

HIAG

Kanton Zürich
Gemeinde Seegraben

Privater Gestaltungsplan Talwis

BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

32628 – 16.12.2020

Inhalt

1	ÖFFENTLICHE AUFLAGE	3
2	EINWENDUNGEN	4
2.1	Stadt Uster, Stadtraum und Natur	4
2.2	Simon Leibundgut	5
2.3	Pro Velo Kanton Zürich	8
2.4	Region Zürich Oberland (RZO)	11
2.5	FDP, Ortspartei Seegräben	15
2.6	SVP, Ortspartei Seegräben	18
2.7	SBB	20

Auftraggeberin

HIAG Immobilien Schweiz AG

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Jill Brüttsch

1 ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Einwendungen

Die Vorlage wurde gestützt auf § 7 PBG während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

Während der Auflagefrist vom 6. Februar 2020 bis zum 10. April 2020 gingen von 7 Antragstellern insgesamt 21 Einwendungen, zwei Fragen sowie zwei Anmerkungen ein. Die Einwendungen wurden eingehend geprüft. Es konnten 10 Anträge berücksichtigt oder teilweise berücksichtigt werden. 13 Anträge konnten nicht berücksichtigt werden.

Vorliegender Bericht

Der vorliegende Bericht gibt über die Behandlung aller eingegangenen Einwendungen Auskunft.

2 EINWENDUNGEN

2.1 Stadt Uster, Stadtraum und Natur

Antrag 1

Öffentlicher Fuss- und Veloweg: In den Bestimmungen ist anzumerken, dass der Fuss- und Radweg in einer direkten Linienführung zu erstellen ist. Weiter empfehlen wir, in den Bestimmungen einen Mindestbreite für den Weg aufzunehmen.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Die Linienführung der geplanten Veloschnellroute wird zurzeit durch das Amt für Verkehr (AFV) im Rahmen einer Korridorstudie überprüft und festgelegt. Die Festlegung umfasst auch die massgebenden Breiten und die übrigen geometrischen Elemente. Der Gestaltungsplan Talwis wird diese Festlegungen sowie die Linienführung in Form von Anschlusspunkten übernehmen, weshalb an den Bestimmungen nichts geändert wird.

Beschluss Grundeigentümerin

Die in Abklärung stehende Linienführung der Fuss- und Radwegverbindung wird übernommen.

Antrag 2

Oberirdische Parkplätze/Platzgestaltung: Für ein besseres Mikroklima und aus versicherungstechnischen Gründen wird empfohlen, die oberirdischen Parkplatzflächen und den öffentlichen Platz nicht zu versiegeln. Die Bestimmungen des Gestaltungsplans sind entsprechend zu ergänzen.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Gemäss Klimamodell des GIS-Browsers des Kantons Zürich (maps.zh.ch) besteht im Planungsgebiet bei der Talsohle teilweise eine starke Wärmebelastung (am Tag). Die Hanglagen sind entsprechend wenig beeinträchtigt. Der Gestaltungsplan wird mit den Grundlagen des Klimamodells ergänzt. Dem Richtprojekt der Landschaftsarchitekten GmbH kann die künftige Ausgestaltung des Platzes entnommen werden. Das Richtprojekt sieht beispielsweise chaussierte Plätze/Aufenthaltsflächen, vor. Zudem werdend eine Vielzahl an Bäumen und baumbestandene Platznischen geschaffen. Auch bestehen bereits zahlreiche baumbestandene Kies- und Grünflächen. Mit dem Gestaltungsplan wird der minimale %-Anteil der anrechenbaren Grundstücksfläche an Spiel- und Ruheflächen, Pflanzengärten von 15 % bei Weitem eingehalten. Mit dem Gestaltungsplan wird dieser Anteil fast verdoppelt (rund 27 %, siehe Kapitel 4.7). Ausgehend von der Einhaltung der geforderten Spiel-/Ruheflächen und Pflanzengärten sowie der Tatsache, dass die Platzgestaltung das Mikroklima bereits durch zahlreiche Grünflächen und chaussierte Bereiche berücksichtigt, wird von einer entsprechenden Anpassung abgesehen.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

2.2 Simon Leibundgut

Antrag 1

Der Gestaltungsplan Talwis und/oder die bewilligende Behörde müssen sicherstellen, dass die in den Richtplänen beschriebenen Prinzipien und Zustände, im Kontext des Verkehrs, eingehalten werden – zeitlich spätestens mit Inbetriebnahme entsprechender Frequenzbringer.

Da wie beschrieben schon heute das umliegende Strassennetz chronisch überlastet ist, werden nur Massnahmen mit zwingender Wirkung (Signalisation – z. B. Einschränkung für Anwohner und Zubringerdienste) die geforderten Resultate liefern. Verkehrsberuhigende Elemente wie z.B. Tempo 30 und Verengungen sind schon heute in diversen Abschnitten umgesetzt, zeigen aber nur sehr beschränkt Wirkung.

Als eine eben dieser zwingenden Massnahmen muss der Schleichverkehr auf der Achse Sack > Grüt und umgekehrt via Signalisation (Fahrverbot exkl. Anwohner und Zubringerdienst) unterbunden werden.

Begründung

Der Gestaltungsplan Talwis unterlässt es sträflich, den Umstand des zuständigen Verkehrs (insbesondere MIV) zu beschreiben, entlang bestehender, gültiger und verbindlicher Richtplaninstrumente (z.B. kantonaler und regionaler Verkehrsrichtplan) einzuordnen und letztlich wo notwendig entsprechende Massnahmen zu definieren.

Ist-Situation: Schon heute ist die Achse Hinwil–Uster (MIV) in beiden Richtungen täglich chronisch überlastet. In Folge weicht der überregionale (Pendler), regionale (gemischt) und lokale Verkehr (Ziel- und Quellverkehr) auf alternative Routen aus, welche nicht selten über Quartierstrassen führen (u.a. Grüt, Medikon, Robank, Sack). Aktuelle Messungen an diesen Standorten zeigen massiv überschrittene Strassenbeanspruchungen. Diese Zweckentfremdung von der Quartier- in Richtung Verbindungsstrasse wird akzeptiert, durch Projekte wie den Gestaltungsplan Talwis sogar noch forciert.

