

Privater Gestaltungsplan Talwis

Resultat der Vorprüfung

Auftraggeberin

HIAG Immobilien Schweiz AG

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG
Peter von Känel, Jill Brüttsch

Inhalt	1. Ausgangslage und Gesamtbeurteilung	4
	2. Beurteilung im Einzelnen	6
	2.1 Fuss-/Radweg	6
	2.2 Parkierung	13
	2.3 Spiel-/Aufenthaltsfläche	22
	2.4 Baubereiche	23
	2.5 Wald	25
	2.6 Bepflanzung	25
	2.7 Veloabstellplätze	26
	2.8 Gewässer	26
	2.9 Inventare / Schutzobjekte	29
	2.10 Lärmschutz	30
	2.11 Situationsplan	30
	2.12 Bestimmungen	31
	2.13 Erläuternder Bericht	33
	2.14 Wegstudie	35
	2.15 Hinweise	36

1. Ausgangslage und Gesamtbeurteilung

Situation

Mit Schreiben vom 24. Mai 2018 wurde dem Amt für Raumentwicklung (ARE) der private Gestaltungsplan Talwis zur Vorprüfung eingereicht.

Die Gestaltungsplanunterlagen wurden durch folgende Ämter geprüft:

- Amt für Verkehr (AFV)
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)
- Amt für Landschaft und Natur (ALN)
- Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA/FALS)
- Archäologie und Denkmalpflege des Amtes für Raumentwicklung (ARE/A&D)
- Amt für Raumentwicklung (ARE)

Zudem wurde die SBB AG Immobilien um Stellungnahme gebeten.

Fazit

Zusammenfassend ergibt sich, dass der private Gestaltungsplan Talwis aufgrund der Vielzahl an Rückmeldungen zu einer zweiten kantonalen Vorprüfung einzureichen sei.

Gesprächsgrundlage

Im Vorprüfungsbericht wurden eine Vielzahl von Themen angesprochen, die einer amtsübergreifender Koordination bedürfen. Das vorliegende Arbeitspapier dient als Grundlage für die Besprechung vom 6. Mai 2019 mit dem Amt für Raumentwicklung sowie anschliessend für die Besprechung mit dem Amt für Verkehr vom 11. Juli 2019.

Hinweis Arbeitspapier

Die mit "➔" bezeichneten Textabschnitte sind Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen aus dem Vorprüfungsbericht.

Besprechung Amt für Raumentwicklung

Am 6. Mai 2019 wurde das Resultat der Vorprüfung mit dem Amt für Raumentwicklung, vertreten durch Niko Wolfromm besprochen. An der Sitzung war zudem die Gemeinde Seegräben, vertreten durch Marc Thalman anwesend.

Resultat der Besprechung vom 6. Mai 2019 (ARE)

Das Resultat der Besprechung vom 6. Mai 2019, wie mit den verschiedenen Empfehlungen aus dem Vorprüfungsbericht umgegangen werden soll, ist im vorliegenden Papier dokumentiert.

Besprechung Amt für Verkehr

Am 11. Juli 2019 wurden die Anliegen betreffend Verkehr mit dem Amt für Verkehr, vertreten durch Tobias Etter, Christiane Dasen und Markus Hegglin besprochen.

Resultat der Besprechung vom 11. Juli 2019 (AFV)

Das Resultat der Besprechung vom 11. Juli 2019, wie mit den verschiedenen Empfehlungen aus dem Vorprüfungsbericht umgegangen werden soll, ist ebenfalls im vorliegenden Papier dokumentiert.

Nachtrag

Anpassungen aufgrund von Rückmeldungen zum Protokoll werden *kursiv* dargestellt.

2. Beurteilung im Einzelnen

2.1 Fuss-/Radweg

Fuss-/Radwegverbindung Wegführung

- Falls in Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan Talwis ein neuer Radweg oder Fuss-/Radweg erstellt werden soll, ist in Abstimmung mit den relevanten kantonalen Fachstellen zu prüfen und darzulegen, ob der bestehende Radweg südlich entlang der Zürichstrasse streckenweise aufgehoben und rückgebaut werden kann.
- Der vorgesehene Weg ist an sämtlichen Stellen ausserhalb des Uferstreifens der Aa anzuordnen, damit er genehmigungsfähig ist.
- Der vorgesehene Fuss-/Radweg ist bei bestehenden Querungen der Aa anzuordnen oder andernfalls sollen bestehende Querungen verlegt werden. Querungen sind grundsätzlich senkrecht zur Gewässerachse anzuordnen, Abweichungen davon wären im Erläuternden Bericht zu begründen. Zudem sind Querungen mit der geringstmöglichen Breite vorzusehen, dies ist im Erläuternden Bericht darzulegen und im Situationsplan entsprechend zu verzeichnen.
- Die im Bereich der Überquerung der Aa durch den Wasserrechtskanal angestrebte zusätzliche Überdeckung/Querung der Aa ist nur genehmigungsfähig, wenn im Rahmen des Gestaltungsplans der gleichzeitige Rückbau der bestehenden Bachquerung und Wasserrechtskanal-Querung nördlich des bestehenden Gebäudes GVZ Nr. 184 verbindlich festgelegt wird. Ein solcher koordinierter Rückbau und Neubau der Querung würde aus wasserbaulicher Sicht begrüsst. Werden die beiden bestehenden Querungen nördlich des Gebäudes GVZ Nr. 184 im Rahmen des Gestaltungsplans nicht rückgebaut, ist hingegen auf die im Bereich der Überquerung der Aa durch den Wasserrechtskanal angestrebte zusätzliche Überdeckung/Querung nördlich des Gebäudes GVZ Nr. 184 für den angestrebten Fuss-/Radweg zu verzichten.
- Auf die angestrebte zusätzliche Querung des Wasserrechtskanals im Bereich westlich der Gstalterstrasse ist zu verzichten. Der Fuss-/Radweg ist ausserhalb des Uferstreifens anzuordnen.
- Das mehrheitlich im Uferstreifen liegende Vorhaben ist aufgrund beschriebener Erwägungen nicht genehmigungsfähig. Für die weitere Planung soll aus wasserbaulicher Sicht die bestehende Wegverbindung Gstalterstrasse vorgesehen werden.

→ Auf weitere angestrebte Querungen des Wasserrechtskanals (zwischen den bestehenden Querungen nördlich des Gebäudes GVZ Nr. 184 sowie der angestrebten Passerelle) sowie auf sämtliche Wegverbindungen zwischen der Aa und dem Wasserrechtskanal gelegenen Bereich ("Insel") ist zu verzichten.

→ In den Vorschriften des Gestaltungsplans in Ziff. 7 Abs. 8 sowie in Ziff. 7 Abs. 5 ist zu streichen, dass innerhalb des Uferstreifens und innerhalb der sog. Ruhefläche befestigte Flächen zur Schaffung eines öffentlichen Fuss- und Radwegnetzes erstellt werden dürfen.

→ Falls – entgegen der Linienführung gemäss regionalem Richtplan – der angestrebte Fuss-/Radweg im Bereich östlich der Gstalterstrasse erneut auf der Nordseite der Aa geführt werden sollte, ist für die weitere Planung eine der bestehenden Querungen (Gstalterstrasse oder der Übergang nördlich des Gebäudes GVZ 178) vorzunehmen.

→ Die Fuss- und Velowegplanung der inneren Erschliessung des Gestaltungsplanperimeters ist auf die bestehende Nebenverbindung und die geplante Veloschnellroute und Hauptverbindung im Sinne der Erwägung auszurichten.

Kommentar Planer
Übersicht Radwege

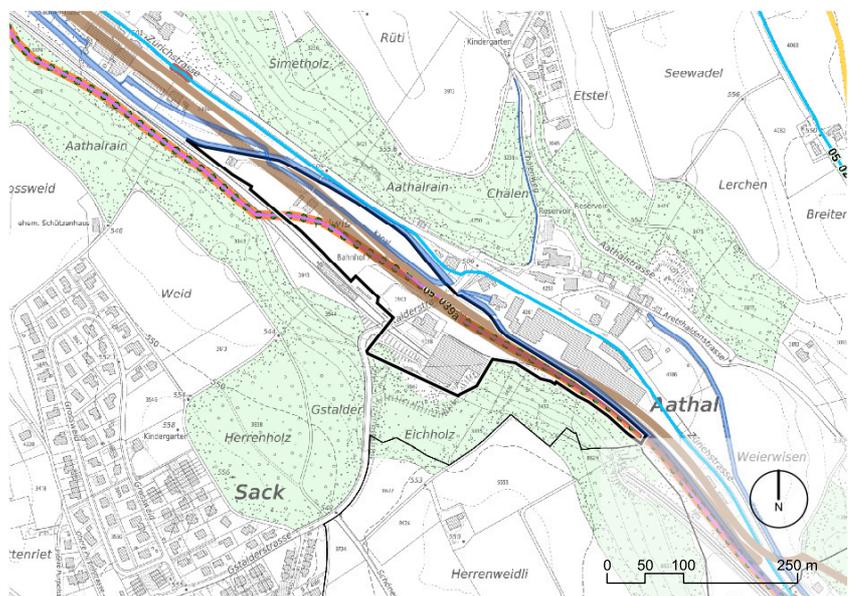
Gemäss Vorprüfungsbericht sind bei der Ausarbeitung des Radwegs folgende Linienführungen zu beachten respektive danach auszurichten:

- geplanter Radweg aus dem regionalen Richtplan
- bestehender Radweg/Nebenroute Velonetzplan des Kantons Zürich
- Veloschnellroute des Velonetzplans des Kantons Zürich.

