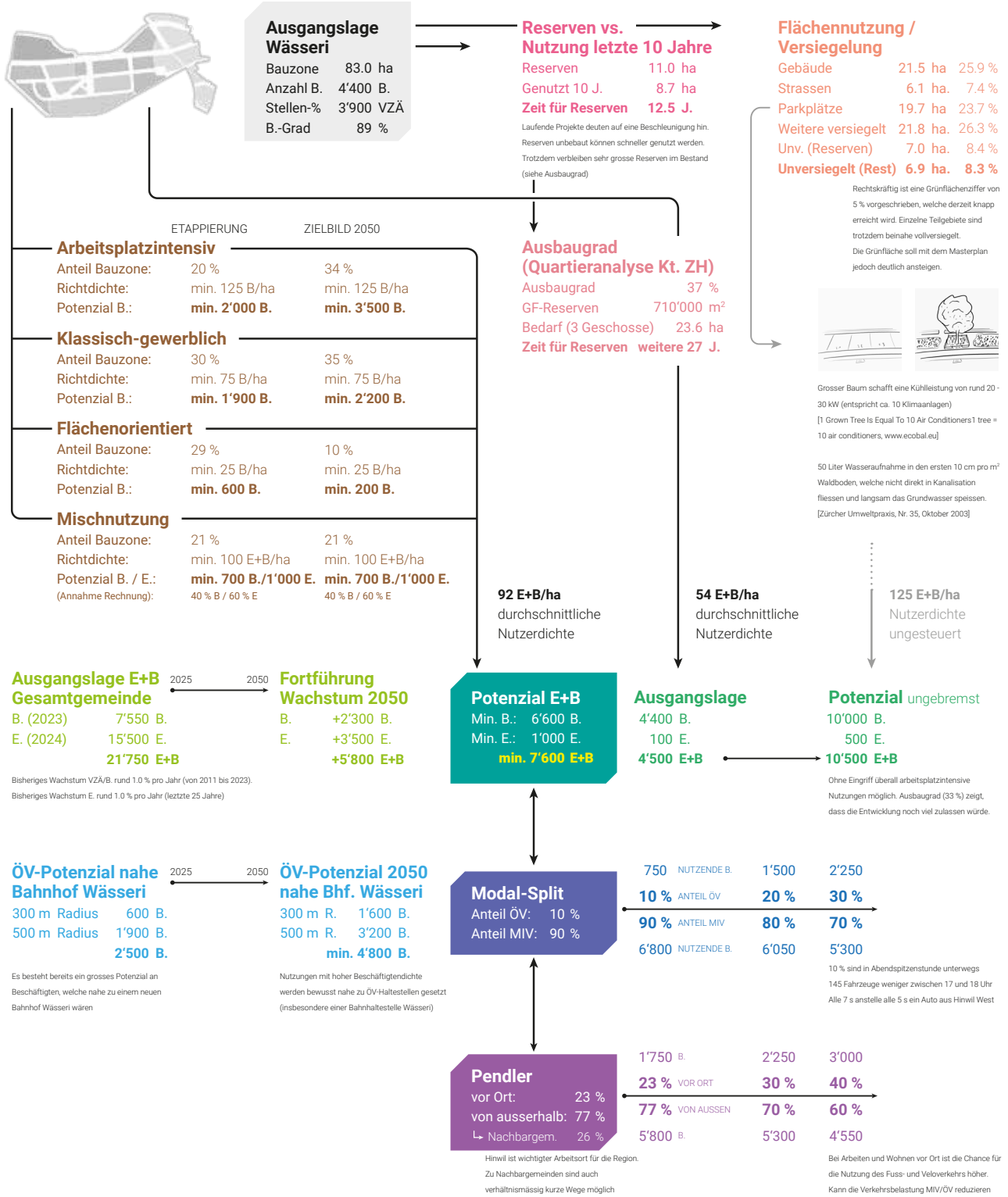


Abb. 14: Mengengerüst zum Zielbild Masterplan

5.3.1 (Nutzungs-)Reserven

11.0 ha stehen ungenutzt und direkt nutzbar im Gebiet bereit. Betrachtet man die Entwicklung der letzten 10 Jahre, so wurden rund 8.7 ha verbaut bzw. genutzt. Würde man dies so fortschreiben, reichen die Reserven für eine direkte und uneingeschränkte Entwicklung auf dem leeren Baufeld für rund 12.5 Jahre. Mit dem generellen Entwicklungsdruck auf die verfügbaren Bauzonen sowie die verschiedenen laufenden Planungen (vgl. Kap. 2.5) deutet vieles daraufhin, dass die Reserven schneller aufgebraucht wären. Und trotzdem verbleiben deutliche Nutzungsreserven, da das Gebiet nur zu 37 % ausgebaut ist. Dies bedeutet rund 710'000 m² Geschossflächenreserven (23.6 ha bei Verteilung auf 3 Geschossen). Es bestehen folglich genügend Reserven für die Entwicklung, auch über 2050 hinaus.