Die Forderung nach eben dieser Verkehrslenkung (Entlastung der Quartiere in Richtung bestehender und klar definierter Verbindungsstrassen) findet sich als formulierte Zielvorgabe in kantonalen wie auch regionalen Verkehrsrichtplänen, welche auf regionaler und kommunaler Ebene mit Einbezugnahme der Gemeinden erstellt und verabschiedet wurden. Das PBG wiederum lässt in der Umsetzung nur einen kleinen Spielraum, d.h. die Gemeinden müssen die Vorgaben einhalten resp. bestehende Missstände korrigieren. Es handelt sich dabei also nicht um Partikularinteressen betroffener Anwohner, sondern stellt eine breit abgestützte, demokratische Sicht auf das Thema dar.

Der Gestaltungsplan Talwis muss diese genannten Kriterien [siehe Begründung Antrag 1] der "aktiven Verkehrslenkung auf höher klassierte Strassen" einhalten, resp. Es müssen dazu ergänzende Massnahmen umgesetzt

werden. Nur dann darf die zuständige Behörde (Gemeinde) eine Bewilligung aussprechen. Abweichendes Verhalten wäre eine Zuwiderhandlung gegen genannte Richtpläne wie auch der Verpflichtung durch das PBG.

Illustration relevanter Abschnitte aus den Richtplänen:

1. Auszug aus dem regionalen Richtplan Oberland (RRO) punkto Stellenwert:

- Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der RZO für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung.
- Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren auf.

2. Auszug aus dem RRO punkto Verbindlichkeit und Handlungsspielraum:

- Die Mindestinhalte des regionalen Richtplans sind in § 30 PBG umschrieben und werden im kantonalen Richtplan konkretisiert.
- Der regionale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er bildet die Grundlage für die kommunale Nutzungsplanung und weitere kommunale Planungsinstrumente, welche die Vorgabe konkretisieren sowie grundeigentümergebunden und parzellenscharf festlegen.
- Dem regionalen Richtplan widersprechende Massnahmen auf kommunaler Stufe sind im Grundsatz ausgeschlossen (§ 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungs- und Interpretationsspielraum für die konkrete Umsetzung (§ 9 Abs. 1 PBG). Abweichungen vom regionalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (§ 16 Abs. 2 PBG).

==> Es darf somit erwartet werden, dass Inhalte (Ziele und Massnahmen) auf kommunaler Stufe einerseits übernommen, andererseits auch umgesetzt werden.

3. Auszug RRO; Kapitel 4.1.1 Ziele

- ...der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 17 % auf 25 % im Jahr 2030 anzuheben (Bimodal-Split)
- ==> Im Umkehrschluss heisst das, dass der MIV um eben diese 6 % reduziert werden muss. Dafür sind entsprechende Massnahmen zu definieren.
- ...die Kapazität des übergeordneten Strassen- und Bahnnetzes als Rückgrat der Mobilität sicherzustellen und die bestehenden Lücken zu schliessen, um eine gute Anbindung innerhalb des Oberlands und an die umliegenden Regionen zu gewährleisten.

==> Qualität und Dimensionierung sind v.a. für das übergeordnete Strassennetz sicherzustellen, sodass die gewünschten Aufgaben sichergestellt werden können.

4. Auszug aus RRO, Kapitel 4.1.3 lit. b) Massnahmen

- Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen von kommunalen Planungen (Richt- und Nutzungsplanungen sowie Parkplatzverordnungen) die kantonalen und regionalen Zielsetzungen.

==> Wie schon im PBG beschrieben, nochmals der Hinweis, dass die kommunale Planung die übergeordneten Ziele und Massnahmen übernehmen muss.

5. Auszug aus RRO, Kapitel 4.2.1 Ziele

- Das regionale Strassennetz (Verbindungsstrassen) dient dazu, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren und damit die Wohngebiete von Durchgangsverkehr zu entlasten.

==> Quartiere müssen vom Durchgangsverkehr entlastet, der Durchgangsverkehr auf die (bestehenden) Verbindungsstrasse gelenkt werden.

- Verlagerung und Kanalisation des Durchgangsverkehrs auf die Hauptachse

==> Der Durchgangsverkehr muss auf die (bestehenden) Verbindungsstrassen gelenkt werden.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Ausgehend von der Rückmeldung der Vorprüfung besteht kein weiterer Abklärungsbedarf für das AFV. Die Rückstaulängen sind im Verkehrsgutachten aufgezeigt und thematisiert. Mit dem Gestaltungsplan werden keine neuen Verkehrsbeziehungen geschaffen. Anpassungen ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters können mit dem Gestaltungsplan nicht geregelt werden. Die Umsetzung der übergeordneten Festlegungen ist Sache des Kantons, zudem wird die Parkplatzzahl beträchtlich eingeschränkt und die Parkplätze werden bewirtschaftet sowie mehrfach genutzt. Mit diesen Massnahmen wird der Spielraum für Massnahmen auf Stufe Gestaltungsplan weitgehend ausgeschöpft.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

2.3 Pro Velo Kanton Zürich

Antrag 1.1 – Radwegsicherung

Der Verweis auf eine spätere koordinierte Radweglinienführung im Gebiet Aathal und somit das Abtun einer konkreten Linienführung des Radwegs im Gestaltungsplan erachten wir als fatalen Fehler.

Begründung

Durch das Aathal verläuft, wie im Bericht erläutert und auch eingetragen, sowohl ein bestehender Radweg entlang der Zürichstrasse wie auch ein geplanter Radweg gemäss regionalem Richtplan. Im kantonalen Velonetzplan ist die Strecke gar als Veloschnellroute eingetragen. Dies aufgrund des sehr hohen Potenzials für den Veloverkehr bezüglich der direkten Verbindung von Uster und Wetzikon.