Übersicht Radweg

	regionaler Richtplan geplanter Radweg
	Nebenverbindung Velonetz Alltag
	Veloschnellroute Velonetz Alltag
	Gewässer

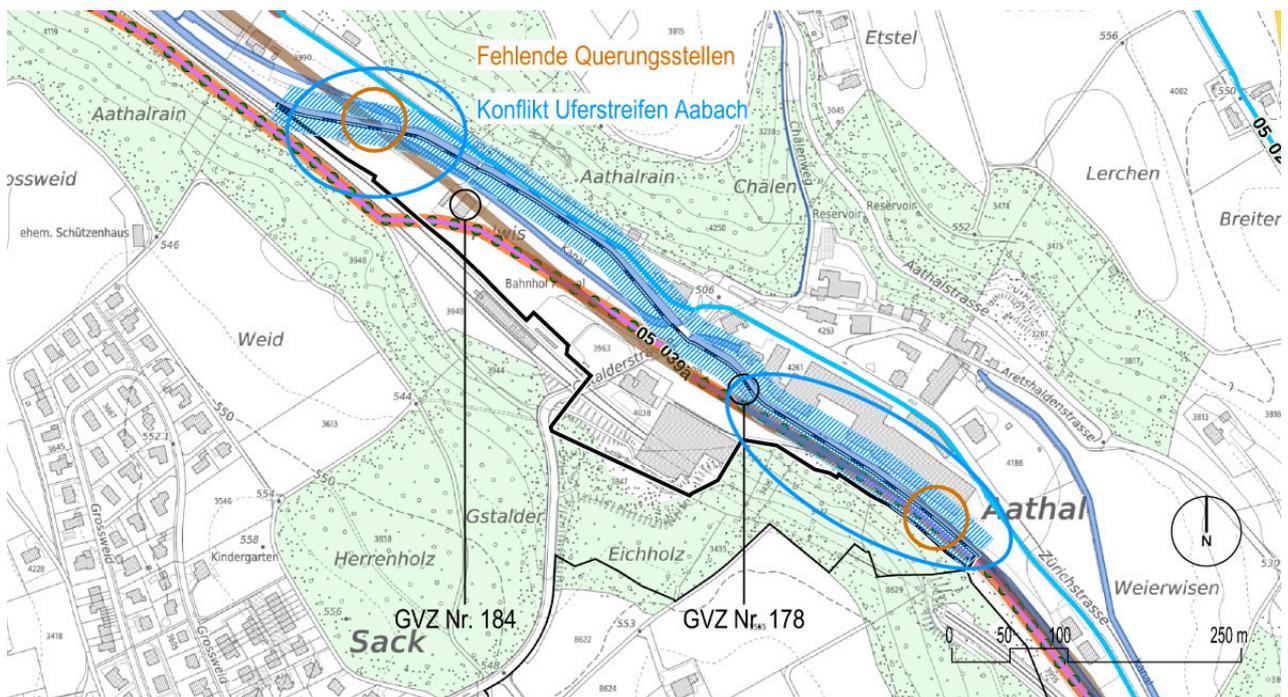
Quelle: GIS Browser (maps.zh.ch),
regionaler Richtplan, verabschiedet von
der Delegiertenversammlung der RZO
am 23.11.2017



Regionaler Richtplan Radweg

Wird der geplante Radweg gemäss regionalem Richtplan umgesetzt, so führt dieser südlich der Aa durch das Gebiet Talwis. Dabei quert der geplante Radweg an zwei Stellen die Aa. Im Westen sowie im Osten bestehen für die angedachte Querung noch keine Querungsstellen. Diese müssten bei der Umsetzung gemäss Richtplan entsprechend erstellt werden. Die Querung im Westen wurde im Gestaltungsplan Talwis entsprechend angedacht, diese wird jedoch gemäss Vorprüfungsbericht nur dann toleriert, wenn die bestehende Brücke beim Gebäude GVZ Nr. 184 rückgebaut wird.

Der geplante Radweg des regionalen Richtplans liegt sowohl im Westen als auch im Osten des Gestaltungsplanperimeters im Uferstreifen der Aa. Im Osten müsste ein Teil des Weges, dort wo heute die alten Bahngeleise bestehen, erstellt werden. Mit der Linienführung gemäss Gestaltungsplan Talwis wird die Querung der Aa bereits östlich der Gstalderstrasse mittels bestehender Brücke vorgenommen, wodurch der bereits bestehende Weg benutzt wird.

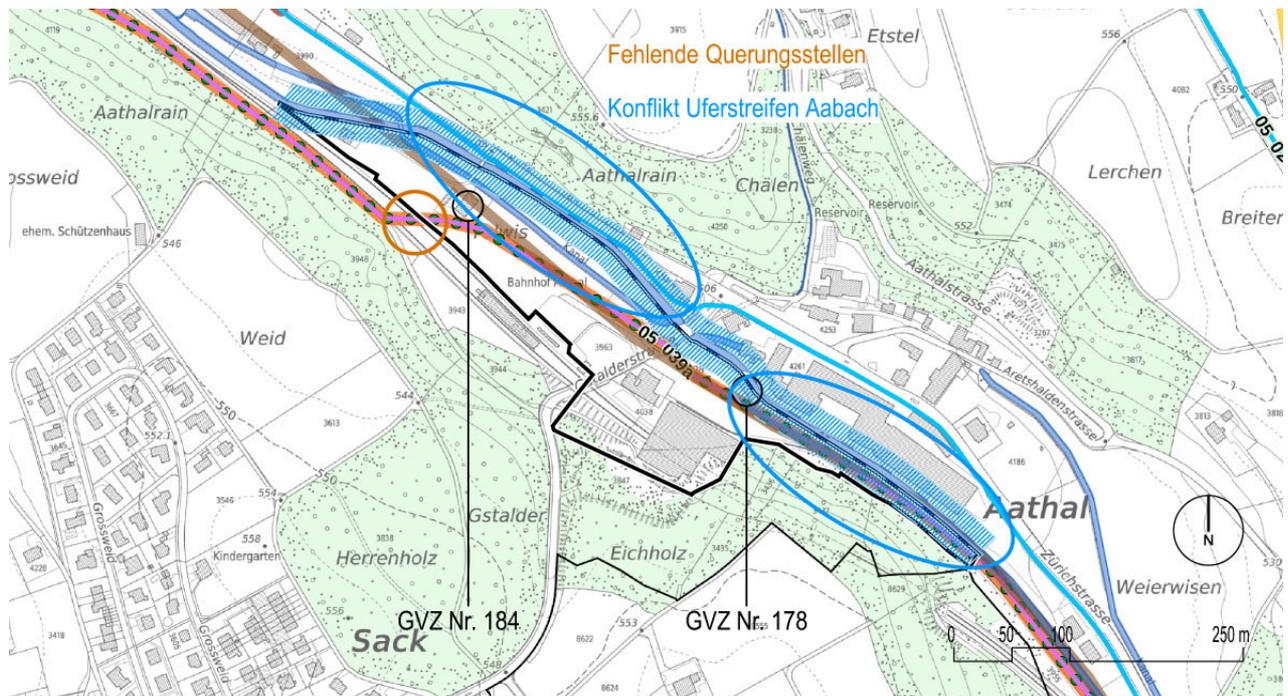


Veloschnellroute Velonetz Alltag

Die Veloschnellroute quert die Bahnlinie westlich des Bahnhofs Aathal. Heute besteht in diesem Bereich keine Querung der Bahnlinie. Anschliessend verläuft die Veloschnellroute durch das Gebiet Talwis, wo die Verbindung durch das unter Schutz gestellte alte Bahnhofsgebäude führt. Die Veloschnellroute verläuft weiter südlich entlang der Aa, wo sie im Uferstreifen zu liegen kommt. Die Aa wird im Gebiet Cherschiben über eine bestehende Brücke gequert. Vom Gebiet Talwis bis zur Querung besteht heute noch kein Weg, ein solcher müsste erstellt werden.

Nebenverbindung Velonetzplan Alltag

Die Nebenroute gemäss Velonetzplan Alltag (maps.zh.ch) verläuft entlang der Zürichstrasse und somit nördlich der Aa, ausserhalb des Gestaltungsplangebiets. Diese liegt somit ebenfalls teilweise im Uferstreifen der Aa und orientiert sich bezüglich Querungen am Bestand.



Gemeinsame Wegführung

Wie im Vorprüfungsbericht gewünscht, soll die Linienführung des Fuss-/Radwegs mit den relevanten kantonalen Fachstellen besprochen werden. In der Besprechung sollen bereits angedachte Radwegführungen sowie die im Gestaltungsplan aufgezeigte Radwegführung besprochen werden. Dabei ist auch der Rückbau des bestehenden Radwegs zu thematisieren, welcher jedoch ausserhalb des Gestaltungsplangebiets liegt.

Stellungnahme Gemeinde Seegräben
vom 9. Januar 2019

Zentral ist dabei die Querung des Gewässers, die Lage bezüglich Uferstreifen sowie die Nutzung der Kanalinsel. Ausgehend von den zentralen Themen scheint eine Besprechung mit den Amtsstellen AFV (Amt für Verkehr), AWEL (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft) und ARE (Amt für Raumentwicklung) sinnvoll. Die Terminsuche wird durch das Planungsbüro Suter • von Känel • Wild vorgenommen.

Gemäss Schreiben vom 9. Januar 2019 erachtete der Gemeinderat die heutige Fuss-/Radwegführung entlang der Zürichstrasse als unattraktiv und nicht ungefährlich. Die im Gestaltungsplan vorgesehene Route erachtet er als sinnvoll, zieht sie doch bereits bestehende Infrastrukturbauten mit ein und schafft eine bessere Erlebbarkeit des Uferbereichs des Aabachs. Gerade im Bereich der Kanalinsel wäre die vorgeschlagene Wegführung, verbunden mit dem Rückbau der heute vorhandenen intensiven Hobbygartennutzung auch im Sinne des Umweltschutzes eine massgebliche Verbesserung. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass sich die neue Wegführung mit flankierenden Massnahmen so realisieren lässt, dass auch den Anforderungen zum Erhalt und zur Aufwertung des Gewässerraumes in genügendem Mass Rechnung getragen werden kann.

Entscheid Auftraggeberin

Die Fuss-/Radwegverbindung ist mit den relevanten kantonalen Fachstellen zu besprechen und eine Linienführung zu definieren.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Die HIAG klärt intern ab, ob die Insel genutzt werden soll, was Auswirkungen auf die Linienführung der Radwegverbindung hat.

Gleichzeitig wird Niko Wolfromm die Verantwortungsfrage bezüglich Planung und Festsetzung der Radwegführung intern abklären.

Wird die Fuss-/Radwegverbindung über die Kanalinsel geführt, ist die Linienführung zwingend mit einem Wasserbauprojekt, welches die Leitplanken und das Vorgehen für die Inselnutzung darlegt, in Zusammenarbeit mit dem AWEL zu definieren.

Wird hingegen eine Linienführung entlang der Zürichstrasse und somit ohne Nutzung der Kanalinsel angestrebt, werden die genaue Linienführung sowie die Anschlusspunkte mit dem AFV (Tobias Etter) definiert.

