

Hinwil, 22. Juli 2026

Antworten zu den Fragen aus der Bevölkerung zur öffentlichen Informationsveranstaltung vom 2.6.2026

Ausgangslage

Die Gemeinde Hinwil lud die Öffentlichkeit am 2. Juni 2026 zu einer Informationsveranstaltung über die laufenden Planungen ein. Dabei wurde zu folgenden Themen informiert:

- Stand der pendenten Vorhaben
- Masterplan Hinwil West
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- ÖV-Analyse
- Kooperativer Planungsprozess

Im Anschluss an die Referate wurde auf eine Fragerunde verzichtet. Stattdessen wurden die Teilnehmenden gebeten, offene Fragen und Anmerkungen schriftlich an die Abteilung Bau und Planung zu richten. Nach Ablauf einer Frist von drei Wochen begann man mit der Bearbeitung der eingereichten Fragen.

Insgesamt reichten innerhalb dieser Frist zwei Personen aus der Hinwiler Bevölkerung Fragen ein.

Fragenbeantwortung

Thema Verkehrsberuhigung

Wie ist der Stand der Verkehrsberuhigung in der Quartierkammer Fröschlezen?

Der von der Gemeinde eingereichte Antrag zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren wurde am 9. Juni 2026 per Einschreiben versendet. Am 17. Juni 2026 wurde der Eingang der Unterlagen bestätigt. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass diese derzeit von der Kantonspolizei Zürich geprüft werden. Die Prüfung dauert voraussichtlich zwei bis drei Wochen. Wir sind zuversichtlich, dass der Antrag anschliessend während 30 Tagen öffentlich aufgelegt werden kann.

Wann wird mit der Umsetzung begonnen?

Bezüglich der Umsetzung der Massnahmen kann derzeit noch kein Termin genannt werden. Dies hat insbesondere folgende Gründe:

Der Antrag muss zunächst von der Kantonspolizei genehmigt werden. Anschliessend muss der Antrag während 30 Tagen öffentlich aufgelegt werden. Allfällige dagegen erhobene Rechtsmittel würden die Umsetzung auf nicht bestimmbare Zeit verzögern.

Thema Masterplan: Grundwasser/Gewässerschutzbereich

Wie lassen sich die planerischen Forderungen nach Tiefgaragen mit den strengen gesetzlichen Gewässerschutzvorgaben konkret vereinbaren?

Gemäss Masterplan sind unterirdische Parkierungsanlagen nur in den Bereichen «Arbeitsnutzung arbeitsplatzintensiv» und «Mischnutzung (Gewerbe und Wohnen)» vorgesehen, was sich vollumfänglich mit dem heutigen Planungsverständnis deckt (haushälterische Bodennutzung). In den übrigen Bereichen werden unterirdische Parkierungsanlagen lediglich als wünschenswerte Option dargestellt.

Zudem befindet sich der Grossteil des Dorfes Hinwil im «Gewässerschutzbereich Au» (siehe untere Abbildung). Dies zeigt, dass die Erstellung neuer Bauten und unterirdischer Anlagen analog zum Siedlungsgebiet im Dorfzentrum gängig ist. Weiter ist zu beachten, dass die planerischen Grundsätze auf den gesetzlichen Grundlagen aufbauen und sich daher gut miteinander vereinbaren lassen. Dies gilt insbesondere deshalb, weil nur ein kleiner Teil des gesamten Perimeters innerhalb der Zone «S3» liegt, in welchen Bauten nur unter Einhaltung bestimmter Auflagen der zuständigen kantonalen Behörde erstellt werden dürfen.