Der im Plan eingetragene Korridor für einen zukünftigen Rad-/Gehweg eignet sich für den geplanten Radweg sowie der Netzhierarchie gemäss Velonetzplan nicht. Er lässt viel zu wenig Spielraum zu und bedingt mehrere Brücken über den Kanal und die Aa sowie eine nicht-lineare Linienführung. Aufgrund der massgeblichen Begegnungsfälle ist für eine Veloschnellroute 4.60 m und für eine Hauptverbindung mindestens 3.80 m vorzusehen, und dies ohne die Mischung mit dem Fussverkehr. Der im Bericht (S. 28) eingezeichnete Rad-/Gehweg erfüllt höchstens eine lokale Erschliessung, für einen regionalen Radweg ist er jedoch nicht zu gebrauchen. Es ist zwingend eine bessere Linienführung festzulegen, welche im Endeffekt auch realisierbar ist. Der Bau eines neuen Radwegs (asphaltiert!) im Gewässerraum ist nach wie vor äusserst schwierig. Die momentane Anordnung der Gebäude und Parkplätze verunmöglicht eine alternative Führung des Radwegs durch das Gebiet und schränkt dies somit massiv ein. Dem Richtplaneintrag und der Bedeutung gemäss Velonetzplan ist zwingend Rechnung zu tragen, und zwar von Beginn an und nicht erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn bereits alles gebaut ist.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Die Rückmeldungen zum Resultat der 2. Vorprüfung durch das ARE werden in einem separaten Bericht kommentiert (vgl. Begründung Antrag Kapitel 2.1). Gemäss Rücksprache mit dem AFV wird die Linienführung der Veloschnellroute zurzeit mittels einer Korridorstudie überprüft und festgelegt.

Beschluss Grundeigentümerin

Die in Abklärung stehende Linienführung der Radwegverbindung wird in Form von Anschlusspunkten übernommen. Die Form der Verankerung der in Abklärung stehenden Linienführung wurde mit dem Amt für Verkehr definiert. Bis Mitte 2021 sollte der Korridor der Veloschnellroute geklärt sein und damit eine Festlegung auf konkreter Basis im Rahmen des Bauprojekts möglich sein.

Antrag 1.2 – Radwegsicherung

Es ist zwingend eine bessere Linienführung festzulegen, welche im Endeffekt auch realisierbar ist.

Begründung

Siehe Begründung Antrag 1.1

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Siehe Rückmeldung Antrag 1.1

Antrag 1.3 – Radwegsicherung

Dem Richtplaneintrag und der Bedeutung gemäss Velonetzplan ist zwingend Rechnung zu tragen, und zwar von Beginn an und nicht erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn bereits alles gebaut ist.

Begründung

Siehe Begründung Antrag 1.1

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Gemäss Rücksprache mit dem Amt für Verkehr soll künftig nur eine koordinierte Linienführung für den Radweg umgesetzt werden. Heute werden für das Gestaltungsplangebiet drei Routen ausgewiesen: der geplante Radweg gemäss regionalem Richtplan, der bestehende Radweg/Nebenroute Velonetzplan Kanton Zürich und die Veloschnellroute des Velonetzplans Kanton Zürich.

Die künftige Linienführung wird gemäss der Aussage des Amtes für Verkehr erst dann ersetzt, wenn eine neue Linienführung besteht. Mit dem Gestaltungsplan wird den Forderungen des Amtes für Verkehr mit den entsprechend eingetragenen Richtungspfeilen (Anschlusspunkten) sowie der Tatsache, dass noch keine konkrete Linienführung besteht, Rechnung getragen. Die genaue Linienführung wird zurzeit mittels einer Korridorstudie erarbeitet. Der Gestaltungsplan wird die Festlegungen der Korridorstudie in Form von Anschlusspunkten übernehmen, an den Bestimmungen kann somit und in Rücksprache mit dem AFV festgehalten werden.

Beschluss Grundeigentümerin

Dem Richtplaneintrag und der geplanten Veloschnellroute wird mit der in Abklärung stehenden Linienführung (Korridorstudie) Rechnung getragen. Die daraus resultierende Linienführung respektive die beiden resultierenden Varianten der Linienführung der Veloschnellroute werden im Gestaltungsplan (Variante 1 und 2) übernommen.

Antrag 2.1 – Veloparkplätze

Die Abstellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner sollen zwingend gedeckt und abschliessbar sein sowie möglichst direkt bei den eigenen Eingängen oder im jeweiligen Gebäude drin sein. Ein Abstellplatz beim Bahnhof, der nur zu erreichen ist, indem man einmal quer über den Parkplatz gehen muss, ist für Bewohnerinnen und Bewohner nicht attraktiv.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Mit dem Gestaltungsplan wird geregelt, dass die Veloabstellplätze gemäss Ziff. 8 Abs. 6 an den im Plan schematisch bezeichneten Lagen sowie in der Einstellhalle und bei den Hauseingängen gut zugänglich anzuordnen sind. D.h. für die Bewohner und Bewohnerinnen sind bei den Hauseingängen und an guter Lage Abstellplätze vorgesehen. Der Antrag wird mit den Bestimmungen somit bereits berücksichtigt. Zudem wird mit dem überarbeiteten Richtprojekt der Veloparkierung im EG des Riegels im Gebiet Talwis Rechnung getragen.

Beschluss Grundeigentümerin Der Antrag wird bereits berücksichtigt. An den bestehenden Festlegungen wird festgehalten.

Antrag 2.2 – Veloparkplätze Die Fläche für die Veloabstellplätze muss gesichert sein. Gemäss Bericht (S. 46) ist eine Nutzung des SBB-Areals denkbar, weitere Abklärungen sind jedoch hängig. Diese Fläche muss zwingend gesichert sein, falls diese effektiv zu den geplanten Veloabstellplätzen dazugehört. Des Weiteren ist im Situationsplan nicht klar ersichtlich, welche Abstellplätze für den Betrieb als Bike&Ride vorgesehen sind.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin *Im Situationsplan werden innerhalb des Gestaltungsplangebiets Flächen für die Veloabstellplätze schematisch dargestellt. Nicht dargestellt werden die Flächen bei den Hauseingängen respektive in den Häusern. Die Darstellung als schematische Lage sowie die Sicherung mittels Bestimmungen bei den Hauseingängen ergibt sich aufgrund der Flughöhe des Gestaltungsplans. Die genaue Lage und die Flächen sind zum Zeitpunkt der Baubewilligung auszuweisen. Auch die Lage sowie die Bezeichnung der Bike&Ride-Parkplätze wird zum Zeitpunkt der Baubewilligung geprüft respektive vorgängig mit den SBB abgesprochen und definiert.*

Beschluss Grundeigentümerin Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2.3 – Veloparkplätze Im Situationsplan fehlen die Abstellplätze zugehörig zum Gebäude B, direkt östlich der Gstalterstrasse.