Nachtrag
Haltung AWEL, Abt. Wasserbau

Widersprüchlich der Aussage vom 6. Mai 2019 zur Fuss-/Radwegverbindung beantragt das AWEL, Abteilung Wasserbau, folgenden Nachtrag:

"Fuss-/Veloweg im Uferstreifen der Aa inkl. Insel ist nicht möglich. (vgl. Vorprüfungs-Stellungnahme: «Diese teilweise innerhalb des Uferstreifens der Aa liegende Linienführung wird, insbesondere in Anbetracht des weitgehend unbebauten Gebiets südlich des Wasserrechtskanals, als nicht standortgebunden beurteilt und ist folglich nicht genehmigungsfähig. Der vorgesehene Weg ist an sämtlichen Stellen ausserhalb des Uferstreifens der Aa anzuordnen, in Übereinstimmung mit der im regionalen Richtplan vorgesehenen Linienführung südlich des Wasserrechtskanals.»)."

"Auf der 'Insel' zwischen der Aa und dem Wasserrechtskanal sollen (u.a. aufgrund des künstlich-naturfremden bzw. stark beeinträchtigten ökomorphologischen Zustands der Aa, dem grossen Revitalisierungsnutzen gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung sowie der durch die Zürichstrasse eingeeengten Situation auf der rechten Uferseite der Aa) keine Wege und sonstige Bauten und Anlagen bestehen oder geplant werden. (...) Falls seitens der Planungsträger Interesse an einer Entwicklung und Beteiligung an einem kantonalen Wasserbauprojekt (mit Festlegung des Gewässerraums, ökologischer Aufwertung und allfälliger Erholungsnutzung) in diesem Abschnitt des Aabachs bestünde, könnte dies auf frühzeitige Anfrage hin abgeklärt werden."

Resultat der Besprechung vom
11. Juli 2019 (AFV)

Das Amt für Verkehr weist darauf hin, dass künftig nicht drei Radwegführungen (geplanter regionaler Radweg, bestehende Nebenverbindung und geplante Veloschnellroute) im Gebiet Aathal bestehen sollen, sondern zum gegebenen Zeitpunkt eine koordinierte Linienführung gesucht werden muss.

Die heutige Linienführung (Nebenverbindung Velonetz Alltag, Zürichstrasse) werde erst ersetzt, wenn eine neue Linienführung bestehe. Zum jetzigen Zeitpunkt existiere noch keine konkrete Vorstellung über die künftige Linienführung der Veloschnellroute respektive des künftigen Radwegs. Auch ist der Zeitpunkt der Konkretisierung und der Umsetzung heute noch nicht bekannt.

Für den Gestaltungsplan Talwis bedeutet dies, dass keine konkrete Linienführung des Radwegs besteht, welche in den Bestimmungen sowie im Situationsplan verankert werden kann/muss.

Nach Absprache mit dem Amt für Verkehr soll der Gestaltungsplan jedoch den Raum für den möglichen, künftigen Radweg soweit wie möglich sichern und somit genügend Spielraum für die Konkretisierung und Umsetzung der Linienführung gewährleisten. Im Gestaltungsplan wird ein Korridor für den Radweg zwischen dem neuen Gebäude und dem Aabach freigehalten. Ob dieser Spielraum dereinst genutzt wird, ist vom dannzuständigen Projekt für den Radweg abhängig.

Die Bestimmungen werden wie folgt ergänzt:

"Zwischen den im Plan bezeichneten Anschlusspunkten ist Raum für einen künftigen Radweg freizuhalten. Die genaue Linienführung ist zum gegebenen Zeitpunkt durch den Kanton zu projektieren und mit den entsprechenden Amtsstellen sowie dem Grundeigentümer zu koordinieren."

Umsetzung

Im Situationsplan wurden die entsprechenden Anschlusspunkte für die mögliche, künftige Fuss-/Radwegverbindung definiert. Zudem wurde die Bestimmung gemäss Besprechung mit dem Amt für Verkehr ergänzt. Im Erläuternden Bericht wurden die planerischen Grundlagen bezüglich der drei Radwegverbindungen und den dazugehörigen Rückmeldungen des Amtes für Verkehr ergänzt. Auch wurde die Bestimmung zu den Ruheflächen entsprechend angepasst.

Planinhalt Veloweg

→ Im Plan und in der Legende ist zwischen den Bereichen innerhalb und ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters zu unterscheiden.

Umsetzung

Ausgehend von der Umsetzung zur möglichen künftigen Fuss-/Radwegverbindung ist die Anpassung hinfällig.

2.2 Parkierung

Bestehende oberirdische Parkierung Gstalterstrasse

→ Östlich der Gstalterstrasse bestehen oberirdische Parkplätze innerhalb des Uferstreifens der Aa. Es ist zu prüfen und darzulegen, ob die betroffenen Parkplätze zugunsten der Erleichterung einer künftigen Revitalisierung des Gewässers im Rahmen des Gestaltungsplans rückgebaut und – falls ein Nutzungsbedarf besteht – ausserhalb des Uferstreifens neu aufgebaut werden können.

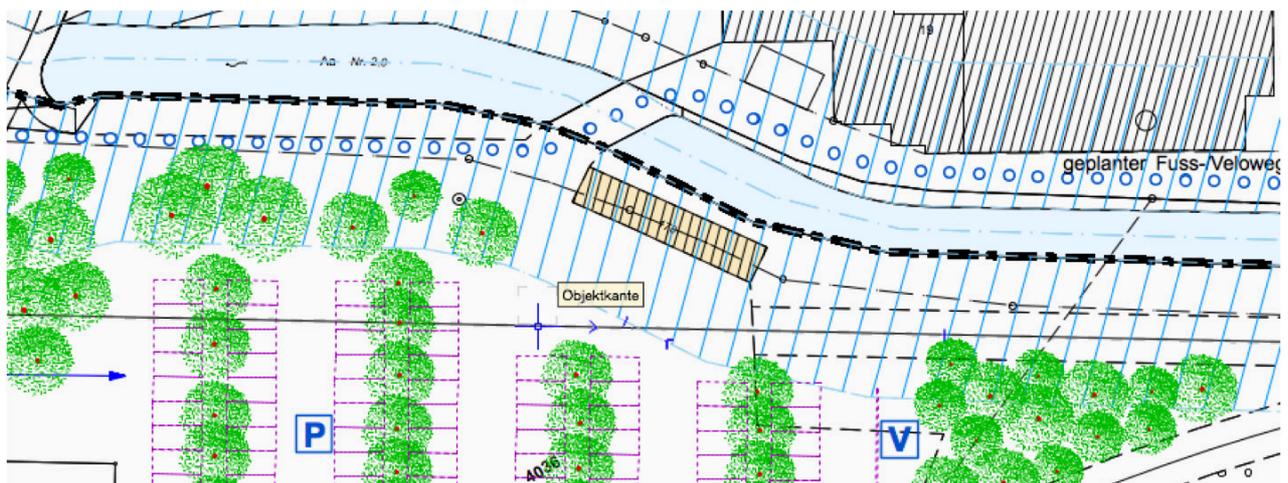
→ Die betroffenen Parkplätze sind im Situationsplan durchgehend abgegrenzt und mit einer separaten Signatur als Informationsinhalt darzustellen.

→ Zudem ist zu prüfen und darzulegen, ob die betroffenen Parkplätze sowie das Nebengebäude GVZ Nr. 178 zugunsten der Erleichterung einer künftigen Revitalisierung des Gewässers im Rahmen des Gestaltungsplans rückgebaut und – falls ein Nutzungsbedarf besteht – ausserhalb des Uferstreifens neu aufgebaut werden können.

Kommentar Planer Oberirdische Parkplätze Gstalterstrasse

Im Allgemeinen gilt, dass bereits bestehende, rechtmässig erstellte und bestimmungsgemäss nutzbare Bauten und Anlagen innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt sind (Art. 41c Abs. 2 GSchV).

Vom Uferstreifen ist beim Richtprojekt nur ein Autoabstellplatz betroffen, dieser ist entsprechend zu verschieben.



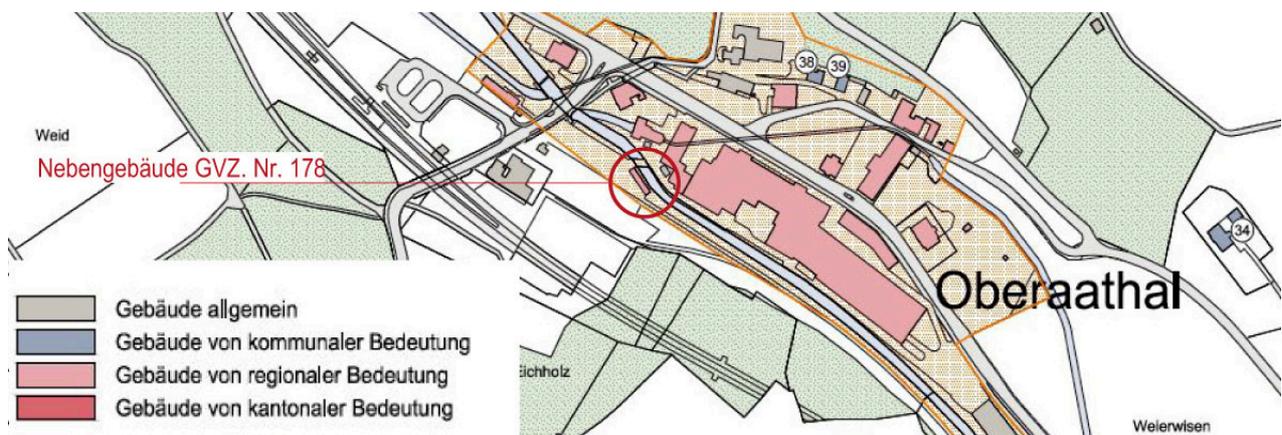
Bedarf

Der Bedarf der Parkplätze setzt sich aus folgenden Nutzungen respektive Doppelnutzungen zusammen:

- Parkplätze Jucker Farm: Gestützt auf den regionalen Richtplan besteht ein Bedarf für Abstellplätze für die Jucker Farm. Die Zahl der Abstellplätze ist gemäss Rückmeldung des Vorprüfungsberichts (siehe Erwägung zu Ziff. 8 Abs. 8) in Koordination mit der Jucker Farm ggf. zu erhöhen. Eine Erweiterung ist gemäss dem Richtplantext zudem zu prüfen.
- bestehende Parkplätze Spinnerei: die 41 bestehenden Parkplätze der Spinnerei auf dem Areal müssen weiterhin zur Verfügung gestellt werden.
- Park and Ride: Mit der SBB ist vertraglich geregelt, dass 14 Park and Ride Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden müssen.
- Doppelnutzungen: unter anderem werden die Parkplätze für die Kirchenbesucher (GvC Züri Oberland) am Sonntag genutzt, zudem sind die Parkplätze als Entlastung im Mobilitätskonzept Pfäffikersee definiert.