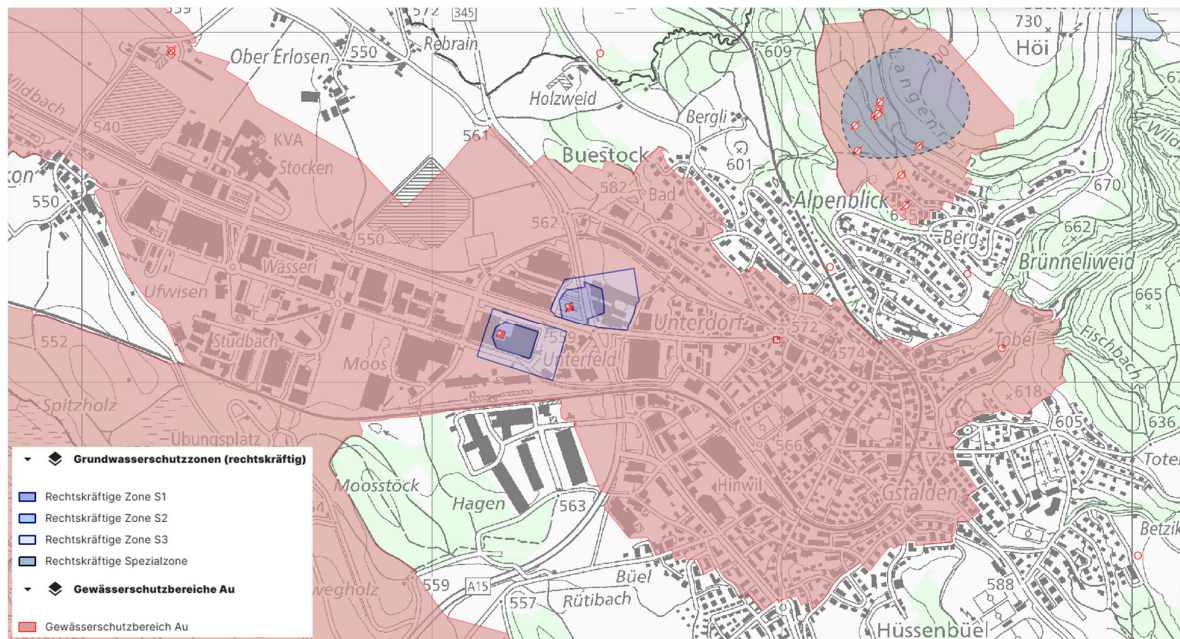


Abbildung 1: Gewässerschutzkarte (GIS Kt. ZH)

Wer übernimmt die massiven Mehrkosten für diese komplexen Abdichtungen und wie wird verhindert, dass investitionswillige Unternehmen dadurch abgeschreckt werden?

Unterirdische Gebäudeteile wie Unterkellerungen und Tiefgaragen sind bei Bauprojekten für Wohn- und Gewerbebauten generell abzudichten, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder ausserhalb von Gewässerschutzbereichen liegen. Da, wie bereits erwähnt, der Grossteil des Dorfes Hinwil im «Gewässerschutzbereich Au» liegt, dürften die damit verbundenen Kosten im Falle eines Neubaus einen verkraftbaren Anteil der gesamten Investitionssumme ausmachen. Die Auflagen innerhalb der Gewässerschutzbereiche «S2» und «S3» können die Erstellungskosten erhöhen. Dabei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass im westlichen Bereich bestehende Bauten gestützt auf die Bestandesgarantie weiterhin genutzt werden dürfen. Im östlichen Bereich könnte durch die Festlegung einer Mischzone ein höherer Landpreis erzielt werden.

Bezüglich der erwähnten möglichen Abschreckung investitionswilliger Unternehmen im vorgesehenen Bereich der arbeitsplatzintensiven Nutzung ist zu beachten, dass der Verkehr eines der zentralen Elemente der Planung darstellt. Die Gemeinde erachtet die Schaffung einer unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten optimal funktionierenden Erschliessung als besonders wichtigen Bestandteil der Entwicklung. Gerade in den Bereichen der arbeitsplatzintensiven Nutzung sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr von zentraler Bedeutung. Werden die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsarten verbessert, dürfte dies Investoren eher anziehen als abschrecken. Selbst wenn das Erstellen von unterirdischen Abstellplätzen in der BZO gefordert würde, wären die dadurch entstehenden Kosten im Vergleich zum Gewinn eher klein.

Entgegen der Fragestellung kann somit versichert werden, dass grundsätzlich keine «massiven» Mehrkosten wegen benötigten Abdichtungen durch den Masterplan begünstigt werden. Dort wo Einschränkungen für die Grundeigentümerschaft entstehen könnten, werden gemäss Masterplan auch die grössten Gewinne erwartet. Dies obwohl entstehende Kosten durch die Eigentümerschaft getragen werden müssen.