Erwägung Planer/Grundeigentümerin *Siehe Erwägung Antrag 2.1 und 2.2*

Beschluss Grundeigentümerin Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

2.4 Region Zürich Oberland (RZO)

Antrag 1

Führung Veloschnellroute: Sicherung Trasse gemäss Velonetzplan oder klare Aussage des Amts für Verkehr für andere Linienführung

Begründung

Ausgangslage: Die Hiag hat als Grundlage für den Gestaltungsplan eine Testplanung "Masterplanung Aathal" mit sechs Planungsteams durchgeführt. Diese wurde vom Planungsteam Knapkiewicz & Fickert AG zusammen mit Schmid Landschaftsarchitekten gewonnen. Die Teilrevision der Nutzungsplanung Seegräben 2017 und die Teilrevision des Verkehrsplans 2019 haben die rechtlichen Grundlagen für den vorliegenden Gestaltungsplan geschaffen.

Im Umfeld des Gestaltungsplanareals sind verschiedene Infrastrukturprojekte geplant. Für den Doppelspurausbau der SBB, Inhalt kantonaler Richtplan, hat die SBB eine Objektstudie ausarbeiten lassen. Sie steht kurz vor dem Abschluss und tangiert den Gestaltungsplan nicht.

Die Lage der im regionalen Richtplan enthaltenen Veloschnellroute Uster-Wetzikon ist noch nicht geklärt. Die Linienführung führt gemäss Velonetzplan längs durch das Gestaltungsplangebiet.

Im regionalen Richtplan ist beim Bahnhof die P&R-Anlage mit 32 Parkplätzen eingetragen. Gemäss Bemerkung ist eine Erweiterung zu prüfen.

Die Gemeinde plant eine Fuss- und Velobrücke über das Aatal. Der Bahnhof Aathal soll einen Zugang (Lift) zur Brücke erhalten. Die Brücke wird ins Agglomerationsprogramm Zürich Oberland aufgenommen.

Das Aatal mit den Fabrikanlagen wird im ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung bezeichnet. Das Gestaltungsplanareal ist den Umgebungszonen I (unverbauter Talboden) und III (Bahnhofsareal) zugeordnet. Die Erhaltungsziele des ISOS stehen teilweise im Widerspruch zur Nutzungsplanung.

Der ehemalige Bahnhof und die Wasserkraftanlage stehen unter Denkmalschutz.

Im Leitbild Aabach Aathal ist ein neuer Fussweg vom Bahnhof entlang des Aabachs mit einer neuen Brücke als neuer Zugang zum Sauriermuseum enthalten und es ist vorgesehen, die Kanalinsel als Grünraum zu erhalten beziehungsweise zu entwickeln.

Zudem soll das alte Industriegleis zu einem Fussweg umgewidmet und das Aabach-Ufer aufgewertet werden.

Erwägungen: Der Gestaltungsplan beruht auf dem Masterplan für das Areal. Die vorgeschlagenen, teils grossen Bauvolumen berücksichtigen die landschaftlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten.

Die Neuplatzierung und intensive Nutzung des Areals abseits der regionalen Zentren an einer verkehrlich stark belasteten Route wird als kritisch beurteilt.

Die Veloschnellroute, die durch den Perimeter verläuft, ist noch nicht befriedigend bearbeitet und es bestehen noch mehrere gehaltvolle Differenzen mit dem Kanton. Der im Gestaltungsplan enthaltene Velo- und Fussweg auf der Kanalinsel widerspricht einerseits der geforderten separaten Führung der Veloschnellroute und den Vorgaben für den Gewässerraum. Ein versiegelter Weg, welcher den Gewässerraum tangiert, ist nicht möglich. Ein Wasserbauprojekt, in welchem in Abstimmung mit dem Gestaltungsplan die verschiedenen Ansprüche wie die Erholungsnutzung, die Wegführung, der Gewässerschutz, die Bachrevitalisierung usw. geklärt und in Übereinstimmung gebracht werden kann, liegt nicht vor.

Die Umwidmung des alten Industriegleises ist nicht Bestandteil der Vorlage. Die im Leitbild Aabach vorgesehene bessere Anbindung des Sauriermuseums oder allenfalls die Führung der Veloschnellroute entlang der Bahnlinie gemäss Velonetzplatz wird in Konflikt zum Anlieferungsverkehr des Baumarktes gesehen.

Der ISOS-Eintrag Aathal (ISOS 9264) und die Denkmalschutzobjekte bieten Konfliktpotenzial mit einspracheberechtigten Verbänden.

Die P&R-Anlage wird auf 14 Parkplätze reduziert. Dies wurde offenbar mit den SBB vereinbart. Massgebend sind jedoch die im regionalen Richtplan eingetragenen 32 Parkplätze inklusive des Prüfungsauftrags, eine Erweiterung zu prüfen. Mit der geplanten Fussgängerbrücke über das Aatal kann der P&R-Bedarf wohl etwas gesenkt werden. Eine begründete Reduktion der P&R-Anlage müsste bei der RZO jedoch als Richtplanrevision beantragt werden.

Die Anbindung der geplanten Fuss- und Velobrücke an den Bahnhof Aathal wird im Gestaltungsplan nicht ausgewiesen.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Veloschnellroute:

Dem regionalen Richtplaneintrag sowie der geplanten Veloschnellroute wird mittels der in Abklärung stehenden Linienführung der Fuss- und Radwegverbindung und der Verankerung dieser im Gestaltungsplan Rechnung getragen (siehe Erwägung Antrag 1.3 – Pro Velo).

Park&Rail:

Sämtliche Parkplätze sind bewirtschaftet und stehen allen NutzerInnen zur Verfügung. Es erstaunt, weshalb aus Sicht Region noch mehr P&R-Parkplätze erstellt werden sollen, wenn die SBB einen wesentlich geringeren Bedarf ermittelt haben. Der Kanton verlangt ebenfalls eine Beschränkung der Parkplatzzahl. Mit der SBB ist vertraglich geregelt, dass 14 Park-and-Ride-Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Der regionale Richtplan weist einen Bedarf von 32 Park-and-Ride-Parkplätzen auf. Der effektive Bedarf wird gemeinsam mit der SBB und in Abstimmung mit der RZO im Rahmen der Baubewilligung ermittelt.