Nebengebäude GVZ Nr. 178

Das Nebengebäude GVZ Nr. 178 ist als Gebäude mit regionaler Bedeutung im Übersichtsplan "Schutzwürdige Bauten der Gemeinde Seegräben" (17. November 2014) sowie im GIS Browser ausgewiesen. Der Gestaltungsplan berücksichtigt alle Denkmalschutzobjekte, indem die im Situationsplan bezeichneten Gebäude als Einzelobjekte im Sinne von § 203 PBG zu erhalten sind. Das Nebengebäude GVZ Nr. 178 wurde entsprechend geschützt und soll somit nicht rückgebaut werden. Ein Rückbau ist erst möglich, wenn das Nebengebäude aus dem Inventar entlassen würde.



Umsetzung

Der Technische Bericht wurde bezüglich Bedarf der Parkplätze respektive Doppelnutzungen ergänzt. Zudem wird der Situationsplan angepasst. Das Nebengebäude GVZ Nr. 178 soll nicht zurückgebaut werden.

Lenkungswirksame Parkplatz-Bewirtschaftung

→ Für Kunden- und Besucher-Parkplätze ist eine im Hinblick auf eine Verkehrsumlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel lenkungswirksame Parkplatz-Bewirtschaftung festzulegen (nutzungsgebunden und gebührenpflichtig degressiv ab der ersten Minute).

→ Die Bestimmungen sind wie folgt zu ergänzen: "Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkplätze sind lenkungswirksam zu bewirtschaften".

Kommentar Planer

Eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung wird begrüsst. Aufgrund des Retailers kann diese jedoch nicht ab der ersten Minute, sondern erst ab der zweiten Stunde erfolgen. Bereits heute besteht auf den Parkplätzen eine Gebührenpflicht ab der zweiten Stunde. Es wird am heutigen Bewirtschaftungssystem festgehalten.

Stellungnahme Gemeinde Seegräben
vom 9. Januar 2019

Der Gemeinderat begrüsst eine mit dem Projekt Mobilität & Umwelt Pfäffikersee abgestimmte Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen. Mit Blick auf die prioritäre Nutzung als Parkplätze für einen Retailer und der weniger attraktiven Lage, scheint dem Gemeinderat die Beibehaltung der heutigen Tarifstruktur als angemessen.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Die lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung wird mit dem AFV besprochen und entsprechend in den Bestimmungen verankert. Die HIAG sieht eine Gebührenpflicht ab der zweiten Stunde vor.

Im Mobilitätskonzept Pfäffikersee wird eine Bewirtschaftung ab der ersten Stunde angestrebt.

Resultat der Besprechung vom
11. Juli 2019 (AFV)

Das Amt für Verkehr erläutert, dass das Mobilitätskonzept Pfäffikersee, welches noch nicht freigegeben wurde, verschiedene Entlastungsideen aufzeigt und eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungssysteme rund um den Pfäffikersee zugunsten der Lenkungswirksamkeit anstrebt. Im Konzept werden jedoch keine konkreten Aussagen zur Bewirtschaftungsweise gemacht.

Die Bewirtschaftung ab der zweiten Stunde widerspricht somit nicht dem Mobilitätskonzept Pfäffikersee.

Die Bestimmungen des Gestaltungsplans werden gemäss Absprache mit dem Amt für Verkehr wie folgt ergänzt:

"Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkplätze sind lenkungswirksam zu bewirtschaften".

Umsetzung

Entsprechend dem Resultat der Besprechung vom 11. Juli 2019 wurde die eine Bestimmung sowie die dazugehörige Erläuterung ergänzt.

Mobilitätskonzept

→ Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie der Nähe zum Bahnhof ist ein Mobilitätskonzept zur Verringerung der negativen verkehrlichen Auswirkungen nachzuweisen. Kontaktperson ist Entwicklungsingenieur Tobias Etter. Es wird empfohlen, in den Bestimmungen zum Gestaltungsplan die Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts aufzunehmen.

Kommentar Planer

Die Parkierungsanlage im Gebiet Talwis wird bereits heute im Mobilitätskonzept Pfäffikersee als Entlastungsparkplatz ausgewiesen.

Um stufengerecht das Funktionieren des Parkierungssystems sicherzustellen und eine Ausweitung auf öffentliche Parkierungsflächen zu verhindern, soll allenfalls ein Mobilitätskonzept als Bestandteil der Baubewilligung erarbeitet werden. Die Zuteilung der Parkflächen zu den einzelnen Nutzungen wurden bereits im Erläuternden Bericht vorgenommen. Die Einbindung in das Mobilitätskonzept Pfäffikersee sowie die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts soll in einem Gespräch mit dem AFV geklärt werden.

Entscheid Auftraggeberin

Das Mobilitätskonzept bzw. die Erstellung eines Mobilitätskonzepts wird mit dem AFV (Tobias Etter) diskutiert.

Resultat der Besprechung vom 6. Mai 2019 (ARE)

Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts respektive die Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept Pfäffikersee wird mit dem AFV (Tobias Etter und Birgit Grebe) diskutiert.

Resultat der Besprechung vom 11. Juli 2019 (AFV)

Das Amt für Verkehr spricht sich gegen die Erstellung eines Mobilitätskonzepts aus. Es weist jedoch darauf hin, dass das Verkehrsgutachten wie folgt anzupassen sei:

- Ergänzung mit Aussagen zur Rückstaulänge
- Überprüfung der Umrechnung des Verkehrsaufkommens pro Parkplatz
- Prüfung und Anpassung zugunsten der Nachvollziehbarkeit

Die entsprechenden Ergänzungen des Verkehrsgutachtens werden bei der Überarbeitung der Unterlagen vorgenommen.

Umsetzung

Ausgehend von der Besprechung vom 11. Juli 2019 wurde auf ein Mobilitätskonzept verzichtet. Das Verkehrsgutachten wurde entsprechend angepasst.

Ziff. 8 Abs. 8
Autoabstellplätze

→ Die Formulierung ist zu schärfen, indem nicht auf zwei verschiedene Berechnungsgrundlagen für Autoabstellplätze verwiesen wird, sondern abschliessend geklärt ist, wie sich der Normbedarf und der massgebliche Bedarf berechnen lassen. Wir empfehlen die Reduktionswerte gemäss der Wegleitung zur Ermittlung des massgeblichen Bedarfs als Zahlenwerte in die Bestimmung aufzunehmen.

Kommentar Planer

Die Anpassung wird entsprechend vorgenommen. Der Hinweis zur BZO wird gestrichen. Ziff. 8 Abs. 8 wird wie folgt umformuliert: *Für die Bemessung der erforderlichen Anzahl der Autoabstellplätze ist in Ergänzung zur Bau- und Zonenordnung die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen massgebend.* (Hinweis: Die kantonale Wegleitung ist zurzeit in Revision.)

Umsetzung

Die Unterlagen bestehend aus Bestimmung und Erläuterndem Bericht wurden entsprechend angepasst.

Ziff. 8 Abs. 8
Autoabstellplätze

→ Die im Erläuternden Bericht erwähnte Doppelnutzung ist ebenfalls in geeigneter Form verbindlich in die Bestimmung aufzunehmen.

Kommentar Planer

Die gewünschte Anpassung ist bereits im Artikel 57c der BZO verankert, auf welchen in den Bestimmungen im Zweckartikel 1 explizit verwiesen wird. Eine Doppelnennung der Doppelnutzung erscheint im Sinne von § 81 Abs. 3 PBG nicht zweckmässig, weshalb auf die Ergänzung verzichtet wird.

Entscheid Auftraggeberin

Die Anpassungen werden im Sinne von § 81 Abs. 3 PBG als nicht zweckmässig erachtet und sind mit den Amtsstellen zu besprechen.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Das Kapitel 4.1 des Erläuternden Berichts wird mit allen Punkten des Artikels 57c der BZO (Fassung vom 8. Januar 2018) ergänzt. Die Bestimmungen werden nicht angepasst.

Umsetzung

Der Erläuternde Bericht, Kapitel 4.1 Zweck wurde entsprechend mit dem Auszug aus der BZO Art. 57c ergänzt.

Ziff. 8 Abs. 10 oberirdische Parkplätze

→ Parkplätze für Besucher und Beschäftigte sind analog zu den Bewohnerparkplätzen mehrheitlich unterirdisch vorzusehen. Nur mit dieser Massnahme können die mit dem Gestaltungsplan gesetzten Qualitäten und Ansprüche an den "neuen zentralen Ort mit urbanem Charakter" erreicht und erfüllt werden. Auch die angestrebte ortsbauliche Qualität und die Möglichkeit für eine prosperierende Entwicklung und Annahme des Raums durch Bewohner und Besucher kann nur durch eine qualitätsvolle Umgebungsgestaltung mit reduzierten Parkplätzen geschaffen werden.

→ Im Zuge einer qualitativen Umgebungsgestaltung ist zusätzlich ein in geeigneter Dimension ausgebildeter Freiraum entlang der Nordfassade anstatt der geplanten Parkplätze zu sichern.

→ Die gemäss der BZO geforderten Autoabstellplätze für Park-and-Ride sind in den Bestimmungen zusätzlich zum massgeblichen Bedarf, welcher sich aus den Nutzungen innerhalb des Gestaltungsplans ergibt, zu verankern. Es ist eine verbindliche Mindestanzahl aufzuführen. Gemäss der kurz vor der Festsetzung befindlichen Gesamtrevision des regionalen Richtplans Oberland sind mindestens 32 Park-and-Ride-Abstellplätze (nicht 14) sicherzustellen. In Koordination mit der Jucker Farm ist diese Zahl ggf. zu erhöhen. Eine Erweiterung ist gemäss dem Richtplantext zu prüfen.

→ Die Anzahl der oberirdischen Parkplätze ist gemäss den Erwägungen in diesem Vorprüfungsbericht deutlich auf ein verträgliches und angemessenes Mass zu reduzieren.

Kommentar Planer
Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan Oberland werden für das Aathal/Seegräben 32 bestehende Abstellplätze ausgewiesen. Die Funktion dieser Abstellplätze wird als Park-and-Ride- und Erholungsnutzung definiert. Die 32 Abstellplätze beziehen sich somit nicht nur auf die Park-and-Ride-Parkplätze. Die 14 Park-and-Ride-Parkplätze sind vertraglich mit der SBB geregelt und somit als Teil dieser 32 Abstellplätze zu verstehen. Die Verankerung mittels Anzahl wurde bereits vorgenommen, die 14 Abstellplätze sind in den Bestimmungen enthalten.