Thema Masterplan: Verkehrsinfrastruktur

Mit welchen konkreten Massnahmen will der Gemeinderat einen drohenden Verkehrskollaps auf der Zürichstrasse in den kommenden Jahren verhindern, wenn die Eigentümer ihre Baureserven voll ausnützen?

Generell sind die Infrastrukturen für jene Verkehrsarten, welche von den Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unabhängig sind, zu verbessern und auszubauen. Die konkreten Massnahmen sind dem Masterplan im Kapitel 3.8 zu entnehmen. Weiter soll beachtet werden, dass das Mobilitätsverhalten der Menschen in erster Linie durch den Reisezeitbedarf bestimmt wird, und deshalb die Tendenz besteht, dass eine stark ausgelastete Verkehrsinfrastruktur die Entwicklung um diese herum hemmt.

Es wird angenommen, dass keine gänzlich vom MIV abhängige Unternehmen so gross wachsen möchten, sodass es für dessen Arbeitnehmer nicht mehr erreichbar ist oder den eigentlichen Auftrag nicht wirtschaftlich erfüllen kann. Damit jedoch das Risiko von Überlastungen zugunsten aller Gewerbe so gering wie möglich gehalten werden kann, ist für grosse Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten die Pflicht zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes zu prüfen. Mögliche Ansätze können Förderungen von Alternativen zum MIV oder der Reduktion der Pflichtparkplätze sein.

Abschliessend ist sich die Gemeinde der Störungsanfälligkeit der Zürichstrasse bewusst und nimmt bei tangierenden Projekten frühzeitig Einfluss. Es ist aber festzuhalten, dass ein Ausbau der Zürichstrasse für den motorisierten Individualverkehr ebenfalls keine nachhaltige Lösung darstellt, da das Erzielen kürzerer Reisezeiten auf der Achse dazu führt, dass weitere Personen dazu motiviert werden, diese zu benützen.

Gibt es ein funktionierendes Notfallszenario für das lokale Verkehrssystem, falls der Lückenschluss der Nationalstrasse politisch oder finanziell auf kantonaler Ebene scheitert?

Die Gemeinde hat keine Kenntnis von einem «Plan B». Aktuell gibt es nur das Szenario Lückenschluss. Die Zürich- und Winterthurerstrasse sind Bundesstrassen, und der Unterhalt sowie die Umsetzung vollzieht der Kanton. Die Gemeinde ist im Rahmen des kooperativen Planungsprozesses im engen Austausch mit dem kantonalen Amt für Mobilität (AFM), in welchem die verkehrliche Situation auf den Hauptrouten und den wichtigen Knoten behandelt werden.

Wichtig zu wissen ist, dass eine vom MIV unabhängige attraktive und leistungsfähige Erschliessung von zentraler Bedeutung ist. Ein Ausbau der Zürichstrasse ist nicht zielführend, da der dadurch entstehende zusätzliche Durchfahrtsverkehr die umliegenden Ortschaften stärker belasten würde. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Lückenschluss möglicherweise nur vorübergehend eine Verkehrsentlastung auf der Zürichstrasse mit sich bringen würde (individuelles Mobilitätsverhalten).

Liegen der Gemeinde bereits verbindliche Zusagen seitens des Kantons oder der SBB für die Erstellung der zwingend notwendigen S-Bahn-Haltestelle vor?

Hinsichtlich der Umsetzung wurde im Herbst 2023 in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) eine Zweckmässigkeitsprüfung durchgeführt. Der Verkehrsverbund stand dem Anliegen grundsätzlich offen gegenüber. Mit der Masterplanung Arbeitsplatzgebiet Hinwil West hat die Gemeinde den Nachweis erbracht für das grosse Entwicklungspotenzial des Industriegebietes. Das Begehren der Gemeinde ist auch Teil des derzeit laufenden kooperativen Planungsprozesses, an dem kantonale Amtsstellen, die Regionalplanung Zürcher Oberland und die SBB beteiligt sind. Eine verbindliche Zusage liegt derzeit jedoch nicht vor, da diese einzig durch die Zustimmung des Bundesparlaments erhalten werden kann. Die SBB und der ZVV verfügen nicht über diese Kompetenz. Auch eine Aufnahme in den nächsten Ausbauschnitt «STEP 2035» ist aufgrund des Aufnahmestopps nicht möglich.