Fuss- und Velobrücke:

Die von der Gemeinde geplante Fuss- und Velobrücke über das Aatal wird als Informationsinhalt im Gestaltungsplan ergänzt. Eine künftige Anbindung an die Velo- und Fussgängerbrücke wird mit dem Gestaltungsplan ermöglicht. Zudem sichert der Gestaltungsplan den Platz für den gemäss Projekt der M. Wiesendanger AG geplanten Liftturm.

ISOS:

Der Zielkonflikt bzgl. ISOS wird im Gestaltungsplan ausgeführt und aufgrund der kantonalen Vorprüfung entsprechende Anpassungen vorgenommen. Der Antrag aus der Vorprüfung wurde umgesetzt, wodurch die Sicht des Kantons umgesetzt wurde. Alle Denkmalschutzobjekte werden im Gestaltungsplan (gemäss Rückmeldung der kantonalen Vorprüfung) dargestellt.

Nutzung:

Die zulässige Nutzung entspricht der Nutzungsplanung. Die aufgezeigten Auswirkungen und die dazugehörigen Massnahmen werden vom Kanton akzeptiert, die Nutzung ist genehmigungsfähig.

Beschluss Grundeigentümerin

Die Anträge werden teilweise berücksichtigt (Veloschnellroute, Fuss- und Velobrücke).

Antrag 2

Sicherung Fussweg gemäss Leitbild Aabach Aathal: Fussweg entlang Aabach/Kanal (Fussweg Richtung Sauriermuseum und Richtung Medikon, Anbindung Bahnhof Aathal), keine Mischnutzung mit Veloalltagsroute

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Wie bereits im erläuternden Bericht im Kapitel 2.1 festgehalten, soll eine attraktive Fusswegerschliessung des Sauriermuseums geschaffen werden, welche abseits der Hauptstrasse verläuft, um den Fussgängerschutz gewährleisten und die Fusswegbeziehung attraktiver gestalten zu können. Der Fussweg soll der Aufwertung der Aufenthaltsqualität dienen und den Erhalt der Kulturgüter fördern.

Mit dem Richtprojekt ist ein Fussweg in Form eines Trampelpfads zur Entflechtung zwischen Rad- und Fussgängerverkehr von der Zürichstrasse bis zum Durchgang Coop vorgesehen. Diese Lösung bedingt die Zustimmung der kantonalen Fachstellen. Die Voranfrage wurde dem AWEL am 8. Dezember 2020 gestellt. Gemäss Rückmeldung des AWEL kann mit der Bearbeitung bis zum 22. Februar 2021 gerechnet werden.

Siehe zudem vorgängige Erwägungen zur Linienführung der Veloschnellroute.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 3

Klärung P&R-Parkplätze, eventuell Doppelnutzung (werktags/samstags)

Begründung

Siehe Begründung Antrag 1

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Eine Doppelnutzung der P&R-Parkplätze ist für die 14 Parkplätze, welche vertraglich mit den SBB vereinbart sind, nicht möglich, da diese gemäss Vertrag jederzeit benutzbar sein müssen. Jedoch können die übrigen Parkplätze auch als P&R-Parkplätze genutzt werden. Der regionale Richtplan weist einen Bedarf von 32 Park-and-Ride-Parkplätzen auf. Der effektive Bedarf wird gemeinsam mit der SBB und in Abstimmung mit der RZO im Rahmen der Baubewilligung ermittelt.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 4

Velo- und Fussgängerbrücke Aatal und Anschluss Bahnhof als Informationsinhalt

Begründung

Siehe Begründung Antrag 1

Erwägung Planer/Grundeigentümerin

Die geplante Velo- und Fussgängerbrücke über das Aatal wird im Situationsplan als Informationsinhalt ergänzt. Die Ermöglichung der Liftbaute wird im Gestaltungsplan verankert.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird berücksichtigt.

2.5 FDP, Ortspartei Seegräben

Antrag 1

Es könnte sinnvoll sein, im Rahmen des Gestaltungsplanes bereits Bereiche zu definieren, die für den Bau eines Liftturmes (im Zusammenhang mit einer Brücke über das Aatal, direkte Verbindung von der Brücke zum Bahnhof) infrage kommen. Ideal wäre es, wenn ein solcher Liftturm in einen Gebäudekomplex integriert werden könnte.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Gemäss Projekt der Velo- und Fussgängerbrücke Aathal tangiert der Liftturm teilweise das Areal Talwis/den Gestaltungsplanperimeter beim Bahnhof. Mit dem Gestaltungsplan ist der Platz für den Liftturm sichergestellt und es wird eine künftige Anbindung an die Velo- und Fussgängerbrücke ermöglicht.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Gestaltungsplan wird mit dem Liftturm als Informationsinhalt ergänzt.

Antrag 2

Die Hiag würde von der Brücke mit Lift profitieren. Deshalb sollte sie angehalten werden, sich finanziell daran zu beteiligen.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Das zentrale Anliegen der Brücke besteht in einer gefahrlosen Verbindung des Ortsteils Sack an den Ortsteil Seegräben sowie der Anbindung der beiden Ortsteile an den Bahnhof Aathal. Die allfällig künftige Anbindung des Gestaltungsplangebiets an die Velo- und Fussgängerbrücke wird mit dem Gestaltungsplan ermöglicht. Ein über den Gemeindegebrauch hinausgehender Nutzen für das Gestaltungsplanareal wird nicht erkannt.

Beschluss Grundeigentümerin

Bezüglich einer allfälligen Kostenbeteiligung laufen bereits Gespräche mit der Gemeinde Seegräben.