Regionaler Richtplan Oberland, verabschiedet von der Delegiertenversammlung der RZO am 23. November 2017

4.6.2 Karteneinträge

Folgende Parkieranlagen und Park and Ride-Anlagen bei Bahnhöfen sind von regionaler Bedeutung:

Tabelle 58 Parkieranlagen bei Bahnhöfen von regionaler Bedeutung

Nr.	Objekt	Funktion	Anzahl Abstellplätze / Ziel	Realisierungshorizont
B1	Aathal/Seegräben	P+R und Erholungsnutzungen	32 P Erweiterung prüfen	bestehend / Koordination mit Jucker Farm Art

Anzahl Autoabstellplätze

Die Aussagen des Vorprüfungsberichts sind widersprüchlich. Einerseits wird darauf verwiesen eine Erweiterung der Anzahl Abstellplätze mit der Jucker Farm zu prüfen und in Erwägung zu ziehen, andererseits wird die Reduktion der Abstellplätze auf ein verträgliches und angemessenes Mass gefordert.

Insgesamt wird die Anzahl ausgewiesener oberirdischer Abstellplätze wie im Vorprüfungsbericht gefordert, mittels kantonaler Wegleitung berechnet. Gemäss Verkehrsgutachten (Enz & Partner GmbH vom 28. März 2018) liegen die ausgewiesenen Parkplätze im Bereich der Vorgaben der kantonalen Wegleitung.

Im Allgemeinen kann aufgrund der vielseitigen Nutzungen, welche bereits vorgängig besprochen wurden (siehe Kapitel 2.2), keine Reduktion der Abstellplätze vorgenommen werden.

Nordfassade

Da im Erdgeschoss des Lagers 88 künftig Verkaufsflächen vorgesehen sind, ist ein Freiraum entlang der Nordfassade nicht umsetzbar. Angedacht ist beispielsweise eine Verkaufs- bzw. Informationsfläche für die Jucker Farm.

Unterirdische Parkplätze

Wie in den materiellen Hinweisen im Vorprüfungsbericht vermerkt, liegt der Perimeter des Gestaltungsplans Talwis im Gewässerschutzbereich Au für die Trinkwassergewinnung. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich Au grundsätzlich keine Bauten und Anlagen erstellt werden, die unter dem langjährigen, natürlichen mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Ausgehend vom Grundwasserspiegel, welcher im Gestaltungsplangebiet (siehe Vorprüfungsbericht) zwischen 499.6 und 505.5 m ü. M. liegt, ist die Anordnung weiterer Parkplätze im Untergeschoss stark eingeschränkt. Die geforderte Verschiebung oberirdischer Parkplätze würde zu Bauten im Grundwasser führen, was eine Ausnahmegewilligung bedingt.

Stellungnahme Gemeinde Seegräben
vom 9. Januar 2019

Die Parkplätze im Gestaltungsplangebiet Talwis werden auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Verkehrskonzept der Gemeinde Seegräben spielen. Auch wenn im Rahmen des Projektes Mobilität & Umwelt Pfäffikersee andere Standorte als Entlastungsparkplätze geprüft werden, wird die Doppelnutzung der Parkieranlagen im Aathal insbesondere an Wochenenden während der Herbstsaison der Jucker Farm kaum kleiner werden. Es ist daher aus Sicht der Gemeinde wichtig, dass möglichst viele Parkplätze weiterhin für die gemeinsame Nutzung zur Verfügung stehen.

Entscheidung Auftraggeberin

Die Anzahl Abstellplätze ist mit den entsprechenden Amtsstellen zu diskutieren und die widersprüchlichen Aussagen sind zu thematisieren.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Die Anzahl Autoabstellplätze wird gemäss kantonalen Wegleitung verankert und die Nutzungen werden genauer definiert.

Ausgehend vom Grundwasserschutz ist maximal ein Untergeschoss möglich. Die mehrheitlich unterirdische Anordnung der Bewohnerparkplätze wird nicht umgesetzt. Die diesem Entscheid zugrundeliegende Abwägung der unterirdischen Parkplätze und der Pufferzone gemäss Handskizze (Seite 17) wird im Erläuternden Bericht ergänzt.

Der Erläuternde Bericht wird mit den Interessensabwägungen und Überlegungen zur Parkierung, respektive der punktuellen Hinterfragung der Nutzung im EG des Kopfbau und der angrenzenden Flächengestaltung zum inventarisierten Bahnhofsgebäude ergänzt.

Umsetzung

Gemäss Besprechung vom 6. Mai 2019 wurde die kantonale Wegleitung für die Berechnung der Anzahl Parkplätze verankert. Die Abwägung der unterirdischen Parkplätze wurde im Erläuternden Bericht ergänzt (Ziff. 8 Abs. 10) und die Überlegungen zum Kopfbau und dem Aussenraum vorgenommen.

3.4 Erschliessung und Parkierung – öffentliche Parkierung

→ Die Querung des Parkplatzes ist gemäss der Darstellung im Situationsplan Umgebung des Richtprojekts im Situationsplan umzusetzen. Platzsituationen für die Durchquerung sind als Freiraum (z.B. als Spiel-/Aufenthaltsfläche) explizit für die genannte Qualität der Anbindung an den Bahnhof zu sichern.

→ Der Platzbereich ist durch festgesetzte Freiräume (z.B. als "Spiel-/Aufenthaltsflächen") im Hinblick auf eine möglichst landschaftsverträgliche Aussenraumgestaltung zu Lasten eines Teils der derzeit für die oberirdische Parkierung vorgesehenen Fläche aufzuwerten und diese sind im Situationsplan zu sichern. Der geplanten Kolonnade und den umliegenden Erdgeschossnutzungen ist Sorge zu tragen.

Kommentar Planer

Für die Aufwertung des Aussenraums wurden verschiedene Varianten besprochen und analysiert. Beispielsweise ob 9 oberirdische Parkplätze für die Platzgestaltung weichen könnten, um einen qualitätsvolleren Aufenthaltsbereich zu gewährleisten (siehe Handskizze). Bei der Prüfung der Variante wurde aufgrund der Frage, wer diesen Aufenthaltsort aufsuchen würde sowie aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen von einer Platzgestaltung abgesehen.

Handskizzenentwurf zur Lokalisierung
des Aussenraums/Aufwertung Gebiet
Talwis



Stellungnahme Gemeinde Seegräben
vom 9. Januar 2019

Dem Gemeinderat ist eine gleichzeitige Aufwertung des Aussenraums im Gestaltungsplanperimeter ein wichtiges Anliegen. Aus dieser Sicht würde er eine möglichst hohe Zahl an unterirdisch angelegten Parkplätzen bevorzugen. Gleichzeitig erkennt er aber auch, dass dies aufgrund der Begebenheiten nicht im wohl allseits gewünschten Mass möglich sein wird. Zentral ist dem Gemeinderat dabei eine gute und attraktiv gestaltete Fusswegbeziehung zwischen dem öffentlichen Fusswegnetz und dem Bahnhof Aathal.

Entscheid Auftraggeberin

Die angedachte Umsetzung der Aussenraumgestaltung ist mit den Amtsstellen vorgängig zu besprechen.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Der GP-Situationsplan sowie das Richtprojekt der Umgebungsgestaltung werden entsprechend der Handskizze angepasst. Die Sicherung der Aufenthaltsqualität ist mittels Angleichung des GP-Situationsplans an das Richtprojekt der Umgebungsgestaltung vorzunehmen.

Umsetzung

Der GP-Situationsplan und das Richtprojekt sind aufeinander abzustimmen. Aus verkehrstechnischen und sicherheitstechnischen Gründen wurde von der Platzgestaltung gemäss Handskizze abgesehen. Hingegen wurde beim Baubereich A1 der Platzbereich angepasst. Die Platzflächen werden im Technischen Bericht thematisiert.

2.3 Spiel-/Aufenthaltsfläche

Spiel- und Aufenthaltsfläche Uferstreifen

→ Die im westlichen Bereich des Perimeters vorgesehene Spiel-/Aufenthaltsfläche ist derart anzupassen, dass sie ausserhalb des Uferstreifens der Aa liegt.

Kommentar Planer

Die Spiel-/Aufenthaltsfläche wird entsprechend angepasst. Der Nachweis der 15 % Spiel- und Ruheflächen wird ausgehend davon aktualisiert.

Umsetzung

Die Spiel-/Aufenthaltsfläche im Uferstreifen wird neu als Ruhefläche deklariert. Der Nachweis der 15 % Spiel- und Ruheflächen, Pflanzengärten wurde im Kapitel 4.7 angepasst.

Spiel- und Aufenthaltsfläche Nebengebäude GVZ Nr. 195

→ Die bisherige und künftige Nutzung des im westlichen Bereich des Gestaltungsplans liegenden Nebengebäudes GVZ Nr. 195 ist mit Bezugnahme auf die Nutzungsbeschränkung des Uferstreifens im Erläuternden Bericht aufzuzeigen. Zudem ist zu prüfen und darzulegen, ob das Nebengebäude allenfalls zugunsten der Erleichterung einer künftigen Revitalisierung des Gewässers im Rahmen des Gestaltungsplans rückgebaut und – falls ein Nutzungsbedarf besteht – ausserhalb des Uferstreifens neu aufgebaut werden kann.

Kommentar Planer

Bereits bestehende, rechtmässig erstellte und bestimmungsgemäss nutzbare Bauten und Anlagen, die sich innerhalb des Gewässerraums oder Uferstreifens befinden, sind in ihrem Bestand geschützt (Art. 41c Abs. 2 GSchV).

Die Nutzung des Nebengebäudes (Sporthütte) liegt im öffentlichen Interesse. Die Sporthütte wird fast jedes Wochenende an die Bevölkerung von Seegräben vermietet. Diese Nutzung soll auch künftig bestehen bleiben, weshalb von einem Rückbau abgesehen wird.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend mit der Nutzung des Nebengebäudes angepasst. Von einem Rückbau respektive Rückbau- und Wiederaufbau wird abgesehen.