5.3.2 Flächennutzung

Die Flächennutzung wird derzeit klar durch die Gebäude und die versiegelten Umgebungsbereiche inkl. der Parkplätze und Abstellplätze dominiert. Rund 8 % des Gebiets können als tatsächlich unversiegelt betrachtet werden (ohne die unbebauten Reserven). Ein grosser Teil davon entfällt auf die Gewässerräume. Die vorgeschriebene Grünflächenziffer in der Industriezone von 5 % wird derzeit knapp eingehalten (8.3 %). Vereinzelte Teilgebiete sind beinahe vollversiegelt, während andere deutlich grössere Grünflächen aufweisen. Mit dem Masterplan soll deutlich mehr Grünfläche und -masse geschaffen werden. Die Pflanzung von neuen Bäume bringen dabei grosse und vielfältige Vorteile mit sich (Kühlleistung, Wasserretention und Speisung Grundwasser anstelle Abfluss über Kanalisation, Luft- und Aufenthaltsqualität etc.).

5.3.3 Nutzerdichte

Mit der vorgesehenen Nutzungsanordnung wird eine künftige Nutzerdichte von mindestens 90 E+B/ha erreicht, im Vergleich zu den derzeitigen 54 E+B/ha. Die tatsächliche Nutzerdichte kann höher ausfallen, da vor allem über Mindestdichten gesteuert wird. Einzelne Teilgebiete mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen weisen bereits heute deutlich höhere Nutzerdichten als 125 E+B/ha auf.

5.3.4 Wachstumspotenzial

Die angestrebte Mindestnutzerdichte definiert ein Potenzial von rund 7'600 E+B. Dies sind rund 3'100 E+B mehr als zum Zeitpunkt 2023/2024. Über die gesamte Gemeinde sind rund 21'750 E+B vorhanden. In der Vergangenheit wuchsen sowohl die Einwohnerzahl als auch die Anzahl der Beschäftigten um 1 % pro Jahr an. Würde man diese Entwicklung fortschreiben, so wären bis 2050 rund 2'300 zusätzliche Beschäftigte sowie 3'500 Einwohnerinnen und Einwohner zu erwarten. Hinwil West kann folglich einen Grossteil der Beschäftigten bis 2050 bereitstellen. Bereits heute sind rund 60 % der Beschäftigten in Hinwil West

registriert. Der Rest befindet sich im weiteren Siedlungsgebiet.

Findet die Entwicklung jedoch weiterhin ohne Steuerung statt, so können arbeitsplatzintensive Nutzungen überall entstehen. Mit einer Richtdichte von 125 E+B/ha über das gesamte Gebiet wären bis zu 10'500 E+B möglich, was mehr als einer Verdoppelung gegenüber dem derzeitigen Stand entsprechen würde, mit entsprechenden Folgen.

5.3.5 ÖV-Potenzial

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen ist mit derzeit 10 % deutlich zu tief. Dies bedeutet für Hinwil West, dass rund 6'800 Beschäftigte künftig mit dem Auto unterwegs wären. Kann der Anteil jedoch gesteigert werden (z. B. über ein besseres Angebot durch die Bahnhaltestelle Wässeri), so lassen sich bei 30 % Anteil ÖV mindestens 3'000 Fahrten am Tag einsparen (1'500 Beschäftigte, welche neu mit dem ÖV anstelle dem MIV unterwegs sind).

Relevant für die Schaffung von zusätzlichen ÖV-Angeboten ist unter anderem das hohe Nachfragepotenzial an E+B in der Nähe von neuen Haltestellen (300 m, 500 m Radius). Im Bereich der angestrebten Bahnhaltestelle Wässeri sind derzeit bereits 600 Beschäftigte im 300 m Einzugsbereich vorhanden. Mit dem Zielbild steigt das Potenzial auf mindestens 1'600 B. Weitere 1'600 Beschäftigte befinden sich innerhalb von 500 m zur Bahnhaltestelle. Direkte Fuss- und Velowege zum Bahnhof und Umsteigemöglichkeiten zu den Bushaltstellen sichern diese zusätzliche Nachfrage.

5.3.6 Wohnen und Arbeiten vor Ort

77 % der Beschäftigten pendeln von Hinwil aus in eine andere Gemeinde zur Arbeit. Dies erzeugt Verkehr in Hinwil und ausserhalb. Mit dem angestrebten Wohnen und Arbeiten vor Ort (Leitbild Hinwil) kann dem entgegengewirkt werden. Durch den kurzen Arbeitsweg steigt die Wahrscheinlichkeit, dass diese Wege auch zu Fuss, mit dem Velo oder mindestens mit dem ÖV zurückgelegt werden. Das Verkehrsaufkommen MIV kann folglich reduziert werden.

5.3.7 Fazit Mengengerüst

Das Mengengerüst zeigt auf, dass bereits kleine Veränderungen und Stellschrauben grosse Auswirkungen mit sich bringen können. Dies ist vor allem der Grösse von Hinwil West und dem vorhandenen Potenzial geschuldet. Mit den richtigen Massnahmen kann folglich eine wesentliche Verbesserung im Sinne des Masterplans erreicht werden, damit Hinwil West künftig vorbildlich aufzeigt, wie ein modernes Arbeitsplatzgebiet aussehen kann.



Wie alles zusammenhängt (Jahr 2023, Aufnahme R+K)