Antrag 3

Wegen der Brücke hat die Hiag die ursprünglich angedachte Fussgängerüberführung nachvollziehbar aus dem Projekt genommen. Falls die Brücke nicht realisiert wird, steht Seegräben mit leeren Händen da. Die Hiag und die Gemeinde sollten darum in die Pflicht genommen werden, in diesem Fall eine andere Lösung für den Langsamverkehr zu finden. Dieser Fall sollte bereits planerisch ins Auge gefasst werden, um sich nichts zu verbauen. Elemente dafür sind hier: eine Fusswegverbindung unteres Ende Viadukt Gstalderstrasse bis in die Unterführung, allenfalls sogar eine Verbindung für Velofahrer.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Nach Absprache mit der Gemeinde Seegräben wurde die ursprünglich geplante Passerelle aufgrund der Stellungnahme der ersten kantonalen Vorprüfung, welche keine Bewilligungsfähigkeit für die Passerelle in Aussicht stellte, sowie aufgrund der fehlenden Nachfrage aus dem Projekt genommen. Gemäss Rücksprache soll der Schulweg weiterhin der heutigen Linieneinführung folgen. Mit dem Richtprojekt ist beim bestehenden Zebrastreifen im Ein- und Ausfahrtsbereich der oberirdischen Parkplätze eine Mittelinsel vorgesehen, um die Sicherheit des Schulwegs zu erhöhen. Zudem wurde die Fusswegverbindung optimiert. Die Mittelinsel muss aber durch die Kantonspolizei noch verfügt werden.

Beschluss Grundeigentümerin

Ausgehend von der Tatsache, dass die Verbindung von der Gemeinde nicht gewünscht wurde, unabhängig vom Brückenprojekt, wird der Antrag nicht berücksichtigt.

Antrag 4

Auch wenn die Brücke gebaut wird, ist für den Mehrverkehr bei der Einfahrt zum Coop (altes Bahnhofsgebäude) eine sicherere, und damit bessere Lösung für den Langsamverkehr zu erstellen.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Die Zu- und Wegfahrt der Gstalderstrasse wird im Richtprojekt der Landschaftsarchitekten aufgezeigt. Zudem wurde die Zu- und Wegfahrt vom Verkehrsplaner hinsichtlich der Sicherheit geprüft und als angemessen eingestuft. Mit dem Richtprojekt ist beim bestehenden Zebrastreifen im Ein- und Ausfahrtsbereich der oberirdischen Parkplätze eine Mittelinsel vorgesehen, um die Sicherheit des Schulwegs zu erhöhen. Zudem wurde die Fusswegverbindung optimiert. Bezüglich Linienführung der Radwegverbindung siehe Erwägung 1.3 – Pro Velo.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 5

Die Variante "Gross" wäre, den Langsamverkehr für sämtliche Bewohner im Aathal, vom Sack und vom Dorf herkommend aufzuwerten. Erinnert werden muss dabei an den Schulweg entlang der Zürichstrasse. Dazu ist die 80er-Strecke auf der Gstalderstrasse hinaus bis in den Sack noch nicht klar vom Trottoir, das als Schulweg dient, abgesichert. Zudem fehlt immer noch eine sichere Lösung für die Überquerung der Strasse vom Mythenweg her.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Der Gestaltungsplan kann keine Aussagen über Gebiete ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters machen. Die verkehrliche Erschliessung innerhalb des Gestaltungsplans wurde durch den Verkehrsplaner geprüft. Die Lösung für den Fussgänger- und Radverkehr innerhalb des Gestaltungsangebots wird entsprechend der Rückmeldung der Vorprüfung angepasst.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 6

Zu den im Plan bezeichneten Uferstreifen: In den Bestimmungen sollte aufgeführt werden, dass der Weiterbestand bereits bestehender Gebäude in vollem Umfang gewährleistet ist.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Rechtmässig erstellte und bestimmungsgemäss nutzbare Anlagen im Gewässerraum sind gemäss Art. 41c Absatz 2 GSchV in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt. Solange der Gewässerraum nicht festgelegt ist, gelten die Vorschriften für Anlagen nach Artikel 41c Absätze 1 und 2 entlang von Gewässern auf dem entsprechenden Uferstreifen. Die Bestandegarantie ist im übergeordneten Recht bereits geregelt, weshalb die Bestimmungen nicht angepasst werden müssen.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Frage 1

Zum würfelförmigen Baukörper vor dem Lager 88 wird ausgeführt, dass sich dieser für eine öffentliche Nutzung anbietet. Ist da bereits etwas Konkretes angedacht?

Beantwortung Planer/Grundeigentümerin

Die möglichen Nutzungen sind gemäss Ziffer 6 vorgeschrieben respektive richten sich nach den Vorschriften der BZO. Eine konkrete Nutzung ist noch nicht angedacht.

Frage 2

Gibt es hinsichtlich der Etappierung eine zeitliche Abfolge – und besteht eine Pflicht zur Realisierung der zweiten Etappe?

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Mit dem Gestaltungsplan wird die Etappierung ermöglicht und der Nachweis gefordert, dass jede Etappe für sich die gestalterischen und baurechtlichen Anforderungen erfüllen muss und die Gesamtwirkung nicht nachteilig beeinflussen darf. Die zeitliche Abfolge wird mit dem Gestaltungsplan nicht geregelt. Eine Regelung der zeitlichen Abfolge ist ausgehend von der Schwierigkeit, eine entsprechende Prognose vorzunehmen, kaum möglich oder wünschenswert. Eine Etappierung im Gebiet Talwis ist mit dem Richtprojekt nicht vorgesehen.

2.6 SVP, Ortspartei Seegräben

Antrag 1

Ziffer 8 Abs. 1: Zu- und Wegfahrt ab Gstalderstrasse

Hier befürchten wir ein grösseres Verkehrschaos, insbesondere, weil der Transit- und der Besucherverkehr sowie auch der LKW-Verkehr nicht nur über die Zürichstrasse und die dortige Verkehrsampel abgeleitet werden, sondern auch hügelaufwärts über die noch zu sanierende Eisenbahnbrücke, die Gstalderstrasse und den Ortsteil Sack. Der Rückstau, insbesondere bei grösseren Besucherströmen zu und von den Einkaufsgeschäften, wird den ganzen Hügel hinauf zu erwarten sein, was auch die Mobilität aller Sackbewohner erheblich tangieren wird.

Ein zusätzlicher Rückstau auf der Gstalderstrasse gilt es also zu vermeiden, indem ein solcher beispielsweise auf das private Gelände verlegt wird.