Spiel- und Aufenthaltsfläche Abgrenzung Pflanzengärten

→ Pflanzengärten: Die im Situationsplan farblich kaum unterscheidbaren Signaturen der "Spiel-/Aufenthaltsflächen" und der "Pflanzengärten" sollten angepasst werden.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

Ziff. 7 Abs. 3 Spiel- und
Aufenthaltsfläche
Bestimmung

→ Die genannten befestigten Flächen sind in ihrer Ausführung mit "chaussiert" zu präzisieren.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

2.4 Baubereiche

Erschütterung und
Körperschall Baubereich C

Im Baubereich C sind alle Gebäudeteile mit Wohnnutzung gegen Erschütterung und Körperschall zu schützen. Es ist ein Artikel "Erschütterung und Körperschall" zu erstellen. Im Rahmen der Baubewilligung ist nachzuweisen, dass die getroffenen Massnahmen ausreichend dimensioniert sind.

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen und der Erläuternde Bericht wurden ergänzt.

Planinhalt Baufeld A

→ Die südwestliche Gebäudeecke ist mit einer Koordinate zu versehen.

Umsetzung

Der Situationsplan wurde mit dem entsprechenden Koordinatenpunkt ergänzt.

Planinhalt Baufeld A1

→ Im Sinne der Erwägungen sind die Anforderungen an den Teilbereich des Baubereichs A1 (beispielsweise durch die Ausscheidung eines Baubereichs A3) einfacher und klarer darzustellen. Dabei ist auch auf das Thema Etappierung und Zwischenzustände einzugehen.

Umsetzung

Auf dem Plan werden mittels Schnitten und Farbkodierungen die Höhenversätze so dargestellt, dass deren Aussage klarer verständlich wird. Auf das Ausweisen eines weiteren Baubereichs wird aufgrund des durchgängigen Erdgeschosses verzichtet. Die Etappierung wurde im Erläuternden Bericht thematisiert und in den Bestimmungen präzisiert, damit jede Etappe eine den Verhältnissen angepasste Übergangslösung mit der entsprechenden Qualität aufweist.

Planinhalt Baubereich B

Das Baubereich B im Situationsplan ist gemäss der Abbildung in Kapitel 4.7 Freiraum, Ruheflächen auf Seite 39 im Erläuternden Bericht anzupassen. Konkret heisst das:

→ Der im Bereich Lager 88 genannte viergeschossige würfelförmige Baukörper ist im Situationsplan durch einen entsprechenden Baubereich adäquat zu sichern. Dies erfordert eine Beschränkung des Baubereichs B auf die Ausmasse des Baukörpers.

→ Der im Richtprojekt aufgezeigte Freiraum bzw. Platz ist im Situationsplan auszuweisen.

Kommentar Planer

Gemäss § 83 Abs. 3 PBG soll auf der Gestaltungsplanebene ein angemessener Spielraum beibehalten werden. Die geforderte Anpassung des Baubereichs entspricht nicht diesem Grundsatz.

Entscheid Auftraggeberin

Die Anpassung des Baubereichs B wird nicht vorgenommen.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Differenzen zwischen dem Richtprojekt und dem GP-Situationsplan sind zu bereinigen und somit Anpassungen beim Baubereich B vorzunehmen. Um einen Spielraum gewährleisten zu können, kann allenfalls mit Varianten gearbeitet werden.

Umsetzung

Gemäss Besprechung vom 6. Mai 2019 sind die Differenzen zwischen dem Richtprojekt und dem Situationsplan zu bereinigen. Zudem ist bezüglich Spielraum eine Aussage vorzunehmen.

Planinhalt Baubereich C

→ Der Bereich der Pflanzengärten ist in Anlehnung an das Richtprojekt in der Höhe zu begrenzen.

→ Die im Richtprojekt aufgezeigten Baukörper sind im Situationsplan mittels Koordinaten als Definition der Baubereiche für eine mögliche Aufstockung des Lagers 88 festzuhalten.

Kommentar Planer

Die Höhenbegrenzung der Bepflanzung des Dachgartens wird für den Baubereich C in die Bestimmungen aufgenommen. Die Pflanzengärten sind in Anlehnung an das Richtprojekt in der Höhe zu begrenzen.

Der Baubereich C und somit der Baukörper decken sich im Süden und Südwesten mit dem Bestand. Der Baukörper an sich ist auf den Bestand konzipiert, weshalb die Koordinaten nicht zwingend notwendig sind. Die Ergänzung der Koordinaten wird entsprechend der Erwägung für den Baubereich vorgenommen. Gemäss Detailgrad auf der Gestaltungsplanebene wird nur der Baubereich nicht aber der Baukörper mit Koordinaten versehen (vgl. § 83 Abs. 3 PBG).

Umsetzung

Die Pflanzengärten wurden mit einer Höhenkote von 521.45 m ü. M. begrenzt. Die Koordinaten für den Baubereich C wurden ergänzt.

2.5 Wald

Anpassung Situationsplan/
Richtprojekt

- Die Darstellung der Waldgrenze im Situationsplan südlich des Baubereichs C und im östlichen Portalbereich des SBB-Tunnels ist korrekt vorzunehmen. Die entsprechenden Daten liegen seit Anfang Juli 2018 vor.
- Die Waldgrenze nach Art. 13 WaG sowie die Waldabstandslinie sind deutlich lesbar im Gestaltungsplan (Situationsplan) darzustellen und in der Legende aufzuführen.
- Waldgrenzen und Waldabstandslinie im Plan 084_Aathal (Richtprojekt EG) sind korrekt darzustellen.

Umsetzung

Die Anpassungen im Situationsplan und im Richtprojekt wurden entsprechend vorgenommen.

2.6 Bepflanzung

Bepflanzung

- Die bestehende Bestockung entlang der Aa soll aufgrund ihrer ökologischen Bedeutung für das Gewässer beibehalten werden. Im Erläuternden Bericht soll dargelegt werden, ob und welche Ergänzungen der Bestockung im Uferstreifen der Aa vorgesehen sind. Zudem sind die weiteren aufgeführten Anpassungen bezüglich Bepflanzung vorzunehmen.
- Die Ziffer 7 Abs. 6 der Vorschriften ist mit "standortgerechten einheimischen" Pflanzenarten zu ergänzen.
- Die Ausführung ist mit dem Begriff "einheimische" Pflanzenarten zu ergänzen.
- Im Erläuternden Bericht ist zudem zu ergänzen, dass davon auszugehen ist, dass die Bepflanzung entlang der Aa bei einem künftigen Wasserbauprojekt Änderungen erfahren wird.

Umsetzung

Der Artikel 7 Abs. 6 wurde mit "mehrheitlich einheimischen" Pflanzenarten "und Wildformen" ergänzt. Im Hinblick auf die Nutzung der Kanalinsel wurde der Erläuternde Bericht mit der folgenden Aussage ergänzt: Die bestehende Bestockung entlang der Aa soll beibehalten werden. Diese erfährt allenfalls im künftigen Wasserbauprojekt eine Änderung.

2.7 Veloabstellplätze

Ziff. 8 Abs. 7 Veloabstellplätze

→ Die gemäss BZO geforderten Veloabstellplätze für Bike-and-Ride sind in den Bestimmungen zu verankern.

Kommentar Planer

Die gewünschte Anpassung ist bereits im Artikel 57c der BZO verankert, auf welchen in den Bestimmungen im Zweckartikel 1 explizit verwiesen wird. Eine Doppelnennung erscheint im Sinne von § 81 Abs. 3 PBG nicht zweckmässig, weshalb auf die Ergänzung verzichtet werden soll.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)/Umsetzung

Siehe Resultat zu Ziff. 8 Abs. 8 (Seite 14).

Berechnung Veloabstell- plätze

→ Für die Berechnung des Standardbedarfs an Veloabstellplätzen wird empfohlen, die Bezugsgrössen der Stufe B gemäss der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen zu verwenden.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden durch den Verkehrsplaner geprüft. Aufgrund der Begründung im Verkehrsgutachten wurde von der Bezugsgrösse der Stufe B abgesehen (siehe Kapitel Abstellplätze für leichte Zweiräder).

2.8 Gewässer

Oberwasserkanal

→ Im Situationsplan ist der Kanal mit der Bezeichnung "Oberwasserkanal des Wasserrechts Nr. 167 Bezirk Hinwil" zu beschriften.

Umsetzung

Die Bezeichnung wurde angepasst.

Fischwanderung

→ Der für die Wiederherstellung der freien Fischwanderung in der Aa erforderliche voraussichtliche Landbedarf ist im Gestaltungsplan zu berücksichtigen und freizuhalten.

Umsetzung

Der entsprechende Landbedarf wurde als Informationsinhalt im Situationsplan berücksichtigt und freigehalten. Der Erläuternde Bericht wurde mit dem Verweis auf die Fischwanderung ergänzt.

Gewässerunterhalt

→ Die Zugänglichkeit für den Gewässerunterhalt ist für die Aa und den Wasserrechtskanal durchgehend zu sichern. Dies ist im Gestaltungsplan gemäss den beschriebenen Anforderungen aufzuzeigen und festzulegen.

Kommentar Planer

Damit die Zugänglichkeit für den Gewässerunterhalt des Wasserrechtskanals sowie der Aa gegeben ist, wurden folgende Zugänge im Situationsplan vermerkt:



Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Die Zugänglichkeit ist mit dem AWEL zu klären.

Umsetzung

Ausgehend von der Rückmeldung, dass das AWEL erst in der 2. Vorprüfung Stellung nehmen wird, wurden ohne vorgängige Absprache mit dem AWEL zwei Zugangsstellen im Situationsplan vermerkt. Die Bestimmung wurde entsprechend angepasst.

→ Der Uferstreifen ist in der Legende des Situationsplans als Informationsinhalt aufzuführen und als "Uferstreifen gemäss Übergangsbestimmung der Gewässerschutzverordnung" zu bezeichnen. Im Situationsplan ist der Uferstreifen im gesamten Abschnitt mit der generalisierten Breite von 14.9 m ab dem Gerinnenrand zu verzeichnen und die entsprechenden Angaben im Erläuternden Bericht im Kapitel 2.3 sind anzupassen.