Thema Masterplan: Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Arbeitsplätzen

Welche handfesten Standortvorteile kann Hinwil produzierenden Unternehmen bieten, welche oft kostengünstige Standorte suchen, um die strengen baulichen Auflagen des neuen Masterplans zu kompensieren?

Der Masterplan ist ein abgestimmtes Zielbild mit ausformulierten Handlungsfeldern. Dieser erwirkt keine Pflichten für die Grundeigentümerschaft, weshalb derzeit keine Auflagen existieren. Vielmehr bildet er eine Grundlage für die nächste Revision der Nutzungsplanung (Überarbeitung Zonenplan und zugehörige Vorschriften).

Die Planung soll dafür sorgen, dass die bestehenden Standortvorteile, wie die günstig gelegene Gleisanlage, die gute MIV-Erschliessung sowie die Nähe zum Flughafen ZRH, dem urbanen Zürich und den hervorragenden Hochschulen optimal genutzt und verbessert werden. Weiter zielen die Handlungsansätze des Masterplans auf eine Aktivierung oder Schaffung von diversen weichen Standortfaktoren ab. Namentlich dem Schaffen einer qualitativ hochwertigen Verbindung zum Dorf und umliegenden Gemeinden mit vielseitigem Wohnraumangebot und guter Versorgung, dem Entgegenwirken von Hitzeinseln zur Verbesserung des Mikroklimas, das Begünstigen von qualitativ ansprechenden Aussenräumen für die Nutzung in Pausen inkl. der Stärkung eines gastronomischen und dienstleistungsbezogenen Angebots sowie der Schaffung einer direkten Anbindung an den Naherholungsraum der schönen umgebenden Landschaft.

Die Handlungsansätze des Masterplans zu flächenintensiven Nutzungen streben einen verbesserten Umgang mit den heute gegebenen Emissionen an. Weiter ist das Nutzen von Synergien durch die Stapelung von Gewerbe im Zusammenhang mit dem Freispielen zusätzlicher Entwicklungsflächen Bestandteil des Masterplans. In Hinwil bekennen sich gegenwärtig zwei grössere Unternehmen zum Standort und verfolgen Wachstumsstrategien trotz Schweizer Preise und allfälliger Alternativen. Der somit gebildete Wirtschaftscluster im technologiebasierten Bereich ist ein weiterer nicht unwichtiger Vorteil.

Thema Masterplan: Verbindlichkeit und Übergangsfrist

Wie will der Gemeinderat rechtlich sicherstellen, dass in dieser Zwischenzeit keine Bauprojekte bewilligt werden müssen, die dem neuen Masterplan zuwiderlaufen?

Folgender Text wurde wortgleich aus dem Masterplanbericht, Kapitel 2.5, Seite 21 kopiert:

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).

Thema Masterplan: Umgang mit Bestand

Wie will die Gemeinde die Eigentümer der bestehenden Hallen dazu motivieren, ihre Flächen im Nachhinein zu entsiegeln oder bestehende Parkplätze aufzuheben?

Der Masterplan soll durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen die notwendigen Voraussetzungen schaffen, damit sich Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer für eine effiziente Flächennutzung oder die Verbesserung des Mikroklimas entscheiden. Zudem wird im Masterplan nicht von einer Aufhebung von Parkplätzen oder Parkfeldern gesprochen, sondern von einer auf die jeweilige Beschäftigtendichte abgestimmten Reduktion. Diese kann auch im Interesse der Grundeigentümerschaft liegen, wie dies im Wohnungsbau häufig der Fall ist. Das Schaffen rechtsverbindlicher Vorschriften ist nicht ausgeschlossen, soll jedoch sorgfältig und verhältnismässig erfolgen. Die Masterplanung soll Anreize schaffen, die durch gezielte Massnahmen (Vorschriften) unterstützt werden.

Thema Masterplan: Planungskosten

Müssen diese Planungskosten alleine von der Gemeinde Hinwil getragen werden oder beteiligen sich Kanton und Bund daran?