Hier fehlt einstweilen eine überzeugende Lösung zur Zu- und Wegfahrt. Eine Möglichkeit wäre z.B., eine weitere, "intelligente" Ampel, die je nach Verkehrsaufkommen aktiviert ist und mit derjenigen an der Kreuzung zu koppeln wäre. Wir meinen, da müsste eine kluge Lösung bereits im privaten Gestaltungsplan vorgeschlagen werden, ansonsten wir grosse Fragezeichen bezüglich der Erschliessung insbesondere von Coop und Bau & Hobby haben.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Das Verkehrsgutachten der Enz & Partner GmbH vom 18. Dezember 2019 sowie das überarbeitete Verkehrsgutachten vom 10. Dezember 2020 zeigt die Auswirkungen der Umsetzung des Gestaltungsplans auf. Insgesamt geht das Verkehrsgutachten von zusätzlichen rund 20 Lastwagenfahrten pro Tag aus, welche durch die neue Nutzung des Gestaltungsplangebiets erzeugt werden. Das zusätzliche durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegt gemäss angepasstem Verkehrsgutachten ausgehend von den künftigen Abstellplätzen für leichte Zweiräder und Personenwagen bei rund 1'280 Fahrten.

Gemäss Verkehrsgutachten Kapitel 4 und 5 ist ausgehend von den zusätzlichen Fahrten mit folgenden Auswirkungen auf die Knoten und Rückstaulängen zu rechnen:

Der Knoten Zürichstrasse/Oberlandautobahn wird die künftige Verkehrsbelastung zu den Spitzenstunden des Verkehrs noch gut verarbeiten können. Die Qualität der Verkehrsabläufe ist dabei der Stufe B (gut) zuzuordnen.

Der Knoten Zürichstrasse/Gstalderstrasse wird die künftige Verkehrsbelastung zu den Spitzenstunden des Verkehrs noch gut verarbeiten können. Die Qualität der Verkehrsabläufe ist dabei der Stufe B (gut) bis A (sehr gut) zuzuordnen.

Die Rückstausituation am Knoten Zürichstrasse/Gstalderstrasse wird sich durch den zusätzlichen Verkehr vom Gestaltungsplangebiet nicht merklich verändern.

Der Knoten Zürichstrasse/Aretshaldenstrasse wird die künftige Verkehrsbelastung zu den Spitzenstunden des Verkehrs weiterhin gut verarbeiten können. Die Qualitäten der Verkehrsabläufe sind dabei der Stufe C (gut) bis A (sehr gut) zuzuordnen.

Das künftige Spitzenstundenverkaufskommen auf der Zürichstrasse wird von den angrenzenden Knoten verarbeitet werden können. Die Rückstausituationen an den Knoten entlang der Zürichstrasse werden sich durch den zusätzlichen Verkehr nicht verändern.

Gemäss zweitem Vorprüfungsbericht wird das Verkehrsgutachten als plausibel beurteilt und akzeptiert.

Im Allgemeinen wurden das Verkehrsgutachten sowie die Richtprojekte im Bereich der Verkehrsfläche gemäss Rückmeldung des Kantons teilweise angepasst. Siehe Rückmeldung Resultat der Vorprüfung.

Beschluss Grundeigentümerin

Das Verkehrsgutachten, welches vom Kanton als plausibel erachtet wird, zeigt, dass der durch die künftige Nutzung im Gestaltungsplan-gebiet erzeugte Verkehr von den Knoten verarbeitet werden kann und sich die Rückstausituation nicht verändern wird.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2

Schliesslich ist bislang auch die Schulwegsicherheit nicht gelöst. Solange vom Grossprojekt (Aathal-Brücke für Fussgänger und Velofahrer) nur geträumt wird, muss die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler aus dem Sack unbedingt sichergestellt werden. Hier fehlt es eindeutig an einer Lösung zur sicheren Querung der Zufahrt zum Bahnhofplatz hin zur Unterführung (der Fussgängerstreifen vorne bei der Ampel ist zu weit weg vom breiten Abgang zur Unterführung). Hier ist seitens der Hiag und der Gemeinde unbedingt nachzubesern.

Erwägungem Planer/Grundeigentümerin

Nach Absprache mit der Gemeinde Seegräben wurde die ursprünglich geplante Passerelle aufgrund der Stellungnahme der ersten kantonalen Vorprüfung, welche keine Bewilligungsfähigkeit für die Passerelle in Aussicht stellte, sowie der fehlenden Nachfrage aus dem Projekt genommen. Gemäss Rücksprache soll der Schulweg weiterhin der heutigen Linienführung folgen. Mit dem Richtprojekt ist beim bestehenden Zebrastreifen im Ein- und Ausfahrtsbereich der oberirdischen Parkplätze eine Mittelinsel vorgesehen, um die Sicherheit des Schulwegs zu erhöhen. Zudem wurde die Fusswegverbindung optimiert. Die Mittelinsel muss aber durch die Kantonspolizei noch verfügt werden.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird berücksichtigt.

2.7 SBB

Auflage und Bedingungen

Der Zugang zum Bahnhof (über die Gstalterstrasse) muss für alle Verkehrsteilnehmer während des Baus jederzeit gewährleistet sein. Die gemäss Kaufvertrag zugesicherte Anzahl Parkplätze (14 PP) muss uneingeschränkt benutzbar bleiben. Für die definitive Zustimmung müssen die neuen Parkplatzstandorte für die P+Rail-Parkplätze gemeinsam mit SBB Immobilien Bewirtschaftung bestimmt werden.

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Der Zugang zum Bahnhof wird im erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV ergänzt.

Die P+Rail-Parkplätze werden mit dem Gestaltungsplan gesichert. Die Bewirtschaftung wird gemäss Vorschriften vorgeschrieben, eine konkrete Bewirtschaftung jedoch nicht vorgegeben. Der erläuternde Bericht weist auf eine nutzungsgebundene und gebührenpflichtige Abgabe, degressiv ab der zweiten Stunde, hin. Diese ist zum gegebenen Zeitpunkt für die entsprechenden Parkplätze mit den SBB Immobilien zu bestimmen.