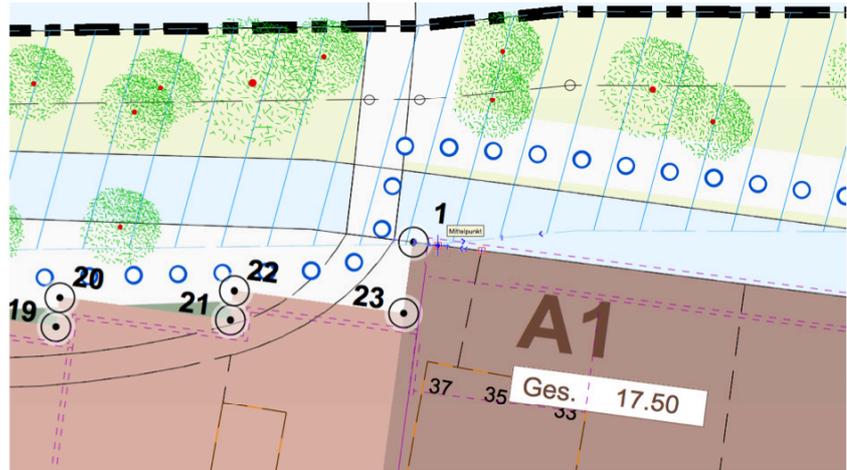
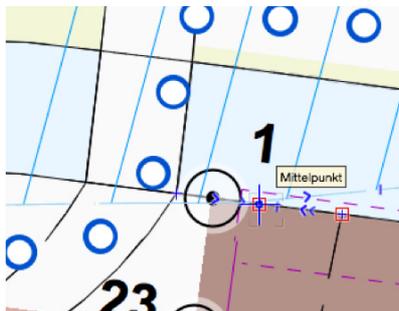
→ Im Situationsplan ist die nordwestliche Ecke des Baubereichs A1 geringfügig anzupassen, damit der Baubereich ausserhalb des Uferstreifens liegt.

Kommentar Planer

Die Unterlagen werden entsprechend angepasst. Die Anpassung des Uferstreifens auf die generalisierte Breite von 14.9 m führt zu einer Überschneidung des Baubereichs A mit dem Uferstreifen. Im Erläuternden Bericht wird zudem darauf verwiesen, dass bei der Berechnung des Uferstreifens sowie bei der Berechnung des Gewässerraums normalerweise von der Ökomorphologie ausgegangen wird, aufgrund des Vorprüfungsberichts jedoch von einer aus den Daten der Amtlichen Vermessung gemessenen Gerinnesohlenbreite auszugehen sei.

Gemäss Vorprüfungsbericht würde der Gewässerraum bei dessen Ausscheidung (gemessene Gerinnesohlenbreite) minimal 43.8 m betragen (Art. 41a Abs. 1 GSchV). Dabei sei eine asymmetrische Festlegung mit einer Verschiebung Richtung Insel gemäss Vorprüfungsbericht naheliegend. Diese Verschiebung bedingt, dass die gesamte Kanalinsel im Gewässerraum zu liegen kommt.

Ausschnitt Gestaltungsplan mit angepasstem Uferstreifen von 14.9 m



Umsetzung

Der Situationsplan (Legende und Uferstreifen) sowie der Erläuternde Bericht zum Uferstreifen wurden entsprechend angepasst. Die Anpassung der Überstellung des Uferstreifens wurde vorgenommen.

2. Planerische Grundlagen Kapitel 2.3 Gewässer Zielwiderspruch Leitbild Aa

→ Die Festlegung aus dem Leitbild Aabach ist im Gremium "Gesamtkoordination Aathal" auf ihre Umsetzung im Gestaltungsplan hin zu überprüfen. Im Erläuternden Bericht ist die Haltung der Begleitgruppe darzulegen. Abweichende Regelungen sind zu begründen.

Kommentar Planer

Die letzte Sitzung des Gremiums fand vor 2 Jahren statt. Das Leitbild Aabach zeigt die Absichten dieses Gremiums auf, weshalb auf eine Anhörung des Gremiums verzichtet werden kann. Zudem wurde ein wesentlicher Teil des Gremiums bereits mit der Vorprüfung abgeholt. Eine weitere Prüfung erscheint unzweckmässig und ist auch nicht Sache der Grundeigentümer.

Umsetzung

Die Haltung der Begleitgruppe wird in Form des Leitbildes Aabach dargelegt. Es werden keine Anpassungen vorgenommen.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Das weitere Vorgehen bezüglich der Inselnutzung wird gegebenenfalls mit dem AWEL in Bezug auf ein Wasserbauprojekt geklärt.

2.9 Inventare / Schutzobjekte

Naturgefahren

- Mittels eines Objektschutzkonzepts ist darzulegen, welche Hochwasserschutzmassnahmen in den Vorschriften und im Situationsplan des Gestaltungsplans festgelegt werden. Das Objektschutzkonzept ist gemäss den beschriebenen Anforderungen zu erstellen.
- Soweit mit dem Gestaltungsplan keine konkreten Schutzmassnahmen vorgeschrieben werden, sind die betroffenen Grundeigentümer zu eigenverantwortlichen Massnahmen zu verpflichten. In diesem Fall ist folgende Bestimmung in die Gestaltungsplanvorschriften aufzunehmen: "Wo eine Gefährdung durch Hochwasser besteht, ist die Bauherrschaft verpflichtet, eigenverantwortlich die nötigen Schutzmassnahmen zu treffen."

Kommentar Planer

Da der Gestaltungsplanperimeter nur eine Restgefährdung bezüglich Naturgefahren aufweist, ist von einem Objektschutzkonzept abzusehen und die entsprechende Ergänzung in den Bestimmungen vorzunehmen: "Wo eine Gefährdung durch Hochwasser besteht, ist die Bauherrschaft verpflichtet, eigenverantwortlich die nötigen Schutzmassnahmen zu treffen."

Der Hochwasserschutz wird somit im Bauprojekt nachgewiesen.

Entscheid Auftraggeberin

Die Bestimmungen wurden gemäss Vorschlag ergänzt. Von einem Objektschutzkonzept wird abgesehen.

2. Planerische Grundlagen Kapitel 2.2 ISOS

- Die im ISOS beschriebenen Aufnahmekategorien und Erhaltungsziele sind zu formulieren und es ist darzulegen, wie das Projekt auf die Vorgaben eingeht und diese berücksichtigt.
- Die Einhaltung des ISOS ist nicht nur auf die Einzelobjekte zu beziehen, sondern es ist ein Fazit über den Gesamtperimeter zu erstellen.

Entscheid Auftraggeberin

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

2.10 Lärmschutz

Planungswerte numerisch sichern

→ Dem vorliegenden privaten Gestaltungsplan kann aus Sicht Lärmschutz mit Auflagen zugestimmt werden. In den Bestimmungen sind die folgenden Absätze zu ersetzen und anzupassen:

→ Ziff. 9, Abs.1: Es gelten die folgenden Grenzwerte: Wohnen: 60 dB(A) am Tag / 50 dB(A) in der Nacht. Gewerbe: 65 dB(A) am Tag

→ Ziff. 9 Abs. 2: Es dürfen keine lärmempfindlichen Wohnräume, welche ausschliesslich über Fenster mit Grenzwert-Überschreitungen belüftet werden können, erstellt werden.

→ Ziff. 9 Abs. 3: "Werden die Planungswerte Grenzwerte bei lärmempfindlichen Betriebsräumen überschritten (...)"

Kommentar Planer

Um Die Planungswerte, welche im Rahmen einer späteren Baubewilligung keine Gültigkeit mehr haben zu sichern, werden sie entsprechend der Anmerkung in numerischer Form in den Bestimmungen gesichert. Die Bestimmungen werden gemäss Antrag angepasst.

Umsetzung

Die Bestimmungen und der Erläuternde Bericht wurden entsprechend angepasst. Die Bestimmung zu den Fenstern bezüglich Grenzwert-Überschreitung wird aufgrund der gesetzlichen Regelung (Bundesgerichts-Sprechung) nicht explizit erwähnt.

2.11 Situationsplan

Titelblatt

→ Die Formulierung ist wie folgt anzupassen: "Von der Gemeindeversammlung zugestimmt am"

Umsetzung

Der Situationsplan sowie die Bestimmungen wurden angepasst.

Festsetzungsinhalt Legende

→ Die Farbkodierung ist anzupassen, damit die Nutzungen besser unterscheidbar sind.

Umsetzung

Die Anpassung wurde entsprechend vorgenommen. Siehe auch Kapitel 2.3.

Veloverbindung

→ Die bestehende Nebenverbindung Radweg des kantonalen Richtplans sowie die geplante Schnellroute ist im Plan als informativer Inhalt darzustellen.

Umsetzung

Da die Linienführung bis heute nicht klar ist, wird darauf verzichtet, diese im Situationsplan abzubilden. Hingegen wird der Erläuternde Bericht entsprechend mit den Veloverbindungen ergänzt.

2.12 Bestimmungen

Ziff. 1 Zweck

- Die Sicherung des erforderlichen Angebots an Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Abstellplätzen ist in den Bestimmungen und im Situationsplan zu ergänzen.
- Die Sicherstellung der Mehrfachnutzung der Fahrzeugabstellplätze von Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetrieben ist in den Bestimmungen zu verankern.
- Der Ausschluss von Tankstellen oder vergleichbaren Einrichtungen ist in den Bestimmungen festzusetzen.
- Der Ausschluss von sexgewerblichen Salons oder vergleichbaren Einrichtungen ist in die Bestimmungen aufzunehmen.

Kommentar Planer

Alle gewünschten Anpassungen sind bereits im Artikel 57c der BZO verankert, auf welchen in den Bestimmungen im Artikel 1 explizit verwiesen wird. Eine Doppelnennung soll im Sinne von § 81 Abs. 3 PBG vermieden werden, weshalb auf die Ergänzung verzichtet werden soll.

Resultat der Besprechung vom 6. Mai 2019 (ARE)/Umsetzung

Siehe Resultat zu Ziff. 8 Abs. 8 (Seite 14).

Ziff. 4 Abs. 5 Richtprojekte

→ Die Formulierung ist wie folgt anzupassen: "Von den Richtprojekten darf in Abstimmung mit den zuständigen Stellen im Bewilligungsverfahren der Baubewilligungsbehörde,..."

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

**Ziff. 5 Abs. 5 Bebauung
Vorsprünge**

Die Formulierung und das Richtprojekt sind aufeinander abzustimmen (Laubengänge, Überstellung Baubereich A1).

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst. Für die Laubengänge respektive die Überstellung des Baubereich A1 wurde ein entsprechender Artikel in den Bestimmungen ergänzt.

Ziff. 5 Abs. 6 Grundmasse

→ Die erwähnte Aufteilung der Nutzung ist in einem ergänzenden Absatz unter Artikel 6 Nutzung zu führen.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

**Ziff. 5 Abs. 7 Technische
Aufbauten**

→ Liftaufbauten sind bei der Wahl von Schräg- und Pultdächern in die Gebäudehülle zu integrieren.

Umsetzung

Die Anpassung wurde entsprechend vorgenommen.