Die Masterplanung wurde von der Gemeinde angestossen und liegt vollständig in ihrer Kompetenz. Somit trägt die Gemeinde auch die entstandenen Kosten. Allerdings befindet sich die Gemeinde wie an der vergangenen Informationsveranstaltung vom 2. Juni 2026 zum zweiten Mal öffentlich informiert in einem kooperativen Planungsprozess.

In diesem erfolgt, zusammen mit den unten aufgezählten Ämtern, eine gesamtheitliche Sicht auf die Herausforderungen der Gemeinde Hinwil. Die entstehenden Planungskosten werden in diesem Verfahren unter den beteiligten Partnern nach definierten Kostenschlüsseln aufgeteilt. Der Masterplan Arbeitsplatzgebiet Industrie Hinwil West wurde als massgebende Grundlage im Prozess-Pflichtenheft verankert.

Beteiligt sind:

- Kantonales Amt für Raumentwicklung (ARE)
- Kantonales Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)
- Kantonales Amt für Mobilität (AFM)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
- Regionaler Planungsverband Zürich Oberland (RZO)

Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtkosten für die Ausarbeitung und Begleitung dieses Masterplans?

Am 21. August 2024 beschloss der Gemeinderat die Planung an das Planungsbüro «R+K Raumplanung AG» zu den offerierten Kosten von CHF 94'913.30 (inkl. MwSt.) zu vergeben. Dieser Betrag umfasst die Gesamtkosten zur Erstellung des Masterplans Hinwil West. Eine Abrechnung fand bis zum heutigen Zeitpunkt noch keine statt.

Thema Masterplan: Umsetzungskosten, Etappierung und finanzielles Risiko

Wie hoch schätzt der Gemeinderat die gesamten Umsetzungskosten für die in Aussicht gestellten öffentlichen Infrastrukturen?

Der Masterplan ist ein Planungsinstrument auf einer hohen Flugebene. Das darin aufgezeigte Zielbild soll keine Grundlage für Kostenschätzungen darstellen, sondern vielmehr eine Entwicklungsrichtung vorgeben. Entsprechend ist es nicht möglich, realistische Kostenschätzungen zu tätigen.

Wie sieht das konkrete Konzept zur Etappierung aus, damit die Gemeinde erst dann Steuergelder in die Infrastruktur investiert, wenn verbindliche Bauprojekte der privaten Grundeigentümer vorliegen?

Analog zu den Aussagen des oberen Absatzes gilt auch hier, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch kein konkretes Konzept zur Etappierung existiert. Dazu sind weitere Planungsschritte notwendig.

Wie wird sichergestellt, dass private Eigentümer, die von neuen Strassen, Parks und Leitungen profitieren, zwingend und angemessen an den Umsetzungskosten beteiligt werden?

Eine direkte Beteiligung an den Umsetzungskosten kann nicht verpflichtend auferlegt werden. Sollten durch das Handeln der Gemeinde planerische Mehrwerte für einzelne Grundeigentümer entstehen (bspw. durch Aufzoning), wird ein Mehrwertausgleich zugunsten der Gemeinde fällig. Gelder dieser Art fliessen in einen zweckgebundenen Fonds, dessen Inhalt für die Umsetzung von Masterplaninhalten verwendet werden dürfte.

Generell ist wichtig zu beachten, dass das Schaffen guter Bedingungen zu den Aufgaben einer Gemeinde gehört. Beispielsweise soll sich die Haushaltsführung gemäss § 84, Gemeindegesetz unter anderem auch nach den Grundsätzen des Haushaltsgleichgewichts, der Wirtschaftlichkeit sowie des Verursacherprinzips erfolgen. Das im Masterplan enthaltene Zielbild stützt sich darauf ab.

Von einem zukunftsfähigen und florierenden Arbeitsplatzgebiet und einem attraktiven Unternehmensstandort Hinwil profitiert die gesamte Gemeinde. Der Masterplan zielt darauf, mit Blick auf die weitere Entwicklung dazu optimale Rahmenbedingungen zu schaffen.

Gemeindeverwaltung Hinwil

Kopie an:

- Anfragersteller (elektronisch)
- Gemeinderat (elektronisch)