Beschluss Grundeigentümerin

Der Antrag wird berücksichtigt.

Auflage und Bedingungen

Die Hinweise der SBB betreffend Umwelt müssen eingehalten und umgesetzt werden.

Hinweise SBB betreffend Umweltauflagen

Bahnlärm: Gemäss Art. 34 der Lärmschutzverordnung (LSV) muss die Bauherrschaft von neuen oder wesentlich geänderten Gebäuden einen Nachweis erbringen, dass die Belastungsgrenzwerte gemäss Anhang 4 der LSV eingehalten werden. Es ist Sache der Baubewilligungsbehörde, diesen Nachweis einzuverlangen und die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der LSV zu prüfen. Die Kosten für den Nachweis sowie für allfällig notwendige Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte trägt die Bauherrschaft (Art. 31 LSV).

Es ist bahnseitig auf eine grossflächige schallharte Oberfläche zu verzichten, da eine solche als Lärmreflektor wirkt und zu höheren Bahnlärmbelastungen im gegenüberliegenden Wohngebiet führen kann.

Beurteilung Eisenbahnlärm: Das Bundesamt für Verkehr hat den Lärmbelastungskataster unter "map.geo.admin.ch" publiziert. Für Planungs- und Bauverfahren sind die im Lärmbelastungskataster pro Strecke und Abschnitt aufgeführten "Festgelegte Emissionen Tag/Nacht" relevant.

Lärmschutzwände: Allfällige Lärmschutzwände, die ein Näherbaurecht erfordern, müssen die Anforderungen der Schweizer Norm SN 640570 "Lärmschutz an Strasse und Bahn; Projektierung von Lärmhindernissen" erfüllen. Die Baustatik, die Materialisierung und die Farbgebung müssen den SBB zur Genehmigung vorgelegt werden.

Erschütterung und Körperschall durch Bahnverkehr:

Für die Beurteilung von Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall liegen keine einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen vor. Gestützt

auf das Vorsorgeprinzip (Art. 21 des Umweltschutzgesetzes) hat die Bauherrschaft selber für einen angemessenen baulichen Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall zu sorgen. Insbesondere ist auf eine möglichst erschütterungsunempfindliche Bauweise zu achten.

Nichtionisierende Strahlung:

Die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) vom 23. Dezember 1999 bezweckt, die Menschen vor schädlicher oder lästiger nichtionisierender Strahlung zu schützen. Neben dem Immissionsgrenzwert – der entlang der Bahn in der Regel eingehalten wird – legt die Verordnung auch eine vorsorgliche Begrenzung in Form eines Anlagegrenzwertes von 1 Mikrotelsa fest. Bei Neu- und Ausbauten in der Nähe von Bahnanlagen ist Folgendes zu beachten: Liegt das Bauvorhaben in einer nach dem 1.1.2000 ausgeschiedenen Bauzone, sind Orte empfindlicher Nutzung (OMEN) wie Arbeitsplätze, Wohnungen u.a. ausserhalb des Grenzabstandes zur Einhaltung des Anlagegrenzwertes zu erstellen (Art. 16 NISV). Die SBB empfehlen jedoch, im Sinne der Vorsorge – wenn immer möglich – den Anlagegrenzwert einzuhalten.

Allgemeines:

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Maschinen, Geräte und EDV-Anlagen ist die Bauherrschaft selber dafür verantwortlich, die entsprechenden Vorkehrungen gegen störende Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb zu treffen.

Störfallvorsorge (Gilt für grosse Überbauungen entlang von störfallrelevanten Streckenabschnitten gemäss StFV, Anhang 1.2.c):

Gemäss Planungshilfe "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge" sind im Sinne der Vorsorge alle zur Verminderung des Risikos geeigneten Massnahmen zu prüfen und wenn möglich umzusetzen, die nach dem Stand der Technik verfügbar und wirtschaftlich tragbar sind. Es ist wiederum Sache der Baubewilligungsbehörde, die Begründungen für eine Massnahmenbefreiung einzufordern oder andernfalls die Umsetzung zu prüfen. Mögliche Massnahmen sind:

- *Grösste Fassadenöffnungen nicht bahnseitig (Begrenzung Fenster, wenig Balkone, Vorverglasung) Treppenhäuser bahnseitig (ausser, wenn zwingende statische oder personenhdraulische Gründe dagegensprechen) hitzeresistente Fassaden zur Begrenzung der Einwirkungen eines Brandes.*
- *Lüftungsanlagen bahnabgewandt*
- *Geschützte Notausgänge und Fluchtwege*

Erwägungen Planer/Grundeigentümerin

Bahnlärm:

Für den Gestaltungsplan liegt ein Lärmgutachten vor. Das Lärmgutachten zeigt, dass ein Grossteil des Perimeters hinsichtlich der Lärmbelastung durch Strassen- und Bahnlärm nicht ohne weitere Massnahmen überbaut werden kann. Ausgehend davon wurden die Bestimmungen mit den geltenden Grenzwerten sowie den Massnahmen ergänzt. Werden die Grenzwerte bei lärmempfindlichen Betriebsräumen überschritten und können diese nicht lärmabgewandt unter dem Grenzwert belüftet werden, so sind die Räume mit einer kontrollierten Lüftung auszustatten. Bei lärmempfindlichen Wohnräumen ist mit dem Baugesuch nachzuweisen, dass die Grenzwerte gemäss den Bestimmungen eingehalten sind.

Im Lärmgutachten wurden die festgelegten Emissionen Tag/Nacht berücksichtigt.

Erschütterung und Körperschall:

Für den Gestaltungsplan wurden die Abklärungen bezüglich Erschütterung und Körperschall erarbeitet (Beilage). Der Schutz der Gebäudeteile mit Wohnnutzung im Baubereich C wird mittels Bestimmung vorgeschrieben.

Nichtionisierende Strahlung:

Die entsprechenden Abklärungen wurden vorgenommen und die 1-Mikrotelalinie im erläuternden Bericht aufgezeigt.

Störfall:

Die Thematik der Störfallvorsorge wurde im erläuternden Bericht abgehandelt.

Beschluss Grundeigentümerin

Die Hinweise wurden bereits entsprechend im erläuternden Bericht, in den Bestimmungen und Beilagen abgehandelt.