Ziff. 6 Abs. 1 Nutzweise

→ Der festgelegte Wohnanteil ist mit 60 % zu definieren und als verbindlich festzuhalten.

→ Der Ausschluss von Tankstellen oder vergleichbaren Einrichtungen ist in die Bestimmungen aufzunehmen.

→ Der Ausschluss von sexgewerblichen Salons oder vergleichbaren Einrichtungen ist in den Bestimmungen zu erwähnen.

Kommentar Planer

Alle gewünschten Anpassungen sind bereits im Artikel 57c der BZO verankert, auf welchen in den Bestimmungen im Artikel 1 explizit verwiesen wird. Eine Doppelnennung soll im Sinne von § 81 Abs. 3 PBG vermieden werden, weshalb auf die Ergänzung verzichtet werden soll.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)/Umsetzung

Siehe Resultat zu Ziff. 8 Abs. 8 (Seite 14).

2.13 Erläuternder Bericht

2. Planerische Grundlagen Kapitel 2.1 regionaler Richtplan

→ Die ~~Genehmigung~~ Festsetzung des regionalen Richtplans ist im Jahr 2018 vorgesehen.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst. Der regionale Richtplan wurde mittlerweile festgesetzt.

2. Planerische Grundlagen Kapitel 2.2 BZO

→ Der Absatz "Bau- und Zonenordnung" ist aus dem Bericht zu streichen, da dieser überholt ist und keine weitere Gültigkeit aufweist. Der darunter befindliche Absatz "BZO-Revision" ist in der Folge in "Bau- und Zonenordnung" umzubenennen. Die Erläuterungen sind zu aktualisieren.

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

3.3 Bebauung und Nutzung – öffentlicher Raum

→ Die Zugänglichkeit des Dachgartens ist durch eine Dienstbarkeit oder einen verwaltungsrechtlichen Vertrag sowie in den Bestimmungen zu regeln und zu sichern.

Kommentar Planer

Da die Dachgärten ausschliesslich für die Mieter zugänglich sind, wird auf die Ergänzung der Bestimmungen verzichtet. In den Gestaltungsplanunterlagen wird die Nutzung der Dachgärten thematisiert und festgelegt. Von einer vertraglichen Regelung wird abgesehen.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Die Seite 29 im Erläuternden Bericht ist so anzupassen, dass verständlich wird, dass die Dachgärten nicht der öffentlichen Nutzung dienen, sondern lediglich von den Bewohnern und Beschäftigten genutzt werden können.

Umsetzung

Die Regelung der Nutzung wird im Erläuternden Bericht thematisiert.

3.3 Bebauung und Nutzung – öffentlicher Raum

→ Im Bericht und in den Bestimmungen ist die Regelung für eine Etappierung zu verankern. In diesem Zusammenhang sind das Vorgehen sowie die Abhängigkeiten aufzuzeigen.

→ Im Bericht und den Bestimmungen ist darzulegen, wie bei Nichtbebauung von Parzellen umgegangen werden soll (z.B. Zwischennutzung).

→ Das im Bericht erwähnte Provisorium ist in den Bestimmungen nicht verankert. Somit ist die aufgezeigte Qualität im Baubereich A2 diesbezüglich nicht genügend sichergestellt. Der Baubereich A2 ist in den Bestimmungen mit den notwendigen Ergänzungen zu versehen.

→ Sowohl im Situationsplan als auch im Richtprojekt sind die mit "westlichen Bereich" bezeichneten Baubereiche eindeutig auszuweisen.

Umsetzung

Der Erläuternde Bericht wird bezüglich Etappierung, Zwischennutzung und "westlicher Bereich" ergänzt respektive bereinigt. Die Bestimmung wurde mit der Etappierung ergänzt. Das angesprochene Provisorium wird nicht umgesetzt. Der Baubereich A2 ist als fixer Baubereich zu verstehen und der Bericht wurde entsprechend angepasst.

3.3 Bebauung und Nutzung – Längsbau

→ Die Anbindung des östlichen Gebäudeteils mit einer gewerblichen Nutzung im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss ist zu überprüfen. Die Einstellgarage wäre somit um das entsprechende Mass zu reduzieren. Es gilt die entstehende Haupterschliessung am westlichen Kopfbau zum historischen ehemaligen Bahnhofsgebäude zu stärken. Die Hauptadresse der Wohnbebauung ist dort anzusiedeln und durch weitere Erdgeschossnutzungen zu unterstützen.

Kommentar Planer

Die mögliche Nutzung im Gebiet Talwis wurde in der BZO bereits geregelt. Eine weitere Einschränkung der möglichen Nutzung sowie der Adressbildung soll auf Gestaltungsplanebene gemäss § 83 Abs. 3 PBG nicht vorgenommen werden.

Resultat der Besprechung vom
6. Mai 2019 (ARE)

Die Nutzung des Kopfbaus und generell die Nutzung im Erdgeschoss ist zu hinterfragen und die vorgängig vorgenommenen Überlegungen und Interessensabwägungen sind im Erläuternden Bericht zu ergänzen.

Umsetzung

Der Erläuternde Bericht wurde bezüglich Interessensabwägung Nutzung im Erdgeschoss ergänzt.

4.7 Freiraum – Grundsatz

→ Der Text ist wie folgt anzupassen: "Diese Gestaltungsqualität, ist ~~Sache der Baubehörde~~ im Baubewilligungsverfahren sicherzustellen."

Umsetzung

Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst.

2.14 Wegstudie

Wald

→ Im Rahmen der Detailplanung sind die notwendigen forstrechtlichen Auflagen und Bewilligungen mit dem zuständigen Forstkreis 3 abzuklären.

Umsetzung

Ausgehend von der Anpassung bezüglich Fuss-/Radwegverbindung wird die Wegstudie nicht angepasst, da sie keinen Bestandteil des Gestaltungsplans mehr darstellt.

Naturschutz

→ Das Inventarobjekt Nr. 5.4 "Staudenflur nördlich Purpel" darf durch einen möglichen Ausbau nicht tangiert werden.

Kommentar Planer

Damit das Inventar nicht tangiert wird, muss die Linienführung des Radwegs der Wegstudie auf die nördliche Seite der Bahn, wie dies bei der Veloschnellroute angedacht ist, gelegt werden. Ab Punkt 10 (Wegführung) kann die im Gestaltungsplan aufgezeigte Veloführung weitergeführt werden. Die Linienführung ist jedoch gemäss Kapitel 1 in Abklärung mit den Amtsstellen festzulegen.

Umsetzung

Ausgehend von der Anpassung bezüglich Fuss-/Radwegverbindung wird die Wegstudie nicht angepasst, da sie keinen Bestandteil des Gestaltungsplans mehr darstellt.

Kantonale Denkmalpflege

→ Auch die Wasserkraftanlage mit den Kanälen muss als überkommunales Schutzobjekt bezeichnet werden. Gemäss Bestimmungen des Gestaltungsplans bleiben diese erhalten, sie sind jedoch im Gestaltungsplan nicht bezeichnet.

Umsetzung

Der Kanal wird im Situationsplan als Schutzobjekt dargestellt.

2.15 Hinweise

Richtprojekt

Hinweis: Die Legende der Projektpläne des Richtprojekts ist mit allen in den Plänen verwendeten Farben zu ergänzen.

Der als zentraler und urbaner beschriebene Charakter der geplanten Parkplatzanlage wirkt auch durch die Setzung von einzelnen Baumreihen nicht überzeugend um als identitätsstiftender qualitativer Freiraum gelten zu können. Die Grünraumelemente sind in den Bestimmungen zu wenig ausreichend verankert und zu wenig konkret formuliert.

Gewässerraum

Hinweis: Im Gebiet südlich des Warenhauses Otto's, im Bereich der alten Gleisanlage, soll geprüft werden, ob der Gewässerraum das ganze Gebiet bis zur festgesetzten Waldgrenze umfassen kann. Im Gegenzug könnte auf der anderen Bachseite die entsprechende Grenze auf die Fassaden der bestehenden Gebäude gelegt werden.

SBB

Hinweis: Vom geplanten Velounterstand bis zum östlichen Tunnelportal besteht ein Fahrweg, welcher der SBB für Unterhaltsarbeiten dient. Es wird empfohlen, diesen Zugang weiterhin zu ermöglichen und ihn explizit im Gestaltungsplan aufzunehmen. Des Weiteren sollten notwendige Wegrechte mit der SBB geregelt werden.

Umsetzung	Der SBB wurden die Unterlagen zugestellt und deren Rückmeldung eingearbeitet.
-----------	---

Grundwasser

Der Perimeter des privaten Gestaltungsplans Talwis liegt im Gewässerschutzbereich Au im Gebiet des für die Trinkwassergewinnung genutzten Aathalgrundwasserstroms sowie am nördlichen Rand eines ca. 80 m unter Terrain gelegenen unteren Grundwasserstockwerks. Gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich liegt im Grundstück Kat.-Nr. 4246 der mittlere Grundwasserspiegel zwischen ca. 499.6 m ü. M. am nordwestlichen Ende und 503.0 m ü. M. in der südöstlichen Ecke des Gestaltungsplangebiets. Der höchste Grundwasserspiegel liegt entsprechend auf ca. 501 bis 504 m ü. M. Im südöstlich der Gstalterstrasse liegenden Gestaltungsplangebiet (Kat.-Nrn. 4036, 4037 und 4038) liegt der mittlere Grundwasserspiegel in den Baubereichen A, B und C zwischen ca. 504.2 und 504.5 m. Ü. M. Der höchste Grundwasserspiegel liegt entsprechend auf ca. 504.8 bis 505.5 m ü. M. Das untere, subartesisch gespannte Grundwasservorkommen wird durch die geplanten Bauvorhaben nicht tangiert. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich Au grundsätzlich keine Bauten und Anlagen erstellt werden, die un-

ter dem langjährigen, natürlichen mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Im Gewässerschutzbereich Au ist für Bauten im Schwankungsbereich des Grundwassers bzw. unter dem höchsten Grundwasserspiegel (z.B. Untergeschosse, Pfahlfundationen) gemäss § 70 des Wasserwirtschaftsgesetzes und Anhang Ziffer 1.5.3 Bauverfahrensverordnung (BVV) eine wasser- und gewässerschutzrechtliche Bewilligung erforderlich. Bezüglich der kantonalen Bewilligungspraxis beim Bauen in Grundwasserleitern verweisen wir auf das AWEL-Merkblatt "Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen" vom Juni 2003 (Download: www.grundwasser.zh.ch - Bauen im Grundwasser).